

# DONOSTIAKO (DONOSTIALDEA BIDASOA BEHEA) EREMU FUNTZIONALAREN ZATIKAKO LURRALDE PLANAREN MOLDATUTAKO DOKUMENTUARI ALEGAZIOEN TXOSTENA

## AURREKARIAK

### Izapidetzea<sup>1</sup>

Donostiako (Donostialdea-Bidasoa Behea) Eremu Funtzionalaren Zatikako Lurralde Planaren [ZLP aurrerantzean] idazketa 1992-1995 epealdian hasi zen, Lurralde Antolamendurako Artezpideen [LAA aurrerantzean] onarpena baino lehen, zeinak EAE hamabost Eremu Funtzionaletan banatu zuen, Donostialdea-Bidasoari dagokiona horietan ipar-ekialdeko muturrean geratzen dena izanik. Eremu Funtzional honek hamahiru udalerrri biltzen ditu guztira, Andoain, Astigarraga, San Sebastián, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbil.

1995an amaitu zen ZLParen Aurrerakina deiturikoa, Eusko Jaurlaritza eta Gipuzkoako Foru Aldundiak sustatu zutena. LAAak 1997an onartu ondoren, berriro ekin zitzaion dokumentuaren idazketari, sustatzaile berberak bultzaturik, eta "Informe de Valoración Inicial del Avance del PTP" deituriko dokumentuan zehaztu ziren lanok.

2001an berriro hasi zen Aurrerakin berri baten idazketa, 2002an burutu eta 2003an aurkeztu zena, erakusketa publikorako epea zabalduz. 39 iradokizun idatzi jaso ziren, baina lanak moteldu ziren, idazketan eragina duten hainbat lurralde antolamendurako azterlanekin bat eginez.

2008an izapidetzeak aurrera jarraitzen du, "ZLParen Irizpide, Helburu eta Irtenbide Orokorrak" deituriko dokumentuarekin, Aurrerakinaren funtsezko edukiak eguneratu nahi zituena, Eguneratutako Diagnostiko batean laburbilduz, eta iradokizun idatziei erantzuteko txostenak bilduz. Paraleloan, ingurumen izapidetzeak hasten dira, 2008ko irailaren 24ean burutu zelarik ZLParen Ingurumenaren Gainerako Ebaluaketa Bateratuaren erreferentzia dokumentua. Gainerako izapidetze prozesuaren urratsekin jarraitzen da, eta azkenean 2010eko uztailaren

---

<sup>1</sup> Izapidetze faseak ZLParen dokumentutik eratorri dira. PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Estudios y Planos de Información. Memoria. Proceso general de tramitación del PTP. I.1 or.

16an hasierako onarpena ematen zaio Donostiako (Donostialdea-Bidasoa Behea) Eremu Funtzionalaren Zatikako Lurralde Planari.

## **TXOSTENA**

Orain aurkezten den alegazioen txostenak ez dizkio ZLPari alegazio orokorrak aurkeztu nahi, gure udalerrinari dagokionean proposamen zehatzak aurkeztu baino, zehazki izaera estrategikodun Lezo-Gaintxurizketa Korridorearen eremuan eta Algeposaren portuari zerbitzu ematen dion eremuan.

### **Eta alegatzen dugu:**

**1.- Izaera estrategikodun Lezo-Gaintxurizketa Korridorearen Eremuan aurreikusten diren geltoki intermodala eta logistikarako plataforma, loturarako osagarri zaizkion bide azpiegiturekin batera, lekuz kanpo egoten jarraitzen dutela, eta aurreikusten ziren gainerako azpiegitura erraldoi guztiekin batera desagertu behar zirela burutu den moldaketan. Ez dagoelako sostengatuko dituen argudiarik, eta bideragarritasuna zalantzez josia dagoelako, jarraian azaltzen den moduan.**

**2.- Algeposa enpresarena den lursaila Portuaren Zerbitzurako Eremuan barneratzeak ez duela inolako oinarririk lurralde antolamenduaren ikuspegian oinarrituta, eta ezin dela inolaz onartu, portuan lan egiten duen enpresa pribatu baten lursail industriala portuaren azalera hartzea.**

### **1.- LEZO-GAINTXURIZKETA KORRIDOREKO IZAERA ESTRATEGIKODUN EREMUAREN INGURUKO PROPOSAMENEN INGURUAN**

Eremu honetarako ZLPak trenbideari eta portuko jarduerari loturiko merkantzien geltoki intermodala aurreikusten du, plataforma logistiko batekin batera, guztira 176,5 hektarea<sup>2</sup> okupatuz (aurrerago azalduko dira ZLParen dokumentuan zehar, eta osagarri zaizkion azterlan ezberdinetan ageri diren azalera ezberdinen artean sortzen diren kontraesak).

