



EUSKO LEGEBILTZARRA
PARLAMENTO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA, NEKAZARITZA ETA ARRANTZA BATZORDEAK 2009KO AZAROAREN 2AN EGINDAKO BILKURAREN HITZEZ HITZEKO TRANSKRIPZIOA.

*Goizeko hamaikak eta berrogeita
bederatziak hasi da bilkura.*

LEHENDAKARIAK (Carro Iglesias): Egun on, guztioi.

Hasten gara gai zerrenda, lehen puntuan, Pasaiaiko Portu Agintaritzako lehendakariaren agerraldia, Daniel Maeztu Perez Aralar taldeko legebiltzarkideak egindako eskariari jarraituz batzordeak eskatuta, Pasaiaiko kanpoko kaia eraikitzeko iragarri dituen azken asmoen inguruan azalpenak eman ditzan.

Eskerrak eman Pasaiaiko Portu Agintaritzako lehendakaria, Miguel Buen jauna, ongi etorriak, eta bere taldea, Gorka Arrizabal.

Maeztu jauna, zurea da hitza.

MAEZTU PEREZ jaunak: Bai, eskerrik asko, batzordeburu eta egun on, guztioi. Eta eskerrik asko Buen jaunari eta beragaz etorri den beste ez naiz geratu bere izena, ba, eskerrik asko.

Bueno, gure agerraldi eskaera uztailean egin genuen, gehien bat, bultzatuta prentsan agertu ziren hainbat deklarazioak eta, ez gehien, Buen jaunaren deklarazioak zirela eta. Bueno, jakina da gure jarrera, bueno, ba, kanpoko kaiaren inguruan, baina gehien bat, eta eskatu genuen Ingurumen





Batzordean, Ingurumen eta Lurralde Plangintza Batzordean ikusten genuelako nahiko argi ematen zelako, bueno, ba, guzti beharrezko zela proiektu hori aurrera eramatea, Pasaiako Portuaren Azpiegituren Plan Zuzentzailea jasota dagoen, bueno, ba, makro proiektu guzti hori aurrera ateratzea.

Eta uste dugu, bueno, jakinik non dagoen kokatua proiektu hori edo, eta momentu honetan, ba, bueno, Jaizkibel ingurune hori LIK moduan izendatu dagoela, ez? Ingurune babestu ba dela.

Uste genuen ondo letorkeela batzorde honen aurrean azalpenak ematea proiektu guztiaren inguruan guk jakiteko ere, bueno, zertan ari garen. Eta, era berean, bueno, zelan aurreikusten diren bertan egongo diren kalteak. Gainera uste dugu, bueno, gero uztailean esan den moduan, uztailean sartu genuen baina pasa den asteen, erratuta ez baldin banago, uste dut Ingurumen Ministerioak, bueno, ba tanke honetako proiektua beharrezkoa duten inpakto ambientaleko azterketa estrategiko hasierako prozedura barruan, bueno, ba erreferentziako dokumentua, bueno, argitaratu zuen. Eta bertan aurreikusi behar diren hainbat aspektu azpimarratzen zuen, ingurumen sortu ahal diren eraginak aurreikusiz.

Orduan, bueno, ba, hori da azalpena zergatik eskatu genuen eta zergatik batzorde honetan. Eta, bueno, prest entzuteko eman beharreko azalpen guztiak.

Eta eskerrik asko, berriro ere.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Maeztu jauna. Buen jauna, zurea da hitza.

PASAIKO PORTU AGINTARITZAKO LEHENDAKARIAK (Buen Lacambra): Gracias, presidente. Gracias, señor Maeztu, por darnos la oportunidad de explicar cuál es la situación del Puerto de Pasajes en su





ubicación actual, la implicación que tiene para la economía guipuzcoana, para la economía del país en su conjunto y también las dificultades que tiene para llevar a cabo su trabajo día a día y también los problemas que genera a los aproximadamente 65.000 ciudadanos que viven justo alrededor del Puerto de Pasajes, o sea, limitando con la Bahía del Puerto.

Si me lo permiten, proyectaremos un video que dura aproximadamente diez minutos, en donde se recogen, por un lado, una parte de la operativa con la que tiene que trabajar ahora mismo el puerto y también qué es lo que se pretende construir como dársena exterior, dimensiones, etcétera, etcétera, aunque allí ya les aclaro, desde un principio, que en cuanto a las dimensiones estamos trabajando con las posibilidades de hacer una primera fase que, obviamente, tendría unas dimensiones inferiores a las previstas en el propio Plan Director, tanto en cuanto a la longitud del dique de abrigo como a las explanadas de tierra.

Por lo tanto, si me lo permiten, haremos esa proyección. Ya les digo también que si ustedes quieren, les haremos llegar esta misma versión, que es una versión reducida o la versión íntegra que son aproximadamente 26 minutos. Esta dura aproximadamente once minutos. No tenemos ningún inconveniente a través del presidente de la comisión hacerles llegar un vídeo a cada uno de los grupos de esta Cámara.

Bideo bat proiektatzen du.

(2. zintaren amaiera)

(3. zenbakiko zintaren hasiera)

PASAIKO PORTU AGINTARITZAKO LEHENDAKARIAK (Buen Lacambra): Con el permiso del presidente, algunas notas sobre nuestro puerto actual y sobre lo que pretendemos.





El puerto actual tiene 70 hectáreas de muelles vía explanadas, como han podido ver ustedes en el vídeo, configuradas alrededor de la lámina de agua. Por lo tanto, con una profundidad o una anchura máxima, por decirlo de otra manera, salvo en la Península de Capuchinos por debajo de los 100 metros de fondo.

La lámina de agua tiene aproximadamente 75 hectáreas. El canal tiene las limitaciones que ustedes han visto en el DVD también, diez metros de calado en su punto más desfavorable que producen el que los barcos con marea alta no puedan calar por encima de los ocho metros, ocho metros y medio sin riesgo de poder quedar encallados con lo que eso significaría para la paralización total del puerto.

La anchura mínima en la zona más próxima a la entrada a la Bahía son 80 metros lo que produce una limitación de 30 metros de eslora. El canal tiene aproximadamente desde la Bahía hasta su salida a mar abierto 3.500-3.600 metros.

El puerto actual tiene 5.000 metros de muelles. Esos muelles salvo Buena Vista y Molinao, que es en esos lugares donde ustedes han visto ya un pabellón construido y los dos nuevos previstos tienen 20 metros de calado, y el resto se distribuyen entre...de seis, mejor dicho, a diez metros en el resto de los muelles.

Tenemos una serie de...

(3. zintaren amaiera)

(4. zenbakiko zintaren hasiera)

...de seis, mejor dicho, a 10 metros en el resto de los muelles.

Tenemos una serie de edificios singulares, como, todavía hoy por derribar, pero ya en fase de elección del equipo que va a redactar el proyecto



de la nueva lonja, aproximadamente tendrá una inversión de 15 millones de euros, tenemos el edificio de Salvamento Marítimo, que es un edificio singular, del estilo racionalista de principios del siglo XX, el edificio de consignatarios, también del mismo estilo, el edificio de la aduna, el edificio del cuartel de la Guardia Civil, el edificio trasatlántico, donde ahora mismo se encuentran las oficinas del puerto, y la Capitanía Marítima, que es un edificio nuevo, moderno, de nuevo diseño. Hago esta mención a los edificios, porque, en valoración de las cosas también tienen su importancia.

Qué tráfico tenemos ahora fundamentales. Transporte de coches, transporte de chatarra, chatarra de importación, coches de importación y de exportación, acero, exportación e importación también, pasta de papel, en fin, tenemos una serie de tráfico que son, en alguna medida, cautivos, por decirlo de alguna manera, de nuestras propias empresas y de nuestra área de servicio, nuestro interlan. Nuestro interlan, hoy, llega con carácter regular hasta la factoría de Opel en Zaragoza, de donde sacamos coches y a donde llevamos chapa para la construcción de los coches, y también a la factoría que tiene Mercedes en Vitoria, donde también traemos la chapa que proviene de las factorías Thyssen en Alemania, y sacamos las Vito, que van a todo el mercado europeo, y de una manera muy singular o muy importante al mercado inglés.

Hasta hace dos años, o mejor dicho, los años 2007 y 2008 se han trasegado 325.000 vehículos, este año llegaremos a los 230.000, al menos, esa es la proyección que tenemos ahora mismo, la crisis, obviamente, pues ha supuesto una bajada de carga de trabajo.

Tenemos una central térmica, cuya concesión administrativa, tanto del parque de carbón, como de la central, se mueve en un horizonte 2002-2025, pero que, sin embargo, tiene la declaración de impacto integral, o integrado, hecha o concebida hace muy poquito tiempo, hace, aproximadamente, año y medio, por lo tanto, la vida útil de la central va mucho más allá que lo que es la concesión administrativa de los suelos donde se ubica.





Hago esta aclaración porque hay muchas personas que tienen la tendencia a confundir las cosas, y lo único que sucede cuando se acaba el periodo de concesión es que el solar y los bienes que sobre él se han construido en una concesión, pasan a ser de titularidad del dueño del solar, en este caso, de la autoridad portuaria de Pasajes, que lo puede volver a sacar a concesión, únicamente incluyéndole en las tarifas el 10 % del valor del bien, del valor, en este caso, de la central térmica.

Importamos chatarra, fundamentalmente de los países del norte, antiguas repúblicas soviéticas, y también de Rusia, que van a las factorías que tiene el grupo Arcelor Mittal en Zaragoza, en Olabarria, en Bergara, en Zumárraga, y también a las factorías del Grupo Gallardo, fundamentalmente, en este caso, a la factoría que tiene en Azpeitia, y sacamos el acero que ellos producen, tanto perfiles, como bobinas, que después serán exportados a todo el mundo.

Importamos cereales, tanto cereales para hacer harina para piensos, como cereales para hacer harina para el consumo humano, concretamente, este viernes entró un barco, de la máxima eslora que está permitida en el Puerto de Pasajes, 185 metros de eslora, que traía una carga de trigo desde Canadá, carga de trigo que descargó, parte en el Puerto de Santander, y el resto en el Puerto de Pasajes. Traía una carga que superaba las 30.0000 toneladas, que no pueden entrar en el Puerto de Pasajes, porque obligan al barco a calar más de los 10 metros. Pero, por qué hago este comentario, porque aquellas personas que, seguramente con muy buena fe, e incluso con criterio de país, por qué no decirlo, dicen, que haya una mayor colaboración con otros puertos. Bueno, no descargó toda la carga completa en Santander, podía haber descargado toda la carga completa en Santander, cuyo puerto tiene unas magníficas comunicaciones con la Meseta, y a través de la Mesa también, con la zona del Valle del Ebro, por decirlo de alguna manera. Y, sin embargo, descargó una parte en Santander, lo que iba a la Meseta, y el trigo que va a las harineras que se sitúan a caballo, o al lado del Valle del Ebro, lo ha descargado, o lo está descargando, mejor dicho, en





Pasajes. Por lo tanto, nuestros tráficos, como los tráficos de cualquier puerto, están, lógicamente, muy vinculados a los clientes de los que dependa.

Habla antes de la térmica, la térmica consume, aproximadamente, 1.200.000 toneladas de carbón, que viajan, en este vídeo no se ven, pero en el largo sí, viajan de Kazajstán, hasta ¿Murban?, en el norte de Rusia prácticamente, vamos, prácticamente no, en la Laponia, en la frontera entre Rusia y Finlandia, y desde allí viene en un barco de aproximadamente 80.000 toneladas al puerto de Bilbao, y del puerto de Bilbao, se van trasegando al Puerto de Pasajes en un barco que carga, aproximadamente, 5.000 toneladas.

El viaje de 5.000 kilómetros en tren, y no recuerdo las millas marinas que hay desde Murban hasta Bilbao, dura aproximadamente tres semanas. El viaje del carbón, desde Bilbao a Pasajes, o a Pasaia, el barco tarda un mes. Son datos que están allí, y que, por lo tanto, quizá sea bueno que todo el mundo los conozca.

Se ha hablado también de la pesca, de la lonja. Este año, a principios de septiembre, los millones de kilos trasegados o comercializados en la lonja de Pasajes ya igualaban al año completo de 2008, por lo tanto, la gente que opera en la lonja espera llegar a los 15 millones de kilos este año.

Cuando se habla de 3.000 camiones, obviamente, entenderán que no se trata de 3.000 camiones, uno detrás de otro, sino de tres mil viajes de camión, que los camiones del puerto de Pasajes, camiones que son propiedad de distintas empresas, y camiones que entran y salen al puerto de Pasajes desde fuera, sin ninguna dificultad, cosa que no sucede en otros puertos.

Por nuestra frontera, por el paso de Biriátú, pasan, aproximadamente 10.000 camiones todos los días, no 10.000 viajes, sino 10.000 camiones, aproximadamente, cuya carga, en muchos casos, podría transportarse perfectamente en barco desde el puerto de Pasajes sin ninguna dificultad, si



el tráfico Ro-Ro fuera posible a gran escala, el problema que tenemos es que no hay explanada para dejar las gabarras de los camiones, tanto, antes de cargar a los barcos, como cuando llegan a los barcos. El tráfico Ro-Ro, salvo el del transporte de coches es muy restringido, se lleva a cabo en unas plataformas bajas muy especiales, porque es lo que cabe en las bodegas de los barcos que, actualmente, hacen el tráfico Ro-Ro, que, como ya he dicho antes, fundamentalmente se ciñe al transporte de furgonetas o de coches.

Los barcos de esa compañía están contruidos especialmente para entrar en Pasajes, 150, 155 metros de eslora, con una carga, aproximadamente, de entre 1.500 y 1.700 vehículos, dependiendo que sean coches o que sean coches y furgonetas.

Qué pretendemos hacer en el nuevo puerto. Una explanada, unas explanadas que lleguen, aproximadamente, al menos en una primera fase, a 140 hectáreas, con una lámina de agua abrigada de, entre 100 y 120 hectáreas. Qué tamaño máximo será el de los buques que puedan operar en esa dársena exterior, 220, 230 el tamaño del buque denominado Panamá, porque es el que, hasta ahora, podía transitar por dicho canal.

La dársena interior tiene una ventana de trabajo en lo que es la dársena, de 365 días al año, sobre 365, lo que sucede es que esos 365 se ven limitados por el acceso, en muchas ocasiones, cuando hay mala mar, a los barcos hay que decirles que se alejan de la costa, y que se vayan a esperar a que se pase el temporal, para, después, poder acceder a la bahía. Una vez dentro, desde luego, es la lámina de agua, una de las láminas de agua más abrigadas que existen ahora mismo en el Cantábrico.

