

# INFORME DE ALEGACIONES AL "DOCUMENTO REFORMADO DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN (DONOSTIALDEA – BAJO BIDASOA)

## ANTECEDENTES

### Tramitación<sup>1</sup>

La redacción del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián Donostialdea – Bajo Bidasoa (PTP en lo sucesivo) se inició durante el periodo 1992-1995, antes de la aprobación de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT en lo sucesivo), donde se estableció la subdivisión de la CAPV en quince Áreas Funcionales siendo la de Donostialdea-Bajo Bidasoa una de ellas (la situada en el extremo NE de la CAPV). Esta Área Funcional comprende a los municipios de Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, **Lezo**, Oiartzun, Pasaia, Urnieta y Usurbil (trece municipios en total).

En 1995 concluyó el denominado Avance del PTP a iniciativa del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa. Una vez aprobadas las DOT (en 1997) se retoma la redacción del documento bajo el auspicio de los mismos promotores, trabajos que se concretaron en un Informe de Valoración Inicial del Avance del PTP.

En 2001 se reanuda el proceso de redacción de un nuevo Avance que se elabora en 2002 y se presenta el 2003, abriéndose la fase de información pública (se reciben 39 escritos de sugerencias). Pero los trabajos se ralentizan, simultaneándose diversos estudios de ordenación del territorio que inciden en la redacción.

En 2008 se sigue con la tramitación y se elabora un documento de Criterios, Objetivos y Soluciones Generales del PTP que pretende actualizar los principales contenidos del Avance (sintetizado en un Diagnostico Actualizado en el que se da contestación a los escritos de sugerencias al Avance). En paralelo se inician los trámites ambientales, formulándose el 24 de septiembre de 2008 el documento de referencias para la Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental del PTP. Continúan las tramitaciones pertinentes y finalmente el 16 de julio de 2010 se aprueba inicialmente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa).

---

<sup>1</sup> Fases de la tramitación extraídos del PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Proceso general de tramitación del PTP. Pág. I.1

El periodo de información pública del PTP inicialmente aprobado concluyó el 20 de enero de 2011 y se recibieron un total de 90 escritos de alegaciones. En mayo de 2011 se elabora el documento de Análisis de los Contenidos de las Alegaciones.

El Ayuntamiento de Lezo presentó alegaciones a aquella versión anterior del PTP en las que se analizaba en profundidad el contenido del documento (tanto en su parte general, como en las propuestas concretas que afectaban al municipio de Lezo); alegaciones que hasta el día de hoy no han recibido contestación.

La fuerte ralentización económica de los últimos años y el cambio de los responsables políticos en los ayuntamientos del Área Funcional y Diputación Foral de Gipuzkoa (año 2011) hacen que nuevamente se entre en un largo proceso de reconsideración técnica y política de las administraciones promotoras del PTP en relación a sus propuestas de ordenación territorial.

Tras este periodo de reflexión en 2014 se decide continuar con la tramitación del PTP y se elabora un nuevo documento "el documento reformado del PTP" que se somete al trámite de aprobación inicial y exposición pública. **En ese periodo estamos, y es a ese documento al que presentamos nuestras alegaciones.**

## **INFORME**

En el informe que ahora se presenta el análisis se centra no en presentar alegaciones al PTP en su parte general sino en hacer propuestas a lo que afecta a nuestro término municipal en particular, y en concreto a lo que se ha llamado Área del Corredor Lezo-Gaintxurizketa y al Área de Servicio al Puerto de Algeposa.

Y alegamos:

- 1. Que la estación intermodal y la plataforma logística adyacente previstas en la denominada Área del Corredor Lezo-Gaintxurizketa y las infraestructuras viarias de conexión que las complementan siguen estando fuera de lugar y que deberían haber desaparecido junto con las restantes "grandes" infraestructuras que se preveían, porque no hay argumentos sobre los que se sostienen, y porque su viabilidad es más que cuestionable como se expone a continuación.**
- 2. Que no tiene ningún fundamento desde el punto de vista del ordenamiento del territorio la inclusión del Área de Servicio al Puerto de la parcela industrial propiedad de Algeposa. Alegamos que no es de recibo que una parcela industrial propiedad de una empresa privada que opera en el puerto sea considerada como superficie portuaria.**

## 1.- SOBRE LAS PROPUESTAS DEL ÁREA DEL CORREDOR LEZO-GAINTXURIZKETA

El PTP propone en este ámbito la construcción de una estación intermodal de mercancías vinculada al ferrocarril y la actividad portuaria así como una plataforma logística ocupando un total de 176,5 hectáreas<sup>2</sup> (más adelante se incidirá en las contradicciones que surgen con relación a las distintas superficies que se mencionan a lo largo de todo el documento del PTP y estudios auxiliares al mismo).