Lezoko Udala sarritan zuzendu zaio Eusko Jaurlaritzaren Lurralde Antolamendurako Sailari, izaera estrategikodun Lezo-Gaintxurizketa korridorearen eremuan ZLPak aurreikusten duen geltoki intermodala eta plataforma logistikoari buruzko informazioa eskatzeko, gaurdaino burutu diren azterlanen orri solteak baino lortu ez baditu ere. Edonola ere, gaiaren inguruko hain

---

<sup>2</sup> Nahiz eta dokumentuaren atal ezberdinetan topa gehitzakeen azalera ezberdinen arteko batuketak beti azalera orokorrekin euren artean bat ez egin, ZLParen 5.4. planoaren neurketatik gutxi gora beherako egiazko azalera lortzen dira, 145 hektarea izaera estrategiko eta logistikodun jardueretarako plataforma berrientzat (more koloreko itzala) eta 21,5 hektarea trenbide plataforma berriarentzat (izokin koloreko itzala); guztira 176,5 hektarea.

informazio gutxi jaso bada ere, jasotako datuetatik ondorioztatzen da proposamena ez dagoela justifikatua, inondik inora ere.

(honekin ez da esan nahi Udala falta den informazio guztiaren zain ez dagoenik).

### **Kontraesanak aldarrikatu eta proposatzen denaren artean**

Bitxia da publikoki erakutsi zen lehenengo dokumentu haren eta oraingo honen artean burutu diren ekonomia azterlanetan oinarrituta honelako ondorioak ateratzea:

*"(...) 2008an eztanda egin zuen finantza krisiarekin goranzko ekonomia ziklo iraunkorra bortizki itxi, eta finantza sistema eta hazkunde eredua kinka larrian jartzen dituen denboraldi nahasia zabaltzen da".<sup>3</sup>*

*"(...) hedapen aldian metatutako finantza publikoen gairik gabeko eta desorekak saheatzeko beharra" sortzen da, "susperraldirako ohiko izan diren neurri pizgarrien eragiketa publikoen aukerak mugatuz".<sup>4</sup>*

*"(...) egiturazko zehaztasun eta euspen jarrerak balore estuagoak sustatzen dituzte".<sup>5</sup>*

*"(...) Aurrekontuen egonkortasunerako konpromisotik abiatuta, finantza publikoek garai berrietara zorrotasun logika baten pean egokitzeko erronkari aurre egin behar diote, eta etorkizunerako azpiegitura handien proiektuak gauzatzeko zailtasun askoz handiagoak sumatzen dira. Honela, aurrekontuen mugek eta ingurumen jasagarritasunak sortzen duten binomioak, hainbat azpiegitura proposamenen inguruko eztabaida ixten duen irizpide bikoitzeko iragazki zorrotza barneratzen du, (portua, aireportua, hirugarren saihebidia...) edo ekonomia, lurralde eta gizarte aldetik kudeagarriagoak izango diren egoera berrira birkokapena".<sup>6</sup>*

Halako hausnarketan aurrean, erabat paradoxikoa gertatzen da aurkeztu den moldaketa honetan lehen aurreikusten ziren ia proiektu erraldoi guztiak desagertzea (16 urtetako epea gairik gabeko dutela argudiatuta zenbaitetan, eta ondorioz zegokien lur erreserba kenduta) eta birmoldaketaren ondoren, oraindik ere izaera estrategikodun Lezo-Gaintxurizketa korridoreko eremuko geltoki intermodala eta logistikarako plataforma mantentzea (azpimarratu nahi dugu birmoldaketaren ondoren ere mantentzen dela) ingurumenaren gaineko eragin bortitza duen guztiz gairik gabeko azpiegitura izugarri garestia izateari utzi izan balio bezala, eta

<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. I.12 or.

<sup>4</sup> Idem

<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. I.16 or.

<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. I.17 or.

aurreikusi beharreko 16 urtetako epearen irispidetik guztiz at ez balego lez, jarraian azaltzen den moduan.

### ***Plataformaren bideragarritasun tekniko nahiz ekonomiko ez daude frogatuta***

ZLPak Lezo-Gaintxurizketa korridorearen izaera estrategikodun eremurako aurreikusten duen geltoki intermodal eta logistikarako plataformaren bideragarritasuna ez dago frogatuta, eta gainera, ez dira kontrakoa bermatzen duten argudio sinesgarriak erabiltzen. Epeen bideragarritasuna ez dator bat errealitatearekin, ez dator bat zatikako lurralde plan orok bete behar duen 16 urteko epe mugarekin. Ekonomikoki ez da bideragarria, kokapena ez da teknikoki bideragarria, eta plataforma eta portuaren arteko bideragarritasun praktikoko-funtzionala gainbehera dator.

### ***Bideragarritasun praktikoko-funtzionala: logistikarako plataformak ez du Pasaiaiko Portuarentzat balio, zein da orduan bere aurreikuspenetako benetako arrazoia?***

Lezo-Gaintxurizketa korridorean geltoki intermodala eta logistikarako plataforma kokatu behar dela defendatzeko ZLPean erabiltzen den argudiorik sendoenetakoa Pasaiaiko Portuarekiko "gertutasuna" da, esaten baita portuaren funtzionamenduak berak eskatzen duela, portuaren funtzionamendua bermatuko lukeen bestelako aukerarik ez balego bezala; badiaren eraberritzeak bai ala bai Gaintxurizketaren suntsipena balekar bezala.

