Banderas Negras 2021 – Euskadi

Banderas Negras Bizkaia

Bandera Negra por contaminación. Petróleos del Norte S.A., Gobierno Vasco y Ayuntamiento de Muskiz.

Localización: Muskiz, Bizkaia.

Motivo: Este año nuestra Bandera Negra por contaminación en Bizkaia, es una vez más, para la empresa Petróleos del Norte S. A. y para el Gobierno Vasco. Petronor, tal y como es conocida, está considerada la empresa más contaminante no solo de Bizkaia, sino de Euskadi y posiblemente del norte del Estado español. En el año 2017 fue declarada una de las diez empresas más contaminantes del Estado, según un informe de la UE. Este año está más justificada que nunca la bandera, dado que una autoridad judicial ha declarado de no conformidad con el ordenamiento jurídico y la ineficacia de la concesión a Petróleos del Norte S.A. de una licencia para el "refino de petróleo" en la planta que tiene en los términos de Muskiz, Zierbana y Abanto y Zierbana. En la resolución de la consejería de medio ambiente del Gobierno Vasco de 2008 por la que concede la licencia no se incluyen los informes de aguas y costas tal y como exige la ley.

Antecedentes: Petróleos del Norte S. A. lleva 50 años operando (tal y como afirma su propia página web), bajo el paraguas proteccionista de las autoridades, sean Franquistas, demócratas, locales o de la comunidad autónoma del País Vasco, que miran para otro sitio en todo lo que se refiere a la protección del medio ambiente y de la ciudadanía de esas poblaciones, debido a los ingentes beneficios que supone para las arcas públicas dicha empresa. Por ello ha aparecido en muchos informes de banderas negras, tanto por contaminación como por mala gestión. Sin duda, es el Punto Negro más grande de la costa de Euskadi.

Contexto: Al ser una compañía que no tiene reservas petrolíferas (unas reservas estratégicas) se vio en la necesidad de apostar por una tecnología que extrae energía de los residuos petrolíferos llamada horno de Coque, que es sumamente contaminante estando prohibida en numerosos países de nuestro entorno. Esta planta fue inaugurada por el rey Felipe VI en 2013. Esto ha sido denunciado múltiples veces tanto por organizaciones ecologistas como por agrupaciones vecinales agrupados en Coordinadora Antikoke de Bizkaia.

La coordinadora ha aparecido en medios como Interviú o la revista Argia. Por último, se recurrió a la vía legal y hace 2 años esta le dio la razón.

Resumen: Desde su inauguración por el dictador Franco Petróleos del Norte S.A. el 30 de noviembre de 1964, ha sido la referencia económica de Euskadi, y por tanto, la más protegida de las industrias. En 1972 se ponía en marcha la refinería de mayor producción de la Península Ibérica. Actualmente, teniendo en cuenta sus propios datos, refina alrededor de 11 millones de toneladas de petróleo al año y obtiene 173,6 millones de euros de beneficios. A la par que ha ido aumentando en tamaño, ha ido ocupando más terreno de la marisma del Barbadun, y las emisiones ilegales han sido continuas. En 2014 se le impuso por primera vez una multa de 20001 € por incumplir la Autorización Ambiental Integrada.

A la par que las refinerías también se han invertido en la ampliación del Superpuerto de Bilbao, para facilitar la llegada de bituminosas desde el Canada, pero este tema se tocara más ampliamente en la otra bandera negra de Bizkaia. Toda esta industria ha supuesto un prejuicio para los vecinos de los ayuntamientos de Abanto y Zierbena y Muskiz que han visto cómo se ha dado un aumento desmesurado del índice de cáncer en la zona, tres veces el del resto de Euskadi y también de alergias, pero poco o nada se ha hecho para paliarlo. En 2017 se introdujeron mejoras en la URF para atajar los escapes de hollín.

Durante estos años, la compañía ha financiado numerosas actividades a fin de congraciarse con el público y que mirasen para otro lado en lo referente a las contaminaciones, el proyecto en donde más se ha apostado es la financiación del Athetic Club de Bilbao, que luce en su camiseta el logo de la compañía.

