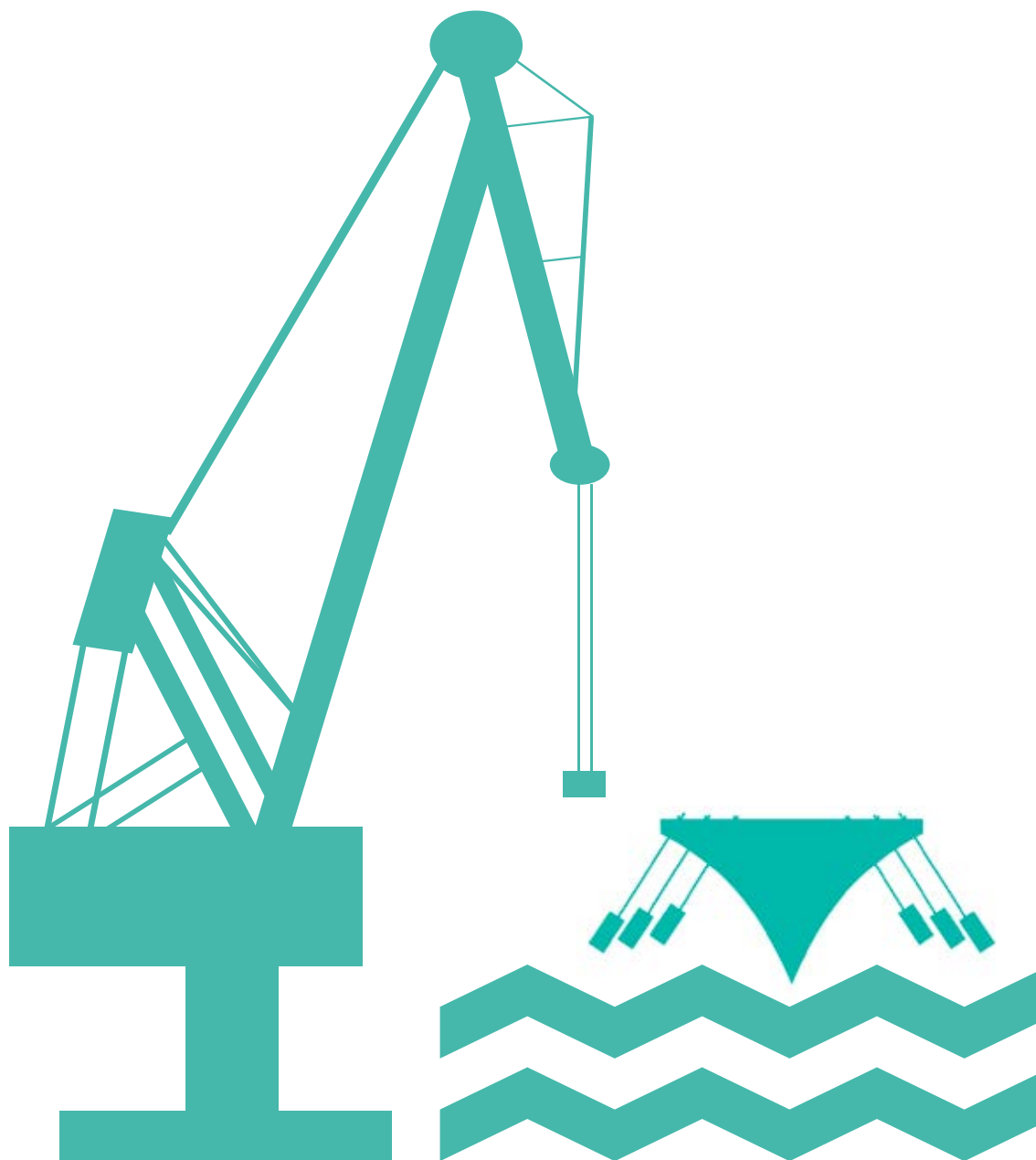


Etorkizuneko Badia

Pasaiako Portuaren lantaldearen proposamena



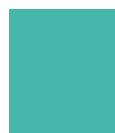
ehbildu

Aurkibidea

Sarrera	7
Diagnostikoa.....	11
PASAIAKO BADIA	11
LURRALDE-TESTUINGURUA	12
HIRI-PORTU HARREMANA	12
INGURUGIROA, OSASUNA ETA TRANTSIZIO EKOLOGIKOA.....	13
JARDUERA EKONOMIKOAK.....	15
ENPLEGUA.....	15
FORMAZIOA ETA IKERKETA	17
Etorkizuneko Badia	21
BIZITZEKO BADIA: HIRI-PORTU HARREMANA.....	21
BADIA BERDEA ETA PORTU NEUTROA.....	25
EKONOMIA URDINA ETORKIZUNEKO ENPLEGU ERAGILE.....	28
Ondorioak	35

Etorkizuneko Badia

Pasaiako Portuaren lantaldearen proposamena



Sarrera



Sarrera

Herritarrak muinean izango dituen ortzimuga...

Dokumentu honek bilatzen du EH Bilduk bere biztanle guztiak eta ingurumena aintzat hartuko dituen badia ereduak zein den zehaztea; hori guztia osasuna, gizarte kohesioa eta ekologia irizpideak lehenetsita.

Aipatutako ingurune honek bere baitan hartzen ditu Pasaiaren, Lezoren, Errenteriaren, Donostiaren ekialdearen zati handia, eta erabat baldintzatzen duen Pasaiako Portua.

Eustaten 2020ko datuen arabera Ingurune horretan bizi dira 16.722 pasaitar, 6.080 lezoar, 40.176 errenteriar eta Donostiako Udalaren arabera Miracruz-Bidebieta-Altza auzoetan bizi dira 29.132 donostiar. Pasaitar eta lezoar guztiak kontuan hartuz gero, eta Orereta/Errenteriako zein Donostiako ekialdeko biztanleen erdia kontuan hartuz gero (ulertuta guztiak ez direla badiaren inguruan bizi) 57.456 pertsona bizi diren ingurune batetaz ari garela esan dezakegu.

Pasaiako Portua Gipuzkoako itsas-portu nagusia da eta Euskal Herrian dauden hiru portu nagusietakoa, Bilbokoarekin eta Baionakoarekin batera. Pasaiaren, Lezoren, Errenteriaren eta Donostiaren lurretan ezarrita dago. Gipuzkoako historian, portuaren kontrola udalerrri horien artean gatazka puntu izan da.

Pasaiako badiaren dago ekipamendu hau, badia izanik Gipuzkoako mendebaldean dagoen itsas sarrera estua. Jaizkibel eta Uli mendiek babestu eta mugatzen dute, sarrera sakon eta estua sortuz. Honez gain, Oiartzun ibaiak eta Molinao errekek bertan isurtzen dituzte euren urak, eta hauekin batera beste txikiago batzuk (Txingurri edo Zubitxo errekek, esaterako).

Azpiegitura honen izaera askotarikoa da: enplegu sortzailea, ekonomia eragilea, baina baita inguruko herrien baldintzatzaile ezkorra ere. Bere jarduerak eta gobernantza ereduak interes ekonomizistak hobetsi dituztelako orain arte. Portuaren inguruko biztanleentzat zein lurralde antolaketaren ikuspegitik azpiegitura honek zerbitzatzen duen eremuko biztanleentzat onuragarrien izango den ereduak bilatzeko konpromisoa dauka EH Bilduk.