*"Pasaiaiko Portuaren portu eremua berrantolatze prozesua:*

*Lezo-Gaintxurizketa korridorea multzo honen (portua) antolamendu integratuaren gai osagarri bezala erantsi behar da, Portuaren sarbideak berrantolatze ezinbesteko eremu bezala, eta honi lagunduko dioten logistikarako plataformak berriak sortzeko, bere eraldaketarako, etorkizuneko antolamenduaren alternatiba dena delakoa ere".<sup>7</sup>*

Bilboko Portuak Pancorbon (Burgos) eraiki duen geltoki intermodalari atxikitako logistikarako plataformaren adibideak argi uzten du Lezon darabilkiten portuarekiko gertutasunaren argudioak ez daukala inolako oinarririk. Are eta gehiago, badirudienean Arasur (Rivabellosa) logistikarako plataforma trenbidez lotzeko lanak laster hasiko direla baita ere, honek ere Bilboko Portuarekin lan egin dezan. Aipatu argudio hau gehiago indartzen da GIPORTEk (portuan lan egiten duten enpresak biltzen dituen elkartea) erakutsi duen jarreraren aurrean, ezin baita argiagoa izan:

*"(...) Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma berriak ez dira Pasaiaiko portuaren espazioak, La Herrera barne, ordezkatzeko alternatiba."*

<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. 1.52 or.

" (...) Gaintzurizketa inguruko etorkizuneko logistikarako eremu berriek badiako portuaren espazioak ordezkatu ahal izango lituzketela defendatzea, ZLP honek egia bilakatu nahi duen gezurrik biribilenetakoa da. Lekualdatze bikoitzek, dagozkien zamalan eragiketekin -karga eta deskarga- Pasaia Portuak dituen lehiakortasunerako ahalmen eskasaik birrintzen dituzte".<sup>8</sup>

Hau esanda, har dezagun beste argudio norabide bat, eta azter dezagun zer dioen Pasaia Portuak bere azkeneko Plan Estrategikoan (*Análisis estructural prospectivo del puerto de Pasaia al horizonte 2025* eta *Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025: Formulación estratégica y Plan de Acción* dokumentuak).

Pasaia Portuak gaiaren inguruan diotenarik buruz, ZLPak Portuaren 2009-2020 Plan Estrategikoa<sup>9</sup> aipatzen du, alabaina eskaintzen den informazioa zaharkitua dago. Pasaia Portu Agintaritzak Plan Estrategiko berri bat burutzeko prozesua abian jarri zuen 2014ean, kanpo kaiaren eraikuntza alde batera utzi ondoren, aurreko Plan Estrategiko hori zaharkitua geratu zela uste zuelako. Honela, 2014 urtean zehar Udalek, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Eusko Jaurlaritzak, Sustapen Ministerioak, Pasaia Portu Agintaritzak, eta portuan lan egiten duten enpresa garrantzitsuenek hainbat bileretan parte hartu zuten, eta parte-hartzaileen ekarpenak jaso ondoren, dokumentu bat burutu zen ondorioekin, Portuaren Plan Estrategiko berria burutzeko baliagarriak izan zitezkeen. Bilera haietan portuaren funtzionamenduari erlazioaturiko hainbat aldagai aztertu ziren, eta etorkizunerako funtsezkoak izango zirenak aukeratu. Honela, nahiz eta geltoki intermodala eta logistikarako plataforma aztertu ziren gaien artean egon, azterlanaren ondorioetan azpiegitura hori ez zen funtsezkotzat hartu, alde batera utzitako kanpo kaiari lotutako instalaziotzat baizik. Honela jasotzen da aipatu azterlanean:

" (...) Azkenik, espazioen eremuari dagokionez, nahiz eta burututako egiturazko azterlanean funtsezko gaia ez zela ondorioztatu, merkantziak garraiatzeko portuaren trenbide bidezko lotuneak, kanpo kaiaren proiektuaren garaian Lezo-Gaintzurizketako plataforman izan zuen isla iraganean. 2013aren amaieratik, Eusko Jaurlaritzak proiektu haren irispidea moldatu zuen, Pasaia-Irun plataforma bezala izendatu eta merkantzien garraiolarako portu trenbidearen loturaren estrategian Zaisa barneratuz. Garai berri honetan, lotura hori berrikusteko geratzen

<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. Euskara itzulpen zuzena.

<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 l.53-or.

denez, gaiak eragiten dien agente eta instituzio guztien parte-hartzearekin konpondu beharko da.”<sup>10</sup>

Bestalde, Pasaiaiko Portu Agintaritzak berriki igorri du Azterlan Prospektibo haren ondorioak jasotzen dituen “Plan Estratégico del Puerto de Pasaia 2015-2025: Formulación estratégica y Plan de Acción” dokumentua, eta bertan topa genezakeen ohar hau deigarria da:

*Oharra: Pasaia-Irun logistikarako plataformaren artikulatzeak Portuaren gain dituen edo izan ditzakeen eraginak kontsideratu gabe egindako azterketa: Plan Estrategikoan argitu beharko dena (Eusko Jaurlaritza eta Sustapen Ministerioaren ekarpena).*<sup>11</sup>

Hain zuzen ere, ez da Pasaiaiko Portua logistikarako plataforma behar duena. Eusko Jaurlaritza da (zuzentzen gaitzaizkiona) behin eta berriro plataforma hori existitzen ez den behar batean bilakatzen tematua dagoena.