Los estudios que se han hecho por la ingeniería que ha redactado el plan director del Infraestructuras del Puerto de Pasajes, y por el Ceres, organismo dependiente del Ministerio de Fomento, dan una lámina de agua abrigada en la dársena exterior de 360 días al año, algo que supera, en mucho, a las condiciones que estos organismos marcan como condiciones óptimas.





El costo estimado del puerto exterior se sitúa en torno a los 1.000 millones de euros, la financiación, aunque está, lógicamente, por concretar, se prevé que sea de la siguiente manera: Alrededor de 250 millones de euros provenientes de la iniciativa privada que construiría muelle y explanada, para distintos tráfico, graneles líquidos, el área energética, una parte del área energética y también el tráfico Ro-Ro.

La autoridad portuaria de Pasajes solicitaría autorización a puertos del Estado para acudir a una deuda que se situaría o se pudiera situar en torno a los 250 millones de euros a 40 años, y el resto, apoyo institucional y enajenación de los espacios actuales, en definitiva, del puerto actual.

Usted hacía mención, en su pregunta, al hecho de que Jaizkibel está catalogado como lik, incluido en la Red Natura. Nosotros ha podido comprobar en el DVD, que no lo ocultamos, porque sería un absurdo por nuestra parte, y, además, tengo que decirle que en el Plan Director se recoge esta cuestión como algo que nos va a obligar, sin lugar a ninguna duda, a tener que trabajar mucho más en todo lo que es la prevención del daño ambiental que se pudiera producir.

Efectivamente, desde que se produjo su petición de comparecencia, al día que se me ha señalado para comparecer, ha transcurrido, desde ese momento hasta ahora, han transcurrido dos meses y medio, casi tres meses. En ese intervalo de tiempo, efectivamente, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino, ha emitido lo que yo denomino, Catálogo a cumplimentar en el informe de sostenibilidad ambiental, y no ha dado la razón a nadie, porque no era el caso, ni era el momento procesal para dar la razón a nadie. Digo, hago este comentario, simplemente porque, desde que está colgado en la Web del ministerio ese informe, pues, cada uno, ha tratado de arrimar el ascua a su sardina, desde luego, no la autoridad portuaria, porque no tendría ningún sentido. Nosotros, con los deberes puestos por el Ministerio de Medio Ambiente, empezamos a recopilar trabajos que ya están hechos, que tendrán que incorporarse, y que están en otros



documentos, como el Plan de Usos, como el propio Plan Director, por ejemplo, las alternativas que se nos pide que justifiquemos, o como están en el Plan Estratégico de Infraestructuras y, además, tenemos que encargar, como no puede ser de otra manera, a equipos especializados, un trabajo de redacción de este documento, de este informe de sostenibilidad ambiental.

Nosotros calculamos que ese trabajo...

(4. zintaren amaiera)

(5. zintaren hasiera)

... trabajo de redacción de este documento de este informe de sostenibilidad ambiental. Nosotros calculamos que ese trabajo nos llevará hasta mediados-finales de febrero y que, en ese momento, tendremos que hacer dos cosas, tres cosas, mejor dicho. Una vez redactado el documento, someterlo a la aprobación del Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Pasajes porque es preceptivo y, una vez aprobado por este órgano, que es el impulsor del proyecto, enviarlo específicamente a las 50 entidades públicas y privadas que han manifestado interés por el proyecto y, además, publicarlo en uno de los periódicos de mayor tirada en el boletín oficial y en la página web, tanto del Ministerio del Medioambiente como de la propia autoridad portuaria para iniciar, una vez que estén publicados, 45 días de plazo para que, quien quiera, pueda presentar las alegaciones que estime oportunas.

Una vez que se hayan producido esas alegaciones, la autoridad portuaria de Pasajes las estudiará, dará la respuesta que entienda más adecuada a cada una de ellas y, a partir de allí, conjuntamente con el Ministerio de Medioambiente, redactará el documento definitivo que tendrá que recoger, como no puede ser de otra manera, todas las cautelas que sean necesarias para construir esa dársena exterior en el caso de que seamos capaces de superar todos los inconvenientes que pudiera haber.

Pero, no obstante, les puedo asegurar y si entran en esa página web, aunque el documento es muy reiterativo y, además, tiene, vamos a decir, muchas cuestiones entremezcladas y entrecruzadas que una buena parte del





trabajo ya está hecho y que otra parte del trabajo lo vamos a tener que complementar ahora. Pero que habla tanto de las afecciones que se puedan producir al medio marino y, por ejemplo, se habla de un alga, de unas praderas de algas, concretamente el (agelirium?), y habla también de un banco de arena del que, por cierto, se suministra el propio ministerio para rellenar las playas, buena parte de las playas del litoral vasco, ¿no? Y también habla de un líquen que, creo recordar, que es armendia euskariense. Pero también habla de la bahía interior y también habla de la protección de la bahía interior y, concretamente, el (...) habla de la absoluta necesidad de la descontaminación de los suelos que queden libres en la bahía interior, también del dragado de los lodos de la dársena y también del tratamiento de las aguas de la dársena interior.

Por lo tanto, habla de uno y de otro. Y lo que no hace es poner en contraposición al ciudadano que vive alrededor de la bahía actual, de la dársena actual y al lagarto verdinegro o a estas otras especies que yo he mencionado con anterioridad. Y creo que, por mi parte, nada más, agradecer de nuevo la ocasión de haber podido explicar estas cuestiones.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Buen jauna. Orain Maeztu jauna, zurea da hitza.

MAEZTU PEREZ jaunak: Bai, bueno, lehenengo eta behin, eskertzea emandako informaziño guztiengatik eta, noski ere, eskertuko dugu hemen pasa den bideo hori formatu bietan, posible baldin bada, eskuragarri izatea, ezta?

Bueno, hori esanda, hau agerraldi bat da, guk eskatutakoa eta ni bideo horretan esandakoaren hainbat gauzaren inguruan eta zuk aipatutako hainbat gauzaren inguruan, bueno, hainbat gauza esan ahal ditut, ez? Baina ez da agerraldi honen, bueno, azken finean bestela, bueno, bukatu gaitzkeelako hemen eztabaidatzen bakoitzak daukan ikuspuntuaren inguruan. Eta hori ez da. Azken finean guk nahi genuen informaziño bat, bertan aipatzen da, bueno, bideo horretan eta zuk aipatutako datuetan badagoz informaziño batzuk, baina guk gehien bat eta ikusita hori, pasa den astean Pasaiako portuaren azpiegituren plan zuzentzailea, bueno, egindako erreferentzia dokumentu hori "impacto ambiental"eko azterketa estrategikoaren barruan ateratako



erreferentzia dokumentu horietan arrazoia daukazu esaten dozunean inori arrazoia ez diodala ematen... Lehenengo eta behin, zuk esan dozun moduan, hori ez dela helburua, erreferentzia dokumentu baten helburua, baizik eta azken finean ingurumen Ministerioak egiten dauena da jasagarri txostena egin behar den momentuan zer nolako, bueno, eragile ambientalak, sozialak eta ekonomiko kontuan hartu behar diren aipatu, ez? Eta horregaz hasten da prozesua.

Baina hor bai geratzen da, eta aipatzen dau ere alternatiba (...) be aurreikusi behar dela, hauxe da, momentu honetan daukagun kaia edo daukagun portu hori dagoen moduan be, aztertzeko dagoen moduan berregiturak eta posiblea izango litzateke hainbat beste gauza, baina ez kanpoko kai hori, bueno, egitea. Hori be aztertu behar dela, ezta? Eta hortik egingo dizut galdera batzuk edo hor daukat nik zalantza gehienak, ze, klaro, bi (...) aipatzen da zer nolako gabezia dagoen momentu honetan hor barruan, baina ikusten da barruko berregituraketa bat eginez eta abar, bueno, posible dela be bai hainbat beharrei aurre egitea, ez?

Baina azkenean, eta nik holan ulertu egin dot eta erratuta baldin banago, esango dostazu, gehien bat erabiltzen den arrazoia kanpo kaia egiteko orduan da sarrera bera eta ahalbidetzen dituen eslorak, ezta? Ez, bueno, barruan badagoz gabezia batzuk eta abar, baina hor obra batzuk eginda, hori, (...) egin (...) zen, baina gehien bat da sarrera. Orduan, klaro, noski, ikusita kanpoan sortuko dituen arazoak, ze, klaro, hor bideoan aipatzen da Jaizkibealeko estruktura ez dela ikutzen. Nahiko holako, niretzako behintzat, barkaidazu, baina esaldi arinki botata dagoen esaldi. Ni ez naiz ez geologoa, ez biologoa, baina, noski, momentu honetan hitza zabalik dagoen, bueno, dagoen amildegiak edo itsas-adarrak gero porlanegaz, ementogaz tapatuta egotea, noski, eragina zuzena da eta, gainera, kontuan izanik zer nolako ingurune den, ez?

Orduan, hori ikusita sarrera (...) eta kanpoan edukiko dituen eraginak, ingurumen ikuspuntu batetik benetan aztertuta dago ekonomikoki momentu honetan aipatu duzuz hainbat, bueno, txatarra, ikatza, papera, zerealak eta abar... Benetan justifikatuta dago ekonomikoki kanpoko kai hori eslorengatik? Hori baldin bada azken finean arazoa.

Dagoen moduan itxita barneko egituraketa berri batez azken finean ingurumen babesa eta ekonomikoki suposatzen dauena ezin litzateke





mantendu oreka bat? Bueno, hori da, bueno, lehenengo gogoeta edo galdera moduan.

Gero bigarren bat da, eta aipatzen da bideoan, eco Puerto deitzen joko, momentu honetan badagoz hitz batzuk, jasangarritasuna, eco leku guztietan jartzea eta gero hori, bueno, oinarritu egin behar dira, ez? Klaro, berba egitea polo energetiko bat sustatuko dela hor kanpoan eta horri "eco" deitzea, ze ni gero egon naiz irakurtzen Pasaiako Portuaren azpiegituren plan zuzentzailea eta hor berba egiten da zentral termiko berri bat jarriko dela, espero dot gasezkoa, baina nahiz eta gasezkoa izan bakarrik, bueno, hori da energia fosil bat eta kutsatzen dau era guztietara. Gero koke planta baten inguruan, protokimikoak ere bilduko ziren bertan eta abar.

Orduan, bueno, horrek eragin inpakto ambientalak be aurreikusi behar dira eta horretan be kontuan hartu behar dira, ez? Eta azken finean arazo baldin bada kaiaren momentu honetan eraginkortasuna edo sarrera hori eduki ahal duen arazoak konpontzea, zertarako polo energetiko bat horra kanpora eta tamaina honetako polo energetiko bat horra kanpora eramatea, ezta? Bueno, orduan, beste interes batzuk dagoz, ez da bakarrik momentu honetan, bueno, dagozen arazoak sarrera horretan, ez?

Eta gero hirugarren galdera edo hausnarketa moduan ere da bahiaren berreskurapena, ezta? Eta aipatzen da momentu honetan kanpora ateratzeko, kaia kanpora ateratzeko, bada, hor ahalbidetuko zuela bahiaren berreskurapena. Gustatuko litzaidake jakitea zelan egin leikeen hori posible jakinik, bueno, lortuko den edo bilatuko den finantziaziño ekonomiko parte handi bat hor barruan egongo diren hainbat lur-zoruaren rekalfikaziñoaz egingo dela, aipatu duzu zuk eta holan egingo da eta azaldu egingo dira, ezta?

Eta, orduan, noski, orduan, jarraituko dau egoten hor inpakto eraikitzaile bat, ze badia horretan eta gune konkretu horretan. Orduan, askotan ez dakit nik kontrajarria dela, ezta?, esatea bilatzen dela bahiaren berreskurapena, baina gero aurrera eramango diren ekimenak hortik ez doaz. Eta, gainera, ez da posible momentu honetan bahiaren berreskurapena kanpoko kaia egin barik? Beste galdera bat. Eta berreskuratuko dugu badia bat, baina beste gune bat sunsituko dugu? Horrek gauzak be orekan jarri behar dira, ezta?





Eta, bueno, gutxi gorabehera horiek ziren galderak eta zintzotasun osoz berriro ere eskerrik asko hona etortzeagatik eta emandako informaziñoarengatik.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Maeztu jauna. Buen jauna, zurea da hitza.

PASAIKO PORTU AGINTARITZAKO LEHENDAKARIAK (Buen Lacambra): Gracias, presidente.

Bien. ¿Es posible la alternativa cero? Lógicamente, la alternativa cero es la que existe, es la que existe. ¿Limitaciones de eslora? De eslora, de calado y de tonelaje que pueden traer los barcos. Esas son nuestra limitaciones, además de los espacios físicos donde hacer el acopio de las mercancías que transportan esos barcos o que han de ser transportadas por esos barcos. Yo he escuchado muchas veces "¿por qué no se elimina el tráfico de chatarra del Puerto de Pasajes?". Bueno, yo les invito a que hablen con las acerías. Aproximadamente, una tonelada de chatarra viene a costar en el mercado hasta el jueves de la semana pasada porque el viernes bajó su precio, aproximadamente, 145 euros.

La diferencia de llevar esa chatarra de un puerto distinto al de Pasajes se viene a situar en torno a los 10 euros por tonelada, aproximadamente. La diferencia en el precio del acero, en el producto terminado, en la competencia internacional puede estar bastante por debajo de los 10 euros/tonelada, bastante por debajo. Por tanto, esa sería una parte, pero la otra parte es que en Pasajes entra un barco con 22.000 toneladas de carbón un viernes, perdón, un sábado a las 12 del mediodía y el lunes a las 12 del mediodía está saliendo por puntas, cosa que no sucede en otros puertos.

En Pasajes los operadores que cargan y trincan los coches en el barco de tráfico Ro-Ro suelen estar en una media en torno a los 14 vehículos por hora, frente a lo que sucede en la mayoría de los puertos donde se produce este tráfico, que están entre 8 y 10. ¿Qué quiere decir? Que, además de los sobrecostos por distancia por añadirle el precio de las autopistas, etcétera, etcétera, además, la gente que opera en Pasajes es una gente que lo hace muy bien y muy rápidamente, ¿no? Realmente en el informe del Ministerio





menciona cinco alternativas, pero yo diría que son dos alternativas. Una es la alternativa cero, tal cual, la alternativa cero colaborando con otros puertos, dices, especialmente con el de Bilbao, colaboración que ya se produce, por cierto, también como he dicho antes, con el de Santander, y también con el de Baiona, alternativa cero con un área logística que habría que ubicarla, lógicamente, en el corredor que se encuentra entre Pasajes e Irún. No más lejos porque si no ese área logística, como explanada del puerto, no tendría sentido. Ya tenemos relaciones con Arasur, tenemos relaciones con el área logística de Zaragoza y estamos en la Plae y, por lo tanto, (...) también en una relación estrecha con las autoridades portuarias...