Finalmente, la coordinadora Anticoque decidió recurrir a la vio judicial al ver que sus demandas no eran atendidas. Hace dos años que salió la sentencia y dejó bien claro que había numerosas medidas que se habían incumplido: presentar un plan de mejora del rendimiento mínimo garantizado de las plantas de azufre; presentar un proyecto completo para la potenciación del tratamiento; hacer un inventario de puntos de instalaciones que produzcan malos olores; ejecutar un programa ambiental más amplio que el propuesto por Petronor, etc. Es más, la licencia por parte de las autoridades se dio no habiendo transcurrido el plazo de seis meses para que Petróleos del Norte. S. A. implementase dichas medidas.

Soluciones o propuestas de mejora: Dado que esa planta era ilegal desde un principio y es tan altamente contaminante que no superaría los requisitos de la mayoría de países de la UE, proponemos su demolición y que los terrenos donde se ha ubicado sean descontaminados.

Bandera Negra por mala gestión. Ampliación del superpuerto de Bilbao.

Localización: Muskiz, Bizkaia.

Motivo: Una vez más le otorgamos una Bandera Negra al Superpuerto de Bilbao por otra ampliación de sus muelles. En este caso es por un proyecto de ampliación en 46.000 metros cuadrados para una nueva terminal de hidrocarburos.

Antecedentes: El puerto de Bilbao siempre ha sido una de las actividades socioeconómicas principales de Bizkaia y de Euskadi. El ministerio tiene pensado invertir 206,5 millones de € de inversión pública y 76 millones de privada.

Contexto: El Puerto de Bilbao se enmarca dentro de la actividad desarrollista por parte del gobierno vasco y la clase dirigente tanto del estado como de la comunidad económica del País Vasco. El ejecutivo viene realizando distintas infraestructuras que juzga necesarias para el "futuro" de Euskadi, como son las autopistas, el tren de alta velocidad, la variante sur ferroviaria, Petronor y el Superpuerto, a la las que otorga prioridad en los presupuestos. A lo largo de su historia, y más de su historia reciente, ha tenido múltiples ampliaciones que han supuesto un grave deterioro del medio ambiente. La actividad del superpuerto está muy vinculada a la producción de hidrocarburos por parte de Petronor.

Resumen: A lo largo de la historia de Bizkaia el puerto de Bilbao ha sufrido numerosas ampliaciones y deslocalizaciones. En un principio, y de ahí deriva su nombre, estaba situado en los márgenes de la ría del Nervión, dentro del municipio de Bilbao, siendo puertos diferentes los de Portugalete, Zierbana etc. Estos, al final han terminado uniéndose en la denominada Autoridad Portuaria de Bilbao. Podemos hacer mención aparte a la ampliación del muelle de Portugalete por Evaristo Churruca o al dique de Santurtzi. En 1975 se cerró el abra exterior, con lo que se creó uno de los mayores puertos de Europa.

Además, se construyeron terminales de hidrocarburos para abastecer a la cercana refinería de Petróleos de Euskadi. S.A., que ha aparecido también en las banderas de Euskadi de este año por contaminación. Ante el aumento de la necesidad de hidrocarburos, la autoridad Portuaria de Bilbao se ha visto en la necesidad de ampliar tanto los muelles como las aéreas de almacenamiento y las terminales de descarga. En 1992 comenzaron esta serie de proyectos; actualmente tiene un muelle de Granales Líquidos, otra de Sólidos, una terminal de pasajeros (que también ha aparecido en informes anteriores de Banderas Negras) y otro de mercancía convencional según el propio mapa de la autoridad portuaria.

El último de los proyectos de ampliación comprendería unos 46.000 metros cuadrados en la zona de Punta Sollana en Zierbana y se tiene pensado construir otra terminal para almacenamiento de energías "renovables" e hidrocarburos que sumados a los 22000 metros cuadrados actuales dotaría al Superpuerto de una capacidad de almacenaje de 315.000 metros cúbicos. La concesionaria de esta parcela será también Petróleos del Norte S. A.

Además, la ampliación del Superpuerto viene acompañada de distintos planes de infraestructuras para dotarla de más capacidad de carga y traslado de materias como son la Variante Sur ferroviaria y la denominada Supersur o Variante Sur Metropolitana. El impacto de todas estas infraestructuras al medio ambiente y en lo económico se debería ver en su conjunto no como proyectos individuales. Las distintas ampliaciones del superpuerto han supuesto unos cambios en las corrientes costeras y una degradación visual enorme, pero se quedan empequeñecidas si se tiene en cuenta la magnitud de proyectos que estamos hablando, la construcción de una autopista que circunvale el gran Bilbao para unir el puerto con la autopista A1 y la construcción de una red ferroviaria para enlazar también por el sur con la península.