Portuaren Akzio Planaren inguruan honakoak argitzea ondo legoke:

Nahiz eta lehen ere arrazoitu den burututako azterlan prospektiboak ez zuela logistikarako plataforma funtsezko gaitzat hartzen, Plan Estrategikoaren Akzio Planean jasotzen diren ekimenen artean logistikarako plataforma aipatzen da<sup>12</sup> azkenean. Alabaina, aipamen horrek talka zuzena egiten du azterlan prospektiboaren benetako ondorioetatik eratorzen diren helburuekin, hau da, *enpresei euren neurrira egindako zerbitzua eskaintzea: balioaniztasuna, horretarako La Herreran biltegi berriak eraikita. La Herreran kokatzen diren instalakuntzak hobetu eta eraberritzeko ekimenak burutu nahi dira, egun hondaturik eta portuak dituen gaur egungo beharretarako egokituta ez dagoen espazioa izanik*<sup>13</sup>.

Baina hori esan ondoren, adierazi behar da dokumentu berean beste ekimen bat jasotzen dela baita ere, burututako azterlan prospektibotik eratorri ziren ondorioekin lotura zuzena duena.

*“II Helburua. Trafikoak erakartzea. Intermodalitatea: portu lehorrak eta trenbide trafikoa.*

*Akordioak garatu PPA eta Portu Lehorren (Gasteiz, Arasur, Miranda, Azuqueca, Coslada...) sustatzaile edo/eta kudeatzaileen artean, bere erdi-mailako eta urruneko hinterland-a handitzea ahalbidetzeko, portuko bezeroei “atez-ateko” zerbitzua eskaintzeko, tren-portu bidezko trafikoak indartzeko, eta honela hinterland-aren hedadura handitzeko”*<sup>14</sup>

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

<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, 12 or.

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

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

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

Portu Lehor horiekin elkarlanak aldarrikatzen dira, eta ondorioz, portuarentzat Portuaren logistikarako eremuak (ZAL) ez dute zertan Gaintxurizketan egon beharrik; egon badaudelako Gaintxurizketa baino intermodalitate aukera hobetoagoak dituzten kokapen egokiagoak. Honela, argi geratzen da, portuaren jarduera eta logistikarako plataforma intermodalaren arteko lotura Eusko Jaurlaritzaren irrika dela, Pasaiako Portuaren premia erreala baino.

Gipuzkoako Foru Aldundian egun izapidetzen ari den Pasaiako Portuaren zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziaren Berrikuspenak "La Herrera" eremuaren portu erabilera finkatzen du, haren zatirik handienean (9 hektarea), Portu Agintaritzak ezarritako beharrak asetzeko eraikiko diren biltegi pabiloien eraikuntzarekin batera. Erabilera xehatuari dagokionez berriz, eraikigarriak diren lursailetan (antolamendurako planoan jasotakoaren arabera) logistika erabilera bultzatzen da batez ere, industri erabilerarekin batera, merkataritza erabilera jarri ahal izateko antolamendu horren aldaketa beharko delarik.

Honenbestez, La Herreraren lekualdatzeak ez dirudi benetakoa denik, izapidetzen ari den Portuaren Plan Bereziak eremu horretan portuaren jardueraren jarraipena jasotzen duelako, eta ZLPak ez dauka eskumenik portuaren eremuan aldaketak ezarri ahal izateko. Hau da, portuak unilateralki erabaki beharko du ZLPak antolatu nahi dituen La Herrerako azalera horiei uko egiten ote dien, eta gaurdaino ez du egin. Alabaina ZLP tematua dago behin eta berriro La Herrerako instalakuntzak logistikarako plataforma intermodalera lekualdatuko direla defendatzen. Badirudi Gaintxurizketako logistikarako plataformaren eraikuntza justifikatzeko La Herreraren lekualdatzea aurkeztu behar dela.

Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma lurraldean kokatzeko azterlanari<sup>15</sup> erreparatzen badio, logistikarako plataformak eta geltoki intermodalak euren garapen osoan hartuko luketen 90 hektarea guztien artean, 5,9 hektarea baino ez dituen lursail bakarria bideratzen da Pasaiako Portuaren lagungarri (gogorarazi beharko genuke, gaur egun portuak bere baitan duen La Herrerako lursail osoak 12 bat hektarea dituela). Gainera, lursail hau, geltoki intermodalarekiko nahiko urrun kokatzen da, eta bere eraikuntza ez da plataformaren garapenaren lehen fasean aurreikusten, bigarrean baizik. Ondorioz, agerikoa da logistikarako plataforma ez dela portuaren beharretatik sortzen.

Azkenean, ondorioa garbia da, behin kanpo kaia alde batera utzi ondoren, Pasaiako Portuak eta bertan diharduten enpresek jadanik adierazi dute ZLPak Lezo-Gaintxurizketan aurreikusten duen logistikarako plataforma ez dutela behar, ez dutela nahi. Honenbestez, azpiegitura horren beharra portuan oinarritzen dela dioen argudioak ez du inolako oinarririk.