El Ayuntamiento de Lezo se ha dirigido en diversas ocasiones al Departamento de Política Territorial del Gobierno Vasco solicitando información respecto a la estación intermodal y plataforma logística adyacente que el PTP plantea para el área del corredor Lezo-Gaintxurizketa sin haber obtenido hasta el momento más que algunas páginas sueltas de los estudios que se han venido realizando. Y si bien no se ha recibido más que una mínima información a cerca del tema, de los datos obtenidos se llega a la conclusión de que la propuesta no está justificada: no lo está, de ninguna manera.

(lo dicho no quiere decir que no se sigue esperando toda la información pendiente)

### Contradicciones entre lo que se propugna y lo que se propone

Resulta curioso que de los estudios económicos realizados entre el primer documento que se expuso públicamente y este último se extraigan conclusiones como que:

*"(...) con la crisis financiera que estalla en 2008 se cierra abruptamente un fin de ciclo económico alcista sostenido y se abre un periodo de turbulencias que pone contra las cuerdas la solidez del sistema financiero y cuestiona el modelo de crecimiento".<sup>3</sup>*

*"(...) la necesidad de saneamiento de los sobredimensionamientos y desequilibrios de las finanzas públicas acumulados en la fase de expansión limita el margen de maniobra público para la reactivación desde medidas tradicionales de estímulo".<sup>4</sup>*

*"(...) se supone que actitudes estructurales de prudencia y contención impulsan nuevos valores más austeros".<sup>5</sup>*

---

<sup>2</sup> Aunque las sumas de las diferentes superficies que aparecen en los distintos apartados den siempre superficies totales que no se corresponden entre sí, de la medición del plano 5.4. del PTP se obtienen las superficies aproximadas, aunque inequívocas, de 145 hectáreas para nuevas plataformas para actividades económicas de carácter estratégico y logístico (mancha color morado), y 21,5 hectáreas de la nueva plataforma ferroviaria (mancha color salmón), lo que da un total de 176,5 hectáreas.

<sup>3</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Marco Socioeconómico. El periodo 2008-2014 de estancamiento y ajustes. Pág. 1.12

<sup>4</sup> Idem.

*"(...)desde el compromiso de la estabilidad presupuestaria las finanzas públicas afrontan la adaptación a los nuevos tiempos en una lógica de austeridad, en la que los grandes proyectos infraestructurales de futuro pasan a percibirse como más difícilmente materializables. Así, el binomio de las limitaciones presupuestarias y la sostenibilidad medioambiental introduce un doble criterio de filtro riguroso que viene a cerrar algunos debates en torno a posibles apuestas infraestructurales (puerto, aeropuerto, tercer cinturón...) o a resituirlas en un nuevo diapasón más gestionable y sostenible económica, territorial y socialmente"*<sup>6</sup>.

Ante dichas reflexiones resulta paradójico que si bien en la modificación que se plantea casi todos los grandes proyectos que se preveían han desaparecido (incluso esgrimiendo el argumento de que exceden el horizonte temporal de 16 años y así eliminando la reserva de suelo que las acompañaba) se sigue manteniendo (insistimos, tras la revisión) la estación intermodal y plataforma logística en el área de Lezo-Gaintxurizketa, como si ésta ya no fuese una infraestructura sobredimensionada, como si no fuese costosísima, como si no fuese de un impacto ambiental brutal y estuviera fuera del alcance del periodo de 16 años como a continuación se pretende demostrar.

#### ***No están demostradas la viabilidad técnica y la económica de la plataforma***

La viabilidad de la estación intermodal y plataforma logística adyacente que el PTP plantea para el área del corredor Lezo-Gaintxurizketa no está demostrada y además no se esgrimen argumentos convincentes que avalen lo contrario. La viabilidad temporal no se ajusta a la realidad; no se ajusta al horizonte de 16 años que todo plan territorial parcial debe abarcar. Económicamente no es viable; ni dicho emplazamiento es viable técnicamente; hace aguas también en lo que respecta a la viabilidad práctico-funcional de la plataforma y el puerto.

---

<sup>5</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Las transformaciones del paradigma productivo y social. Pág. I.16

<sup>6</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Las transformaciones del paradigma productivo y social. Finanzas públicas e infraestructuras. Pág. I.17

### **1.1.- Viabilidad práctico-funcional: la plataforma logística no sirve para el Puerto de Pasaia ¿Cuál es entonces el motivo real de su previsión?**

Uno de los argumentos más sólidos que se esgrimen en el PTP para avalar el emplazamiento de la estación intermodal y la plataforma logística en el corredor Lezo-Gaintxurizketa es la "proximidad" con el Puerto de Pasaia; se defiende que el propio funcionamiento portuario así lo requiere, como si no hubiera ninguna otra opción que posibilitara el funcionamiento del puerto; como si la regeneración de la bahía requiriese sí o sí condenar a Gaintxurizketa.