(5. zintaren amaiera)

(6. zenbakiko zintaren hasiera)

...estamos en la PLAE y por lo tanto (...) también en una relación estrecha con las autoridades portuarias y del transporte francesas para la plataforma logística que se quiere construir cerca de Bayona. Por lo tanto, esa es una alternativa, y la otra alternativa con esas dos variantes o variables sumadas al puerto actual, y la otra alternativa es estudien distintos lugares donde ubicar el puerto exterior en la costa, algo que ya se ha hecho, por cierto, también, porque claro, un puerto sin conexiones a la red general pues es absolutamente nada, una infraestructura inútil. Por lo tanto hay que buscar lugares donde obviamente la conexión sea posible.

Ecopuerto. ¿Qué se quiere decir con eco puerto? Vamos a ver, aquí ha habido interpretaciones para todos los gustos. Eco puerto es, al igual que Greenport, Ecoport al igual que Greenport, son dos asociaciones de carácter internacional en donde participan de distintos puertos y también distintas ciudades que tienen puertos, no. Nosotros pretendemos estar en esa asociación. Y, de hecho, algunos pasos se han dado en ese sentido. Y eso obviamente nos obliga, lo mismo que obligó en su día el Convenio Marpol, a llevar a cabo una serie de actuaciones. Que nosotros desde luego estamos dispuestos a que se lleven a cabo en el nuevo puerto porque en el actual simplemente es imposible el llevarlas a cabo.





¿Se han estudiado los tráficos posibles? Sí. Antes decía lo de la chatarra, cambie usted la chatarra por tráficos de alto valor añadido. Los tráficos de alto valor añadido se transportan o en tráfico Ro-Ro pero fundamentalmente en contenedores. Y si no hay campa de contenedores y si no hay muelle para poder poner las grúas pórtico no hay posibilidad de transportar tráficos de alto valor añadido. Por lo tanto, allí hay un nicho de mercado importantísimo, desde máquina herramienta, pasando por armas y terminando por toda nuestra magnífica huerta del valle del Ebro, pasando por toda ella, sin lugar a ninguna duda.

Valle interior y revitalización. Bueno, mire, no sé si es el caso de su grupo político, que creo que también, pero el resto de los grupos políticos que están en esta Cámara llevan, llevamos hablando de la regeneración y revitalización del entorno de la bahía de Pasajes desde que accedimos a la democracia en este país. Y se han ido haciendo cosas, muchas. Pero no se puede hacer una regeneración integral mientras se siga produciendo el tráfico comercial en la bahía. No se puede poner un puerto deportivo en condiciones mientras tenga que convivir con un tráfico comercial. Usted no puede poner, y además no nos lo permitirían las autoridades marítimas, Capitanía Marítima concretamente, dejaría unas ventanas de acceso al puerto y de salida del puerto a la actividad deportiva que no pudieran nunca coincidir, nunca coincidir, con un buque mercante, nunca. Y al puerto ahora mismo, esta mañana, cuando yo he salido del puerto, había ocho barcos amarrados. Esos barcos saldrán a lo largo del día de hoy, salvo uno que no terminará hoy todavía la operación, que es un barco de ¿apeas?, que son troncos de eucaliptos, que los traen desde Uruguay y Argentina, y que les cuesta aproximadamente una semana, son más de mil camiones de apeas lo que van desde el puerto de Pasajes hasta la papelera de Zicuñaga en Hernani, por lo tanto se cascan una semana, porque descargan del barco al camión, no descargan del barco el muelle. El resto saldrán hoy. Cuando nosotros estábamos saliendo estaba entrando uno de transporte de coches. No es posible tener un magnífico puerto deportivo en la actual dársena con esas restricciones, por ejemplo. Algo que demanda mucha gente. No hace mucho



leíamos un informe que emitía el Departamento de Transportes diciendo que hay una demanda de 2.500 o 3.000 amarres en Euskadi, no. Bueno, pues allí se puede hacer un magnífico puerto deportivo sin demasiadas inversiones porque ya hay cinco kilómetros de muelles. Por lo tanto lo único que hay que hacerle... y unos accesos también buenísimos, y por lo tanto lo único que hay que hacer es ponerle pantalanés, no. Por lo tanto, mire, yo suelo decir siempre que algo conozco aquel territorio, algo, algo he peleado por aquel territorio y en algo me he involucrado en aquel territorio, por lo tanto el tráfico actual y el puerto comercial actual no se cerrará, digo porque hay también personas bienintencionadas que dicen ah, pues se morirá el puerto. El puerto no se va a morir nunca, no, porque el puerto es una infraestructura de interés general y va a seguir teniendo cuatro millones y medio a seis millones de toneladas/año, y por lo tanto va a seguir funcionando, y por lo tanto va a seguir generando molestia, y por lo tanto va a seguir impidiendo que se haga una regeneración integral de los espacios que se están utilizando hasta ahora.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Buen jauna. Orain hasten gara talde txikietatik handiena Euskal Talde Popular. Barreda jauna, zurea da hitza.

BARREDA DE LOS RÍOS jaunak: Sí. Muchas gracias, señor presidente. En primer lugar para agradecer la comparecencia del presidente de la autoridad portuaria de Pasajes, agradecer la información que nos ha dado. Por supuesto estaremos encantados de recibir la copia del documental que nos ha mostrado, aunque todos sabemos que los documentales y el papel lo aguantan todo, quiero decir que lo que nos interesa a nosotros es el futuro del puerto de Pasajes mucho más que los documentales sobre el puerto de Pasajes o las hipótesis de trabajo en torno al puerto.

Nosotros creemos que efectivamente, como bien se ha dicho, desde hace ya muchos años las fuerzas políticas que aquí estamos hemos trabajado en torno a la regeneración de la bahía y el futuro del puerto de Pasajes. Y yo



debo recalcar con claridad que nuestro partido siempre se ha opuesto a condicionar el futuro del puerto y de la regeneración de la bahía a la construcción de un puerto exterior. Quiero decir que hasta ahí llega nuestro compromiso. Es decir, nosotros nunca hemos entendido que se pudiera condicionar el futuro de la bahía, del puerto y de la regeneración urbanística del entorno de la bahía a la construcción del puerto exterior. Y si (...) que se acredite la viabilidad ambiental y económica del puerto exterior hasta el día de ayer mismo, quiero decir que hasta hace cuatro días, hasta el programa electoral con el que hemos concurrido a las elecciones al Parlamento Vasco hace unos pocos meses. Por tanto, creemos que hace falta efectivamente un esfuerzo de todas las instituciones en torno a esa regeneración, creemos que hace falta despejar el futuro del puerto, creemos que la mejor opción para ese futuro está por acreditar que sea el puerto exterior, y sobre todo está por acreditar su viabilidad.

Yo creo que estamos hablando de una apuesta muy importante, estamos hablando de la mayor inversión de la historia de Gipuzkoa. Hay diferencias de centenares de millones de euros en las estimaciones iniciales, con lo cual sería bueno que aclarásemos, si es posible, cifras. Estamos hablando del puerto exterior más exterior de todo el Atlántico europeo. Más exterior que el de El Musel de Gijón, donde, por cierto, las desviaciones han sido ya multimillonarias, a lo largo de 400 o 500 millones de euros, sin haberse acabado la construcción. Es más exterior que el puerto de La Coruña, donde también hay ya dificultades importantes derivadas de una planificación precipitada, yo creo, porque están causando problemas con empresas, con comunidades, con los impactos en tierra de al lado del puerto, con las dificultades técnicas de construcción del puerto frente al Atlántico, etcétera. Y, desde luego, yo lo que creo es que hay que dejarse ya de propaganda y empezar a hablar en serio de cuáles son las dificultades de futuro para los planes que se están impulsando. Es decir, yo creo que el concepto de Eco puerto, por mucho que hablemos de la asociación y demás, el concepto de Eco puerto cuando está contemplando este volumen de impactos ambientales es simplemente propaganda, eh, es simplemente propaganda. Los eco puertos que hay en el mundo han hecho otras cosas que regenerar los



espacios que ocupaban. Modificar sus fórmulas de actuación, regenerar espacios en tierra, bueno, eliminar depósitos gigantescos de residuos durante siglos de operatividad en fondos marinos, en fin, han hecho un esfuerzo en sus ubicaciones. Lo que no han hecho es oiga, yo para regenerar mi actual ubicación destrozó esto que está aquí al lado, que todos hemos considerado hasta ahora como uno de los paisajes más sobresalientes del Atlántico y uno de los lugares con valores naturales más importantes no ya del País Vasco sino del norte de España. Seamos conscientes de lo que estamos contemplando.

Por tanto, usted dice la alternativa cero no existe. Nadie plantea una alternativa cero en los términos que usted dice, que es quedarse como está. Como se ha dicho aquí, todos trabajamos por mejorar significativamente el funcionamiento del puerto. Y es evidente que si estamos hablando de las logísticas en el corredor hacia Irun, si estamos hablando de comunicaciones (...) logísticas en Aragón o en Navarra o en Bayona, hay muchas fórmulas y unas posibilidades para dar viabilidad al puerto, que, en nuestra opinión, y hasta la fecha, no han sido suficientemente evaluadas, eh. Y creemos que el ministerio lo que está pidiendo además es que se evalúe suficientemente eso.

Aquí se ha recordado que hay una contaminación inherente al funcionamiento del puerto, se ha recordado que hay una central térmica que también produce una contaminación evidente y se ha recordado que hay un montón de instalaciones del actual puerto que seguirán en la bahía interior se haga o no el puerto exterior. Lo que significa ya una limitación muy importante a cualquier regeneración de la bahía. Siguen los astilleros en mitad del puerto, sigue el puerto pesquero y la lonja, seguirá habiendo áreas logísticas importantes, el silo de coches sigue hasta 2032 por lo menos, la central térmica se le ha dado una vida, bueno, pues que yo creo que no está claro cuándo pueda terminar, pero ciertamente muy larga, y ya se habla de ocupar parte del espacio con un puerto deportivo, que hombre, que bien hecho no es precisamente el impacto más preocupante, pero ciertamente es ocupación de espacios en la bahía interior, eh. Y luego hay planteamientos de regeneración urbanística o de recalificación de terrenos para financiar la



obra del puerto exterior que ciertamente bueno, pues hay quienes han querido ver beneficiarios muy concretos de esas recalificaciones, que ciertamente son temas que en el futuro convendrá despejar antes de afrontarlas y de ver qué áreas se recalifican y cómo y para quién y para qué usos. En todo caso, hay alternativas que no se han contemplado en mi opinión. Si es posible construir un canal de Panamá, seguro que es posible hacer operativas esa bocana y ese canal con impactos ambientales muy inferiores a los que representa el puerto exterior. Y yo creo que sería bueno que eso se hiciera. Sería bueno que eso se hiciera. Y desde luego no me consta que existan estudios, no digo análisis o informes, sino estudios sobre demandas de tráfico y sobre la posibilidad de transferencia efectiva de cargas de camión o tren a barco por el hecho de que se construya el puerto exterior. Insisto, digo estudios y no informes, eh. Estoy haciendo una distinción que creo que no es baladí.

En todo caso, en torno a lo que se proyecta ha habido en los últimos meses bastantes disquisiciones, que han planteado dificultades en el terreno técnico, en el terreno económico y el ambiental. Yo le quiero formular una veintena de preguntas en torno a esos tres aspectos, eh. Quiero decir que por analizarlas en algún tipo de orden. Es decir, hay un primer dato que es evidentemente la ubicación del puerto exterior como puerto exterior de verdad. Insisto, no hay ninguno tan exterior ni tan verdaderamente exterior en todo el Atlántico europeo. La cuestión es bueno, los estudios de ingeniería que se han hecho qué características técnicas han estimado para la construcción de ese puerto y para su mantenimiento en esa ubicación, con qué costo, si se ha estimado el costo anual, si se ha determinado una ubicación concreta, porque constantemente la maqueta mueve la ubicación unos cientos de metros más acá, unos cientos de metros más allá, en cuanto que es algo relevante para estudiar muchas cosas, tanto el impacto sobre la costa, como sobre los fondos marinos, como sobre la dinámica litoral, o sobre mantenimiento del puerto en relación con el impacto del mar especialmente en los temporales, no. Y evidentemente falta por definir si el puerto va adosado, si hay un canal de 200 metros de agua respecto a la costa, qué es un canal y qué son 200 metros, respecto a dónde, y otros



aspectos que yo creo que están continuamente en el debate y que no acabamos de saber si están cerrados o no por parte del planteamiento que hace la autoridad portuaria.

En cuanto a los aspectos económicos, aquí se han manejado muchas cifras. Usted acaba de hablar de un coste de 1.000 millones de euros. No sabemos a qué se refiere el costo, si a la construcción de una infraestructura exterior pura y simple, si a la primera fase, como se dijo la semana pasada desde la Diputación Foral de Gipuzkoa, que se ¿estimaba? en 1.050 millones la primera fase de la construcción, que era el 75% de la dársena exterior; no sabemos si está estimado el... si se suma a todo esto el costo o no de la regeneración de la bahía interior. Si se incorporan estas cifras las inversiones a efectuar en la dársena exterior, si están sumadas o no en esos 1.000 millones. La impresión es que no, pero deberíamos saberlo. Y si se está... se ha calculado o se ha estimado el costo de la regeneración de fondos marinos contaminados, de suelos contaminados, etcétera, que es lo que supone la regeneración de la bahía interior. Es decir, si estamos hablando de un proyecto para regenerar la bahía y construir un puerto exterior habría que saber las cifras finales con un puerto operativo al menos al nivel actual y una bahía interior regenerada y en la que esté ya limitado definitivamente el uso portuario. Y yo tengo la impresión de que esas cifras de verdad nunca se ponen sumadas sobre la mesa, eh. Por tanto, yo ya he afirmado que esta es la inversión más importante de la historia de Gipuzkoa, supera con mucho el ramal guipuzcoano de la "Y", pero evidentemente nos gustaría saber si todo eso está soportado en estudios de verdad o solamente en informes, o si hay mucho voluntarismo, o si hay cosas que se están dejando para el futuro y cuyo costo económico todavía no ha sido estimado o estudiado.

Y en cuanto a los aspectos ambientales, es verdad que se ha producido la novedad en las últimas semanas del... bueno, pues la aportación por el ministerio del...

