

## ¿Puerto Exterior de Pasaia? Elementos para una evaluación ambiental

Critican las autoras la falta de un debate amplio, desde el punto de vista económico y ambiental, sobre el pretendido Puerto Exterior de Pasajes.

OIHANE MACÍAS Y AINHOA GONZÁLEZ

EL PAÍS - 02-05-2006

El futuro de la Regeneración de la Zona Portuaria de Pasaia viene siendo objeto de arduo debate desde la formulación inicial de la propuesta. Las alternativas que se han ido diseñando han creado un clima de controversia y confusión en la ciudadanía. Y emergen preguntas: ¿Qué consideraciones se han tomado en cuenta a la hora de diseñar y evaluar las propuestas? ¿A qué nivel se han desarrollado las principales alternativas? ¿Cuál es la necesidad real de tal infraestructura portuaria, considerando que el transporte marítimo ha disminuido y se acaba de completar la ampliación del Puerto de Bilbao, puerto que ha sido diseñado y dimensionado para el conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco? Los objetivos de desarrollo de un municipio, una comarca o una mancomunidad han de ser fruto de un proceso de reflexión realizado bajo criterios económicos, sociales y ambientales y desde una perspectiva de conjunto. La regeneración de la Bahía de Pasaia, un desarrollo de gran envergadura a escala territorial, ha sido planteada principalmente a nivel de proyecto, omitiendo factores ambientales importantes e ignorando las sinergias con otros proyectos y actividades socio-económicas dentro de la comunidad autónoma.

La Diputación Foral de Gipúzcoa solicitó al Instituto Juan Herrera de la Universidad Politécnica de Madrid un estudio comparado de las alternativas de desarrollo del Puerto de Pasaia con respecto a su grado de impacto medioambiental y sostenibilidad. De acuerdo con las directrices de la Diputación foral, se formularon tres grandes opciones de desarrollo y se exploraron los niveles de sostenibilidad y viabilidad ambiental asociados a las diversas alternativas consideradas. La *alternativa cero*, examinaba el mantenimiento y consolidación del actual puerto, adaptando las zonas, las actividades, los servicios y los usos portuarios existentes a una reordenación de carácter intraportuario. El mantenimiento del puerto actual se compatibilizaría con actuaciones de regeneración urbana en los municipios adyacentes.

La *alternativa uno* estudiaba la ampliación exterior del Puerto de Pasaia, contemplando la construcción de un nuevo puerto en la zona litoral de la ladera norte de Jaizkibel y el traslado de la mayoría de los servicios y actividades del puerto interior a este ámbito. En este caso, la mayoría de las superficies del actual puerto se destinarían a la regeneración urbana. Los principales esfuerzos de la Administración se han centrado en esta alternativa, sobre la que se han desarrollado distintas variantes (Superpuerto, Puerto Isla, etc.) con el objetivo de superar las *trabas* medioambientales tras la calificación por el Gobierno Vasco del entorno Jaizkibel como Lugar de Interés Comunitario.

La *alternativa dos*, examinaba la opción de maximizar las actividades de regeneración urbana del puerto, transfiriendo la mayor parte de las actividades portuarias existentes no a un puerto nuevo exterior, sino a otras infraestructuras portuarias existentes (fundamentalmente al Superpuerto de Bilbao) .

La *alternativa cero* planteada en el estudio del Instituto Juan Herrera examinaba el mantenimiento del puerto en su actual emplazamiento, optimizando su funcionamiento y su integración medioambiental y urbana, mediante una adecuada distribución de sus actividades e instalaciones. A este respecto, el grupo de expertos concluyó que, "si realmente es posible llegar a una situación como la descrita, la funcionalidad y la sostenibilidad de esta alternativa sería lógicamente la máxima". La alternativa dos -traslado a otros puertos- se apoya en el argumento de que "la decisión del futuro del puerto de Pasaia no debería tomarse sin considerar las potencialidades del puerto de Bilbao". Analizados los impactos, la alternativa de ampliación exterior del Puerto de Pasaia -alternativa uno- supondría la peor opción. "Los impactos ambientales afectarían a la dinámica del litoral, bentos, calidad atmosférica, paisaje, hidrología, suelos y vegetación".

Sin embargo y a pesar de esa conclusión, durante la última reunión de la Comisión Interinstitucional para la Regeneración de la Bahía de Pasaia, las instituciones convinieron en que el Puerto Exterior es una infraestructura necesaria, eliminando las otras dos alternativas. La elección de la alternativa debería ser resultado de un proceso de evaluación ambiental detallado y participativo. Preguntamos: ¿Por qué eliminar del debate en las instituciones europeas la *alternativa cero* y la *alternativa dos*?

A pesar de que las autoridades promotoras del *proyecto* consideran vital consultar la opinión la Unión Europea, el desarrollo del proyecto hasta la fecha no es acorde con las buenas prácticas promovidas desde la UE. La Unión Europea ha reconocido reiteradamente la importancia de evaluar los posibles efectos de los planes, programas y proyectos en el medio ambiente. En 2001 aprobó la Directiva 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, con dos objetivos. El primero, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente. El segundo, contribuir a la integración de aspectos medioambientales en la preparación y adopción de planes y programas con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Por tanto, la lógica europea exigiría estudiar los efectos medioambientales de la mejor alternativa identificada en el Plan para la Regeneración de la Bahía de Pasaia. Alternativas e impactos que fueron analizados en el mencionado estudio realizado por el Instituto Juan Herrera de la Universidad Politécnica de Madrid. Al mismo tiempo, las consultas y la participación pública forman parte inseparable de la evaluación y del proceso de toma de decisiones, pero en el plan que nos ocupa ha tenido escasa plasmación.

En consonancia con la filosofía del decreto 183/2003 del Gobierno vasco y la Directiva de referencia 2001/42/CE, y entendiendo que la regeneración de la Bahía de Pasaia necesita de una planificación (al incorporar más factores que los derivados de una simple suma de proyectos), se debería establecer la valoración informada y comparativa de las alternativas. ¿Qué alternativa se considera más razonable, considerando las variables ambiental, social y económica? A la luz de otras experiencias europeas, tales como el plan de regeneración de la zona portuaria de Dublín, ¿es realmente necesaria una infraestructura exterior al puerto para la regeneración de la bahía?

Otros aspectos que se deberían tener en cuenta en el debate se refieren a la Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio y las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV. Ambas apuestan por un desarrollo armónico y coordinado, fundamentándose en criterios de interconexión e integración. El objetivo es asegurar que los planes no

sean elaborados de forma independiente, sino que persigan objetivos coherentes y que engloben las acciones, tratándolas en conjunto y no individualmente. En ese sentido, desde una perspectiva de equilibrio territorial y visión global cabe preguntarse si es necesaria otra gran infraestructura portuaria en el territorio de la CAPV.

La regeneración de la Bahía de Pasaia necesita una reconsideración estratégica de los objetivos establecidos, así como de los aspectos socio-económicos implicados, y especialmente, de la sostenibilidad y compatibilidad ambiental de la misma. Un desarrollo territorial de tal envergadura ha de estar en consonancia con las políticas medioambientales de la CAPV y de la Unión Europea; evitando el aumento del tráfico rodado, la artificialización del suelo y la fragmentación del territorio, apoyándose en una economía desmaterializada y haciendo de sus valores ambientales una pieza clave para la regeneración. Otros lugares han puesto en marcha la regeneración de su zona portuaria sin grandes infraestructuras, de una manera sostenible y con la participación e ilusión de la ciudadanía. ¿No deberíamos tener nosotros la misma oportunidad?