Zentzu horretan, EH Bilduk badiako herritarrak muinean izango dituen ortzimuga bat proposatzea eta bere jarduna koordinatzea ditu txosten honek helburu. Kontuan izanda Pasaiako Portuaren eskumenaren transferentzia gerturatzen ari dela eta horren harira gertatu daitezkeen balizko aldaketek aukera-leiho bat irekitzen dutela, orain arte ezagutu ez dugun Portu eredu bat lantzeko, hain zuzen.

Dokumentu honetan, badiaren eta portuaren diagnosi laburra jaso du EH Bilduk ondoren horrekin lotutako proposamen multzoa egiteko. Jorratutako gaiak, besteak beste, hurrengoak dira: pertsonak (osasuna eta bizigarritasuna), portu-hiri elkarbizitza, enplegua, erakunde arteko harremanak, konpromisoak eta elkarlana, portuaren jabetza eta izaera, kohesioa, ingurune ekonomikoa eta lurralde antolaketa, ingurumena, mugikortasuna eta ondare historikoa.

Etorkizuneko Badia

Pasaiako Portuaren lantaldearen proposamena



Diagnostikoa



Diagnostikoa

EH Bilduk hausnarketa prozesu partekatua eta distribuitua egin du azken urteotan. Bertan, ardura eta egiteko ezberdinak dituzten EH Bilduko komunitateko kideek parte hartu dute, modu deszentralizatu batean. Diagnostiko laburra eta arlo ezberdinetan antolatutako proposamen multzoa dira prozesu honen emaitzak, etorkizuneko portudun badia definitzen lagunduko duten ondorioak, alegia.

PASAIKO BADIA

Pasaiako badian dauden herriek sorreratik bertatik izan dute badia eta portu erabilerarekin harremana. Hori bera izan da herri hauek hemen sortzearen edo bizilekuak bertan kokatzearen arrazoi nagusia. Herri hauek nagusiki badiako paduretan eraiki eta hazi dira.

Kontuan izan behar dugu Gipuzkoako ekonomian izan duen garrantzia, batez ere, barnekaldeko siderurgiari lotuta, baita logistikari lotuta ere (lurraldeko BPGaren %1,8 2018an), egun beheratzen ari bada ere.

Badia portu natural paregabea izanik, herri hauetako jarduera eta herritarren bizitza, itsasoa eta portuarekin lotuta egon da betidanik. Izan baxurako eta alturako arrantza, merkatal garraioa, ontziolak edota itsasoaren inguruko lan eta industria ezberdinak.

Nagusiki eskulanean oinarritutako ekonomia izan du, eta horregatik edo ondorioz, biztanle asko pilatu dira inguruan, asko migrazio ekonomikoko fenomenoak erakarrira, eta maila sozioekonomiko eta trebakuntza maila apal-ertaineko biztanleria da.

Industrializazioarekin batera, industria ekipamendu berriak ere badiako paduretan kokatu zituzten bertako ingurua guztiz eraldatuta. Badiaren inguru guztia artifizializatu da bizitoki, garraio azpiegitura, portu jarduera edo industria jarduerarako.

Hazkunde anabasatsuak eraginda, inpaktuak ugariak izan dira, ingurumenari lotuak, hirigintzaren esparrukoak, sozialak, baita kulturalak ere. Gainera, desindustrializazioak areagotu egin ditu horiek.

Herri eta udalherri hauek portuaz eta industri eremuez guztiz inguraturik geratu dira egun, eta egoera honek herrien jarduera eta herritarren bizitza baldintzatu ditu. Era berean, herriek eta herritarrek itsaso edo ur eremurako irteera eta lotura galdu dute badiaren zati handi batean.

Badia elementu geografiko saihestezina da, eta horrek garraio premia handiak eragiten ditu Pasaia osatzen duten barrutien artean, baita inguruko herrien artean ere. Edonola, badago garraio azpiegiturak eta baliabideak egungoaren aldean beste era batera diseinatzerik eta antolatzerik.

LURRALDE-TESTUINGURUA

Lurralde-kohesioari begira, beharrezkotzat jotzen da Pasaiako, Bilboko eta Baionako portuetako jarduerarekin aurrera jarraitzea, euskal kostako herrialde bakoitzak eskala handiko portu bat izanda. Hori horrela izanik, EH Bilduk Pasaiako badia portudun badia gisa irudikatzen du baita etorkizunean ere.

Hala ere, aireportuekin bezalatsu, hiru itsas-portu nagusiekin sistema bakarra osatzea litzateke helburu desiragarria, zeinetan portu bakoitzak espezializazio maila esanguratsu eta bereiztua eduki beharko lukeen. Alegia, Pasaiako portua autoen eta produktu siderurgikoen garraioan espezializatu bada azken urteotan, ez litzateke oso logikoa salgai horiek Euskal Herriko beste itsas-portu batetan garraiatzen hastea.

Lurralde ikuspegitik, gainera, Itsas-portuen egungo tamaina eta azpiegitura-sarea oso kontuan hartzeko lurralde-aldagaia da. Logistikaren hazkundearekin batera, itsas-portuetako lur-komunikazioek eta portu lehorrek gero eta garrantzi handiagoa hartu dute. Horregatik, beharrezkoa da portuen komunikazio-bideak egokiak eta eraginkorrak izatea (karreteraz, trenbideen bidez...). Azpiegitura horiek ere portuaren parte dira, eta, ondorioz, lehen esandako sistema bakarraren baitan pentsatu behar dira, osagarritasun espezializatuaren logikan.

Hala ere, Pasaiako portua Espainiako Gobernuak kudeatzen du gaur egun. Lurralde-antolamenduan hain garrantzitsua den subsidiaritate-printzipioaren logikaren aurka doa hori, Madriletik ezin baitute Pasaiako portua eta badia Pasaiatik, Errenteriatik, Lezotik edo Donostiatik baino hobeto ezagutu. Horrek, disfuntzioak sortzen ditu eguneroko erabakietan, esaterako, hiru herrien eta portuaren arteko harremanean. Hortaz, portua kudeatzeko eskumenaren transferentzia ezinbestekotzat jotzen du EH Bilduk portuaren biziraupen osasuntsua ganoraz planifikatu eta gauzatzeko.

HIRI-PORTU HARREMANA

Portu Agintaritzaren sorrerarekin badiako udalerrien eremu eta eskumen asko agintaritzaren esku geratu ziren eta udalek eta herritarrek portu eremuaren barruko erabakietan parte hartzeko aukera mugatua dute (Pasaiak eta Errenteriak) edo erabat galdu dute (Lezok eta Donostiak).

Portuaren eremua finkatzean udalerrri hauek zatituak geratu dira. Horren ondorioz, herriko eremu eta ekipamendu asko portuaren lurretan geratu ziren eta honek herri hauen garapena are gehiago baldintzatu du.

Portuaren eragina ez da portu eremura mugatzen, bertako azpiegitura eta jarduerak udalerrri osoak baldintzatzen baitituzte. Egoera honek udalerrien antolaketa eremuan ere erabaki ahalmena asko mugatzen die herriei, Gipuzkoako Foru Aldundiak lehentasuna portu interesei eman izan baitio Portuko antolaketa planak onartzerakoan. Ezin da ahaztu eskumen hori jatorrian udalena dela, eta gure aburuz udalen arteko adostasunez onartu behar zela Portuko Antolaketa Plana eta ez Aldundiko Diputatu Kontseiluan, besteak beste, herritarrek landutako eta Pasaiako udalbatzarrak gehiengo osoz onartu

zuen La Herrerako ordenazioari bizkar emateko.