*"(...) Proceso de reordenación del recinto portuario del Puerto de Pasaia".*

*"(...) debe añadirse también como cuestión complementaria la ordenación territorial integrada de este conjunto (el puerto), el Corredor Lezo-Gaintxurizketa, como ámbito vital para la reordenación del sistema de accesos al Puerto y la generación de nuevas plataformas de apoyo logístico del mismo, cualquiera que sea la alternativa de futura ordenación que finalmente se adopte para su transformación".<sup>7</sup>*

El ejemplo de la plataforma logística adyacente a una estación intermodal ferroviaria que el Puerto de Bilbao ha construido recientemente en Pancorbo (Burgos) evidencia que el argumento de proximidad que se arguye en Lezo carece de fundamento, más aun cuando parece que en breve comenzarán las obras que garanticen un enlace ferroviario con la plataforma logística de Arasur (Rivabellosa) para que ésta también sirva de plataforma logística para el Puerto de Bilbao. Lo expuesto cobra más fuerza aún ante el posicionamiento de GIPORT (asociación que engloba a las distintas empresas que operan en el Puerto de Pasaia) que no ha podido ser más claro:

*"(...) las nuevas plataformas logísticas de Lezo-Gaintxurizketa no son una alternativa a los espacios portuarios de Pasaia, incluida La Herrera.*

*"(...) que las futuras áreas logísticas en torno a Gaintxurizketa puedan ser una alternativa a los espacios portuarios en la bahía, constituye una de las mayores mentiras que pretende convertir en verdad este PTP. Los dobles traslados con sus correspondientes operaciones de carga y descarga destruyen las escasas capacidades competitivas que le quedan al Puerto de Pasaia".<sup>8</sup>*

---

<sup>7</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Procesos de reordenación infraestructural y urbanística integral. Proceso de reordenación del recinto portuario del Puerto de Pasaia. Pág. 1.52

<sup>8</sup> Posicionamiento de la asociación de usuarios del Puerto de Pasaia GIPORT ante el documento de Memoria del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa) aprobado inicialmente.

Dicho lo anterior, cojamos otro hilo argumentativo y hagamos referencia a lo que dice el Puerto de Pasaia en su plan estratégico más reciente (Análisis estructural prospectivo del puerto de Pasaia al horizonte 2025 y Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025; formulación estratégica y Plan de Acción).

El PTP cita el Plan Estratégico del Puerto 2009-2020<sup>9</sup> pero la información ofrecida está desfasada. La Autoridad Portuaria inició un proceso de reflexión que se desarrolló durante el pasado 2014 para la redacción de un nuevo Plan Estratégico por considerar que al haberse descartado la construcción del puerto exterior, el hasta entonces Plan Estratégico había quedado obsoleto. A lo largo del 2014 Ayuntamientos, Diputación Foral, Gobierno Vasco, Ministerio de Fomento, personal de la Autoridad Portuaria y las principales empresas que operan en el puerto participaron en varias reuniones, tras las cuales, y una vez recogidas las aportaciones de los participantes, se elaboró un documento de conclusiones que sirviera para la formulación del nuevo Plan Estratégico del Puerto. En dichas reuniones se formularon una serie de "variables" en relación a diversos aspectos del funcionamiento del puerto, y entre éstas se seleccionaron las variables "clave". La plataforma logística y la estación intermodal fueron variables analizadas, pero no se consideraron variables clave para el futuro funcionamiento, más bien se estimó que eran infraestructuras vinculadas al ya descartado puerto exterior. Así queda recogido en el citado estudio:

*"(...) finalmente, en el ámbito de los espacios, y aunque no se reveló como una variable clave en el análisis estructural efectuado, la conectividad del puerto vía ferrocarril para el transporte de las mercancías, tuvo anteriormente, en la etapa del proyecto del puerto exterior su reflejo en la propuesta de creación de la plataforma Lezo-Gaintxurizketa. Desde finales de 2013, el Gobierno Vasco modificó el alcance de dicho proyecto pasando a denominarse plataforma Pasaia-Irun integrando a Zaisa en la estrategia de conectividad puerto-ferrocarril para el transporte de mercancías. Dicha conectividad queda en esta nueva etapa pendiente de revisión, por lo que deberá ser resuelta contando con la participación de todos agentes e instituciones concernidas".*<sup>10</sup>

La Autoridad Portuaria de Pasaia recientemente ha remitido el documento "Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025: Formulación estratégica y Plan de Acción" en el que se recogen las conclusiones del Análisis Prospectivo; llama la atención la siguiente anotación:

---

<sup>9</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Procesos de reordenación infraestructural y urbanística integral. Proceso de reordenación del recinto portuario del Puerto de Pasaia. Plan Estratégico del Puerto Pasaia 2009-2020 Pág. 1.53

<sup>10</sup> Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia al horizonte 2015. Noviembre 2014. pág. 42.

