

PASAIAKO KANPOKO KAIA. ZEMENTU GEHIAGO EZ ESKERRIK ASKO

Posted on 09/05/2011 by Naider

Gipuzkoako 2020-2030 Estrategia, diseinatu eta sustatua Ehunka pertsonak eta dozenaka erakundek parte hartu duten hiru urteko prozesuaren ostean, Foru Aldundiko Bulego Estrategikoak ezagutzaren eta berrikuntzaren ekonomian, nazioarteko merkatuetara irekitako ekonomian, industria sendoa duen ekonomian aurrera egiteko apustu argia egin du. oinarri eta eduki teknologiko altua. Ildo horretan, baliabide ekonomiko eta finantzario publikoak ezinbestekoak dira pertsonen etengabeko prestakuntzarako, nazioarteko erreferentziazko ikerketarako, garapen zientifiko eta teknologikorako, nazioarteko merkatuetan presentziarako laguntzeko, berrikuntzarako eta gizarte kohesiorako. Ikuspegi horretatik, Pasaia kanpo arroak

Gipuzkoarentzat eta Euskal Herri osorako zaharkituta geratu diren gako batzuei erantzuten die: garapen ekonomikoa azpiegitura berri eta handiekin derrigor identifikatzen dutenei, gako horietan. ingurumen-iraunkortasuna hitzak ia beti traba bat dira, oskol hutsa ez bada.

Azken **txostenak** [Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailaren eta Ingurumen Sailaren](#) Pasaia Portuko Azpiegituren Plan Zuzentzailearen Ingurumen Iraunkortasunari buruzko Txostenari buruzkoa. proiektuaren >ekonomia eta ingurumen bideragarritasun sendoa, azken hamarkadan ingurumen, lurralde, ekonomia eta herrialde eredu arrazoiengatik aurka egin dutenekin bat eginez. Ministerioarena behin-behineko txostena da, baina haren kritikek proiektuaren ur-lerroari eragiten diote. Ingurumen-ebaluazio negatiboa aurreikusten dute, baieztatzen bada, kanpoko kaiaren eraikuntza behin betiko moztuko duena.

Ingurumen Ministerioaren txostenaren argudio ildoak bi norabide nagusitan garatzen da.

Ingurumen alorrean, dio: "*hautatu den alternatibak nabarmen eta atzeraezin aldatzen du Jaizkibel eta Uliako Interes Komunitarioko Lekuek osatzen duten Kontserbazio Bereziko Eremuaren naturaltasuna. Kostaldearen ingurumen-balio garrantzitsuenak: paisaia; geomorfologia eta itsas biodibertsitatea; dinamika eta kostaldeko prozesuak; hondoaren sedimentazioa; itsas landaretza eta fauna, bestek beste*".

Halaber, adierazten du eremua Europako Mendebaldeko Uretako Itsas Eremu Berezi Sentsibilen katalogoan sartuta dagoela, Nazioarteko Itsas Erakundeak prestatua, eta, horregatik, "babes berezia behar du itsas jardueretarako zaurgarria delako". Gogoratu, halaber, kanpoko kaiak talka egiten duela Euskal Autonomia Erkidegoko Kosta Zaintzeko eta Kudeatzeko Lurralde Plan Sektorialarekin, zeinak «babes zorrotzeko eremu berezi» gisa kalifikatzen baitu. Bigarren norabideak proiektuaren justifikazio ekonomiko-finantzarioari eragiten dio. Portuko agintaritzak berak emandako datuetan oinarrituta, txostenak zalantzan jartzen du salgaiak urtean bi milioi tona eskas handitu ote diren, 765 milioi euro gastatzen diren, gehi kairako sarbidea, gehi ingurumen-inpaktuen kostu ekonomikoa, gehi zenbatekoa. neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak. Ez da erraza gizarteari justifikatzea ekonomikoki arrazionala eta eraginkorra dela diru publiko kopuru handi hori ijazteko zementuan inbertitzea, Kantauri isurialdeko enklabe ekologiko eta eszenikorik baliotsuenetako batean, trafikoa %7ren baliokidea handitzeko. urteko mugimenduaren. Bilboko portutik -34 milioi tona 2010ean-.

Sustatzaileek proiektuaren justifikazioa **merkantzien trafikoa gero eta handiagoa izango den instalazio berriak**ren beharran oinarritu dute. Hala ere, azken hamarkadako fluxuen azterketak argudioaren ahultasuna adierazten du. 2000. urtean, portuak 4,6 milioi tona mugitu zituen, 2010ean, berriz, 3,9 milioi eskas. Egungo krisi ekonomikoaren aurretik, 2003. urtea bere gorenera iritsi zen -5,9 milioi- eta harrezkero zamen mugimendua gutxitu besterik ez da egin. Txostena, zentzu horretan, oso argia da «portuko trafikoak ez duela eragiketa inola ere justifikatzen» dioenean.

Ministerioaren txostenak dio «*eragiketaren jasagarritasuna agerian geratzen dela, kanpoko ekarpenik gabe*». Hau da, proiektua Estatuak -hau da, zergadunak- 1.000 milioietatik gehienak mahai gainean jartzen baditu soilik gauzatu daiteke. Garai hartan egungo ikatzezko zentrala ordezkatzeko kaian sortzeko ideia berri bat ere zalantzan jartzen ari da kostalde eta portuetako legezko araudiarekin bateraezintasunagatik.

Ingurumen Ministerioak bere txostena amaitzen du zera esanez: «*itsas-lurraren jabari publikoaren babesaren ikuspegi hertsitik, egokitze jotzen da 2. alternatiba sakontzea, aurretiaz dauden baldintzak onartzen dituelako. atzerrian aldatu gabe mantendu beharreko kostaldea, badiaren birsorkuntzari mesede egiten dio eta portuko jardueraren garapen normalarekin bateragarriak diren trafiko-bolumenetara (2030) iristea sustatzen du*». Alegia, ministerioaren iritziz, kanpoko kaiaren sustatzaileak bide okerrean apustu egiten ari dira.

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailaren eta Ingurumen Sailaren txostenak **oso kritikoak** izan dira. Harrigarria da tokiko politikari batzuk kanpoaldeko kaiaren proiektua inoiz baino indartsuagoa dela azpimarratuz. Gehiegizko jarduna da, ministerioaren eta Eusko Jaurlaritzaren gogoeta kritikoekiko mespretxu gisa interpreta daitekeena. Mahai gainean jarri diren gogoeten bateriarekin, **aurreikus daitekeena ingurumen-ebaluazio negatiboa da**. Nire ustez, arrazionaltasun ekonomikoaren, ingurumenaren iraunkortasunaren eta **herrialde modernoaren eta etorkizunaren ikuspegiaren** garaipena litzateke. Gipuzkoako eta Euskal Herriko lurralde historikoaren oparotasunaren gakoek ez dute zerikusirik bere kostaldeko zabalgune baliotsu eta hobekien kontserbatutako bat zementuzko laminatzearekin. Hobe ez jarraitzea okerreko apustuetan.

[Irudiak PPCC Antifa Flickr-en lizentziapean](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/deed.en) < a href="http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/deed.en" target="_blank" rel="noopener">CC BY-NC-SA 2.0 em>

Artikulua [Jatorriz El País](#)n argitaratua 2011ko maiatzaren 9an.

There are no comments yet.