Lezoko portu lehorren planta logistikoaren proiektuaren bidea ere antzekoa izan da. Eusko Jaurlaritzak Lurralde Plan Partzialean mantentzen du, Lezoko zein eskualdeko udalek euren aurkakotasuna adierazi badute ere, baita portuko operadoreek ere. Zentzugabeagoa da, gainera, orain Pasaiako Portuak RENFERekin zein Euskotrenekin dituen trenbideko loturak hobetzen ari dela.

Egoera hau dela-eta, badiaren inguruko udalek eta bertako herritarrek urteetan Portu Agintaritzarekin harreman gatazkatsuak dituzte. Egoera honi buelta eman eta harreman eredu berria sortu beharra agerikoa da, portuak inguruan bizi diren herritarren bizi kalitatean eta udalerrien garapenean eragiten baitu nabarmen eta, gehienetan, modu txarrean.

Beraz, Portu Agintaritzari portuaren merkatal jardueran zentratua egotea dagokio, baina udalerrien bizitzan hainbesteko eragina duten erabakiak ezin dira bere eskuetan bakarrik egon.

INGURUGIROA, OSASUNA ETA TRANTSIZIO EKOLOGIKOA

Pasaiako Portuko jarduerak zein jarduera horiek aurrera eramateko moduek eragin zuzena dute ingurugiroan zein badiaren lan eta bizi diren herritarren osasunean. 2012ko urtarrilean Pasaiako Badiako erakunde arteko mahai politikoa eta teknikoa eratu ziren, udalen ekimenez, ingurumenaren hobekuntzan lan egiten hasteko. Ondorengo kideek osatu zuten batzordea: Pasaiako, Lezoko eta Errenteriako udalek, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Eusko Jaurlaritzak eta Pasaiako Portuko Agintaritzak.



Teorikoki bi mahaiak sei hilabetez behin elkartzen ziren. Pasaiaiko Udalak, EH Bilduren ekimenez, bilera horiek maizago egiteko eskatu zuen 2019ko azaroan, beste hainbat eskariren artean. Bilera horietan, kronograma baten bidez ondorengo gaiak lantzen dira: ura, lurzorua, hondakinak, airea eta zarata. Azken bi urtetan, ordea, mahai honen helburuen garapenean atzerapausoak nabarmenak izan dira, Portuak bertatik altxatzea erabai duelarik. Portuko aktibitate askok lizentziarik gabe jarraitzen dute eta Portu Agintaritzak hainbat bileretan parte hartzeari utzi dio.

Bereziki herritarrengan eragina dutenak airearen kutsadura eta zarata dira, baita industria jardueren kutsatutako lurrak (hidrokarburoak, amianto...) eta estoldetatik egindako isurketak ere. Hainbat erakundek bien neurketak egin dituzte, baina airearen kasuan PM2,5 partikulak ez dira neurtzen eta zaratarena soilik azterketa puntualak egin dira. Beraz, ez dira egiten ari gai hauen inguruko jarraipen egokia, osoa ezta iraunkorra ere.

Aipatutakoaz gain, komeni da presente izatea beste hainbaten artean erakunde ekologistek askotan eskatu diotela Eusko Jaurlaritzari Jaizkibelgo babes eremua (Natura 2000 sarea) uretara zabaltzeko. Horretarako lanketa eginga dago, baina, Jaurlaritzak ez du norabide horretan urratsik egin ezta horretarako asmorik iragarri ere. Honek, kanpo kaia eraikitzearen aukera guztiz baztertu ez dutela adieraz lezake, proiektu honek suposatuko lukeen guztiarekin (bai ingurugiroari lotuta, baita egungo portuaren desmantelazioarekin eta lur hauen espekulazioarekin ere).

Horrekin batera, Ulia mendiaren eta bere labarren balio ekologikoa eta soziala nabarmendu behar dira. Era berean, badiaren inguruko ibarrak (Molinao eta Oiartzun) eta eremu lauak ere kontuan hartzekoak dira, milaka bizilagunentzako aisiarako aukera eta garraio azpiegitura (txirrinda, patinete, oinezko) diren heinean.

Gainera, 2014an Eusko Jaurlaritzak Osasunaren gaineko Eraginaren Ebaluazioa (OEE) egin zuen eta bertan aipaturiko batzorde tekniko zein politikoan adostutako neurri-zuzentzaileak betetzearen garrantzia azpimarratzeaz gain, agerian jartzen zen eskualdeko osasun indizeak txarragoak zirela inguruko eskualdetan baino. Azterketa hauek jarraikortasunik izan ez badute ere, zer pentsatua ematen du badiaren dauden jardueren eta osasun indizeen artean harreman bat egon daitekeela.

Trantsizio ekologikoaren testuinguruan, aipatutakoaz gain, hiru alor hauetan egin beharko litzateke lan:

Lehenik, salgaiak garraiatzeko beharra jaitsi beharko litzateke. Salgaien garraio mota guztiei aplikatu beharreko politika litzateke, mugikortasun-politika ekologikoena mugitzeko beharra desagertaraztea delako. Suezko kanalean berriki gertatutako mundu mailako buxadurak ere salgaien garraio-politika birpentsaraztea ekarri beharko liguke. Lurralde- eta ekonomia-eskala handian bereziki landu beharreko ildoak litzateke.

Bigarrenik, itsas-portuaren beraren karbono-neutraltasuna lortzeko pausuak eman beharko lirateke. Garabien, kontainerrak mugitzeko sistemen eta bestelako instalazioen funtzionamendua CO2 isurketarik gabekoak izan beharko lirateke berandu baino lehen. Portu asko ari dira ezartzen helburu hori 2050erako (Bilbokoa, adibidez), eta Pasaiaikoak puntu horretara ailegatzeko bide-orri bat behar du.

Hirugarrenik, itsasontzien erregaia ordezkatzeko bidean ikerketa eta garapenean apustu egin beharko

litzateke, CO2 zein SO2 isurketa gutxiago eragiteko. Zentzu horretan, hidrogenoa izan daiteke itsasontzi-garraiorako irtenbideetako bat, baina oso epe luzera aurreikusten da.

Amaitzeko, oso presente izan behar dugu baita alternatiba elektrikoek eta bateria bidezkoak ere kutsadura eta aztarna ekologikoa sor dezaketela, bai horien sorreran, horiek hornitzeko erabiltzen den iturriaren baitan edota horiek deuseztatzean. Hori ere kontutan hartu beharreko aldagaia izango da erregai fosilak ekiditeko bestelako aukerak bilatzean.

JARDUERA EKONOMIKOAK

Esan bezala, badia mendeetan izan da motor ekonomikoa, bizitokien sorrera bultzatu duena. Gaur egun portuaren hesitzeak, besteak beste, hainbat aktibitate portu eremuaren barruan edo kanpoan kokatu ditu; baina, edozein kasutan, agerikoa da eskualdeko ekonomiak itsasoarekin izaten jarraitzen duen harreman estua, muga horietatik haratago doana eta 250 baino lan-establezimendu gehiago barnebiltzen dituen.

Esan beharra dago ere azken hamarkadetan desindustrializazioa eman dela, batez ere Lezon eta Pasaian. Eustaten datuen arabera, 2000 urtean industria jarduerak Lezoko BPGren % 51,3 suposatzen zuten eta 2019an, ordea, % 36,9a. Pasaian, aldiz, datuak gordinagoak dira, industria jarduera epe berean tokiko ekonomiaren % 32,3a izatetik % 3,6a izatera igaro da.