*"(...) Nota: análisis realizado sin considerar los efectos que sobre el Puerto tiene o tendría la articulación de la plataforma logística Pasaia-Irún (Lezo-Gaintxurizketa); deberá resolverse en el Plan Estratégico (contribución Gobierno Vasco y Ministerio de Fomento)".<sup>11</sup>*

Efectivamente, no es el Puerto de Pasaia el que necesita la plataforma logística en Lezo-Gaintxurizketa. El Gobierno Vasco (a quien nos dirigimos) es quien insiste en hacer que dicha plataforma sea necesidad cuando no es así.

En lo referente al Plan de Acción del Puerto cabe hacer las siguientes aclaraciones:

Ya se ha señalado que en el análisis prospectivo que se realizó a lo largo del 2014 no se consideró la plataforma logística de Lezo una variable clave, sin embargo en las acciones incluidas en el Plan de Acción del Plan Estratégico finalmente se incluye una mención a la plataforma logística<sup>12</sup>, lo cual entra en contradicción con los objetivos que dimanan de las verdaderas conclusiones del análisis prospectivo *"(...) ofrecer un servicio a la medida de las empresas: polivalencia, mediante la construcción de nuevos almacenes en La Herrera. Se pretende acometer las actuaciones de mejora y renovación en las instalaciones La Herrera, espacio actualmente deteriorado y poco adaptado a las necesidades actuales del Puerto"*<sup>13</sup>.

Pero, dicho lo cual, se debe decir que en el mismo documento también se incluye esta otra acción que sí está directamente vinculada con las conclusiones del análisis prospectivo realizado.

*"Meta II. Captación de Tráficos. Intermodalidad: Puertos Secos y tráfico ferroviario"*

*Desarrollar acuerdos de la APP con promotores y/o gestores de Puertos Secos (Vitoria, Arasur, Miranda, Azuqueca, Coslada...) propiciando el aumento de su hinterland medio y lejano, ofertando a los clientes del puerto servicios "puerta a puerta", potenciando los tráficos ferroportuarios, y propiciando así la extensión del hinterland"<sup>14</sup>*

Se reivindica la colaboración con los citados Puertos Secos, de modo que según el Puerto la zona logística portuaria (ZAL) no tiene por qué situarse en Lezo-Gaintxurizketa; existen localizaciones con posibilidades intermodales que están mejor ubicadas de lo que está la zona de Gaintxurizketa. Queda claro que la vinculación de la actividad portuaria con la plataforma logística intermodal de Lezo-Gaintxurizketa, más que una necesidad del Puerto pasaitarra es un empeño del Gobierno Vasco.

<sup>11</sup> Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2020. Presentación-Resumen Documento II. Formulación Estratégica y Plan de Acción. 18 febrero 2015. Consideraciones finales, pág 12.

<sup>12</sup> Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2020. Presentación-Resumen Documento II. Formulación Estratégica y Plan de Acción. 18 febrero 2015. pág 23.

<sup>13</sup> Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2020. Presentación-Resumen Documento II. Formulación Estratégica y Plan de Acción. 18 febrero 2015. pág 25.

<sup>14</sup> Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2020. Presentación-Resumen Documento II. Formulación Estratégica y Plan de Acción. 18 febrero 2015. pág 30.



La Diputación Foral de Gipuzkoa en el documento "Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaja" (actualmente en tramitación) contempla consolidar el uso portuario en la mayor parte de "La Herrera" (9 hectáreas); contempla construir nuevos pabellones de almacenamiento hasta cubrir las necesidades establecidas por la Autoridad Portuaria. En cuanto a los usos pormenorizados en las parcelas edificables (según se recoge en los planos de ordenación) se impulsan principalmente los usos logísticos e industriales, y el establecimiento de uso terciario requerirá la modificación de dicha ordenación.

El traslado de La Herrera no parece real; si dicho Plan Especial contempla la continuidad de la actividad portuaria en ese ámbito, el PTP no tiene competencias para establecer modificaciones sobre el citado recinto portuario. La renuncia a la superficie de La Herrera que desea ordenar este PTP, de venir, debe hacerse unilateralmente por parte del Puerto, cosa que no se ha dado. El PTP, sin embargo, insiste una y otra vez en el traslado de las instalaciones de La Herrera al ámbito de la plataforma logística intermodal. Parecería que para poder justificar la edificación de la plataforma logística en Gaintxurizketa hiciera falta presentar el traslado de La Herrera.

Al echar mano del Estudio de Encaje Territorial de la Plataforma Logística en Lezo-Gaintxurizketa<sup>15</sup> se observa que del total de las aproximadamente 90 hectáreas que se prevé ocupe la plataforma logística y estación intermodal en su máximo desarrollo, tan solo se destina una única parcela de 5,9 hectáreas como soporte al Puerto de Pasaja (cabe recordar que el total de la parcela de La Herrera que actualmente está ocupada por el Puerto son alrededor de 12 hectáreas). También se observa en dicho Estudio de Encaje que la citada parcela se ubica considerablemente alejada de la estación intermodal y que su construcción no se contempla hasta pasada la primera fase de desarrollo de la plataforma. Dicho lo cual, sigue siendo evidente que la plataforma logística no surge de la necesidad del puerto.