Soluciones o propuestas de mejora: Toda actividad humana tiene un coste para el medio ambiente, pero hay algunos proyectos que no deberían considerarse aislados unos de otros, porque las afecciones se multiplican exponencialmente. Este es el caso del superpuerto de Bilbao, cada ampliación se estudia

individualmente con lo que no supone tanto agravio para la naturaleza, si se estudian todos los proyectos vinculados al superpuerto (al gran Bilbao) se vería que el impacto es descomunal.

Banderas Negras Gipuzkoa

Bandera Negra por contaminación. Dragado en la ría de Zumaia.

Localización: Zumaia (Gipuzkoa).

Motivo: La localización de los Astilleros Balenciaga en dicha localidad y la botadura de barcos de gran calado construidos en ellos, entre otras razones, está generando una continua draga en la ría de Zumaia, además del traslado y vertido de las arenas y los lodos de dichas dragas en las inmediaciones de Alkolea, una zona próxima al puerto de Mutriku, localidad costera también situada en la misma provincia. Las arenas y fangos provienen de la bocana del río Urola en Zumaia, y el lugar elegido para el vertido está dentro del dominio público portuario de Mutriku, del que es titular la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Antecedentes: Tal como se ha señalado, las dragas y los consiguientes vertidos se han llevado a cabo en varias ocasiones. Entre agosto de 2020 y marzo de 2021, se realizan diariamente del orden de 3-4 transportes a cargo de la draga 'Dragasub' con el fin de darle un mayor calado al tramo entre la ubicación de Astilleros Balenciaga y la desembocadura de la ría del Urola.

Contexto: La ría del Urola se encuentra en la costa occidental de Gipuzkoa y llega hasta la zona del Urola situada entre Zumaia y Oikina, donde la ría describe amplios meandros y se pliega. En su desembocadura, se encuentran las dunas, situadas frente a la playa de Santiago y la marisma, y limitadas por la misma playa (arena sin vegetación) el astillero, al igual que otros lugares de interés cultural como la casa-museo del pintor vasco Zuloaga.

Toda esta parte de la ría está bajo la influencia de la dinámica de las mareas y nos muestra algunos ejemplos del paisaje de los estuarios. Por otra parte, la presión que ejerce el municipio es evidente. Todo el entorno está condicionado por diferentes actuaciones, muchas de las cuales son incompatibles con las características del entorno, actividades que siguen extendiéndose con lo que pueden llegar a afectar seriamente al mismo, entre otras, las actividades de las plantas industriales, las actividades y servicios turísticos intensivos como el puerto deportivo, y otros anteproyectos de obras públicas importantes.

Resumen: El río Urola es uno de los ríos más contaminados de Europa, fundamentalmente, debido a la intensa actividad industrial que se ha desarrollado a lo largo de su cauce durante décadas. Ahora bien, tal como se recoge en el Plan especial para la protección y conservación de la ría del Urola, impulsado y elaborado en 2012 por el ayuntamiento de Zumaia, "...a pesar de la intensa humanización del lugar, conserva rasgos paisajísticos de notable calidad y singularidad, y se caracteriza por la presencia de enclaves de interés naturalístico enmarcados en un entorno de gran atractivo visual, donde los elementos naturales todavía conservan, en algunos tramos de la ría, buena parte de sus características originales. Enclaves de marisma, arenales, encinares cantábricos, las propias márgenes fluviales y el estuario en su conjunto, son elementos

de interés para la conservación. Contienen muestras representativas de hábitats de interés comunitario, algunos de ellos muy escasamente representados en el País Vasco, mantienen especies de distribución muy restringida en nuestra Comunidad, y juegan un papel importante en la migración de las aves, al proporcionar un lugar de reposo y alimentación para numerosas especies."