(6. zintaren amaiera)





(7. zenbakiko zintaren hasiera)

...cuanto a los aspectos ambientales es verdad que se ha producido la novedad en las últimas semanas de...bueno, la aportación por el ministerio del marco en el que debe hacerse la evaluación ambiental o, lo que es lo mismo, el Informe de Sostenibilidad Ambiental del puerto.

En este aspecto, yo creo que llevamos un notable retraso porque se hablaba de que, se hablaba hace menos de un año, de que para finales de 2009 estaría esto, va a estar para finales de 2010, parece, no sé si me equivoco yo.

La pregunta es, por tanto, en los aspectos ambientales, exactamente, qué es lo que está sobre la mesa, qué estudios de verdad se han hecho, es decir, quién ha hecho y cuándo el estudio sobre fondos marinos afectados por el proyecto o a quién se le va adjudicar, si es que está sin hacer, porque, claro, quedan cuatro meses.

Por tanto, sabrán ustedes ya quién va hacer el estudio de fondos marinos y quién va hacer el estudio sobre alga roja y sobre las demás especies afectadas en los fondos marinos; que le quiero recordar que la directiva de hábitats no exige que haya una Declaración LIC para que no se puedan afectar los hábitats de especies protegidas en la Unión Europea.

Y estamos hablando de los fondos más ricos de la Costa Vasca. Un fondo importante por esas praderas del alga roja pendiente para la reproducción de muchas especies de interés comercial que afectan a nuestra floja, especialmente, de bajura. Ya digo que esto es un aspecto fundamental a tomar en cuenta a la hora de ocupar espacios exteriores.

En segundo lugar, nos gustaría saber quién va hacer el estudio de cetáceos. Se ha pedido un estudio de cetáceos en el informe, bueno, quién va hacer el estudio de cetáceos, cuándo se va a encargar, cuándo se va





hacer ese estudio de cetáceos, ¿se puede hacer en estos cuatro meses? Digo porque un estudio de cetáceos, básicamente, hay que hacerlo en los momentos de migración de las especies de cetáceos, que es cuando están más presentes en nuestra costa.

Nos gustaría quién va hacer el estudio de en relación con tierra firme, con la dinámica del litoral, es decir, todo lo que afecta a la evacuación de los barrancos de Jaizkibel hacia el mar, todo lo que afecta a las especies presentes en esas laderas. Quién va a estudiar los endemismos locales, la afección sobre esos endemismos de las emisiones que pueda producir, por ejemplo, la central térmica que se proyecta construir, etcétera.

Nos gustaría saber también, bueno, cómo...es decir, cómo se va afrontar esa valoración como problema ambiental relevante que ha dado el ministerio en momento de poner sobre la mesa pues la serie de cuestiones que hay que esclarecer antes de dar el visto bueno al proyecto. Es decir, yo creo que no es frecuente que se diga aquí hay un problema ambiental relevante, no es frecuente, es decir.

Y, por supuesto, nos gustaría saber exactamente en qué términos se piensa hacer planteamientos, si es que hay temas ya estudiados, qué actuaciones concretas de compensación de corrección de impactos, etcétera, están previstos. Digo porque en materia de puertos ya hay mucha experiencia en España y hay varios puertos parados por anunciar medidas de compensación y de corrección imposibles, técnicamente imposibles, véase el Puerto de Granadilla que tenía en relación con los fondos marinos una dificultad muy parecida a la que tiene el Puerto Exterior de Pasajes, muy parecidas. Comunidades semejantes, con dificultades semejantes.

Y, nos gustaría también saber en relación con los impactos ambientales, bueno, qué estudio existe la afección a aguas superficiales y a aguas subterráneas. Si la placa de hormigón que constituye la base operativa del puerto va adosada al Monte Jaizkibel es evidente que afecta a toda la circulación de aguas superficiales del monte y puede afectar a aguas





subterráneas y, evidentemente, pueden hacerlo los túneles de acceso que están planteados. Supongo que conocen la ubicación de los túneles, supongo que alguien habrá hecho porque en cuatro meses dudo que se pueda hacer el estudio de afección a aguas subterráneas de ese proyecto.

Doy por supuesto que existirá un estudio de la operatividad del puerto con el planteamiento que figura, no sé si el que figura el documentarlo o el que se haya sometido a evaluación o se quiera someter a evaluación de impacto, me refiero una cosa es que la lámina de agua esté protegida 360 días al año, eso sí parece lo deseable; otra cosa es que el acceso al puerto sea operativo 360 días al año.

La dificultad que tenemos con la Bahía interior yo no sé si está medida o no en relación con esa necesidad de afrontar una bocana orientada al noroeste, si no me equivoco, de la que tampoco hay muchos precedentes, yo creo, en grandes puertos en este momento, al menos, en el norte de España.

Y, luego, he hecho algunas preguntas antes, de pasada, he hecho alguna afirmación. Me gustaría saber si efectivamente si lo de coches va a seguir hasta el 2032 en el interior de la Bahía o si, ciertamente, bueno, pues hay una serie de instalaciones que se considera imposible trasladar, ni siquiera construyendo el puerto exterior.

Insisto, todo ello con la intención, con la voluntad de contribuir al futuro del Puerto de Pasajes con el deseo de que Guipúzcoa no tire al mar miles de millones de inversión para luego replantárselo, que es lo que están haciendo, por cierto, estos días en el Puerto de La Coruña empieza haber ya en prensa artículos que se plantean la posibilidad de que la inversión de que el Puerto de La Coruña haya sido algo mal pensado y que se esté tirando el dinero al mar. Recuerdo un artículo de Suso de Toro este mismo fin de semana sobre esa materia, que yo creo que enciende muchas alarmas y que, ciertamente, no sería lo deseable para el futuro de Guipúzcoa, es decir, que construyamos una infraestructura que luego resulta que construida está pero que no da solución que estaban planteados.





Yo creo que eso es el escenario más importante que tenemos que evitar, un escenario de frustración porque además de la inversión y además del impacto ambiental nos encontremos con que los problemas que se trataba de abordar no han sido finalmente solucionados.

Y, por lo demás, insisto, agradecer, una vez más, la presencia, la información facilitada por el señor presidente de la Autoridad Portuaria. Por cierto que, supongo que la información que nos da está perfectamente coordinada con la que estos días viene ofreciendo el Diputado General de Guipúzcoa, me refiero al tema de las fases, al tema de la necesidad de reforzar la viabilidad del proyecto, que parece que la diputación la cuestiona cuando dice que hay que reforzarla o dice que no es suficiente a día de hoy, etcétera. Yo supongo que, en ese aspecto, están ustedes perfectamente coordinados.

Por lo demás, gracias por su presencia y agradecer en cualquier caso las respuestas que me dé. Muchas gracias.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Barreda jauna. Euskal Sozialistak, Rojo andrea zurea da hitza.

ROJO SOLANA andreak: Sí, gracias, señor presidente. Y gracias también a los comparecientes por las informaciones dadas.

Después de la intervención del señor Barreda, no sé, poco, poco queda por analizar o por preguntar.

Entonces el único tema que sí queda...bueno, que se podría hacer alguna pregunta y que también salió a colación la semana pasada con una comparecencia de Greenpeace, que también salió el Puerto Exterior de Pasajes, decirle al señor Buen que, por supuesto, sabe este es un proyecto



que muchas veces se relaciona con o se pone como sinónimo el tema de la especulación, de los pelotazos y todos estos asuntos que también salió aquí la semana pasada.

Me gustaría preguntarle qué opinión tiene usted al respecto y cómo rompería usted esta fácil forma de descalificar este proyecto y qué tiene que decir usted al respecto.

Nada más, muchas gracias.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Rojo andrea. Orain Euzko Abertzaleak, Aldaiturriaga, barkatu, Arrizabala andrea, zurea da hitza.

ARRIZABALAGA OLAIZOLA andreak: Bai, eguerdion guztioi. Eta geuk ere, gure taldearen izenean, eskerrak etorri zaretenoi.

Ba, sumatu ditugu orain artean bezain antzeko alderdiak honen inguruan esandakoak eta pare bat gauza niri, behintzat, atentzioa deitu didate.

Alde batetik, Alderdi Sozialistak egin digu halako katalogoa exhaustibo bat, ba, proiekturen inguruan okurritzen zaizkigu, zaizkion pega guztiak bata bestearen atzetik zerrendatuz. Eta, aldiz, Alderdi Sozialistaren ordezkariak, ondoren hitz egin da, ba, estu edo, behintzat, nik ez diot sumatu bestelako argudiorik ematen ez dut sumatu, alegia. Badirudi Alderdi Sozialistaren aldetik ez ote den defentsa sutsu egiten Miguel Buen jaunak berak egindakoatik aparte.

Edozein modutara egia da ingurumen eragina proiektu honek duela eta nabarmena da. Eta hori ezin da ukatu, inolaz ere, ikusi dugu bideoa eta bide horretan planteatzen dena eta Jaizkibileko itsasadarrak, ba, nahiz eta bere forma horretan akaso ez liake oso atakatuak izango, ba, Aralar ordezkariak





esan duen bezala plataformak eta plataformaren eraikuntza berak nabarmen eragingo luke, LIK anbito batetan. Horrek berarekin dakarren guztiarekin.

Egia da baita, oker ez baldin banago, behintzat, foru aldunditik, Gipuzkoako Foru Aldunditik zenbait bisita egin direla, ba, portuen kontu honekin European zehar eta ezagutu dituztela hango ordezkariak, ba, European babeste portu berri batzuk horrelako inguru delikatueta eraiki direnak eta zein neurri hartu diren horiek sortutako eraginak gutxitzeko edo konpontzeko, ahal den neurrian.

Errealitateari esanik, ba, proiektua berak konplexua da, jazarri beharreko neurri zuzentzaileak konplexuak izan beharko lukete, kontu handiak izan beharko litzateke. Irakurri dugu baita Ingurumen Ministerioak, bueno, argitara eman duen aurre txostena. Eta, bueno, hor jartzen diren bata bestearen atzetik ere jartzen dituen arazo guztiak, nolabait, erantzun beharko liezke, alternativa zero aipatzen da. Miguel Buenek esan du alternativa zero gaur egun dagoen bezala, ba, izango litzakeela jarraitzea, portua hemendik aurrera ere.

Bueno, nik uste dut seguruenik aztertuta daudela, dagoeneko, alternatiba A hori eta beste batzuk. Eta, bueno, ba, berari dagokiola, esan duen bezala, dituen txosten guzti horiekin bat bateratzea eta hori aurkeztea.

Egia da ingurumenean eragina izan baduela proiektu honek baina egia da baita beste errealitate batzuk ere badaudela. Momentu honetan, esan duen bezala, 60 mila lagunetik gora bizi dela Pasaialde osoan, biztanlego hau, jende honek egunero pairatzen duela egungo portuak eta bere jarduera ekonomikoak eragiten dizkion arazoak eta eragozpenak. Ez bakarrik eragozpenak, akaso batzuetan hori fribolitate puntu batekin ere ulertu daiteke. Baina nik uste dut haratago askoz, haratago dihoan kontu bat dela. Eta bertako ingurumen, gizarte ingurumenean ez ezik, ingurumen fisikoan ere eragina nabarmena dela. Badira uraren kalitatea edo ondoen kutsadura, isurketak, keak, zaratak eta abar luze bat. Hori ingurumenaren ikuspuntutik.





Baina egia da baita Gipuzkoa osoan badagoen zonalderik arazotsuena era badugula gizarte bizitzaren edo, bueno, bizi kalitatearen mailatik begiratuta, han daude ratio ekonomikoak langabeziak tasak eta bertako sare ekonomikoak, ba, dituen arazoak.

Eta alternatiba bat bilatzeko, ba, proiektu... kanpo portuaren proiektua landu da eta horrek bere horretan, ba, eragina sortuko zituen bai Jaizkibelego itsasadarren baina beste bide batzuk ahalbideratu Pasai barrukaldean guztia kontutan hartu beharrekoa. Eta ondo, aztertu beharrekoa. Hori ezin uka daiteke.

Baina Miguel Buenek momentu batean, hasieran, egin du halako aipamen bat eta alternativa zero horri dagokionez esan du, ez dakit non apuntatu dudan, bueno, zenbait pertsonak, seguruenik borondate onez egin duten aipamenen arabera, ba, posible izango omen litzateke beste zenbait porturekin edo elkarlanaz sustatzea.

Miguel Buenek hori antzera bota du posibilitate hori, atentzio (??????) da bere kide bat, bueno, ez portu berdinean, baina bai aldameneko portuan. Hau da, Bilboko Portuan presidente dagoen José Ramón de la Fuente irakurri diogu orain dela ez egun asko, ba, proiektu honen inguruan duen iritsia ematen eta iritsi honek idatziz irakurrita egunkari batean ere harridura sortu digu. Eta, besteak beste, ba, sailburuari gure taldeak ere galdera bat egin dio honen inguruan.

Eta bere hitzetan, de la Fuente hitzetan "desde el punto de vista portuario no tiene sentido el proyecto que se plantea".

Beraz, hemen antzematen ditugu zenbait kontraesan. Kontraesan horiek ez dira Gipuzkoako Aldu Nagusiaren eskutik sortutakoak, nahiz eta Talde Popularrak horrelako zerbait esan, baizik eta beste batzuen ahoetatik sortutakoak.





Eta gero, bukatzeko eta ya zehazten dut galdera, finantziatori dagokionez, Miguel Buenek aipatu du mila milioi inguruko inbertsioak izango dela eta nola finantzatzen den inbertsio hori aipatu du portu agintaritzak 250 milioetako (???) bat lortu ahal izango lukeela. Eta entzun izan diogu baita beste gainontzekoa finantziatzeko bertako, bueno, ba aprobetxamendu urbanistikoak ez ezik, beste erakunde batzuei ere lankidetzak eskatzen diola.

Eta, hain zuzen, gure galdera hortik dihoa. Komentatu guzti hau ala izanda, zein da Jaurlaritzak duen iritsia, Pasaiako...

(7. zintaren amaiera)

(8. zenbakiko zintaren hasiera)

...hain zuzen, gure aldera hortik dihoa.

Komentatu dudak guzti hau hala izanda, ezin da Jaurlaritzak duen iritzia Pasaiako Kanpoko Portu honen inguruan, zein da Arriola sailburuak duen konpromiso zehatza. Berak agertu zuen baiezko konpromiso hori bere aurrengo agerraldian, gaur egun mantentzen du? Eta mantentzen badu, finantziario hori dagokionez, zertan trasladatuko litzateke konpromiso hori.

Ze, egia da foru aldiak sarrerak fiskalitatearen aldetik lortu ditzakeela baldin eta Pasai inguruko jarduera ekonomikoa areagotzen bada. Baina egia da baita foru aldundiek jasotzen dituzten zergetatik ehuneko handi bat, % 70 Jaurlaritzarengana iristen dela, ezta?