Historikoki zein sinbolikoki badiarentzat suposatzen duenez haratago, arrantzak aktibitate garrantzitsua izaten jarraitzen du gaur egun; jarduera honek 56 milioi euro inguruko faktuzioa eragiten du. Ia 21 mila arrain tona kudeatu ziren 2018-2019 epealdian Pasaiaiko lonjan, zeinetatik 12 mila tona lehorretik deskargatu ziren. Aipatzekoa da 2015ean bukatuta behar zuen lonjaren 2. fasea egin gabe dagoela oraindik.

Salgaien itsas garraioan barnebilduko genituzke portu-zerbitzuak, estibatzea eta desestibatzea, ontzien kontsignazioa atoian eramatea, itaspeko eraikuntzak, etab. 90 milioi euroko negozio zifrarekin, badiako aktibitate ekonomiko garrantzitsuenetakoak dira.

Ontzien eraikuntza eta konponketari dagokionez, Zamakona ontzitegia da badiako nagusia, enpresa talde bateko kide dena. Konponketa eta mantenuan 9 establezimendu daude, 39 milioiko negozio zifrarekin.

Amaitzeko, eta datu zehatzak lortzea zailago bada ere, kontuan hartu behar dira aipatutako sektoreei zerbitzu ematen dieten ostalaritza eta jatetxe establezimenduak eta errepide bidezko salgaien trafikora bideratutako enpresak.

ENPLEGUA

Itsasoarekin lotutako enplegua aztertzen badugu, LABek (badiaren inguruko sindikatu esanguratsuenak) egindako azterlan baten arabera, badiako kaietan zuzenean edo zeharka lotutako jarduerak sortutako

etorkizuneko badia.

enpleguak 1.600 inguru dira. Hori eskualdeko lanpostuen % 7 da. Era berean, datu horiek IKEIk bere Itsas Oarsoaldea dokumentuan egindako diagnostikoak berresten ditu.

Zalantzarik gabe, merkataritzako eta arrantzako kaiak dira langile gehienak biltzen dituztenak, garraioarekin batera, aurrekoekin lotura estua baitu jarduera horrek.

Kai komertzialean, non PPA, zamalanetako enpresak, amarratzaileak, praktikoak, atoiotziak eta abar dauden, langile gehienak hitzarmenen babespean daude, eta baldintza duin samarretan, soldatei eta lan-baldintzei dagokienez. Sindikatu-afiliazio handia ere badago. Hala ere, sail sindikaletatik ohartarazten ari da horiek atzera egin dutela 2012ko lan-erreformaren, izandako bi krisien (2008 eta 2020 pandemiarekin) eta PPA-n zein zamaketan gertatzen ari diren pribatizazio eta liberalizazio prozesuen ondorioz. 500-600 langile inguru daude esparru horrekin lotuta.

Merkataritza-sektorearekin alderatuta, arrantzarekin lotutako sektoreak ezaugarri desberdinak ditu. Argazkia, salbuespenak salbuespen, oso sektore atomizatukoa da, enpresa txiki eta autonomoena. Sektore horri lotutako jarduerak 650 enplegu inguru sortzen dituztela uste da, gehienak Donibaneko Nabalaldean eta San Pedroko lonjan kokatuta. Arrantzan arazo nabarmena da erreleborik eza.

Garraioak, neurri handi batean merkataritzako kaiarekin lotuta, 300-350 lanpostu inguru sortzen ditu. Sektorearen liberalizazioaren ondorioz, lan-baldintzak eta baldintza ekonomikoak izugarri okertu dira. Prezioak izugarri jaitsi dituzten enpresen sarrera eta autonomoen hazkundea dira gaur egungo errealitatea.



Ontzigintzari dagokionez, langile finko gutxi batzuk izan ezik, langile gehienak lan-kargak egiteko propio ekarritako langile atzerritarrak dira.

Beraz, badiaren etorkizuneko ikuspegiak ezin du ukatu badiaren inguruarekin lotutako enpleguaren garrantzia.

FORMAZIOA ETA IKERKETA

Badian bertan baditugu erdi zein goi mailako ikasketak eskaintzen dituzten formazio profesionaleko hainbat ikastetxe. Horien artean, Blas de Lezo itsas arrantza eskola eta Donbosco lanbide hezkuntza zentroa kokatzen dira, Pasaian eta Errenterian hurrenez hurren. Zentro hauek eskualdean garatzen diren zenbait lanbideren oinarrizko ikasketak eskaintzen dituzte egun eta badiako enpresetarako langile formatuak irteten dira bertatik.

Blas de Lezo itsas arrantza eskolan, esaterako, nabigazioarekin, arrantzarekin, salgaien itsas-garraioarekin eta itsasontzien mantenuarekin lotutako lanbideak irakasten dira. Donboscon, ordea, automozioarekin, telekomunikazioen instalazioarekin, instalazio termiko eta frigorifikoan mantenuarekin eta industriarekin lotutako ikasketak eskaintzen dira.

Garrantzitsua da ikastetxe hauek portuaren inguruan diharduten ofizioak irakasteko egiten duten lana eta hauen kalitatezko hezkuntza eskaintza bermatu beharra dago.

Etorkizuneko Badia

Pasaiako Portuaren lantaldearen proposamena



Etorkizuneko badia



Etorkizuneko Badia

EH Bilduk bere biztanle guztiak eta ingurumena aintzat hartuko dituen badia eredia bilatzen du; bertan lan egiteko eta bizitzeko aukerak emateaz gain, hori bera egiteko modu atsegin, iraunkor eta kohesionatua egiteko bideak jarriko dituen eredudun badia. Era berean, eredu horrek kontuan izango ditu badia inguruak eta bere azpiegiturek Gipuzkoan, eta modu zabalagoan, Euskal Herrian duten garrantzia eta eragina.

Aipatutakoa lortzeko, Pasaiako badiaren eta portuaren etorkizuna marrazterakoan, inguruko herri eta herritarrekin harreman eredu berri bat edo gobernantza eredu ezberdina proposatu eta eraikiko du EH Bilduk, baita hau garatzeko ekimen zehatzak ere.

Jarraian datozen proposamenek, biztanle guztiak eta ingurumena aintzat hartuko dituen badia eredia zein den zehaztea dute helburu, betiere premisa hauek kontutan hartuta:

- Bizigarria den badia nahi du EH Bilduk, termino sozial eta ekonomikoetan.
- Naturarekin (ingurugiroa), ondarearekin eta herritarrekin errespetuzkoa den badia.
- Termino ekonomikoetan, portua modernizatu eta lan baldintza duinak eta inguruko herriekin sozialki arduratsuak izango diren jarduera berritzaileak bultzatuko dituen badia.

BIZITZEKO BADIA: HIRI-PORTU HARREMANA

Orain arte, portuaren jarduerak asko baldintzatu ditu badia eta honen hedapena. Portuak egun okupatzen dituen lurren eremurik handiena hesituta dago eta herritarrek ezin dute bertara sartu. Gainera, portuan hartzen diren erabakiak Estatuko legediaren baitan hartzen dira, kasu askotan, badiako herritarrak eta udalak kontutan hartu gabe.