Es, por lo tanto, la ría de Zumaia, un enclave de gran valor e interés medioambiental. Tal como se recoge en el citado documento, "diferentes estudios, inventarios e instrumentos de ordenación territorial han reconocido este interés. Así, en reconocimiento a estos valores, el espacio 'Urolaren Itsasadarra/Ría del Urola' fue seleccionado en la fase previa del proceso de selección de lugares Natura 2000, y fue propuesto para su inclusión en Red Natura 20002 como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) en el año 2003, mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco de 10 de junio. En la actualidad este espacio figura incluido en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria de la Región Biogeográfica Atlántica, de acuerdo con la Decisión de la Comunidad Europea 2010/43/CE, de 22 de diciembre de 2009, actualmente vigente."

Por todo ello, diversas asociaciones de la localidad de Mutriku, como Mutriku Natur Taldea y la asociación de embarcaciones de recreo Alkolea-Intxirri, han pedido reiteradamente a la Dirección General de Costas del Ejecutivo del Gobierno Vasco que no autorice el dragado de la ría del Urola en Zumaia, ni el vertido de parte del dragado en Mutriku. Se han llevado a cabo diferentes actividades con la intención de mostrar los impactos medioambientales asociados a los vertidos reiterados, así como para concienciar a la población en torno a la grave problemática generada. Desde Mutriku Natur Taldea, se señala que "la draga no se realiza por intereses públicos ni medioambientales, sino por criterios de navegabilidad de las embarcaciones de recreo", señalando así mismo "un fallo en el diseño del Puerto Deportivo". La asociación recuerda que el dique de Zumaia, "declarado ilegal", se vendió desde la Dirección de Puertos como autodragante, y sin embargo tal como se muestra reiteradamente se ha de dragar todos los años.

Soluciones o propuestas de mejora: Se precisa realizar un estudio en profundidad de los lodos depositados a lo largo del cauce del río Urola. Un estudio que no se puede hacer a partir de muestras de la capa superficial, tal como lo realiza Azti-Tecnalia, centro tecnológico y de investigación marítima del Gobierno Vasco. Es preciso detectar e identificar los peligrosos contaminantes que probablemente todavía están depositados en los lodos de su cauce. En cualquier caso, es preciso dejarlos intactos, hasta que se encuentren soluciones efectivas, ya que, al estar fijados en capas profundas de los sustratos, removerlos provocaría su dispersión por el medio.

Así mismo, es fundamental exigir la aplicación de las medidas que son necesarias llevar a cabo en lo que a los depósitos de arena se refieren.

Es preciso también, salvaguardar los intereses de los usuarios de las playas públicas. Por ello, hay que reclamar responsabilidades a quienes participaron en el diseño y ejecución del dique de Zumaia, así como exigir al Gobierno Vasco la realización del preceptivo informe de afecciones al LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) de Urola.

Puerto de Zumaia y astilleros Balenciaga. Fuente: Ibermática.com

Bandera Negra por mala gestión. Al Ayuntamiento de Irún por aumentar la presión urbanística sobre el estuario de Bidasoa-Txingudi poniendo en peligro los objetivos de conservación del espacio natural protegido de Txingudi.

Localización: Desembocadura del río Bidasoa-Txingudi. El estuario coincide con el eje migratorio atlántico. Conforma un embudo migratorio que canaliza buena parte del flujo de aves procedente de latitudes más norteñas.

Este ecosistema está inserto en una zona con una importante presión urbanizadora.: Irún (62.401 habitantes), Hondarribia (16.828 habitantes) y Hendaya (16.484 habitantes), aquí confluyen complejos enlaces ferroviarios con sus infraestructuras de apoyo, aeroportuarios, viarios (junto a sus plataformas logísticas) y navales.

El estuario del Bidasoa está encerrado por el norte por el aeropuerto de San Sebastián, la zona industrial Joncaux, la zona de logística de transporte llamada ZAISA y la autopista A-8, que cruza el ámbito atravesando el río Bidasoa. Toda la infraestructura viaria ha sido encajada en este estrecho espacio geográfico, lo cual, ha presionado e impactado el territorio.

Protección legal del estuario del Bidasoa: Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Area de Txingudi desde 1994, incluido en la Red Natura 2000 bajo las figuras de Zona Especial de Protección de Aves <ZEPA Txingudi> (ES0000243) desde 2000, LIC-Lugar de Importancia Comunitaria de la región biogeográfica atlántica desde 2004, Zona de Especial Conservación <ZEC Txingudi-Bidasoa> (ES21200018) desde 2013, declarado Humedal de Importancia Internacional según el Convenio Ramsar en 2002 y clasificada como IBA 037 dentro de la lista de Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España. Es el único espacio con ese nivel de protección en Guipúzcoa.