Eta, besterik gabe, eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Arrizabalaga andrea. Orain Buen jauna, zurea da hitza.





PASAIKO PORTU AGINTARITZA, LEHENDAKARIAK (Buen Lacambra): Gracias presidente.

En fin, la verdad es que es bastante complicado responder a algunas de las cuestiones que ha planteado el señor Barreda.

Bien. Garantía de viabilidad ambiental y económica. Bueno, tenemos que elaborar el informe de sostenibilidad ambiental, una vez que esté elaborado, y una vez que esté aprobado, conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente, será cuando veremos, efectivamente, qué medidas correctoras hay que adoptar, en el caso de que haya que adoptarlas, que seguro que sí, pero será en ese momento, porque, lo demás, sería todo puro voluntarismo, yo opino, yo creo, yo digo... Y muchos, se lo puedo asegurar, señor Barreda, opinan, dicen y creen mucho del puerto de Pasaia, concretamente, conociendo más bien poco el Puerto de Pasaia, y más bien poco la actividad portuaria en general. No digo que sea su caso, pero sucede demasiadas veces esto que estoy diciendo.

La mayor inversión de Gipuzkoa. No, mire, la mayor inversión de Gipuzkoa es el tren de alta velocidad, le supera, el tramo guipuzcoana le supera con creces, con muchas creces, por cierto.

Déjense de hacer propaganda, y hagan los deberes. Oiga, en eso estamos.

Usted dice: "Anunciaron que iba a estar el informe del ministerio..." Mire, el ministerio se ha tomado su tiempo, ha pedido ampliación de documentación y, al final, ha tardado, desde la primera documentación, que se le dio entrada el 20 de enero de este año, hasta el día 20,21 de octubre, que es cuando, al menos, yo he recibido el documento del ministerio. Mientras tanto, obviamente, no hemos estado parados. Lo que sucede es que, al mismo tiempo, hay un puerto funcionando, y, además, tratando de que funcione lo mejor posible, y haciendo cosas para que moleste lo menos





posible y para hacer una vida más amable a los ciudadanos del entorno de la bahía.

En el puerto interior, una vez que esté construida la dársena exterior, quedará la actividad pesquera, sin lugar a ninguna duda, y quedarán los astilleros, no quedará la central térmica y, a medio plazo, tampoco el transporte de coches.

Se puede hacer una mejora en el canal. Pues mire, se llevaron a cabo voladuras hace, aproximadamente 25 años, aproximadamente, para conseguir una mejora operativa del canal. Pero, a día de hoy, nadie se atreve a hacer voladuras. Por qué, porque la parte más desfavorable, la parte de menos calado es la que está al lado de la conexión, o casi en la conexión del canal con la bahía interior, con la dársena interior, y las casas están encima, están allí al lado, por lo tanto, nadie se atreve a hacer esto, nadie se atreve a hacer esto. Porque, además, el canal, claro, se hizo el de Panamá, por supuesto, pero nosotros estamos en Pasajes, no en Panamá. Es decir, estamos en la Comunidad Autónoma del País Vasco, en un país democrático, donde los requerimientos de todo tipo, además de estar recogidos en las leyes, se hacen cumplir.

Estudios de traslado de tráfico, de transferencia de tráfico, mejor dicho, ha dicho usted. Pues mire, como los informes son para todos los gustos, lo mejor es hablar con los operadores y, por ejemplo, el de tráfico Ro-Ro podría captar líneas regulares, de tráfico Ro-Ro, si tuviera espacio donde dejar los trailers, tanto antes de cargar al barco, como después de cargar al barco, y si, además, pudiera entrar con un barco que no tuviera las limitaciones de 150 metros, que es el mayor que ellos operan en Pasajes.

Se va a hacer... Ubicación definitiva. Pues mire, estamos barajando mover la ubicación del puerto 200 metros. Para qué, para quedarnos con un dique que tenga 2.350 metros, aproximadamente, y que confronte con Punta Turulla, porque, quedándonos más atrás, como nos estábamos quedando, ahora mismo, con 2.500 metros de dique de abrigo, queda ese espacio de



trecientos y pico metros que produce, que hace una pequeña ensenada y que produce una reflexión de las olas que perjudica, notablemente, la entrada al puerto, la maniobra de entrada al puerto. Precisamente, esa es la razón de añadir un nuevo estudio, al estudio de IBERINSA, ya le digo que es quien ha elaborado todos los trabajos de ingeniería, que ha sido IBERINSA, contrastados, en algunos casos, en toda la cuestión de batimetría y de altura de olas y demás por el Cedes, que como usted bien sabe es un organismo público.

Puerto adosado o con canal entre el puerto y el monte Jaizkibel. Esto, en fin, se decidió hace ya mucho tiempo, puerto adosado a la ladera del Jaizkibel, al pie de los acantilados del Jaizkibel. Por cierto, yo cuando oigo hablar del sacrosanto monte Jaizkibel digo: *"Conoce la gente, de verdad, el monte Jaizkibel, sabe la gente que ese monte ha sido sometido a la acción del fuego, provocado, en cientos, por no decir miles de ocasiones, saben los ciudadanos que había un campo de tiro del ejército, hasta hace cuatro días, que sigue siendo propiedad del ejército, por cierto, y que fue el motivo principal, y no otro para iniciar todo el procedimiento de declaración de zona lik..."* Posiblemente no se sabe.

Cuando hablamos de la primera fase estamos hablando de eso, de una primera fase, estamos hablando de 140 hectáreas, frente a las 200 posibles, y estamos hablando de que, si en fechas posteriores los tráficos requieren de mayores espacios de explanada, es perfectamente posible alargar el dique, y hacer unos nuevos muelles que producirían, con un costo mínimo, del orden de 200 millones de euros, mínimo con respecto al inicial, se entiende, con un costo aproximado de 200 millones de euros el llegar, prácticamente, a las 200 hectáreas.

¿Se suman las inversiones en muelles y explanadas? Sí, por eso yo la deduzco, le quito 250 millones de euros para inversión privada.

¿Se tiene en cuenta lo que se va a hacer en el interior? No, en esa cantidad no, obviamente. Será un proceso que, presupuestariamente, tiene



que ir al margen, al menos, quizá la Herrera no, pero el resto sí tiene que ir al margen del puerto exterior, porque, entre cosas, se tienen que producir los estudios de calidad de esos suelos, una vez que se derriben los pabellones, no se puede hacer antes, por distintas razones, porque físicamente no es posible, y la segunda razón, porque está trabajando la gente allí adentro. Por lo tanto, la Herrera norte está siendo ya caracterizada por el instituto vasco que se dedica a esto, que es el IHOBE, y que será el que emitirá el informe correspondiente, y nos dirá qué tratamiento le tenemos que dar a los suelos.

¿Quién va a hacer los estudios ambientales? Pues mire, estamos en el proceso de contratación, y hay tres empresas que tienen muchísimas posibilidades de llevarse estos trabajos, pero me permitirán que antes de que se concluya ese proceso no les diga aquí, quién. Hasta ahora, una parte de esos trabajos los ha llevado a cabo la empresa ECOS.

¿Quién va a hacer el estudio de cetáceos? Pues lo mismo que el de fondos marinos, casi con toda seguridad que AZTI, casi con toda seguridad, no lo puedo asegurar porque no está hecho el contrato, pero entendemos que allá donde haya un instituto o un organismo que tenga reconocimiento internacional, pues parece que es lo mejor que podemos hacer, encargarles a ellos el trabajo, siempre que tengan una figura mercantil que nos lo permita.

Estudios en relación con tierra firme. Pues, obviamente, hay que estudiar los humedales, que no son muchos, por cierto, pero que los hay, hay que ver las ex correntías, porque son ex correntías de lluvia, y hay que ver, efectivamente, si hay (...)

Mire, el proyecto de los túneles, en el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa, lo va a tener que encargar, o mejor dicho, lo a encargar, ya tiene seleccionado el equipo que va a redactar esos proyectos, incluyendo en la redacción del proyecto los estudios geológicos y geotécnicos. Entre otras razones, porque como les decía al principio, no estamos en Panamá, estamos en Pasajes, y el gobierno de la ciudad de Pasajes ha impedido, por todos los medios a su alcance, el que se puedan hacer una serie mínima de sondeos



que le puedan permitir a la diputación hacer un pliego de condiciones para encargar la redacción del proyecto, vamos a decir, más completo, pero estamos donde estamos.

¿Cómo se va a afrontar esta valoración medio ambiental? Desde luego, teniendo muy claro el cumplimiento escrupuloso de la ley, sin lugar a ninguna duda, señor Barreda, sin lugar a ninguna duda.

¿Qué estudio existe entre aguas superficiales y aguas subterráneas? El que ha hecho ECOS hasta este momento, que, posiblemente, para el documento, para el informe de sostenibilidad ambiental, no es suficiente, pero que es una base, lo mismo que los estudios que ya tenemos, pero que se están contrastando con dos bancos públicos, en los aspectos económicos de este proyecto.

¿El acceso al puerto se garantiza los 365 días que el agua abrigada garantiza la operatividad? Pues, prácticamente, prácticamente, porque ese movimiento de la dársena, esos 200 metros, nos hace abrigar mucho más la bocana del puerto, pero no cabe ninguna duda de que, en momentos de fuerte temporal, no podrán acceder los barcos, sobre todo, determinados barcos, los de mayor tamaño, los de 220, 230 metros.

¿Los coches estarán dentro de la bahía hasta 2020? Si de mi dependiese, 2022, perdón, 2032, si de mi dependiese... Porque estamos hablando de un muelle de tráfico Ro-Ro, que es el más, junto con el de graneles líquidos, el más potente y el más regular en cuanto al transporte de mercancías, por lo tanto, se trasladarían fuera, y se trasladarían, además, con el propio silo de coches que, como usted seguramente sabe, es perfectamente desmontable y aprovechable en un 90 %. Por tanto, se trasladarían fuera, aunque, no obstante, es el tráfico más limpio que hay en Pasajes ahora mismo, y el de mayor valor añadido.

¿La dársena interior seguirá siendo útil? Claro, seguirá siendo útil, pero no para un tráfico comercial.





¿Tiene fecha de caducidad si se hace el puerto exterior la térmica de Pasajes? Sí, en 2020, o, en todo caso, cuando esté construido el puerto exterior y puedan construir la central fuera.

¿Hay otros sitios en Gipuzkoa para poder construir una central? Seguramente que sí, seguramente que sí, pero, en todo caso, les invito a que nos ayuden a buscar esos sitios, porque la Central Térmica de Pasajes genera 250 megavatios, y supone el 30 % de los consumos de Gipuzkoa. Y estamos hablando, que también por eso hablamos de Ecopor, estamos hablando de que en esa área energética de la dársena exterior habría, o bien una central térmica de 1.000 megavatios, o bien dos de ciclo combinado de 800 megavatios, y se habla de Cok, porque se nos pide que en el Plan Director que presentamos al ministerio...

(8. zintaren amaiera)

(9. zenbakiko zintaren hasiera)

...de 800 megawattios y se habla de COC porque se nos pide que en el Plan Director que presentamos al ministerio, digamos, lo peor que puede hacerse desde un punto de vista medioambiental en el sentido de que exija más garantías. Y por eso hemos puesto todo eso, no por otra razón. Lo mismo que hemos puesto las 200 hectáreas y los 2.500 metros de dique de abrigo, porque lo que vale medioambientalmente para la mayor, evidentemente, vale mucho más para la menor.

Pero, como le decía, en el área energética esperamos construir 30.000 m² de techo para poder poner placa fotovoltaica, algo que vamos hacer ya también en la dársena interior en los edificios que no están concesionados y que son propiedad de la Autoridad Portuaria y, así mismo, entre 20 y 25 aerogeneradores en el dique exterior. Por lo tanto, habrá generación de





energías limpias también en este...o puede haber generación de energías limpias en esa dársena.

Coordinación con la diputación...con el diputado general o con la diputación. Pues, mire, toda la que es posible tener, se lo puedo asegurar. Precisamente, el diputado general junto con otros, fueron...fue el que me manifestó en el primer Consejo de Administración que yo presidí, mejor dicho, al terminar el primer Consejo de Administración que yo presidí que debiéramos de estudiar la posibilidad de hacer esta infraestructura por fases que sean útiles en sí misma. Y, claro, si vamos de una dársena con 70 hectáreas a una dársena con 140 parece que todos los tráfico sucios, por decirlo de alguna manera, que ahora tenemos se podrán sacar al exterior. Y además se podrá también poner esa área de generación de energía eléctrica y se podrá tener gran ELES líquidos. Eso es lo que estamos haciendo y en ello estamos trabajando.

Pero tenga usted en cuenta que antes de que el proyecto de construcción de la dársena exterior esté elaborado totalmente, seguramente, tenemos que hacer cientos de estudios y cientos de alternativas. Por cierto, decirle que el Puerto de Coruña no será inútil en ningún caso y el Puerto de Gijón tampoco, que son dos grandísimas obras de la ingeniería española y dos grandísimas obras, también, de las empresas de construcción española. Desde luego, a mí me parece que como para estar orgullosos.

Y las desviaciones económicas, seguramente, que usted las conoce tan bien como yo, son no imputables a imprevisión, no imputables a imprevisión. El Puerto de Gijón ancló 19 cajones el primer año, en una ventana de trabajo que va desde el mes de abril hasta el mes mediados, primeros mediados de septiembre, 19 cajones. 19 cajones que son muchísimos mes de muelle. Y Coruña se le ha llevado mínimamente algo de la escollera dos veces en los temporales más fuertes que ha habido, que se recuerden, que estén documentados en los últimos 150 años, en ambos casos. Algo que ha producido que la ola determinante para el Puerto de Pasajes sea de 14 metros.





La señora Roja me preguntaba o me decía que se ha estado moviendo permanentemente la cuestión de la especulación con respecto a la dársena interior. Mire, yo tengo muy claro y creo que con eso también contesto algo a la señora portavoz del PNV, que tenemos que hacer todos los esfuerzos que esté en la mano de la Autoridad Portuaria para que el puerto actual con sus suelos, sus muelles y su lámina abrigada pasen a manos públicas, a las instituciones vascas, Gobierno Vasco, diputación foral. Porque me parece que eso garantizaría el erradicar el fantasma de la especulación. A mí me parece que lo erradicaría y que sería bueno porque además se controlaría mucho más todo lo relativo con el medio ambiente.