<sup>15</sup> *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo. ALG Transportation, Infraestructure & Logistics* azterlaneko 2 Dokumentuaren 33tik 42ra arteko orrialdeak.

Horregatik, ulergaitza da, ZLParen moldaketaren ondoren ere, Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma portuaren osagarria den azpiegitura dela defendatzen tematuta jarraitzea, ez baldin bada horrekin plataformaren benetako izateko arrazoia ezkutatu nahi.

Logistikarako plataforma egiteko argudio bakarra dago: Irungo tren eremuaren lekualdatzea

*"(...) ZLPak Lezo-Gaintxurizketako Korridorearen azpiegitura eta hirigintza garapenaren aukera jasotzen du, etorkizunean Pasaiako Portuaren barne eremuan portu jarduerak modu jasangarrian jarraipen bideragarria izan dezaten, eta era berean, Iruneko hirigunearen eraldaketari lagun diezaion, Irungo jarduerak Lezo-Gaintxurizketara lekualdatzea ahalbideratuz."*<sup>16</sup>

Honezkero nahikoa egiaztatu da, Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma justifikatzeko balizko Pasaiako Portuaren beharra guztiz artifiziale dela. Honenbestez, lortzen den ondorioa garbia da, plataformaren sorrera argudiatzen duen arrazoi bakarra Iruneko hirigunearen eraldaketa da. Argudioak soberan daude halako tamaina duen ekimen bat gaitzesteko, helburu bakarra udalerri baten barne antolamenduaren birmoldaketa lortzea denean, are eta gehiago, ZLParen beraren moldaketa "bideraezintasun ekonomiko eta kostu altuegia duten azpiegitura handiei uko egitean" oinarritu denean. Alabaina, badirudi argudiook ez dutela balio Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma justifikatzerakoan.

## **1.2.- Neurrigabekeria: ZLPak erreserbatzen duen lurzorua neurritz kanpokoa da argi eta garbi**

Logistikarako plataforma eta portuaren arteko balizko behar hori ez dela justifikatzen argi geratu bada ere, badaude Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataformaren aurreikuspena ulertezina bilakatzen duten ezaugarri gehiago: aurreikusitako azalera da nabarmenetakoa. Izan ere, arestian aipatu den bezala, ZLPak 177 hektarea inguru dituen azalera biltzen baitu izaera estrategikodun Lezo-Gaintxurizketa korridoreko logistikarako plataforma eta geltoki intermodalarentzat (azalera hau 5.4 Planoan jasotzen diren azalerak neurtu ondoren lortzen da). Harrigarria da planoan bertan, eta baita memorian<sup>17</sup> ere, izaera estrategiko eta logistikoa izango duten jarduera ekonomikoetarako plataforma berrietarako 55-75 hektarea bideratzen direla irakurtzea, azalera hori jasotzen duen itzal moreak 145 hektarea neurtzen dituenean.

Are eta gehiago, ZLPean bertan irakur dezakegu:

<sup>16</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintxurizketa. II.67 or.

<sup>17</sup> PTP del AF Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Doc. A. Área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintxurizketa. II 68 or.



*Geratzen diren gainerako 180 hektareetan Gipuzkoako plataforma logistiko eta intermodalen gune garrantzitsuenaren eraketa planteatzen da, errepide sare orokorrera lotura zuzenekin, trenbide sare orokorrera eta portu sistemara.*<sup>18</sup>

Honenbestez, azalera bikoiztu egiten da (edo gehiago) dokumentuaren zein zati begiratzen dugunaren arabera: planoetan jasotzen den azaleraren neurriari erreparatzen badiogu, 180 hektarea inguru dituen azalerari buruz arituko ginateke benetan. Konparaketa xume batek ekimen honen benetako eskalaren aurrean jartzen gaitu, Bilboko Portuak Pancarbon eraiki duen 50 hektareako logistikarako plataformarekin alderatzen badugu, edo Arasurren hedapenean aurreikusten diren 63 hektareekin (urrutirago bagoaz, Madrilgo Cosladako 100 hektareekin, edo Bartzelonako ZAL delakoak dituen 67 hektareekin), argi dago lehen hurbilketa batean badirudiela neurritz kanpoko gehiegizko azalera baten aurrean gaudela.

Gauzak honela, jasotako azalerari soilik erreparatzen badiogu, ez dirudi aurreikuspena ZLPak berak aldarrikatzen duen *aurrekontuen mugek eta ingurumen jasangarritasunak sortzen duten binomioak ezartzen duten irizpide bikoitzeko iragazki zorrotzetik*<sup>19</sup> igaro denik. Zentzu honetan, gogora ekarri beharko genuke baita ere, *jasangarritasuna eta baliabideen erabilera eraginkorrari*<sup>20</sup> buru ari garenean, lurzorua bera dela baliabide horietako bat, gure lurraldean eskasenetarikoa gainera.