Al final la conclusión es clara: una vez descartada la dársena exterior, el Puerto de Pasaja y las empresas que operan en él ya han expresado que ni necesitan ni quieren la plataforma logística que el PTP prevé en Lezo-Gaintxurizketa. Argumentar que la necesidad de tal infraestructura se basa en el puerto carece de toda base.

Por ello no se entiende que tras la modificación del PTP se siga insistiendo en la plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa como infraestructura necesaria por ser complementaria al puerto, a no ser que de esa manera se quiera ocultar la verdadera razón de ser de dicha plataforma.

---

<sup>15</sup> Páginas de la 33 a la 42 del Documento 2 del *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo*. ALG Transportation, Infraestructure & Logistics.

Existe un único argumento para la plataforma logística: el traslado de la zona ferroviaria de Irun.

*"(...) En el PTP se contempla la alternativa del desarrollo infraestructural y urbanística del Corredor Lezo-Gaintxurizketa como un escenario de futuro necesario para viabilizar de forma sostenible la opción de apostar por la continuidad de las actividades portuarias en el recinto interior del Puerto de Pasaia, y así mismo, como un elemento de apoyo a la transformación del centro de Irun, posibilitando la relocalización de actividades de Irun a Lezo-Gaintxurizketa".<sup>16</sup>*

Ha quedado sobradamente acreditado que la supuesta "necesidad" del Puerto de Pasaia para con la plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa es completamente artificiosa. Y la conclusión que se extrae es evidente: lo único que motiva la creación de la plataforma en Gaintxurizketa es la transformación del centro de Irun. Sobran argumentos para descalificar una operación de tal envergadura con el único objetivo de que un municipio consiga una transformación urbanística interna, más aun, cuando la propia modificación del PTP se justifica entre otras cosas "en la renuncia a grandes infraestructuras de altísimo coste e inviabilidad económica". Argumentos que parecen no servir cuando se insiste en justificar la plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa.

### ***1.2.- Sobredimensionamiento: la superficie que el PTP reserva para la plataforma es claramente excesiva***

Aunque ha quedado suficientemente acreditada la injustificada vinculación de la plataforma logística de Gaintxurizketa con el puerto, existen más aspectos que hacen incomprensible la previsión de la plataforma logística en Lezo-Gaintxurizketa: la superficie prevista es una de las más evidentes. El PTP contempla una superficie aproximada de 177 hectáreas para el área estratégica de la plataforma logística y estación intermodal de Lezo-Gaintxurizketa (cuantía total que se obtiene mediante la medición de las superficies que se marcan en el Plano 5.4). Resulta desconcertante observar en dicho plano (y leer en la memoria<sup>17</sup>) que se destinan de 55 a 75 hectáreas brutas "para nuevas plataformas para actividades económicas de carácter estratégico y logístico" cuando realmente la mancha morada del plano que engloba la superficie indicada mide 145 hectáreas. Es más, en el propio PTP, también podemos leer:

---

<sup>16</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintxurizketa. Pág. 11.67

<sup>17</sup> Ibidem. Pág. 11.67

"(...) sobre las 180 hectáreas libres intersticiales restantes se plantea la creación del principal polo de plataformas logísticas e intermodales de Gipuzkoa, con conexiones directas entre la red general de carreteras, la red general ferroviaria, y el sistema portuario"<sup>18</sup>.

La superficie total llega a duplicarse (o incluso más) según qué parte del documento consideremos; si tomamos como base el valor de la superficie que se engloba en los planos, estaríamos hablando realmente de alrededor de 180 hectáreas. Una simple comparación nos coloca en la verdadera escala de dicha actuación. Si la comparamos con las 50 hectáreas de la plataforma logística que el Puerto de Bilbao ha realizado en Pancorbo, o con las 63 hectáreas que se prevén en la ampliación de Arasur (o si nos vamos más lejos y la comparamos con las 100 hectáreas de Coslada en Madrid, o las 67 hectáreas del ZAL de Barcelona) a todas luces parece una primera aproximación bastante desorbitada y sobredimensionada.

De modo que, aun si nos ceñimos tan solo a la superficie que se contempla, no parece que las previsiones hayan pasado "el doble criterio de filtro riguroso que introduce el binomio de las limitaciones presupuestarias y la sostenibilidad ambiental que se predica en el propio PTP"<sup>19</sup>. Además cabría recordar que cuando se habla de "la sostenibilidad y el uso eficiente de los recursos"<sup>20</sup>, el suelo es uno de ellos y en nuestro territorio uno de los más escasos.