Harreman eredu hau errotik aldatu beharra dago, herritarrak eta udalerrriak kontutan hartuko dituen portu eredu baten mesedetan. Horretarako, proposamen hauek ditugu:

1. Itsasoarekiko lotura naturala zaindu eta sustatu:

- Udalerrien uretarako irteera naturala ahalbidetu behar da. Badia eta itsasertza herritarrentzat berreskuratu, bertako bizilagunen asialdi eremu naturala baita. Portu jarduerarekin bateragarri egin behar da herritarren asialdi, kirol edo bestelako jarduerak egiteko itsasertzerako irteera izatea.
- Badian egiten diren uretako jarduera ezberdinak eta portu jarduera bateragarri egin behar dira. Baxurako arrantza edo asialdiko ontzi txikiak lotzea, uretako kirolak, edota beste jarduerak.

etorkizuneko badia.

- Bainu eremuak zehaztu eta arautu behar dira, adibidez, kirol kaietan bezala. Betiere sarrera-irteera eremuak eta bestelako aktibitateak dituzten kaiak errespetatu.
2. Badiaren ondarea (kulturala, historikoa, naturala...) zaindu eta berreskuratu:
- Aurrera begirako komunitatea eta jendartea eratzeko bidean, aintzat hartu beharreko aldagaia da ondarea, bai bere dimentsio materialean eta baita inmaterialean ere.
 - Ondare materialari dagokionean, garrantzitsua da abiada handian galtzen ari diren elementuak hautematea eta gordetzea, izan ere, oso elementu material gutxi irauten dute badiaren iraganaren berri egoki emango digutenak. Adierazgarria da zentzu honetan Jaizkibel dragak bizi duen abandonoa.
 - Osagai inmaterialei dagokienez, berriz, aurrera begirako bidean argia emango diguten osagaiak bilatu behar dira, eta folklorismo hutsaletik harago joango diren elementuak aurkitu behar dira (langile mugimenduen memoria, iragan eleaniztunaren aztarnak eta horrek etorkizunarekin dituen loturak, Pasaiako barrutien zein gainerako herrien arteko kohesio elementuak...). Ondare hori guztia ez dago gaur egun inon jasota eta egokia izan liteke horren bilketa eta interpretazioa, baita itsasargien berreskurapena bera ere erabilera publikoetarako. Honekin batera, kulturartekotasuna eta tradizionalki badia inguruan erabili ohi ziren euskarazko hitzak berreskuratu behar dira (gehienak, ziurrenik ofizioekin edota ohiturekin lotutakoak).



3. Herritarren eta Portu Agintaritzaren artean harreman bide zuzenak eraiki:

- Norbanakoen eta Portu Agintaritzaren arteko harremanak bideratzeko tresna eta eremuak sortu behar dira. Gardentasun ikuspegia kontuan hartuta eta badiako bizilagunengan portu jarduerak duen eragina arindu eta leuntzeko helburuarekin. Ezin da ahaztu portua administrazio publikoa dela.
- Herritarren leihatila eta herritarrek/herrietako eragileak interlokutore hartuko dituen sistema ezartzea proposatzen dugu.

4. Udalen eta Portu Agintaritzaren arteko harreman marko berria sustatu:

- Badia eta eskualdeak erabakitako garapena egikaritzeko mahai edo elkargune iraunkor bat behar da Portu Agintaritzak eta herritarren ordezkari diren erakundeek osatuta (inguruko udalak eta finantziarioa eman eta bermatu behar duten Gipuzkoako Foru Aldundia eta Jaurlaritza). Mahai honek badiaren eta hau osatzen duten herritarren eta herrien etorkizuna lehenetsiko du baita Pasaiaiko Portuaren garapen jasagarria ere (dokumentuan aipatzen den terminoetan). Zentzu honetan, Gipuzkoako Batzar Nagusiek 2020ko urrian portu-hiri Batzordearen proposamena abian jartzea onartu zuten, topagune gisa balioko duen batzordea sortzea helburu, eragindako udalen eta gizarte-erakundeen artean, eta herritarrekin bat egiten duten hiri-espazioekin lotutako gaiak jorratzeko baliabideak jarritz. Honekin lotuta, 2023ko martxoan EH Bilduren ekimen bati erantzunez, Estatua mahai hori martxan jartzera konprometitu da oraingoz titular soila bada ere.
- Portua eta udalak elkartuko diren koordinazio organoa eratu behar da eta Portuko Administrazio Kontseiluan edo Portu Agintaritzan udal guztien ordezkariak egon behar du. Honetaz, gainera, portuko ingurumen mahaiak, politikoak zein teknikoak berrabiarazi behar dira dagokien garrantzia emanda eta hiru hilabeteko maiztasuna mantenduz.
- Portuko jarduerak udal arautegi eta ordenantzak bete behar dituzte. Horretarako, udal baimen eta jarduera-lizentziak eskatu beharko dituzte, herrialdeko beste industri eremuetan bezala.
- Portu eremuaren hirigintza antolaketa udalen artean eta hauen adostasunarekin tramitatu behar da. Udalen eskumenak eta herri bakoitzaren erabakiak errespetatuaz.
- Portu eremuaren barnean kokatzen diren udal ekipamenduak ahalbideratuko dira, horretarako beharrezko tresna juridikoak sortuta. Udal ekipamendu edo zerbitzuak udalerrien behar eta hauen antolamenduaren arabera diseinatuko dira (kultur ekipamendu, aparkaleku, saneamendua...). Hauek, beti ere portu jarduerarekin bateragarri eginaz.
- Ekipamendu hauen eta lur amankomunen mantentze lanak udalekin adostu beharko dira: patrimonialak doan eman, oraindik ez direnak desafektatu eta ezin direnak zeditu. Hauen mantentzea Gipuzkoako Foru Aldundiak egingo du udal jabetzakoak ez diren bitartean.
- Udal-barrutien barruan ematen diren aktibitate ekonomikoak badira ere, udalek ez

etorkizuneko badia.

dute dagokien diru-sarrera eskuratzen eta hori zein ematen diren gainontzeko eraginen konpentsazio ekonomikoa kalkulatzeko ezinbestekoa da. Ez soilik ordaintzeari uzten diona jakiteko, baita sortzen diuen eragin osoa neurtzeko ere. Portua ezin da uharte bat balitz bezala kudeatu.

5. Mugikortasuna eta garraio azpiegiturak:

- Badiako herriak lotuko dituen kalitatezko mugikortasun jasagarria (oinez, itsazontziz bizikletaz edo garraio publikoan) egotea beharrezkoa da eta horretarako azpiegiturak ahalbidetzea (paseoak, bidegorriak, motora zerbitzua(k)...).
- Honekin batera, herrigunean lantokiekin lotuko dituen garraio-sistema publiko eta jasagarria behar dugu (bidegorriak, autobus lineak...).
- Portua eta garraio azpiegitura nagusiak loturik egotea beharrezkoa da, hauek udalerrien bizi-kalitatearekin bateragarri izanik. Portuko kamioien eta herrietako kotxeen trafikoa bereizteko plana egin eta gauzatu behar da. Bereziki, eremuaren ekialdian dagoen Aingurako biribilgunean, Lezoko biribilgunean eta erdigunean edo Donibaneko Nabalaldean. Gune horietatik kamioien trafikoa bereizi beharra dago eta printzipio gisa portuko trafikoak portutik joan behar duela defendatzen dugu. Horretarako, trafikoa gutxitzea eta tren bidezko garraioa indartu behar dira. Honek, jakina, egun ditugun garraio azpiegituren dimentsioa birpentsatzeko eta birplanteatzeko beharra sortuko du.
- Portuaren eta inguruko biziguneen arteko irisgarritasuna hobetzeko plana egin behar da egun existitzen diren traba arkitektonikoak lehenbailehen eraldatzeko.



