

El pasado 31 de enero, Equo Euskadi asistió a la mesa redonda organizada por la Fundación Cristinaenea, en la que se repasaron las formas de participación pública que se han articulado a lo largo del proceso vivido hasta ahora, con la iniciativa impulsada por la Autoridad Portuaria de construir un puerto exterior en Pasaia.

Casualmente, coincidiendo en fecha con la convocatoria de esta mesa, nos hemos enterado por la prensa de que Gobierno Vasco ha cuestionado la necesidad del puerto exterior y se ha pronunciado a favor de renovar la dársena interior.

Javier Belza, economista y asesor ambiental, ciudadano de la zona y firmante de alegaciones, nos explica que, pese a las recientes buenas intenciones del Gobierno Vasco, y dado que la competencia sobre el tema la tiene la Autoridad Portuaria (Ministerio de Fomento) los planes sobre el puerto exterior seguirán decidiéndose desde Madrid. Es decir, que será la Autoridad la que finalmente decida si se pone en marcha la infraestructura o no, pudiéndose dar situaciones como que quede aprobado pero sin fecha de ejecución. Actualmente, se sigue preparando una memoria medioambiental a la que incluso el país vecino ha hecho alegaciones y aportado documentos. Con respecto a la participación ciudadana en el proceso, nos explica Belza que, pese al tirón de orejas que se ha dado desde las instituciones a las partes discordantes, se han ido sumando diferentes instituciones a lo largo de estos 10 años en contra de la idea de la necesidad de la infraestructura, aunque no se ha producido participación ciudadana, sino más bien ha sido un proceso de comunicación.

De hecho, alegando la Autoridad que está todo el proyecto definido (aunque no aprobado), se ha rechazado continuamente la participación ciudadana y no se han tenido en cuenta los estudios aportados. Afirma Balza que incluso se ha hecho campaña con logotipo a favor del puerto exterior, cuando los documentos no aclaran cuál es el proyecto.

Por su parte, Iñaki Aristi, miembro de Herrera Herrira Batzordea, nos cuenta que desde la plataforma ciudadana La Herrera Herrira han iniciado la aventura de intentar regenerar el propio pueblo y toda la bahía. Nos explica que Pasaia es una zona terriblemente degradada, en la que sus vecinos han estado continuamente expuestos a altos niveles de contaminación del suelo, el agua y el aire, además de la acústica. Es una zona donde no se ha invertido nada en los últimos 30 años y es ilógico e injusto que la importante actividad económica aquí desarrollada, no haya revertido directamente en la población, teniendo ésta en la actualidad la tasa de desempleo más alta y la renta per cápita más baja de la provincia, además de que la Autoridad portuaria se ha quedado con un suelo que es público. Este es un argumento más que contradice los de los que defienden la creación del super puerto como motor generador de riqueza y economía local. El tiempo nos ofrece la suficiente experiencia para entender que esto no será así. Como todas las grandes infraestructuras, estas no persiguen un beneficio social ni local, sino que responden a intereses económicos privados.

Explica Aristi que desde hace 4 años existe un debate ciudadano en Pasaia, por el que han definido y decidido qué criterios de ordenación urbanística quieren para esa zona que pretenden recuperar. Ha sido 3 las prioridades establecidas en este proceso de construcción colectiva de su futuro: espacios libres, equipamientos culturales, sociales, deportivas y de ocio, y actividades económicas que repercutan en el desarrollo local. Ha sido un trabajo de socialización permanente, que culminó con la aprobación por mayoría, no por unanimidad

como hubiera sido deseable, de las conclusiones del trabajo por parte del consejo asesor urbanístico del Ayuntamiento de Pasaia.

Por su parte, la alcaldesa de Pasaia Amaia Agirregabiria, destacó la nula colaboración por parte de la Autoridad Portuaria, la cual por un lado no desembolsa ningún tipo de tasa al municipio y, por otro, exige precios desorbitados por los suelos que se pretenden recuperar.

En cuando a Koldo Unzeta, catedrático de Economía aplicada de la UPV y firmante de alegaciones, incidió en que este megaproyecto es un claro ejemplo de cómo las controversias entre el interés público y privado acaban cobrándose víctimas como la participación y la transparencia. Cuanto mayor sea y más recursos haya que invertir en él, menos posibilidades de participación. Explicó que estas infraestructuras no responden a necesidades sociales, sino que los lobbies económicos "convencen" a políticos para que las presenten como estratégicas, sin conocer siquiera el contenido de dichos proyectos. Incidió Unzeta en que es el propio sistema político vigente, con políticos elegidos en listas cerradas el que rechaza los debates sociales, y que cuando algunos partidos políticos convierten ciertos proyectos en banderas intentando evitar la discusión sobre el tema, otros partidos lo utilizan para argumentar justo lo contrario, llevando así a la población a debates inocuos, ya que cuanto más altas son las banderas, menor es la transparencia.

Culminó Unzeta haciendo referencia a la especial situación que se ha vivido en Euskadi con la identificación de ciertas infraestructuras con ciertas orientaciones políticas, como consecuencia de la existencia de ETA. Así, explica que cuanto mayor sea la presencia de la violencia, menor será la participación y el debate.

Desde Equo Euskadi hacemos un balance muy positivo de esta mesa redonda.

Queremos hacer especial mención a la importancia del debate y la participación ciudadana en la toma de decisiones estratégicas que les afectan, mediante fórmulas como los NIPs (Núcleos de Intervención Popular), que ya tuvieron lugar en Euskadi en torno a la autopista Eibar-Gasteiz, cuyas conclusiones de trabajo en cuanto a la verdadera necesidad de la infraestructura no fueron tenidas en cuenta, habiéndoles dado finalmente el tiempo la razón.

En cuanto al proyecto del puerto exterior de Pasaia, Equo Euskadi valora muy positivamente todo el trabajo realizado por parte de la ciudadanía en el diseño del tipo de pueblo en el que quieren vivir. El innegable impacto medioambiental sobre un área recogida en la red natura 2000 de la unión europea debería ser motivo más que suficiente para invalidar este proyecto. Pero incluso la ausente rentabilidad socioeconómica de una inversión de dinero público de semejante magnitud que responde a una visión "provincial" de las infraestructuras la debe de hacer caer por su propio peso. La geografía del estado está salpicada de cadáveres de infraestructuras infrautilizadas, agujeros negros de dinero público, sin ningún fin ni sentido más que su propia construcción. Pasaia debería de buscar su complementariedad con Puertos como el de Bilbao (también infrautilizado) o Bayona en lugar de intentar competir con ellos

En Equo no nos involucramos en ninguna bandera. Sabemos que éstas existen en política por la falta de independencia de los partidos, casi siempre patrocinados por los lobbies económicos. No es nuestro caso. Abogamos por conservar un equilibrio entre todas las actividades que se

aúnan en nuestros puertos, empezando por la pesca profesional y terminando en el disfrute público del espacio portuario. Y esto es perfectamente alcanzable con una menor inversión y una sensata voluntad política.