Semejante extensión, completamente sobredimensionada, difícilmente se podría abarcar en el horizonte temporal de 16 años (y ello sin entrar a considerar la propia viabilidad económica del proyecto). En el Estudio de Encaje Territorial de la Plataforma Logística encargado por el Gobierno Vasco<sup>21</sup> (del que tan solo se nos facilitaron 9 páginas) se divide el desarrollo de la plataforma en varias fases; se plantea una ocupación progresiva del territorio a lo largo de varios años, y sorprendentemente, la fase en la que se contempla la ocupación de la totalidad de la superficie, la fase última, corresponde a la estimación de demanda a fecha 2.062, lo que supera con creces el horizonte temporal de 16 años al que debería ajustarse el PTP.

Además de lo ya mencionado, no podemos dejar de subrayar que semejante extensión ocupada entra en colisión con otro de los fundamentos que se supone rigen la modificación del PTP: la supuesta preservación del suelo agrícola. El PTP "en las referencias territoriales y

---

<sup>18</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. F. Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental. Pág. 99

<sup>19</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Las transformaciones del paradigma productivo y social. Finanzas públicas e infraestructuras. Pág. I.17

<sup>20</sup> Ibidem. Pág. I.16

<sup>21</sup> Páginas de la 33 a la 42 del Documento 2 del *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo*. ALG Transportation, Infrastructure & Logistics.

urbanísticas generales” cita como primer punto la importancia de proteger los valores naturales, ambientales y paisajísticos del territorio, así como el sector primario.

*“(…) El suelo constituye el soporte básico de las actividades del sector primario, cuya pervivencia y consolidación deben configurarse como un objetivo estratégico del PTP, desde los puntos de vista social, cultural, económico, de preservación paisajística y de conservación del medio rural. Se deben establecer, para ello, medidas de protección especial del medio rural ante las solicitudes del desarrollo urbano”<sup>22</sup>*

Pero aún así, en **Lezo**, al contemplar la intermodal y la plataforma logística, se plantea la ocupación de prácticamente todos los suelos de máximo valor agrícola, incluso cuando dichos suelos están considerados en el PTS Agroforestal <sup>23</sup> como de Alto Valor Estratégico.

### **1.3. Viabilidad técnica: sobre la idoneidad del emplazamiento y su carácter estratégico**

Comparaciones con otras estaciones intermodales y plataformas logísticas del entorno nos conducen a cuestionar aún más la idoneidad de la plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa. Porque si la cercanía de la plataforma logística al puerto no es una condición primordial a la hora de su ubicación, la ubicación propuesta debería obedecer a que el territorio donde se pretende asentar cumple con todas las condiciones de partida que implica una plataforma de tal calibre. Resulta cuando menos paradójico que todas las plataformas del estilo del de Gaintxurizketa se asienten en territorios “completamente llanos”, territorios en los que los traslados de transporte de mercancías se pueden realizar “al mismo nivel”. No parece que esta cualidad sea baladí, cuando el puerto de Bilbao traslada sus áreas de almacenamiento hasta Pancorbo, cuando se esté estudiando la conexión ferroviaria a la plataforma de Arasur en Rivabellosa, o cuando se prioriza la estación intermodal y plataforma logística de Jundiz, tal y como una y otra vez se reitera desde el Ministerio de Fomento.

La ubicación prevista en Lezo-Gaintxurizketa no cumple ninguna de esas condiciones. Aunque a simple vista parezca un emplazamiento de suaves colinas con apenas diferencias de rasantes, en realidad se trata de una estación ferroviaria que se ubica en un fondo de vallé con diferencias de nivel vertical entre la zona más baja y más altas de hasta 40 metros. De ninguna manera es la mejor orografía para la implantación de una infraestructura semejante: los movimientos de tierras que se debería realizar para conseguir una plataforma más o menos

---

<sup>22</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria: Referencias territoriales y urbanísticas generales. Pág. 1.80

<sup>23</sup> Instrumento de ordenación del territorio promovido por el propio Gobierno Vasco y aprobado definitivamente por Decreto 177/2014, de 16 de septiembre (B.O.P.V. de 17 de octubre de 2014).

plana incidirían notablemente en la viabilidad económica del proyecto, tal y como apunta el estudio de encaje territorial.

*"(...) Desde el punto de vista de la orografía, el área presenta un relieve suave, donde los desmontes y terraplenes máximos no sobrepasarán los 40 y 25 metros respectivamente. Sin embargo, debido al gran número de hectáreas afectadas por la implantación de la Terminal Intermodal de Lezo se estima que los volúmenes de rellenos y desmontes pueden ser importantes. No obstante, estos volúmenes dependerán mucho del número final de hectáreas necesarias y de la implantación finalmente decidida".<sup>24</sup>*

Las instalaciones industriales que actualmente se asientan en el lugar también afectan a la viabilidad técnica de la plataforma. A un Jado del ferrocarril está el polígono 108 (Iturrin): una maraña de actividades de todo tipo que, debido al inmenso coste que supondría su traslado, reduce la longitud ferroviaria disponible para la estación intermodal. Al otro lado está el polígono 107, junto a la antigua N1 (hoy GI-636), y en ella (entre otras) la empresa Salva, segunda mayor empresa de Lezo, cuyo traslado resulta también difícil de imaginar, y reduciría la anchura disponible para la playa de vías.