Halako neurrigabeko azalera, nekez landu ahal izango litzateke ZLPak duen 16 urteko epe mugan (eta hori bideragarritasun ekonomikoa bezalako gainerako ezaugarri garrantzitsuak alboratuz). Eusko Jaurlaritzak eskatu zuren Lezo-Gaintxurizketako logistikarako plataforma lurraldean kokatzeko azterlanean<sup>21</sup> (9 orri baino ez zitzaizkigun igorri), plataformaren garapena fase ezberdinetan banatzen da, lurraldearen okupazioa urteen poderioz egitea planteatuz. Harrigarria da, ZLPak erreserbatzen duen lurraldearen eremu oso agortuko lukeen azkeneko fasea 2.062 urterako aurreikustea, ZLPak aurreikusi beharko lukeen 16 urterako epe muga erabat gainditzen delako.

Esandakoaz gain, halako azalera itzela hartzeak talka egiten du ZLParen aldaketa eragin omen duen beste irizpide batekin, nekazaritzarako lurren ustezko babesarekin alegia. ZLPean, "lurralde eta hirigintza erreferentzia orokorre" dagokionean adierazten da, lurraldearen natura, ingurumen eta paisaia balioak babestearen garrantzia, eta baita lehen sektorea ere.

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

<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. I.17 or.

<sup>20</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. I.16 or.

<sup>21</sup> *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo. ALG Transportation, Infraestructure & Logistics* azterlaneko 2 Dokumentuaren 33tik 42ra arteko orrialdeak.

*"(...) Lurzorua lehen sektoreko jardueren oinarritzko euskarria da, eta hauen biziraupena eta finkatzea ZLParen helburu estrategikotzat hartu behar da, gizarte, kultura, ekonomia, paisaiaren zainketa eta landa eremuaren babesaren ikuspegietatik. Horretarako, landa eremua hiri garapenaren eskakizunetatik babesteko neurri bereziak ezarri behar dira.<sup>22</sup>*

Hala eta guztiz ere, **Lezon** geltoki intermodala eta logistikarako plataformarekin nekazaritza baliorik altuena duten ia lur guztiak hartu nahi dira, nahiz eta lur horiek Nekazaritza eta Basozaintzarako LPSak<sup>23</sup> Balio Estrategiko Altukotzat jotzen dituen.

### **1.3. Bideragarritasun teknikoa**

#### **Kokapenaren egokitasuna eta bere izaera estrategikoaren inguruan**

Inguruan ditugun gainerako geltoki intermodal eta logistikarako plataformekin konparaketek Lezoko logistikarako plataformaren egokitasuna zalantzan jartzera garamatzate beste behin. Izan ere, honen kokapenerako portuaren eta logistikarako plataformaren arteko gertutasuna berebiziko baldintza ez bada, honek esan nahiko luke proposatzen den kokalekuak halako plataforma bat jasotzeko baldintza guztiak bete beharko lituzkeela. Zentzu honetan, paradoxikoa da antzeko logistikarako plataforma guztiak lurzoru lauetan kokatzea, non merkantzien arteko lekualdatzeak maila berean egin litezkeen. Ez dirudi gainera ezaugarri hau huskeria denik, batez ere Bilboko Portutik Pancorboraino joan badira, Rivabellosako Arasur plataformara trenbide lotura aztertzen ari bada, edo Jundizko logistikarako plataforma lehenesten bada, Sustapen Ministeriotik behin eta berriz adierazten duten moduan.

Lezo-Gaintxurizketan aurreikusten den kokapenak ez du baldintza horietako bat bera ere betetzen, ze hasieran sestra aldaketa bortizik ez duen muino leuneko lekua badirudi ere, haranaren hondoa dagoen tren geltokiaz ari gara benetan, eta zatirik baxu eta altuenen artean 40 metrorainoko maila aldaketa izan genezake. Ez da halako azpiegituretzarra ezartzeko orografiarik egokiena, eta plataforma lau bat lortzeko burutuko beharko liratekeen lur-mugimenduek eragin zuzena izango lukete halako proiektu baten bideragarritasun ekonomikoan, lurraldean kokatzeko azterlanak berak ere aipatzen duen moduan.

*"(...) Orografiaren ikuspegitik, eremuak erliebe leuna dauka, non gehienezko inausketa eta lubetek ez lituzkete 40 eta 25 metroak gaindituko, urrenez urren.*

*Hala ere, Lezoko terminal intermodala ezartzeko hartzen diren hektarea kopuru handia dela eta, betelan eta indusketa bolumenak garrantzitsuak izan litezkeela uste da. Edonola ere,*

<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. 1.80 or.

<sup>23</sup> Eusko Jaurlaritzak sustatutako lurralde antolamendurako plana, behin betikoz 177/2014 Dekretuz onartua irailaren 16ean (EHAA 2014ko urriaren 17an).

*bolumen hauek azkenean beharko diren hektareen eta erabakitzen den tamainaren arabera izango dira.*"<sup>24</sup>

Bestalde, plataformaren bideragarritasunean eragina dute baita ere bertan egun dauden industria instalakuntzek. Trenbidearen alde batetik 108 Iturrin poligonoa baitago, mota guztietako jardueren nahaspilatzea jasotzen duenez lekualdatzea garestitzen duena, eta trenbidearen luzera erabilgarria murrizten duena. Trenbidearen bestaldetik berriz, 107 poligonoa, behinolako errepide nazionalaren alboan (egun GI-636), eta bertan (beste batzuen artean) Salva, Lezoko bigarren enpresarik handiena, lekualdatzea irudikatzea soilik zaila dirudiena, eta trenbide eremuaren zabalera murrizten duena.