El señor Barreda me preguntaba antes si tenemos un estudio de lo que cuesta descontaminar la Bahía. No tenemos ese estudio a día de hoy. Tenemos un estudio de batimetría de toda la Bahía, llevado a cabo por ASCI y se acaba de hacer un dragado en muchas de las zonas de la Bahía y hemos sacado lodos que, en este momento, ayudan a dos cosas: a la navegación dentro de la Bahía pero también a la limpieza de la Bahía. Efectivamente, como decía, por lo tanto, creo que queda respondida la pregunta.

Como decía la portavoz del PNV, se han visitado puertos como el de Hamburgo, cuya ampliación se ha llevado a cabo sobre una zona LIK. Pero tenemos un puerto nórdico en donde se ha canalizado 30 kilómetros, 30 kilómetros de lo que es una zona absolutamente natural, de un fiordo, concretamente. Por lo tanto, las zonas LIK no son zonas sacrosantas están declaradas LIK por algunas razones. Y, por lo tanto, hay que proteger lo que está sometido a protección en la declaración de zona LIK.

Datos económicos. Pues les apunto algunos: 30.000 puestos de trabajo durante la construcción del puerto, 30.000 puestos año durante la construcción del puerto, 5.000 puestos de trabajo directos una vez concluidas o una vez en funcionamiento el puerto exterior. Si luego son 28.500 no me digan que no les he dicho la verdad en esta comisión porque, obviamente,





son datos estimativos, no pueden ser datos, digamos, radicalmente de los que van a misa, para entendernos.

Yo no he rechazado la colaboración con otros puertos, he dicho que ya se produce la colaboración con otros puertos. Pero nuestros clientes no vienen al Puerto de Pasajes o al Puerto de Bilbao porque les caigamos en gracia o porque nos quieran mucho, vienen a uno de los dos puertos o al de Bayona porque les sea más fácil y más económico para la operativa.

En cuanto a las declaraciones del Presidente del Puerto de Bilbao, yo no tengo ninguna intención de entrar en ninguna guerra de declaraciones porque me parece absurdo. Es más, en una reunión muy reciente de la PLAE manifesté públicamente que estoy encantado de que se produzcan inversiones en Bilbao, en Bayona y en Burdeos, y en el resto de puertos de la Cornisa Cantábrica, porque eso nos da potencialidad a todos, no nos resta a ninguno, no nos resta a ninguna sino que nos da potencialidad a todos.

¿Cómo se produce la financiación? Yo he hecho un esbozo de cómo se puede producir la financiación.

¿Cuál es el compromiso del consejero de Transportes? En lo que yo conozco, total.

¿Cómo se puede producir esa financiación? Quedándose con el puerto interior a través de una sociedad o a través del instrumento que entendían oportuno, la Diputación Foral de Guipúzcoa el Gobierno Vasco. Fíjese, estiman unos retornos fiscales aparte del IVA, aparte del IVA, se estiman unos retornos fiscales en los primeros 25 años de más de 20.000 millones de euros.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Buen jauna. Bigarren txanda hasten gara. Barreda jauna, zurea da hitza.





BARREDA DE LOS RÍOS jaunak: Sí, perdón. Había perdido yo el ritmo de la comparecencia.

Pues, agradecer las respuestas del señor Buen, en primer lugar. En segundo lugar, constatar que, efectivamente, donde se habla de viabilidad técnica, pues, hay cosas que eran muy mejorables. Y, efectivamente, ese planteamiento que hace de desplazamiento, probablemente, facilite el acceso al puerto desde un punto de vista técnico. Había ya muchas alarmas en relación con esa posición, al menos, en la información que nos ha llegado a nosotros. Es evidente que ese planteamiento mejora la operatividad del puerto. No dará otras cosas pero sí la operatividad, la posibilidad de maniobra.

En segundo lugar, en el aspecto económico pues queda claro que aquí hablamos siempre de la que conviene y no de lo que no conviene. Si estamos hablando de regeneración de la Bahía y estamos hablando una operación para regenerar la Bahía, para su regeneración urbanística, bueno, pues habrá que hablar del costo total de la operación. Es decir, no puede ser que aquí se ponga sobre la mesa cómo construir un puerto exterior y que no sepamos plazos, compromisos, fechas, importes de la regeneración de la Bahía. Es decir, eso es lo que es sembrar expectativas que luego no se cumplen. Y si miramos las primeras fechas y los primeros compromisos en la regeneración del actual puerto, veremos cuantas expectativas frustradas hay ya en estos años en relación con la entidad de la Bahía.

En fin, el panorama que usted pinta es hagamos el puerto exterior, no sabemos cuándo regeneraremos la Bahía, los fondos marinos, etcétera. Ese es el planteamiento que usted ha hecho, puesto que nadie sabe cómo, cuánto cuesta y, por tanto, cómo se va a financiar ni cuándo toda esa regeneración. Yo creo que es un aspecto muy importante que deberían ustedes apresurarse a poner sobre la mesa y a concretar y a comprometer con la sociedad guipuzcoana y con el conjunto de la sociedad vasca.





En tercer lugar, bueno, hay estudios de la Universidad Politécnica de Madrid que ya decían no demasiado tiempo que el puerto exterior era la peor la solución de todas las variables posibles. Es decir, que en fin, que...digo estudios y no informes, yo siempre hago bien la diferenciación porque creo que no es baladí.

Y en cuanto a fondos marinos hay un estudio de los fondos marinos frente a Jaizkibel que está en manos de la Diputación Foral de Guipúzcoa que nunca ha sido presentada a ninguna institución y creo que tampoco ha aportado con los elementos previos de juicio que ha manejado el puerto, si me equivoco me lo dice. Pero, en fin, ahí se hacía especial hincapié en el valor de esos fondos marinos frente a Jaizkibel.

Por supuesto, le agradezco la información sobre quiénes van a poder, qué planteamientos están haciendo en relación con los estudios necesarios.

Constato que no hay estudios de descontaminación. Sí parece, por lo que usted nos dice, que hay opciones dentro de la Bahía, es decir, el inconveniente que usted dice en relación con el canal y la proximidad de las casas estoy seguro de que esas grandes ingenierías españolas son capaces de superarlo. Estoy seguro de que eso es superable.

En fin, en el Puerto de Langosteira en La Coruña se han llevado por delante tres aldeas para, solamente para conseguir sacar la piedra necesaria para el hormigón que se está depositando en la construcción del puerto. Es decir, que, en fin, digo se las han llevado por delante, sin mayores inconvenientes. Quiero decir que aquí será posible hacer un planteamiento eso respetuoso con los derechos de las personas y que permitirá afrontar integralmente ese canal.

Yo he puesto el ejemplo de Panamá, oiga, por supuesto, que hay que hacer las cosas con garantías y respetando derechos pero seguro que es más fácil afrontar ese canal que toda la operación que se está planteando en el exterior. Y yo por lo que veo nadie se ha planteado la mejora del canal ni de



la operatividad interior del puerto, redefiniendo el canal de acceso, ni por supuesto mejorar los calados eliminando los fondos. No sé cuántos metros de fangos hay en la bahía interior, seguro que muchos metros, seguro que muchos metros, removibles con relativa facilidad en relación con lo que supone la operación del puerto exterior. Lo digo porque en el Puerto de Bilbao, también, en fin, también se hizo el estudio de fondos y, efectivamente, había muchos metros de fangos, de lodos depositados en el fondo de la Bahía después de, bueno, muchas décadas de actividad industrial.

Y, hombre, yo hay un dato que antes no había tomado en cuenta, que es el de los aerogeneradores, que eso también supone impacto evidentemente sobre los acantilados no sólo visual, no sólo visual, quiero decir que es un impacto añadido que no sé si me he fijado si figuraba o no en el documental. En todo caso, mándenlos el documental que ya iremos..., por supuesto, que nos será de utilidad.

Y hay cuestiones que antes se me ha olvidado preguntarle pero supongo que están previstas, es decir, qué información se ha dado a Francia en relación con este proyecto que, evidentemente, puede tener impacto sobre sus propias costas y qué información se ha facilitado a la Unión Europea puesto que ahora estamos hablando, efectivamente, de un LIK y estamos hablando de un área que la Unión Europea tiene previsto que tenga una protección. Ya sé que hay muchas formas de afrontar LIKs, en fin, el Puerto de Hamburgo ya sé lo que se ha hecho en el Puerto de Hamburgo, también sé los problemas que ha generado. Y también sé que hay países que no están en la Unión Europea ni tienen zonas declaradas LIK, ni de la Red de Europa 2000 que, efectivamente, pueden canalizar fierto y otras cosas pero no están en la Unión Europea.

Quiero decir que tampoco confundamos unas cosas con otras. Y que otros hagan animaladas no significa que las hagamos nosotros, es decir, tomar pie en que otro lo ha hecho de una forma abusiva no justifica que lo hagamos nosotros.





Aquí, efectivamente, hay garantías tenemos un territorio pequeño, tenemos pocos espacios protegidos y estamos hablando de un espacio natural sobresaliente según todas las valoraciones que se han hecho en los últimos 25 años en Euskadi, con figura o sin figura de protección. Pero cualquier que haya examinado Jaizkibel lo sabe. Muchos incendios, es verdad. Pues los valores naturales de Jaizkibel son, por tanto, un milagro de conservación, oiga, no sea usted el que nos diga, puesto que se ha quemado muchas veces metámosle una placa de hormigón, es decir, eso tampoco es una justificación. Ya sabe usted, todos los espacios naturales del país son espacios que han tenido mucho impacto antrópico a lo largo de los últimos miles de años.

Es verdad, pero, ¡hombre! No nos ponga usted como elemento de desconsideración ambiental de Jaizkibel el hecho de que se haya quemado no sé cuántas veces. Bueno, pues, razón de más para valorar la capacidad de supervivencia de determinadas especies o de los valores naturales de Jaizkibel frente a ese grado de agresión antrópica.

Y, por último, evidentemente, yo lo que espero, bueno, supongo que podremos seguir contando es con la aportación de las novedades que se vayan produciendo en esta comisión, bueno, pues cuando algunas fuerzas políticas o a petición del propio señor presidente de la Autoridad Portuario se puedan producir nuevas comparencias.

(9. zintaren amaiera)

(10. zenbakiko zintaren hasiera)

...de las novedades que se vayan produciendo en esta comisión, bueno, pues cuando algunas fuerzas políticas o a petición del propio señor presidente de la autoridad portuaria se puedan producir nuevas comparencias. Muchas gracias.





LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Barreda jauna. Rojo andrea, zurea da hitza.

ROJO SOLANA andreak: Muy brevemente, únicamente para darle las gracias al señor Buen por la respuesta dada. Porque de eso se tratan las comparencias, escuchar para luego preguntar las dudas que le hayan quedado a un grupo político o alguna pregunta que se quiera plantear. Entiendo... Voy a intervernir en esto porque, señor presidente, no cabe dentro de una comparencia hacer lo que voy a hacer, pero como se me ha aludido al grupo Socialista por parte de la portavoz Nacionalista, decir que no creo que sea el grupo Nacionalista quien tenga que decir a este grupo lo que tiene que opinar. Y está claro que el señor Miguel Buen es una persona muy importante dentro del Partido Socialista de Euskadi, y, por tanto, lo que este grupo parlamentario opina está muy bien reflejado en las palabras del señor Buen. Nada más. Muchas gracias.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Rojo andrea. Arrizabalaga andrea, zurea da hitza.

ARRIZABALAGA OLAIZOLA andreak: ... ez dut inoiz pentsatu inork esan behar diotenik zer pentsatu beharra daukan. Eta hala ulertu baduzue, nire asmotik urrutik eta barkamenak eskatzen dizuet. Komentario bat besterik ez da izan.

Eta orain egingo dudana ere beste komentario bat izango da, gure taldeak kontu honen inguruan beti mantendu duen bezala, hiru konpromiso mantentzen ditu, alegia. (??) Pasaiko badiaren biziberritza. Bertako biztanleei bizi kalitatea hobetzea, baita bertako ingurumena hobetzea ere. Gipuzkoako ekonomia ahal den gehien eta bere orokortasunean eta indartzea eta hor adibide ematea, azken finean horrek azkenean denoi



ekartzen digulako onura. Eta hirugarren, aulki honen hirugarren hanka izango litzateke, nola ez! ingurumenak merezi duen begirune osoa. Eta begirune hori ahal den neurrian eta ondo ondo pentsatu eta neurtuta mantendu eta gordetzeko hartu beharreko neurri guztiak hartzea.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Arrizabalaga andrea. Buen jauna, zurea da hitza.

PASAIKO PORTU AGINTARITZAKO LEHENDAKARIAK (Buen Lacabra): Bueno, sí, gracias, presidente. No estamos parados con la regeneración interior, señor Barreda. Yo le he entendido eso. Le he entendido que no pongamos como excusa para la construcción del puerto exterior para empezar a hacer cosas en el interior. No. Hemos hecho cientos de actuaciones. Los municipios, en colaboración con el Gobierno Vasco, en colaboración con el Gobierno central, en colaboración con la diputación, los propios municipios con nuestros propios recursos, cientos de actuaciones. Pero la regeneración integral, mientras haya un muelle comercial dentro del puerto, que además trasiegue mercancías que son graneles, que no son mercancías de alto valor añadido, pues es muy difícil que se pueda producir. Porque la chatarra genera ruido y polvo, partículas de óxido en suspensión. El caolí cuando se trasiega tres cuartos de lo mismo. Son los dos productos, junto con el carbón, que más contaminan. Y eso se sigue produciendo por mucho que lo reguemos, por mucho que pongamos aspersores, por mucho que hagamos cosas.

Y hay gente que dice ¿y por qué no ponen ustedes unos silos? Porque si ponemos los silos no cabe la chatarra. Claro.

Oiga, ¿se puede hacer algo con el canal? En Langosteira se han llevado por delante tres aldeas para hacer una cantera. Bueno, yo quiero creer que usted no plantea que nos carguemos el inicio de Pasai-Donibene y de Pasai-





San Pedro. Quiero creer eso. Desde luego yo me opondría sin lugar a ninguna duda.