### **Conexiones estratégicas**

Por si la orografía propia del terreno y las preexistencias industriales no fueran impedimento suficiente para la viabilidad económico-técnica del proyecto de Lezo-Gaintxurizketa, no excusa denunciar que en Gaintxurizketa hay carencia total de conexiones adecuadas tanto viarias como ferroviarias. Para que la plataforma logística fuera operativa, serían necesarias sendas actuaciones en aras a obtener una conexión viaria rápida tanto con la autopista como con el puerto. Así como con la variante o *bypass* de mercancías entre Astigarraga y Lezo, sin la cual la plataforma no sería operativa. Si se instala el tercer hilo entre Donostia e Irun sin contar con la variante mencionada, las frecuencias de trenes de pasajeros reducirían los surcos disponibles para las mercancías y condicionarían muy negativamente la operatividad ferroviaria del puerto. Huelga decir que dichas actuaciones implican un sobrecoste añadido a la viabilidad del proyecto (no son conexiones fáciles que se consigan con soluciones simples).

De modo que queda en evidencia el presunto carácter estratégico que se le otorga al corredor Lezo-Gaintxurizketa: ni su orografía, ni sus conexiones viarias-ferroviarias le otorgan tal carácter estratégica. Cabría decir más bien todo lo contrario.

---

<sup>24</sup> Páginas de la 33 a la 42 del Documento 2 del *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo*. ALG Transportation, Infraestructure & Logistics.

La supuesta posición estratégica de la zona se vincula también una y otra vez a la pretendida vocación logística del entorno, cuestión que se cita en la "caracterización funcional" que hace el PTP<sup>25</sup>. Pero la realidad cae por su propio peso; nos demuestra que dichos argumentos no son tan sólidos como se nos pretende hacer creer: del desarrollo del polígono Lanbarren (ubicado en el término municipal de Oiartzun pero situado en pleno corredor Lezo-Gaintxurizketa) se pueden extraer sendas conclusiones.

En la página web de Sprilur podemos leer:

*"(...) Lanbarren Parke-Logistikoa, como su propio nombre indica, se trata de un gran polígono (56 Has.) dedicado principalmente a actividades relacionadas con la logística, almacenamiento y distribución de mercancías<sup>26</sup>.*

*Inaugurado en el año 2000, parte de los trabajos de urbanización general, así como obras de plataformas y accesos de la N-1 del Polígono Lanbarren fueron financiados por la Diputación Foral de Gipuzkoa, encuadrándose en el proyecto de "Regeneración Integral del Puerto de Pasaia", tal y como se recoge en el informe de gestión y auditorías de dicho polígono industrial<sup>27</sup>. Actualmente se está llevando a cabo una ampliación en unas 8 hectáreas más.*

El polígono Lanbarren se inauguró en plena época de bonanza (en la época que el PTP denomina *ciclo económico alcista sostenido*<sup>28</sup>). Es de suponer que todos los esfuerzos se destinaron a hacer cumplir la función para la que fue creada: abastecer la demanda logística que se preveía alcista. La realidad muestra que muy pocas fueron las actividades logísticas que se implantaron, tal es así que para poder ocupar las parcelas vacante paulatinamente se abrió el abanico de actividades a equipamientos comerciales que requerían (y requieren) grandes superficies. De modo que si incluso en la mejor época de crecimiento económico la vocación logística de la zona que inicialmente se preveía no se ha podido llegar a materializar, podemos afirmar que habría que poner en cuarentena la pretendida vocación estratégico-logística del corredor Lezo-Gaintxurizketa.

Lo señalado nos hace pensar que se requiere máxima cautela a la hora de tomar como punto de partida los estudios prospectivos en los que se apoya el PTP, porque al igual que la realidad del polígono Lanbarren deja en entredicho ese carácter logístico presupuesto, algo similar

---

<sup>25</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Caracterización socio-económica del área funcional. Oarsoaldea. Pág. 1.22

<sup>26</sup> <http://www.sprilur.es/es/pol/poligono-industrial-lanbarren-oiartzun/>

<sup>27</sup> Informe de auditoría, cuentas anuales, e informe de gestión. Ejercicio 2013. Lanbarren Parke Logistikoa, S.A.

<sup>28</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información: Memoria. Marco Socioeconómico. El periodo 2008-2014 de estancamiento y ajustes. Pág. 1.12

ocurre con *"la apuesta de estrategia de diversificación sectorial innovadora en torno a sectores emergentes como el sector Audiovisual-Digital"* que propugna el PTP<sup>29</sup>. La situación real del complejo Zinealdea de Oiartzun es el que es (sigue vacío). Cuando todas estas cuestiones se analizan al albur de la trayectoria de la tramitación del PTP, parece que una y otra vez se intenta conseguir una correcta adecuación del PTP mediante "modificaciones" (modificación tras modificación), cuando seguramente habría que cuestionar si no es el "planteamiento de partida" el que está equivocado.