Situación del espacio natural protegido: La ZEC Txingudi tiene 8 hábitats de interés europeo catalogados en su interior: cuatro en estado de conservación Inadecuado y los otros cuatro en estado de conservación Desfavorable. Tiene 9 especies en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, 3 especies en el Anexo I y 5 en el Anexo II de la Directiva Hábitats.

Motivo: El Ayuntamiento de Irún está llevando a cabo y quiere realizar más proyectos urbanísticos en el futuro que van a aumentar la presión urbanística sobre un área extremadamente sensible que provocará el deterioro irreversible del estuario del Bidasoa.
El 30 de abril el Ayuntamiento de Irún aprobó un acuerdo con la empresa Pasquier Recondo en el cual se compromete a recalificar los suelos de dicha empresa pasando de uso industrial a uso residencial para construir 200 viviendas y 245 plazas de aparcamiento. Este suelo está dentro del espacio de la IBA 037, Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad y colindante con la ZEC Txingudi-Bidasoa, la ZEPA Txingudi y con el Humedal de Importancia Internacional RAMSAR Txingudi.

Los dos hábitats protegidos de la ZEC Txingudi-Bidasoa que limitan con el suelo que se quiere recalificar para construir viviendas son el 1130 Estuario y el 1140 Llanos fangosos o no arenosos no cubiertos en marea baja. Ambos hábitats se encuentran en Estado de Conservación Inadecuado en todos los parámetros que se evalúan por lo que construir esa cantidad de viviendas y aparcamientos en ese lugar resultaría en un daño ecológico irreversible.

No contento con planear la regresión de este ecosistema el consistorio vende esta operación como una mejora de la zona y como regeneración de la ribera.

Antecedentes: Desde que entró en el gobierno en los planes proyectados por su PGOU, el gobierno de José María Santano destaca por dar rienda suelta a un urbanismo salvaje en la bahía de Txingudi. Asfalta y urbaniza cada espacio verde libre a su disposición. Ahora tiene sus miras puestas en las orillas del Bidasoa. Quiso construir un canal de aguas bravas en la zona de Oxinbiril, obra que no se llevó a cabo por la negativa de la Conserjería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco. Quiso talar 102 en la margen de Irún del Bidasoa tilos en base a un informe sesgado y con el falso argumento de su peligrosidad. La tala no se produjo por la oposición de los vecinos.

Contexto: El ayuntamiento de Irún está impulsando la construcción de viviendas cerca del río Bidasoa: Lastaola Postetxea (155 viviendas), Mendipe (147 viviendas), y Ernautenea Berri (11 viviendas), así como los planes urbanísticos de San Miguel-Anaka (con 1.175 viviendas), Ermita (21 viviendas), Txenperenea (800 viviendas), Alei, (60 viviendas), Recondo Iparralde (80 viviendas), Korrokoitz (345 viviendas) y Almirante Arizmendi (36 viviendas). La imagen muestra 5 de los planes urbanísticos planteados en la zona colindante con el río.

Resumen: La presión urbanizadora va a dañar irreversiblemente un espacio natural protegido que actualmente se encuentra en muy mala situación. Impedirá tanto la recuperación de los hábitats como la mejora del estado de la fauna.

Soluciones o propuestas de mejora: El Ayuntamiento debería tomar conciencia del valor natural del estuario y dejar de apantallar la ribera con más construcciones, viviendas y aparcamientos. Debería buscar la fórmula para recuperar el suelo que ahora ocupa la empresa Pasquier para proceder a su regeneración e integración en el área natural tal como marcan los Objetivos y Directrices del Plan Director de Txingudi 2015-2026 y las Medidas de Conservación del Gobierno Vasco que señalan que se debe aumentar la superficie de este espacio protegido. La solución más lógica sería la de regenerar en la zona un bosque de ribera que garantizara la conectividad entre las zonas protegidas.

Infraestructuras y presión urbanizadora sobre el Bidasoa. Foto: Creado por Artiako Lagunak con Google Maps

Planes urbanísticos del ayuntamiento de Irún en el estuario del Bidasoa. Foto: Silivia Martin Hernando