6. Herrien eta herritarren arteko harremana:

- Badian bizi garen herritarrok harreman sarriak izan ditugu, garai batzuetan besteetan baino estuagoak izan badira ere. Izan laneko harremanak, markataritzakoak, aisiakoak (gune berdeak edota lauak baliatzea, kirola, ostalaritza...) edota kulturalak (jaiak...). Komeni da harreman hori elikatzen jarraitzea kultur eskaintza erakargarria eskainiz (Atlantikaldia, inauteriak, Itsas Festibala, herri eta auzotako jaiak...), ekonomia sarea eginez (zerbitzuen gidak...) edota bide horretan doazen beste hainbat neurri aktibatuta.
- Era berean, herrien arteko mugak aski lausoak dira zenbait esparrutan, eta toki horietako herritarrek arazo eta premia partekatua izaten dituzte. Alderdi horretatik ere, beharrezkoa da mugakideak diren herrien arteko mahai politiko eta sozialak aktibatzea, herritarrek partekatzen dituzten arazoei eta beharrei irtenbideak bizkor emateko.

BADIA BERDEA ETA PORTU NEUTROA

Mendeetan Pasaiako badia gune garrantzitsua izan da merkatarientzat eta arrantzaleentzat. Garaiko instituzioek abandonaturiko badia izan da maiz, hainbatetan dragatu behar izan dena hondoa pilatutako lokatzak kentzeko eta barkuen joan-etorriak errazteko.

XIX. mende hasieran, Pasaia udalerraren sorrerarekin batera arrantza portu eta portu komertzialari bultzada eman nahi izan zitzaion eta ordutik eta industrializazioaren garaira arte Pasaiako Portua eta ondorioz badia etengabeko garapenean egon dira.

Ukaezina da ingurua artifizialdu dela, padurak ezabatu eta hormigoizko blokeekin estali dira egungo portuaren kaiak, La Herrerako gunea edota badia inguruko herrietako hainbat eta hainbat auzo sortzeko.

Honez gain, portuko aktibitateak berak sortutako kalteak bai akustikoak, bai uraren kalitateari dagozkionak edota airearen kalitateari dagozkionak oso presente egon dira urte luzeetan eta teknologiaren garapenarekin asko hobetu diren arren, oraindik lan handia dago egiteke ingurugiroarekiko jasangarria den zero emisioko portua lortzeko.

Abiapuntu gisa, Portuak hurrengo neurri orokorrak betetzea proposatzen dugu:

- » "Pasaiako Portua bere ingurumen-kudeaketatik eredugarria den hiri-portu bihurtzeko" aurrera urratsak ematea, 2014ko "Pasaiako Portuaren etorkizuneko egiturazko azterketaren" ondorioetan jasotzen den bezala, 2025erako helburu gisa.
- » Honek, gainera, ekonomia urdinaren erabileren arteko bizikidetzaren ahalbidetuko luke. Jarduerak ezabatzeak (zentral termikoa) edo txatarraren trafikoa nabarmen murrizteak, maneiatzeko neurri batzuez gain, egoera hobetu dute, baina bateraezina izaten jarraitzen dute, bereziki hautsezko agregakinak sortzen dituzten kontrol gabeko kargak eta deskargak.

- » 2050erako instalazioen funtzionamenduan CO2 isurketarik gabeko portua izan behar du Pasaia, horretarako, beharrezkoa den bide-orria lehenbailehen zehaztuaz.

1. Badiaren izaera naturala zaindu eta sustatu:

- Jaizkibelgo babes eremua (Natura 2000 eremua) uretara zabaldu behar da babesturiko korridorea handituz. Honek kanpo kaiaren ideia baztertuko luke behin betiko eta Uliako eta Jaizkibelgo itsas-labarrak eta hauek duten balio naturala babestuko lirateke. Horrez gain, Uliako Plan Berezia idatzi eta garatu beharra dago zeinak Uliako babes eremua ordenatu eta bertako fauna, flora eta bideak eta espazioak berroneratu eta behar den kasutan naturalizatuko dituen.
- Badiaren inguruko bide berdeak, mendiko bideak,... katalogatu eta zaintzeko plana garatu behar da. Baita kutsatutako lur eremuak lehengoratzeko planak egin. Eremu hauek berebiziko garrantzia dute orografia maldatsua duen eskualde hain jendetsua izanik, bai aisiarako, baita batetik bestera joateko ere.
- Ibarrak ere natura ikuspegitik eta aisiarako berreskuratu behar dira, hala nola Molinao eta Oiartzun ibaiak. Ibai kutsatuak lehengoratzeko neurriak ezarri behar dira.
- Portuaren instalazio zaharkituak eta portu eta hiriaren arteko muga marginalak eta gutxi zainduak biziberritzeko plana gauzatu behar da. Lur kutsatuak eta artifizializatutako eremuak lehengoratzeko neurriak ezarri behar dira.

2. Badiako administrazioen artean harreman eta kolaborazio marko berria sustatu:

- Dagoeneko existitzen den Pasaia Badia ingurumen mahaia edukiz eta zereginez hornitu eta bertan parte hartzen duten administrazioen artean harreman eta kolaborazio marko berria sustatu behar da.
- Jarraipena egiteaz gain, mahai honek badian sortzen diren afekzio ezberdinei neurri zuzentzaileak aplikatzeko ardura hartu behar du.
- Badian martxan dauden aktibidade guztiek lizentzia eskatu behar dute dagokien udalean, horrela hauen kontrola (ingurumeneko eta fiskala) bermatu ahal izateko.
- Urtero, badian sortu diren afekzioen eta hauek gutxitzeko hartu diren neurri zuzentzaileen txostena publiko egin behar du aipatutako mahai honek herritarrek horietara sarbidea izan dezaten.

3. Afekzioak murrizteko neurri multzoa:

Portuak eragiten dituen afekzio hauek zuzentzeko ardura Portuko Agintaritzarena da eta zenbait erakundek dute horiek betetzen direla gainbegiratzeko ardura. Honenbestez, neurri horien

inplementazioa Agintaritzari ezartzen zaio dokumentu honetan, zaintza lanak egiteko duten beste administrazioak ahaztu gabe.