#### **1.4. Viabilidad económica**

Todos los argumentos anteriormente expuestos inciden directamente en la viabilidad económica de la previsión del PTP, que más allá de no estar justificada, tiene visos de ser completamente inviable.

Parece que el Ministerio de Fomento comparte la misma opinión a tenor de lo respondido (con fecha de 21 septiembre) a la pregunta formulada en su día por el parlamentario Odón Elorza (PSOE) y publicada recientemente<sup>30</sup>. La Secretaria de Estado de Relaciones con las Cortes en su respuesta indica que el Ministerio de Fomento expresa que el Gobierno Vasco no le ha remitido aún la versión definitiva de los "estudios de mercado" y los relativos al "encaje territorial y urbanístico" requeridos, por lo que no se ha podido iniciar aún el estudio de viabilidad económica. Esto significa que ni siquiera se sabe todavía si la propuesta es técnicamente viable en dicho emplazamiento, y menos aún si es viable económicamente, ya que en la respuesta mencionada se dice claramente que queda por *"demostrar la viabilidad económica"* de la plataforma.

La respuesta del Ministerio de Fomento aborda también otra cuestión: la financiación del proyecto mediante ayudas comunitarias. Si tenemos en cuenta las últimas respuestas a las "solicitudes de financiación" de diversas actuaciones parecidas a la de Gaintxurizketa (plataformas de Pancorbo, Burgos, Salamanca o Jundiz) que vienen de Europa, no parece que se pueda contar con la ayuda de los fondos comunitarios; lo cual complica aún más la posible financiación de la plataforma.

---

<sup>29</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Las transformaciones del paradigma productivo y social. Diversificación sectorial. Pág. I.19

<sup>30</sup> <http://www.odonelorza.com/oficina-del-diputado/iniciativas-parlamentarias/item/615-preguntas-que-formul%C3%A9-y-respuestas-del-gobierno-sobre-la-plataforma-log%C3%ADstica-intermodal-de-pasaia-ir%C3%BAn-en-lezo.html>

Por último, es importante señalar que en todo momento el Ministerio de Fomento prioriza la estación intermodal de Jundiz frente a la de Lezo-Gainxurizketa. Y lo hace por su mayor potencial y mayor posibilidad de desarrollo en un menor plazo. Además, en esa lista de prioridades, recientemente "se ha colado" Arasur por encima de la de Lezo-Gaintxurizketa. Se ha dicho ya a lo largo de este informe de alegaciones que las plataformas de Arasur, Jundiz... sirven al Puerto de Bilbao. No se entiende por qué no serían igualmente válidas para el Puerto de Pasaja, más aun, cuando en su Plan Estratégico el Puerto de Pasaja menciona la necesidad de llegar a acuerdos con esos mismos Puertos Secos.



## 2.- SOBRE EL ÁREA DE SERVICIO AL PUERTO DE PASAIA JUNTO A ALGEPOSA

Sorprendentemente el PTP consolida al uso portuario las 15 hectáreas que la empresa Algeposa posee junto al núcleo urbano de Lezo, y afirmamos que es algo que sorprende porque dicha consideración nada tiene que ver con criterios de ordenación urbanística y territorial.

La única vinculación de dichas hectáreas y el Puerto es que las hectáreas son propiedad de una empresa que opera en el puerto. La parcela nunca nació con vocación de servicio portuario. No fueron la ubicación ni las condiciones físicas de la parcela las que propiciaron su destino portuario. Se trata de una parcela industrial en la que en su día se ubicó una gran siderurgia y cuando la actividad siderúrgica finalizó surgió la oportunidad de reutilizar "una parcela industrial de grandes dimensiones". La parcela se halla completamente aislada del puerto y la conexión entre puerto y empresa se ha de hacer por la carretera GI-2638 que atraviesa el casco urbano del municipio. Son traslados de transporte pesado a lo largo de una travesía urbana que generan riesgos diarios. Riesgos que a nuestro entender el PTP debería tender a minorar y no a consolidar.

Es un hecho que la parcela en cuestión no reúne las condiciones objetivas para servir al puerto: éstas han sido sobrevenidas.

Ocurre además que la expansión lógica de crecimiento urbano (que se recoge en el PGOU en vigor) afecta a la parcela en cuestión; ocurre que el PTP al consolidar la parcela al uso portuario impide el crecimiento urbano del municipio en dicha dirección.

Dicho lo anterior, no se puede admitir que el PTP consolide esas condiciones sobrevenidas de una parcela industrial propiedad de una empresa privada que opera en el puerto, sencillamente, porque ello nada tiene que ver con fundamentos de ordenación urbanística y territorial. No se puede admitir que el PTP consolide la parcela de Algeposa al uso portuario.



Lezon, 2015eko azaroaren 13an \*