### **Lotura estrategikoak**

Geltoki intermodala eta logistikarako plataformaren ezarpenaren bideragarritasun ekonomiko-teknikoarentzat kokapenaren orografia, eta bertan dauden industriak nahikoa eragozpen ez balira, erantsi beharko genioke ez dagoela inolako lotura egokirik, ez bide mailan, eta ezta trenbideari dagokionean ere. Hau da, logistikarako plataforma eraginkorra izan zedin, lan garrantzitsuak burutu beharko lirateke lotura azkar bat lortzeko, baina ez autopistarekin soilik, baita portuarekin ere. Trenbide mailan Astigarraga-Lezo merkantzien saihezbide edo *bypass* delakorik gabe plataforma ez litzateke eraginkorra. Izan ere, Donostia eta Irunen artean hirugarren lerroa ezartzen bada, baina aipatu merkantzien saihezbiderik gabe, bidaiarien trenen maiztasunak merkantzientzat erabilgarri geratuko liratekeen aukerak murriztuko litzuke, eta portuaren tren eraginkortasunari kalte larria eragingo lioke. Esan beharrik ez dago, burutu beharreko lan guztiok proiektuaren bideragarritasunari zuzenean eragiten dioten gainkostua eragingo luketeela (ez dira modu sinplean lortu litezkeen lotura errazak).

Zentzu honetan, zalantza sortzen da bere kokapen geografikoagatik soilik Lezo-Gaintxurizketari eman zaion ustezko izaera estrategiko horren inguruan, bere orografiak, edo bere bide nahiz tren loturek ez baitote halako izaerarik ematen, alderantziz.

Gainera, kokapen estrategiko hori behin eta berriro lotu nahi da inguruneak omen duen logistikarako ahalmenarekin, ZLParen funtzio karakterizazioan<sup>25</sup> aipatzen den moduan. Errealitatek erakusten digu ordea, argudio horiek ez direla sinestarazi nahi diguten bezain sendoak, Lanbarren poligonoaren garapenetik (Oiertzungo udalerrian, baina Lezo-Gaintxurizketa korridorearen baitan kokatzen dena) ondorio garbiak atera baititzakegu.

Sprilur erakundearen web atarian irakur genezake:

<sup>24</sup> *Estudio de Evaluación de Ubicaciones y de Implantación Territorial de la Terminal Intermodal de Lezo. ALG Transportation, Infraestructure & Logistics* azterlaneko 2 Dokumentuaren 33tik 42ra arteko orrialdeak.

<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. 1.22 or.

*"(...) Lanbarren Parke Logisitikoa, bere izenak adierazten duen moduan, batez ere merkantzien logistika, biltegi eta banaketara bideraturiko poligono handia da (56 Ha).<sup>26</sup>*

2000. urtean zabaldua, Lanbarren poligonoaren urbanizazio lan orokorrak, plataformen obrak eta N-1 errepidera sarbideak Gipuzkoako Foru Aldundiak finantzatu zituen, "Pasaiako Portuaren Eraberritze Integrala" deituriko proiektuaren baitan<sup>27</sup>, industria poligonoaren kudeaketa eta auditorien txostenean jasotzen den moduan. Gaur egun 8 hektareako hedapena burutzen ari dira.

Oparoaldian zabaldu zen Lanbarren poligonoa (ZLPak berak *eutsitako goranzko ekonomia ziklo iraunkorra*<sup>28</sup> deritzon). Ondorioz, sortu zen helburu logistiko hartara bideratu zela pentsa beharko genuke. Alabaina, errealitateak erakusten digu bertan apenas ezarri zirela hasieran aurreikusi ziren logistikarako jarduera haiek, eta azken aldirian, hutsik dauden lursailak betetzearen, azalera handiak behar dituzten merkataritza jardueri zabaldu zaiela bertan ezartzeko aukera. Gauzak honela, hazkunde ekonomikorik handiena bizi izan zuen garaian ere hasieran aurreikusitako bokazio logistiko hura gauzaterik izan ez bada, ondoriozta genezake zalantzan jarri beharko litzatekeela Lezo-Gaintxurizketa korridorearen usteko bokazio estratergiako-logistiko hori.

Horregatik, tentuz hartu behar dira ZLPak oinarritzat hartzen dituen prospekzio azterlanak, Lanbarren poligonoarekin gertatu denak usteko izaera logistikoa kolokan jarri duen bezala, antzeko zalantza sortzen delako *garatzeko ahalmena duen ikus-entzunezko-digital sektorea bezalako sektore dibertsifikazio estratergiaren aldeko apustua*<sup>29</sup> dela-eta. Zinealdea gunearen egoera ezin da makilatu (hutsik dago). Gaiok guztiok ZLParen beraren izapidetzearen ibilbidearen argitan aztertzen direnean, badirudi behin eta berriro ZLParen egokitzapena lortu nahi dela "birmoldaketen" bidez (bata bestearen jarraian), ziurrenik "hasierako oinarria" oker ote dagoen kuestionatu beharko litzatekeenean.