Claro, pero es que lo que no se pueden hacer, señor Barreda, es, y perdónenme el latiguillo, pero no se pueden hacer tortillas sin romper huevos, eh, porque entonces no es tortilla, la huevina no es huevo y la tortilla es una porquería, ¿verdad?, pues es imposible. (Berbotsa) Mire, es que el canal es la prolongación, es exactamente igual que donde pretendemos ir con la dársena exterior, es la prolongación del Jaizkibel que se une en su punto más profundo con la prolongación de Mendiola. Mire, es así. Y por eso los barcos que tienen más de 150 metros de eslora, incluso los de 150, tienen que entrar, salvo que tengan doble hélice en la proa, tienen que entrar auxiliados por dos remolcadores, porque tienen que ir por una línea exacta, no se pueden ir a ninguno de los dos lados porque quedarían embarrancados, quedarían embarrancados. Por lo tanto, no es fácil el hacer eso que usted dice. Es más bien muy difícil. Y además seguiríamos teniendo los mismos problemas en el interior, los mismos. Porque, mire, hay muelles que tienen diez metros no por casualidad o muelles en el astillero, por ejemplo, que miden seis metros no por casualidad, sino porque son muelles de mampostería, como el de la lonja, que se hicieron en su momento no sobre fangos, se hicieron sobre arcilla, que ahora cuando hemos estado dragando nos hemos dado cuenta que es casi tan dura como la roca, casi, y que por lo tanto no podíamos además ir más abajo porque estábamos corriendo el riesgo de que se viniera abajo alguno de los muelles. Por lo tanto, ¿se pueden hacer cosas? Claro que se pueden hacer cosas. ¿Se puede ganar profundidad dentro de la bahía? Sí. Tenemos aproximadamente un kilómetro, kilómetro y algo, kilómetro doscientos metros, que tiene 20 metros en muelle. El problema es que para llegar a ese muelle hay que pasar por una bocana que solamente tiene 10. Y que es, le vuelvo a insistir, muy difícil porque de lo que estamos hablando es de roca, no estamos hablando de fangos o de tierras en el canal de acceso, allí estamos hablando de rocas.

A Francia el Ministerio de Medio Ambiente ha enviado el Plan Director para si quería opinar algo que opinase. En esta fase no ha opinado. En la



siguiente fase se le volverá a enviar por el Ministerio de Medio Ambiente, como no puede ser de otra manera, porque se va a hacer, entre otras cosas, un estudio de corrientes, como no puede ser de otra manera además. Y Francia dirá, si quiere decir algo, lo que entienda oportuno. Y si no quiere manifestarse, como lo ha hecho hasta ahora, pues seguirá exactamente igual, no.

Y no sé qué otras cosas ha planteado... *(Berbotsa)* ¡Ah!, bueno, sí, el puerto exterior según la Universidad de Madrid, no sé cuál de ellas, por cierto, pero ha hecho un estudio que dice que la peor solución es el puerto exterior. ¿Sabe lo que decía además también? Que desapareciera la actividad comercial, o sea, que desaparezca la actividad comercial del puerto actual. Y eso no es alternativa cero, señor Barreda; eso es desaparecer. Claro, desaparecer es 3.000 puestos de trabajo directos que no se deslocalizan, que desaparecen, eh, que desaparecen. Desaparecer es que encarecemos el producto desde luego para los clientes que se sirven de nuestro puerto. Desaparecer sin lugar a ninguna duda es quiebra económica para la comarca. Una de las comarcas, como bien decía la portavoz del PNV, en donde más se ha cebado tradicionalmente el desempleo. Desaparecer es quiebra y desde luego ¿más? descompensación en contra de Gipuzkoa frente a los otros dos territorios de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Eso significa desaparecer como puerto comercial y no otra cosa. Eso es lo que significa. *(Berbotsa)*

Y mire, en Pasai-Donibane las casas están encima de la lámina del agua, hum, en Lezo justo al borde, justo al borde, de la franja de tierra, de la explanada, en Renteria Capuchinos está un poquitín más alejado, lo mismo que en Pasaje-Sancho, pero nos constriñe totalmente la variante y la red ferroviaria, la red ferroviaria de... ahora mismo de tráfico nacional e internacional tanto de mercancías como de personas, y los barrios periféricos de San Sebastián de Herrera, Altza y Buenavista están justo separados del puerto por la valla y por la nacional, por la antigua nacional 1. Por lo tanto no podemos crecer hacia ningún lado. Es más, estamos pensando en decrecer en lo que es tierra firme, cediendo ya lo que es La Herrera norte a la



posibilidad de un acuerdo con el gobierno del Ayuntamiento de Pasaia, que a día de hoy se le antoja harto difícil, y donde 55.000 m² de suelo, que está a 10 minutos de la bahía de La Concha, de la playa de La Concha, pues están todavía sin definir qué es lo que se va a hacer con ello, y en La Herrera sur, pues en fin, dependerá de muchas circunstancias, pero lo mismo puede ser un área logística que cualquier otra cosa no necesariamente vinculada al puerto o por lo menos a la actividad portuaria. Y en eso estamos. Y desde luego queremos ser, seguir siendo operativos y queremos seguir siendo necesarios para la economía guipuzcoana y desde luego proclives a ayudar en la economía guipuzcoana.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Buen jauna. Bai bukatu da Pasaia Portu Agintaritzako lehendakariaren agerraldia. Eskerrik asko, Miguel Buen jauna, gurekin egoteagatik. *(Geldiunea)*

(10. zintaren amaiera)

(11. zenbakiko zintaren hasiera)

LEHENDAKARIAK: Egun on berriro guztioi. Bigarren puntuan, Arrantza sailburuordearen agerraldia, Daniel Maeztu Perez Aralar taldeko legebiltzarkideak egindako eskariari jarraituz batzordeak eskatuta, bultzatuko dituen ildo jakin batzuk azal ditzan. Eskerrak ematea Arrantza sailburuordea, Jon Azkue, gurekin egoteagatik eta Jon Uranga Muelas, asesor de comunicación de Lakua.

Maeztu jauna, zurea da hitza.

MAEZTU PEREZ jaunak: Eskerrik asko batzordeburuari. Eta eskerrik asko ere Azkue jaunari eta beragaz etorri diren kideei.





Bere garaian sartu genuen agerraldi eskaera hiru gai oso zehatzak aipatu genituen eta mugatuko naiz horretan ikusita ere ordua zein den. Badakit beste gai batzuk daudela garrantzitsuak, baina nire kasuan horretan mugatuko naiz.

Lehenengo eta behin, egindako elkarrizketa baten hasieran ekainean zen, ez uzailean, aipatzen zuen gardentasunen inguruan aipatzen zuen bere sailaren jarduera definitzerako orduan eta nahi zuela hori lan ildo bat izaera gardentasuna, oinarri bat izatea. Eta bertan aipatzen zen ere topatutako itzalak argiak bihurtzeko. Eta hori, esaldi hori esaten zen hainbat enpresa publiko inguruan berba egiterako orduan: Asti, Neiker, Elika, Itsas Mendiko Kalitatea. Orduan, lehenengo galdera hortik doa, ze nolako itzalak topatu izan dituzuen arlo horietan eta zer zabilzate egiten argi bihurtzeko. Hori lehenengo galdera.

Bigarrena da, bertan aipatzen zen ere Arrantza Aholkularitzako batzordea eratu behar zela, non sindikatuek eta beste eragile batzuk lekua izango zuten. Zelan doa hori, sailbururekin nahi duzu hori egitea eta ze aurre-pausuak eman diren hori aurrera eramateko.

Eta gero, azkenik, arrantzaren inguruan berba egiterakoan eta (???) zenbat salneurriak aipatzerakoan inguruan, berba egiten zen erregulazioaren inguruan, orduan gustatuko zait jakitea ze nolako eskumena ditugun hori erregulatzeko eta ze aurrerapausoak aurreikusten diren. eman ahal diren sektorea erregulatzerako orduan.

Horrek ziren galderak. Eta horretara mugatu naiz. Eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Maeztu jauna. Azkue jauna, zurea da hitza.





NEKAZARITZAREN ETA ARRANTZAREN GARAPENENKO SAILBURUORDEA (Azkue Manterola): Eskerrik asko zuei eta egun on, bueno, eguerdi on, bazkaltzeko ordu hauetan.

Bueno, el representante de Aralar me solicita explicaciones sobre los tres temas expuestos en la justificación de la comparecencia. Voy a intentar contestar a las tres preguntas.

En cuanto a la primera, en la aclaración de luces y sombras en las empresas públicas, durante las anteriores legislaturas, el departamento de Agricultura y Pesca ha creado un grupo de empresas públicas. Estas empresas han sido una herramienta de gestión del Gobierno, quien, a través de las mismas, ha desarrollado proyectos y ofrecido diferentes servicios a la sociedad. Actualmente, estas empresas públicas, emplean en torno a 800 empleados, y conforman un pilar básico de la gestión de las políticas del departamento.

Precisamente, su tamaño, y la importancia que esta estructura tiene en el desempeño de las políticas del Gobierno, nos ha llevado a establecer los siguientes objetivos.

Primero, conocer a fondo la estructura del grupo de empresas, su organización interna, los foros en los que participan, y el conjunto de productos y servicios que ofrecen.

Segundo, realizar una auditoría de organización del conjunto de las empresas para detectar puntos de mejora, comprobar la coherencia de los distintos planes de negocio y el nivel de optimización de los recursos públicos.

Tercero, mejorar el nivel de coordinación de las empresas, y alinear sus planes estratégicos con los objetivos de la consejería, desarrollando una visión de grupo empresarial que nos ayude a aprovechar el máximo de la capacidad que tiene la inversión pública para generar valor en la sociedad.





La primera valoración que queremos transmitir sobre las empresas públicas es que nos hemos encontrado con un equipo de gente bien preparada, que desarrolla su trabajo con ilusión y vocación de servicio público.

Analizando las áreas de trabajo, y el conjunto de productos y servicios que ofrecen las empresas del grupo, hemos detectado claros puntos de mejora en temas de coordinación y de distribución de proyectos y tareas. Las estrategias de cada una de las empresas no se han definido desde una visión conjunta, y una de las consecuencias de esta falta de coordinación es el solapamiento, al que me referiré después detalladamente, que se produce en diversas áreas de trabajos y proyectos, a esto me refería en una de las causas como las sombras.

Por lo tanto, es imprescindible realizar un esfuerzo de coordinación para poder aprovechar todo el potencial que tienen las empresas, y hacer un uso responsable del dinero público. Pensamos abordar el proyecto, comprometiendo en serio a todas las partes interesadas, empresas, direcciones, viceconsejerías, etcétera.

Por otra parte, nos hemos encontrado con un grupo de empresas y fundaciones que participan, a su vez, en otras empresas y asociaciones. La mayoría de sus empresas tienen su origen en iniciativas impulsadas desde distintos foros, por ejemplo, la estrategia de aprendizaje de Tecnalía, cuyos objetivos, en algunos casos, podemos compartir, pero que en la práctica ha creado una red donde hay muchos centros de decisión y gestión de fondos públicos. Consideramos, por lo tanto, imprescindible, aumentar la transparencia y buscar fórmulas para aportar a estas empresas privadas, de origen público, más luz, aplicando criterios como los de publicidad y competencia, a esto también se llama sombras.

Voy a poner unos ejemplos de solapamiento de las empresas. Entre Azti e ItsasMendikoi, ambas empresas han estado desarrollando proyectos de acuicultura, Azti, utilizando el personal propio, ItsasMendikoi, a través de





expertos externos contratados. En otras áreas de trabajo, ambas empresas han estado trabajando para presentar al departamento proyectos similares en el ámbito de desarrollo litoral.

Entre IKT e ItsasMendikoi, ambas empresas tienen encomiendas relacionadas con el desarrollo rural, ItsasMendikoi desarrolla la mayoría de las iniciativas y proyectos, pero IKT se encarga de organizar Euromontana, directamente relacionado con el desarrollo rural. No hay razones de organización que justifiquen este reparto.

Entre Azti y Neiker, ambos centros, tienen equipos de investigación trabajando en medio ambiente. Hemos convocado reuniones para repartir el trabajo de manera coherente, y evitar investigaciones paralelas que suponen gastos innecesarios.

Entre IKT e IHOBE, las dos empresas trabajan en temas de biodiversidad, de manera que en algunos proyectos el departamento encarga proyectos a IHOBE que, a su vez, los subcontrata a IKT que los vuelve a subcontratar. A estas cuestiones les llamaba sombras, y creo haber aclarado esta, su primera pregunta.

En cuanto a la segunda pregunta, efectivamente, nos encontramos en la constitución de un comité consultivo de pesca que funcione. Existió, hace años, uno anterior que dejó de funcionar el año 2000. Hemos trasladado la idea a todos los subsectores de la pesca, a los comercializadores, al sector transformador y a las organizaciones sindicales.

El conjunto del sector ha aceptado su participación, y los sindicatos también. Las fechas, por las que también me preguntaba, para su constitución, las orientamos para principios de año, de todas formas, trabajamos con el sector, aunque no esté constituido este comité. Los trabajos que hemos realizado sobre la planificación estratégica de pesca, y las jornadas que vamos a celebrar sobre el Libre Verde, así lo demuestran,





porque se han sumado todos los componentes del sector. Este órgano consultivo no tendrá presupuestación específica.

La tercera pregunta, la pesca sostenible, es un reto para nuestro sector, inmerso en limitaciones, como conocen ustedes, de Tass, etcétera. La regulación va a ser cada vez mayor, el último ejemplo lo tenemos en la necesidad de instalar diarios electrónicos a bordo de los buques antes del día, del próximo 1 de enero.

Decía que la regulación va a ser cada vez mayor desde la Unión Europea, y nosotros estamos de acuerdo en cumplir con las regulaciones, en la idea de hacer de la pesca vasca una pesca responsable y sostenible, aumentar la calidad de nuestros productos en el origen y en la transformación, con las innovaciones necesarias, es también la garantía de darle más valor añadido a nuestra pesca en la cadena de valor. Seguiremos con los controles desde la inspección pesquera, y la trazabilidad del producto debe ser controlada, y así lo haremos. Eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Azkue jauna. Maeztu jauna, zurea da hitza.

MAEZTU PEREZ jaunak: Eskerrik asko, batzordeburu eta eskerrik asko Azkue jaunari emandako erantzunengatik. Nahiko argi, gainera, azaldu egin ditu zeintzuk ziren itzalak. Eta hori nahi genuen jakitea. Bera (dituen???) dio koordinazio falta, baina gero adibidea jartzerako orduan koordinazio falta baina zeozer gehiago bazegoela: kontratu batzuen bikoizketa eta lan batzuen bikoizketa egon direlako edo behintzat hori agerian geratu da. Berak pentsatzen du bakarrik koordinazio batekin hori saihestuko dela edo beharrezkoak izango dira beste erabaki batzuk, beharrezko diren momentu honetan honek enpresa publiko guztiz egiten dituzten lanak, horrek aurreikusten ditu baten bat ez jarraitzea eta beste batek egiten dituelako lan berberak edo bakarrik da koordinazio hobetzea. Hori beste galdera moduan.



Eta gero Aholku batzordearen inguruan bakarrik jakitea araudiren bat edo erregelamenduren bat ateratzea aurreikusten duzuen jakiteko zein izango da eraketa eta ze eragilek hartuko duten partea.

Eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Maeztu jauna. Azkue jauna, zurea da hitza.