a. Airearen kutsadura eta zarata

- » Airearen kalitatea neurtzeko gailu iraunkorrak jarri behar dira badiaren gune ezberdinetan. Modu honetan, isuriak dauden kasuetan hauen jatorria ezagutu eta beharrezko neurriak hartzeko.
- » Material kutsakorrenentzako instalazio bereizituak eta espezializatuak eraiki behar dira, betiere, kaien balioaniztasuna errespetatuz. Gainera, onartu berri den Portuko Terminalen Antolamendu berrian ez dira ingurumen-aldagaia eta neurri espezifikoak sartu eta ez dira Pasaiako Portuaren 2015-2025 Plan Estrategikoan adierazitako terminal espezializatuen proposamenak kontuan hartu.
- » Barkuetan karga eta deskargak egiteko protokoloak berritu behar dira eta horien kontrola nork egin behar duen zehaztu. Kaizaingoa (Portuko Polizia) horretan espezializatzeke saiakera egin zen, baina, errealitatea da kontrol horien gabezia nabaria dela oraindik ere.
- » Portuko zama ontziek maniobrak egiteko (bolardo/kaia aldaketak, adibidez) mekanismo alternatiboak eta jasangarriak bilatzea, barkuko motorrak piztea ekidingo dutenak edo piztu behar izatekotan iturri jasangarriekin mugituko dituztenak. Horretarako iturri berriztagarrietako energia erabiltzea proposatzen dugu.
- » Zaratarekin lotuta, monitorizazio sistema homologatua inplementatu behar da, 24 orduz zarata-mailak erregistratuko dituen. Honekin horien iturria identifikatu eta neurri zuzentzaileak aplikatu ahal izateko. Badiako udalek egindako zarata-mapak baliatuko dira neurri zuzentzaileak ezartzen hasteko, adibidez, Pasaiako eta Lezoko zarata-mapak.
- » Honekin lotuta, garraio azpiegiturek sortutako zaratak gutxitzeko neurriak aplikatu behar dira, hala nola trenak eragindakoak. Dena den, neurriak elementu fisikoak diren kasuetan hauek ezingo dute suposatu beste traba arkitektoniko edo bisuala herritarren eta badiaren artean.

b. Uraren kutsadura eta isuri antropogenikoak

- » Badiako saneamendu sareak eraikitzen amaitu eta eginak daudenak hobetu/modernizatu behar dira uretara egiten diren isuri antropogenikoak murrizteko. Portuko kaien saneamendua (kaiaren garbiketan sortzen diren ur zikinen bilketa) edota Pasai Donibaneko saneamendua dira aipagarrienak, oraindik egiteke daudenak.
- » Portuaren kaltetan euri-urak dekantatzeko mekanismoak jartzen amaitu behar du Agintaritzak.

c. Argi kutsadura

- » Portuaren kutsadura luminikoak herritarrengan eta badiako herriengan duen inpaktuaren azterketa egin behar da.
- » Gauean argi hauen intentsidadea edo piztu-itzaliak kontrolatzeko mekanismoak ezarri behar dira. 21:00etatik aurrera oso txikia da portuaren aktibitatea, beraz, ez litzateke beharrezkoa argi guztiak intentsidade berarekin piztuta edukitzea (horretarako intentsidade erregulatzailak edo mekanismo automatikak ezarri beharko lirateke).
- » Kanalaren argiztapenari dagokionez, obra hori egiteko eragindako herriekin zein herritarrekin adostu beharko dira terminoak.

EKONOMIA URDINA ETORKIZUNeko ENPLEGU ERAGILE

Itsasoarekin harremanak bultzatu ditu eta bultzatzen ditu baita gaur egun ere badiaren inguruko jarduera ekonomikoak, Europan jada sektore gisa kontsideratzen den eta oinarri sendoa duen *ekonomia urdina* delakoa.

Eusko Legebiltzarreko zonalde degradatuen ponentziak aitortzen zuen bezala, 80. hamarkadatik kronifikatu da eskualdeen arteko desoreka, eta honi aurre egiteko hartutako erabakiak guztiz ez nahikoak izan dira. Hortik badiaren inguruko herrietako langabezi tasa, RGI kobratzaile kopurua edota degradazio urbanistikoa, besteak beste.

Aurretik egin ditugun proposamenak gaur egungo jarduerak herriekiko zein herritarrekiko era jasangarrian egitea dute helburu, are gehiago gurea hiri-portua dela kontuan izanda. Baina EH Bilduko kideei ere badagokigu jarduera berriak proposatzea, portu eremuaren barruan edo kanpoan egon daitezkeenak eta enplegu sortzaile izango direnak eskualdean.

Degradatuta dauden lurak, beraz, portu-hiri harremana hobetzeko zein gainbalioa emango duten jardueretarako berreskuratu behar dira. Era berean, inbertsioak ez dira soilik azpiegituretan edota eraikinetan eman behar. Azpiegiturek bitartekoak izan behar dira jardueretarako eta eskualdean jarduera ekonomikoak modu orekatuan sortzea izan behar du helburua, aurretik aipaturiko norabidean.

Norabide horretan, berebiziko garrantzia du oinarrizko ikerketa aplikatuarekin lotzea eta azken hau enprekin, berrikuntza kate osoa lotuz. Jada dauden zein sor daitezkeen enpresen arteko ekintzailatza bultzatu, saretzea, soluzio berriak sortu eta merkaturatzeko, finean, jarduera ekonomikoak sortzeko.

Horretarako Garapen Agentziak jada dauden zein sor daitezkeen enpresen proaktibotasuna landu behar du, elkarlan etengabe, ekintzaile potentzialekin dinamizazioa eginez, euren posizionamendu estrategikoak hobetuz lanpostuak zein hauen lan-baldintzak hobetzeko.

Aukera horiek aztertzen ditu, besteak beste, Oarsoaldea Garapen Agentziarentzat IKEI aholkularitzak

egin duen Itsas Oarsoaldea proposamenak. Bertan, Europako hainbat eredu jasotzen dira, tartean Bretañako Pôle Mer Bretagne Atlantique edota Vigoko Crecimiento Azul. Proposamenak, gainera, jada eragile izaera duten Pasaiako Portu Agintaritzza, Blas de Lezo eta Don Bosco heziketa zentroak, Azti eta Tknika ikerketa zentroak eta Albaola eta Mater Itsas Museo Ekoaktiboa museoak hartzen ditu kontuan.



Ekonomia urdinean oinarritutako poloa, Pasaiako badiatik abiatuko litzateke, baina euskal kostalde guztian izan dezake eragina. EH Bilduren aburuz bertan jasotzen diren lehen pausuak lehenbailehen burutu beharko lirateke, zehazki:

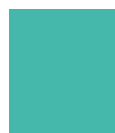
1. Lonjako obrak amaitzea. 2013ko azaroan inauguratu zen lehenengo fasea, 15.000 m², 24.600 m² izanik guztia. Gaur egun, urteetako geldialdiaren ostean, ondoko plazaren obrak egikaritu berri dira eta gaineko terraza eta ondoko kalea urbanizatzeko lanak egiten ari dira. Kontutan hartu behar dugu herritarrei zabaldu behar zitzairen aparkalekua eta barneko zenbait gune oraindik amaitu gabe daudela.
2. Pasaiako Portuaren 2015-2025 aldirako Plan Estrategikoaren proposamena praktikara eramatea, balio erantsiko merkataritza-jarduera berriak eta portu-jarduerarekin lotutako hiri-ekipamenduak (arrantza-lonja, arrantzarekin lotutako merkataritza-jarduerak, arrantza-prestakuntza, itsas ikerketako zentroa, etab.) sustatuz gutxiegi erabilitako espazioen balioa nabarmentzeko, egungo portu-jarduerak finkatu eta indartu ahal izateko, balio erantsia gehitzeko, azken finean, portua sendotzeko.
3. Itsas Ikerketarako Eremu bat eratzea hurbileko itsasertzean. Ertzeraino iristen den itsasertzeko eremu jakin bat aukeratzea, portu-hiri harremanarekin bat, erabilerak mugatzeko (arrantza-ontziak,

itsaspeko eta kostaldeko arrantza, zer ontzi motaren arabera nabigazioa, etab.). Eremu babestu horretan ikerketa-proiektuak garatu ahal izango dira, ingurunearekiko bilakaera kontrastatu ahal izango da, klima-aldaketari buruzko monitorizazio-sistemak jarriko dira, besteak beste. Ortze ontzi hibridoa prest dagoenez, aukera bat dago helmuga horiekin erabiltzeko eta propulzio mota hori sustatzeko, bai eta arrantza-stocka hobetzeko lan egiteko ere, sektore horrekin trebatuz. Aztiz gain, ikerkuntza-funtzioagatik, prestakuntza-erabilerak (Blas de Lezorekin eskolarekin eta programei gehitzen zaizkien ingurumen-gaiekin lotutakoak), ingurumen-sentsibilizazioak eta arrantza jasangarria (Mater-Itsasgela) eta itsaspeko itsas ondare eta arkeologiakoak (Albaola) egon daitezke. Don Boscok eta Tknikak ere ikerketa proiektuak dituzte, uretako droneak kasu. Urpekaritzak eta horrek sortzen dituen jardura ekonomikoek ere leku egokia izango lukete. Itsasoko ikerketa zientifikoaren dibulgazio-espazioa eta ardatz teknologikoa osatzen dituen ekintza da.