#### **1.4 Bideragarritasun ekonomikoa**

Arestian aipatu argudioek guztiak eragin zuzena dute ZLPak egiten dituen aurreikuspenetan, hauek justifikatu gabe egoteaz gain, guztiz bideraezinak baitirudite.

Oraingoz Sustapen Ministerioa iritzi berekoa dela dirudi, duela gutxi argitaratu den Odon Elorza parlamentariak (PSOE) bere garaian burutu zuen galderari, irailaren 21eko data duen

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

<sup>27</sup> Informe de auditoria, cuentas anuales, e informe de gestión. Ejercicio 2013. Lanbarren Parke Logisitikoa, 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. I.12 or.

<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. I.19 or.

erantzunari<sup>30</sup> erreparatzen badiogu. Bertan, Gorteekin harremanetarako estatu idazkariak adierazten du Eusko Jaurjaritzak ez diela igorri oraindik "merkatuaren azterlana" eta "lurralde eta hirigintza kokapenaren ingurukoa"ren azken bertsioa, eta ondorioz ezin izan dituztela bideragarritasun ekonomikorako azterlanak hasi. Honek esan nahi du, ez dakigula oraindik proposamena teknikoki bideragarria ote den kokapen horretan, eta are gutxiago, ea ekonomikoki bideragarria ote den, aipatu erantzunean bertan argi eta garbi diotelako plataformaren *bideragarritasun ekonomikoa egiaztatzeke* dagoela oraindik.

Sustapen Ministerioaren erantzun horrek beste gai bati heltzen dio baita ere: proiektua Europar Batasuneko laguntzen bitartez finantzatzeko aukerari. Europatik antzeko egitasmoak (Pancorbo, Burgos, Salamanca edo Jundizeko plataformak) finantzatzeko laguntza eskariei eman zaizkien ezezko erantzunak ikusita, ez dirudi laguntza horiek espero daitezkeenik, eta honek plataformaren finantzaketa are eta gehiago zailtzen du.

Azkenik garrantzitsua da adieraztea galdetu zaion uneoro Sustapen Ministerioak Jundizeko geltoki intermodala lehenetsi duela Lezo-Gaintxurizketakoaren aurretik, potentzial handiagoa eta epe motzagoan gauzatzeko aukera eskaintzen dituelako. Gainera, lehentasun zerrenda horretan, duela gutxi Arasurrekoa ere Lezo-Gaintxurizketakoa baino lehen kokatu da. Honezkerok aipatu da plataforma hauek (Arasur, Jundiz...) Bilboko Portuarekin lan egingo dutela. Ulertezina da zergatik ez lirakekeen baliagarriak Pasaiako Portuarentzat, batez ere bere Plan Estrategikoak espresuki jasotzen duenean Portu Lehor horiekin akordioetara iristeko beharra.

---

<sup>30</sup> <http://www.odonlorza.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>

## **2.- ALGEPOSAREN LURSAILA PASAIAKO PORTUAREN ZERBITZU EREMUAN BARNERATZEARI BURUZ**

Ezustean, ZLPak Algeposa enpresak hirigunearen alboan dituen 15 hektareen portu erabilera proposatzen du, eta ezustean diogu, gertaera horrek ez duelako lurralde antolamenduaren ikuspegitik inolako oinarririk, eta aurreko ZLParen dokumentuan halakorik aurreikusten ez zelako.

Hektarea horiek eta Portuak duten lotura bakarra, azalera hori portuan jarduten den enpresa batenak izatea da. Lursaila ez baitzen portuari zerbitzu emateko sortu. Ez ziren lursailaren kokapena edo ezaugarri fisikoak izan bere portu erabilera eragin zutenak. Burdingintza instalazio handi bat zeukan lursail industrial bat baitzen jatorrian, eta burdingintza jarduera amaitzean industria lursail erraldoia erabiltzeko aukera sortu zen. Izan ere, lursaila portuarekiko erabat isolaturik aurkitzen da, eta bien arteko lotura Lezoko hirigunea zeharkatzen duen GI-2638 errepidearen bitartez lotzen da. Hiri barneko zeharbidea gurutzatu behar duen garraio bide astunak egunero arriskuak sortzen ditu. Arrisku hauek ZLPak konpondu beharko lituzkeela uste dugu, eta ez finkatu.

Agerikoa da aipatu lursailak ez dituela portu zerbitzatzeko baldintza objektiboak betetzen, gertatzez ezarri zaizkiola.

Gainera, hiri hazkuntzaren hedapen logikoak (indarrean dagoen HAPOk jasotzen duena) aipatu lursailari eragiten dio, eta ZLPak portu erabilera finkatzerakoan hiri hazkundera galarazten du norabide horretan.

Gauzak honela, ezin da onartu ZLPak enpresa pribatu batena den lursail industrial batek gertatzez jaso dituen ezaugarriak finkatzea, ez duelako inolako zerikusirik hiri eta lurralde antolamenduaren irizpideekin. Ez da onargarria ZLPak Algeposaren lursailen portu erabilera finkatzea.

Lezoi, 2015eko azaroaren 18an