

DÁRSENA EXTERIOR DE PASAIA. MÁS CEMENTO NO, GRACIAS

Posted on 09/05/2011 by Naider



La Estrategia Gipuzkoa 2020-2030, diseñada y promovida por la Oficina Estratégica de la Diputación foral tras un proceso de tres años en el que han participado cientos de personas y decenas de organizaciones, ha hecho una apuesta clara por avanzar hacia la economía del conocimiento y la innovación, una economía abierta a los mercados internacionales, con una base industrial sólida y de elevado contenido tecnológico. En

esa dirección, los recursos económicos y financieros públicos son imprescindibles para la formación permanente de las personas, la investigación de referencia internacional, el desarrollo científico y tecnológico, el apoyo a la presencia en los mercados internacionales, la innovación y cohesión social. Desde esa perspectiva, la dársena exterior de Pasaia **responde a unas claves que han quedado obsoletas** para Guipúzcoa y para el conjunto del País Vasco: las que identifican necesariamente desarrollo económico con nuevas y grandes infraestructuras, claves en las que las palabras sostenibilidad ambiental son casi siempre un estorbo, cuando no una cáscara vacía.

Los recientes [informes del Ministerio de Medio Ambiente y del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco](#) acerca del Informe de sostenibilidad ambiental del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia cuestionan seriamente la **viabilidad económica y ambiental del proyecto**, dando la razón implícitamente a quienes en la última década se han opuesto al mismo desde razones ambientales, territoriales, económicas y de modelo de país. El del ministerio es un informe provisional, pero sus críticas afectan a la línea de flotación del proyecto. Hacen prever una evaluación ambiental negativa que, de confirmarse, truncará definitivamente la construcción de la dársena exterior.

La línea de argumentación del informe del Ministerio de Medio Ambiente se despliega en dos direcciones principales. En el **ámbito ambiental**, señala que *"la alternativa seleccionada altera significativamente e irreversiblemente la naturalidad de la Zona de Especial Conservación, conformada por los Lugares de Interés Comunitario Jaizkibel y Ullia. Afecta de forma irreversible a los valores ambientales más relevantes de la franja litoral: paisaje; geomorfología y biodiversidad marina; dinámicas y procesos litorales; sedimentación del fondo marino; vegetación y fauna marinas, entre otras"*.

Indica, asimismo, que la zona se incluye en el catálogo de Áreas Marinas Especialmente Sensibles de las Aguas Europeas Occidentales, elaborado por la Organización Marítima Internacional, y como tal "requiere especial protección al ser vulnerable a las actividades marinas". Recuerda, además, que la dársena exterior colisiona con Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que clasifica el lugar como "zona de especial protección estricta". La segunda dirección afecta a la justificación económica-financiera del proyecto. Basándose en los datos aportados por la propia autoridad portuaria, el informe cuestiona que para incrementar la carga en apenas dos millones de toneladas anuales se gasten 765 millones de euros, más los accesos a la dársena, más el coste económico de los impactos ambientales, más el importe de las medidas correctoras y compensadoras. No resulta fácil justificar ante la sociedad que es económicamente racional y eficiente invertir esa ingente cantidad de dinero público en laminar de cemento uno de los enclaves ecológicos y paisajísticos más valiosos del litoral cantábrico, para incrementar los tráficos en el equivalente al 7% del movimiento anual del puerto de Bilbao -34 millones de toneladas en 2010-.

Los promotores han basado la justificación del proyecto en la necesidad de disponer de **nuevas instalaciones que permitan acoger tráficos crecientes de mercancías**. Sin embargo, el análisis de los flujos de la última década indica la debilidad del argumento. En el año 2000, el puerto movió 4,6 millones de toneladas, mientras que en el año 2010 apenas han sido 3,9 millones. Antes de la actual crisis económica, 2003 alcanzó el pico -5,9 millones- y desde entonces el movimiento de carga no ha hecho sino decrecer. El informe es, en ese sentido, muy claro cuando afirma que "el tráfico portuario no parece justificar en modo alguno la operación".

El informe del ministerio señala que "*se pone de manifiesto la insostenibilidad, sin aportaciones, externas, de la operación*". Dicho con otras palabras, el proyecto sólo puede hacerse si el Estado -es decir, el contribuyente- pone encima de la mesa la mayor parte de los 1.000 millones. Incluso la novedosa idea de ubicar una nueva central de generación eléctrica en la dársena que sustituya en su momento a la actual térmica de carbón queda cuestionada por su incompatibilidad con la normativa legal sobre costas y puertos.

El Ministerio de Medio Ambiente concluye su informe diciendo que, "*desde la perspectiva estricta de la protección del dominio público marítimo terrestre, se considera conveniente profundizar en la alternativa 2, toda vez que permite mantener inalteradas las condiciones preexistentes en la franja litoral exterior, incide favorablemente en la regeneración de la bahía y propicia alcanzar unos volúmenes de tráfico (2030) compatibles con el normal desarrollo de la actividad portuaria*". Es decir, en opinión del ministerio, los promotores de la dársena exterior están apostando en una dirección equivocada.

Los informes del Ministerio de Medio Ambiente y del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno vasco han sido **muy críticos**. Sorprende que algunos políticos locales hayan salido a la palestra insistiendo en que el proyecto de la dársena exterior está más fuerte que nunca. Es un sobreactuación que podría interpretarse como un menosprecio a las consideraciones críticas del ministerio y del Gobierno vasco. Con la batería de consideraciones que se han puesto encima de la mesa **lo previsible es una evaluación ambiental negativa**. Sería, en mi opinión, un triunfo de la racionalidad económica, la sostenibilidad ambiental y **una visión de país moderna y de futuro**. Las claves para la prosperidad del territorio histórico de Guipúzcoa y del País Vasco nada tienen que ver con laminar de cemento uno de sus enclaves de litoral más valiosos y mejor conservados. Mejor no seguir apostando en la dirección equivocada.

[Imagen de PPCC Antifa en Flickr bajo licencia CC BY-NC-SA 2.0](#)

Artículo [publicado originalmente en El País](#) el 9 de mayo de 2011.

There are no comments yet.