4. Euskadi Etorbidearen alde bikoitian ekonomia urdinaren sektorerako dituen aukerak aprobetxatzea; izan ere, sektore horrek portuaren antolamenduari eta hiri-ingurunearekin bateragarriak diren aukerak ematen baititu.
5. Pasaiako Itsas Arrantza Eskolaren berritzeko proiektua idatzi eta gauzatzea, Esnabide kaleko etxe berrien obraren ondorioz kaltetua gelditu zena eta Jaurlaritzaren aldetik urteetako utzikeria pairatzen ari dena.
6. Ontzigintza sustatzea Pasaiako Portuaren 2015-2025 aldirako Plan Estrategikoaren xede eta helburuen artean zegoen, bertan kokatutako instalazioetarako berariazko plan bat garatzea. Ekintza gisa, honako hau adierazten zenu: "Industria honek PPA-arentzat eta haren ingurune sozioekonomikoarentzat sortutako ondorioak ebaluatzea, bi aldeentzat onuragarriak diren ekintza espezifikoak identifikatuz eta Nabalaldea eremuko jardura sustatuz". Plan Estrategikoaren kronograman 2016-2017rako agertzen zen eta ez dago jasota egin denik.
7. Hezkuntza aurreratuko eskaintza sustatu. Eskualde osoak garapen ekonomikoa behar du, unibertsitateek eta enpresek egindako ikerketatik hasi, formazio ertain eta nagusietatik pasa, eta jasangarria den produkzio industrialeraino. Eskualdea erreferentziazko puntu bilakatuko duten eskaintzak behar ditugu, balio erantsia emango diotenak, ezagutza zientifiko eta tekniko handitzeko aukera indartuko dutenak eta enplegua sortuko dutenak.

Etorkizuneko Badia

Pasaiko Portuaren lantaldearen proposamena



Ondorioak



Ondorioak

Laburbilduz, hainbat ondorio eratortzen dira txosten honek dakarren informaziotik eta ekinbide proposamenetatik. Begi-bistakoak izanagatik, inork ez lituzke ahaztu behar, ez badiaren inguruko erabakiak hartzeko garaian, ezta etorkizuneko proposamenak eta ekimen diseinuak egitean ere.

Badiaren zein portuaren inguruan errealitatea aztertzeko garaian zortzi aldagai hauek kontutan hartu behar ditugu:

1. Portua bere horretan ez da helburua, portuak bere ingurunea zerbitzatu behar du; hurrenez hurren, badia eta inguruan bizi direnak; Gipuzkoa eta Gipuzkoako ekonomia; eta modu zabalago batean Euskal Herrikoa. Aintzat hartu behar da, eremu horietarako onuragarria izan-izan daitekeela, baina haren eragin ezkorrenak badien bertan pairatzen direla.
2. Azpiegiturak ingurunea baldintzatzen du. Aurreko puntuan aipatu moduan, Pasaiako Portuak eta bere kudeaketa moduak hainbat fenomeno eragiten dituzte. Horietako askok portua kokatuta dagoen herrietan eragin zuzena daukate, esaterako Lezo zein Pasai Antxo ur laminatik bereiztea; lanek eragindako aire-, ur-, soinu- eta argi-kutsadurak; herri horiek beraiek jasaten duten garraio astunaren joan-etorriak, udaletan eragin fiskal ezkorrek kontrolik gabeko aktibidadeen ondorioz, etab.
3. Portuak askotariko izaera du. Manikeismotik urruti, horrelako azpiegitura baten izaera ez da guztiz kaltegarria edo guztiz onuragarria. Portua ekonomiaren eragilea, enplegu iturria eta hainbat proiekturen erakargarri izan daiteke; baina esan bezala eragiten dituen fenomenoak kaltegarriak ere izan daitezke. Beraz, inguruarekin duen harremana eta, batez ere, etorkizunerako ikuspegiak ezartzean irekitzen dituen aukerak eta eragiten dituen kontrakotasunak aztertu beharko dira.
4. Berregokitze beharra duen ingurunea. 80ko hamarkadatik berregokitze beharrean dagoen ingurunea da, izan ere, 70eko hamarkadan hasitako gainbeherari buelta emateko prozesurik ez da egin eta, bereziki, Pasaian itxi diren enpresa eta galdu den arrantza jarduerarentzako alternatibarik ez da planteatu.
5. Gipuzkoan eta Euskal Herrian duen garrantzia. Lehenago aipatu moduan, aztergai dugun azpiegitura hau garrantzizkoa da Gipuzkoan eta Euskal Herrian. Hori dela-eta, beharrezkoa izango da interes horiek eta portua bere baitan hartzen duten herrien interesak bategiteko akordioa. Urteetan aipatu izan da nolabaiteko konpentsazioa beharrezkoa dela, hiriek hiriburua izateagatik kobratzen duten moduko kanona, edo beste formula batzuk. Akordio horretan ezinbesteko interlokutore izango dira eragindako bailarako udalerrriak; baina baita ere sindikatu-erakundeak eta ingurumen zein garapen sozialarekiko kezkak eta ardurak dituztenak ere.
6. Ez dugu ahaztu behar dokumentu hau EH Bilduren lan talde baten produktua dela, eta honenbestez bertan jasotakoak zein bertatik erator daitezkeen ekinbideek EH Bilduk bere egiten dituen irizpideekin bat etorri behar direla; besteak beste, pertsonak erdigunean jartzea, ekimen jasagarriak izatea bai ekonomikoki zein ingurumenari dagokionez, balio aurrerakoi eta

etorkizuneko badia.

kohesiozkoak errespetatzea...

7. Ekonomia Urdina kontzeptu orokor gisa aipatzen da dokumentu honetan, baina aintzat hartu behar dugu kontzeptuaren zabaltasuna. Bere izaera askotarikoak bere alderdi onena eta txarrena biltzen ditu; izan ere, dibertsifikazio erlazonala bezalako printzipio ekonomiko egokien oinarri ona ematen duen bitartean, zehazgabetasuna ere ekartzen baitu, turistifikazioa kasu. Saski-naskia bilakatzeko aukera dago eta aurreko puntuan adierazitako irizpideekin talka egiteko arriskuari so egin beharko zaio.
8. Oarsoadea Garapen Agentziak prestatuturiko Badiarako Plan Estrategikoa baleko dokumentua izan daiteke, beti ere, atal honetan aipaturiko ondorio zein irizpideak aintzat hartzen badira.



ehbildu