NEKAZARITZAREN ETA ARRANTZAREN GARAPENeko SAILBURUORDEA (Azkue Manterola): Esan dutena aurreko galderari erantzunez, hor dago, orain daukagun muga. Guk uste dugu oraindik ez dela denbora izateko zer gertatu zera daukaten enpresarekin. Hor lanean ari gara, ikerketak egiten ari gara eta ikerketa hori bukatzean, bai zeuek eta bai departamentu berak ikusiko du zer egon, nola aurrera joan behar duten enpresa, guztien lana. Badakiguna da, enpresak behar direla eta enpresan dagoen jendea balore handikoa dela Euskadirentzat eta arrantza eta gure sailarentzako baita ere. Orduan (aurreratzea??) zer gertatuko den eskatzen dizuet denbora emateko azterketa hau egiteko eta jakingo duzue zer egingo dugun aurreaz.

Batzordean kontura bai, orain ari gara juridiko mailan lanak egiten eta horregatik denbora ipini dut urtarrian edo, hasiko garela lan horiekin.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Azkue jauna. Orain hasten gara taldeez, txikietatik handiena. López de Ocariz andrea, zurea da hitza.

LÓPEZ DE OCARIZ LÓPEZ DE MUNAIN andreak: Gracias señor presidente.





Bueno, dar las gracias al señor viceconsejero y a las personas que le acompañan.

Decir que en el tema de pesca le hubiera gustado estar presente a mi compañero Antón Damborenea, por ser él quien lleva estos temas, pero al ser modificado el horario de la comisión, pues le ha resultado imposible... Decía que le ha resultado al señor Damborenea estar presente y, bueno, seguiremos hablando de los temas de pesca, como usted ha dicho. Y, en cualquier caso, para mejorar la situación de los pescadores, creo que hay mucho trabajo por delante para hacer, y hablaremos de temas más concretos y más específicos, y actuaciones que debe de contemplar su departamento.

En cuanto al tema de las empresas públicas, pues la verdad es que no es la primera vez que se habla en esta comisión, ni esta Cámara, del tema de las empresas públicas. Es necesario que ustedes...

(11. zintaren amaiera)

(12. zintaren hasiera)

... públicas, la verdad, no es la primera vez que se habla en esta comisión y en esta Cámara del tema de las empresas públicas. Es necesario que ustedes, efectivamente, hagan una valoración conjunta de todo este entramado empresarial. Y yo decirles que, en fin, me parece oportuno que nos pidan ustedes tiempo para presentar los resultados, pero tampoco esto se puede alargar y le digo por qué, porque estas empresas hasta... de momento están haciendo, hay gente, hay gente que está trabajando, hay técnicos muy buenos y también hay personas que forman parte de estas empresas, y se lo digo, además, claramente, que pueden emitir informes y que tal vez, si se sienten en peligro su situación, los informes pueden tener un sentido u otro. Quiero decir que tienen que ser ustedes también ágiles porque esto puede derivar en algunas cosas que, se lo digo porque tengo ya algunos elementos de juicio para decir esto.





Por lo tanto, creo que tampoco se pueden dilatar mucho en el tiempo cuando esto tiene que ser rápido y hay informes de determinadas empresas que pueden variar su signo o su significado o su sentido, ¿no? Por lo tanto, yo creo que está bien pedir plazos, pero creo que deben ser ágiles. Y nos gustaría que esa evaluación que ustedes van a hacer de las empresas, pues, sería partícipe o por lo menos nos lo hagan saber a los grupos de esta Cámara porque creo que es importante tener ese documento y saber de qué hablamos.

Por lo demás, nada más, muchas gracias por su comparecencia y, bueno, creo que la legislatura acaba de empezar. El presupuesto está en esta Cámara y seguiremos hablando. Nada más, muchas gracias.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, López de Ocariz andrea. Atutxa jauna, zurea da hitza.

ATUTXA IZA jaunak: Eskerrik asko, presidente jauna. Ongi etorria Arrantza sailburuordea eta Jon Uranga aholkularia.

Eskerrak, gainera, emandako azalpenengatik. Zure azalpenak entzun ondoren, argi gelditu da arrantzaleen alde lan sendoa egiten ari zarela eta Talde Sozialistaren laguntza, apoya eta bultzada izango duzu bide horretatik. Komentatu dituzun neurriak arrantza inguruan dauden enpresen azterketa eta helburuen zehaztapena, nik uste dut enpresa guzti hauek funtzionamendu irizpide argiak izan behar dituztela eta beharrezkoa da epe batean argitzea eta azaltzea, zuk esan duzun bezala lehen, ekiditzeko pixka bat beraien artean egon daitezkeen desadostasunak, solapamenduak eta abar, ez?

Gero ados gaude be bai arrantza aholku batzordearen eraketarekin eta, bueno, badakigu Europa mailan prezioen aldetik nik uste dut oso baldintza (...) gaudela, baina nik uste dut jarraitu behar dugula apustua egiten jasangarritasunaren aldekoa, ez? Eta nik uste dut gure enpresak egokitu egin behar direla, badauden posibilitateetara eta pixka bat kalidadearen aldetik jokatz.





Bueno, bakarrik adierazi gure taldearen apoya eta, zure hitzetan agertu den bezala, konpromiso hauekin jarraitzeko eskatzea. Eta, besterik ez, eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Atutxa jauna. Rementeria jauna, zurea da hitza.

REMENTERIA MAIZ jaunak: Bai, eskerrik asko, mahaiburua.

Era berean, beste kideek esan duten moduan, eskertzen jatzue hona etortzea, (...) jauna eta asesore jauna, bueno, eskertzen jatzuet egindako esplikaziñoak eskertzen jatzuet, ezta? Nik labur-labur esango dot, ze azken finean denok gabiltza bazkaltzeko asmoaz eta, bueno, laburra izango naiz.

Bueno, nik ikusten dudana da ondo hartu duzuela departamenduan baloratzen duzue orain arte sortutako enpresa horiek, zera, inportantzia, ezta? Eta nik uste dot oso inportantea dela behin eta berriz jakitun egotea eta dagoen enpresa mota horrek, batez be enpresa teknologiko ikuspuntutik horrek balora egitea. Beraz, ikuspuntu horretatik, bueno, ondo ikusten dugu guk ere, ezta? Esan duzu 800 enpleadu (...) eta, bueno, horrek bere garrantzia izan du eta bere garrantzia eduki beharko leuke, beraz, adi egon zentzu horretan, gu be adi egongo gara zer egiten duzuen aztertuz, ezta?

Era berean, bueno, komentatu da be bai koordinaziño falta bat egon daikela edo egon litekeela proiektu konkretu batzuekin. Bueno, egia da proiektu konkretuetan gabiltzanean hor posible izango litzateke, baina galdera izango litzateke a ver koordinaziño hori enpresa publiko eta pribatuen arteko koordinaziño hori be bai ea aztertu edo ikusten duzuen eta positiboa izan litekeen, eta orain arte dagoen koordinaziño hori segituko duzuen edo zelan egingo duzuen eta, bestaldetik, be bai koordinaziño hori egiterakoan eta azterketa egiterakoan, klaro, enpresari buruz diñozu, baina a ver Eusko Jaurlaritzak guztiak dituen enpresekiko egingo duzuen edo departamendu duzuen (...) menpe dagozen artean egingo duzuen, ezta? Labur, hori besterik barik.

Era berean horren ildotik (...) galdetu a ver oraindik hemendik aurrera pentsa duzuen noren pentzu egongo diren enpresa horrek, zer organigrama





osatu duzuen, nortzuk diren, bueno, organigrama horretan zu zeu izango zara uste dot, bueno, buru horretan, baina zelan antolatuta duzuen edo erabaki duzuen antolaketa hori, eta beste barik, ezta? Horiei buruz. Gero pesca... edo arrantzari buruzko komisiño horri buruz, ez zait oso argi geratu a ver nortzuk parte hartuko duten zera, komisiño horretan edo batzorde horretan, eta uste dot esan duzula urte amaierarako prest egongo litzatekeela, ezta? Eta era berean gustatuko litzaidake jakitea a ver noren eskupean egongo den, zu zeu ere eskupean egongo den edo beste departamenduren batzuek parte hartuko duten edo hor eta abar, ezta?

Eta esan duzu presupuestorik ez duela izango, bueno, apurtxo bat aklaratu (...) presupuesto gabezi hori zelan izango duen edo zure dependenzian egongo den edo ez. Eta, azkenik eta amaitzeko be bai, regulazioari buruz oso interesantea iruditu jat Maeztu jaunak egin duen apreziazioa a ver konpetentzia maila zelan ikusten duzuen erregulaziño aspektu hori eta a ver, bueno, erantzuna emon (...). Eskerrik asko.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Rementeria jauna. Azkue jauna, zurea da hitza.

NEKAZARITZAREN ETA ARRANTZAREN GARAPENEN SAILBURUORDEAK (Azkue Manterola): Eskerrik asko zuei eta zuen galderi, ez?

Señora López de Ocariz, yo creo que agradecerle el tema de la necesidad que también, yo creo que se aprecia por parte de todos de que no podemos entrar a una actuación que no esté basada realmente en un análisis riguroso de cuál es la situación de las empresas porque lo que no se trataría nunca es de perder las (inercias?) ni las sinergias también de trabajo que, en este caso, llevan los 800, el personal de 800 personas que están trabajando en las diferentes empresas.

Señor Atutxa, darle las gracias por... Eskerrik asko zure hitzagatik, ez? Eta, bueno, hor gabiltzala ahal dugunak egiten, ahaleginak egiten gure sektorea ez duelako neurtzen estatistiko datu bat izango balitz bezala, edo Instituto Nacional de Estadísticak esaten du ez dakit arrantza % 0,8 dela hori, hori ez da gure neurria, ez da gobernuaren neurria, arrantza askoz gehiago



da Euskadirentzat, estatistika hutsa baino. Eta hor jarraituko dugu ahal dugun lanak egiten, ez?

Unai, barkatu, ez dakit... Unai, abizena... Berriro, bai, gure planteamendua dela nik uste dut enpresa horietan esan dituzten akatsak, bueno, gauza horiekin 800 enplegu eta jende ona dagoela enplegu horien artean. Eta koordinatasuna, nik uste dut denok ados gaudela, o sea, ez dela... denak gaude, koordinazioa behar dela, zergatik horrek emango digu denari dauden enpresak eta dauden lanak eta egiten diren lan guztiak onak izan dadin sektoreentzako eta gizartearentzako, ez?

Helburua? Bai, pues, baliteke egiten ari garen lana da momentuz gerente bat aurkeztu dugu, o sea, aztertzeko lan guztiak enpresa guztien lanak eta enpresa denena, ez da gure departamendukoa bakarrik, baita ere sartuko genuke edo lehenago ezagutzen zen departamendua baita ere sartuko genuke IHOBE bera ere bai, ez?, azterketa horretan. Eta hortik gabiltza, gerente bat dago, barruko lan hori egiten eta horren azterketak nik uste dut hilabetean edo hilabete eta erdian jakingo ditugula gutxienez, berriro esaten dut, daukaten indar hau gureganatzeko eta sektoreari eman dadin daukaten potentzialitate guztia.

Organigrama orain arte daudenak, (...) hori kenduta, lagun bat dago bi enpresako gerente bezala, hori kenduta, (lehenako?) berdin daude, gerentea daukate enpresa bakoitzak eta holan jarraitzen dituzte. Ez dakit aklaratu dizudan, baina, bueno, hau dago, momentuz, egiten ari garen lana. Batzordearen kontura nortzuk, nik esan dut denak eta denak oso maximalista ematen du, baina denak esaten ditugu zergatikan kontserbako jendea edo transformazioko jendea ere hor behar du, komertzializadoreak ditugunak baita ere, arrantzako sektore edo subsektore guztiak logika daukate hor egotea, kofradiak ere bai, bestela ezin litzateke gauzak ondo konformatu. Eta ez dakit baten bat uzten dut, baina ez da gure burua, denekin hitz egin dugu, sindikatuekin ere bai, ez dakigu azkeneko momentuan, zer izango den azkeneko hitza, baina neuk be hitz egin dut lau sindikatuekin eta aurrena behintzat esan didate konforme daudela kontseilu honetan parte hartzeko, ez?

Horren gainez, (...) bai, presupuestorik ez du. Ideia daukagu Lakuan bertan neu izango naiz lehendakari (...) batzorde horretakoa eta konpetentzia mailan nik uste dut denon artean baita ere, esan dizut lehenago juridiko mailan ari gara, zergatikan aurretikan bazegoen zerbait, desgraziaz





2000.urtean gelditu egin zen, baina, bueno, nik uste dut aprobetxatu behar ditugula baita ere lehenago zuten ordenak edo erregulazioak, ez?

Eta esaten zenuen azkeneko galdera edo (...) dudana da konpetentziak, konpetentziak inspekzio mailan... Bueno, hor argi uzten du Liburu Berdeak eta nik uste dut Europako politikak erresponsabilitate gehiago ematen duela erregulazio eta inspekzio (...) aurrena sektore berari, sektore (...), sektore arrantzale berari, eta bigarren baita ere hurbildu nahi dituela inspekzio horiek eta Liburu Berdea eta Europako orain dauden diskurtsoak ematen du estatuetan bakarrikan ez dela utziko inspekzioaren kontrol guztiko, erregulazioaren kontrolak, baizik berak (...) "regiones" esaten dutela, guk ulertzen dugu gure erkidegoa izatea.

Ez dakit dena erantzun dizudan, bestela barkatu denoi... No sé si os he contestado a todos y si no, pues, volvería a retomar. También posiblemente me afectará lo que decían de la hora de la comida.

LEHENDAKARIAK: Eskerrik asko, Azkue jauna. Bigarren txanda hasten gara, López de Ocariz andrea, zurea da hitza. Ez. Atutxa jauna, ez. Rementería jauna.

REMENTERIA MAIZ jaunak: Eskertu Azkue jaunari etortzea eta ez daukat ezer esateko.

LEHENDAKARIAK: Bai, bukatu da Arrantza sailburuaren agerraldia. Eskerrik asko, Azkue jauna. Hirugarren puntua: "Eskariak eta galderak". Eskari bat daukagu, zera da: "solicitar a la Mesa autorización para acudir a la XV conferencia de la ONU sobre el cambio climático en Copenhague, COP XV, que tendrá lugar del 7 al 18 de diciembre. Se solicitará a la Mesa acudir del jueves 10 después del pleno hasta el domingo 13". Ados bagaude eskatzea? Bai? Ados, eskerrik asko.

Arratsaldeko ordu biak eta hogeita hamabostean bukatu da bilkura.





BORRADOR

