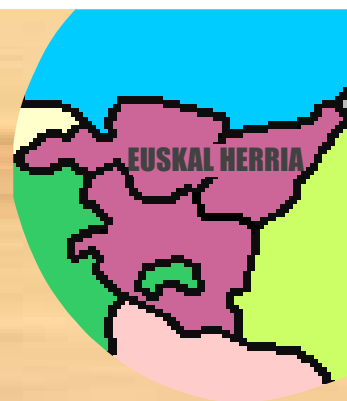


## INFORME BANDERAS NEGRAS 2023



### EUSKAL HERRIA

El informe Banderas Negras otorga dos banderas por cada provincia litoral. La comunidad autónoma vasca recibe cuatro banderas negras correspondientes a sus dos provincias costeras: Bizkaia y Gipuzkoa.

#### Provincia de Bizkaia

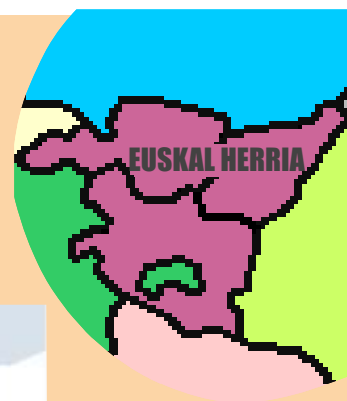
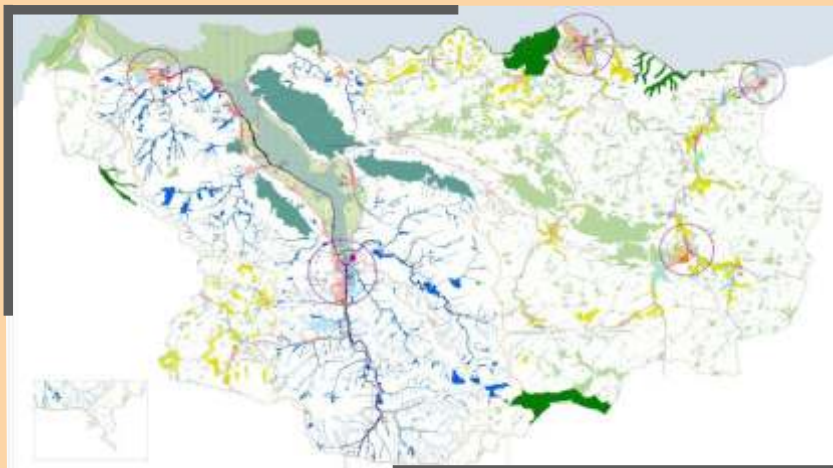
- **Bandera Negra por mala gestión:** Diputación Foral de Bizkaia por el proyecto de crear un Guggenheim 2,3 en Urdaibai.
- **Bandera Negra por contaminación:** Petronor, por su historial de vertidos contaminantes al río Barbadun y ocupación ilegal de terreno público de Costas.

#### Provincia de Gipuzkoa

- **Bandera Negra por mala gestión:** Bahía de La Concha.
- **Bandera Negra por contaminación:** Mutriku.



## BIZKAIA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN



Coordenadas:  
43°23'42.1"N  
2°41'17.4"W

### Localización:

Gernika y Murueta, Reserva de la Biosfera de Urdaibai, Gernikaldea, Bizkaia

### Diputación Foral de Bizkaia por el proyecto de crear un Guggenheim 2,3 en Urdaibai

**Motivo:** Ekologistak Martxan otorga la bandera negra de mala gestión por segundo año consecutivo al descabellado proyecto de construir dos museos subsidiarios del museo Guggenheim de Bilbao en la ría de Urdaibai.

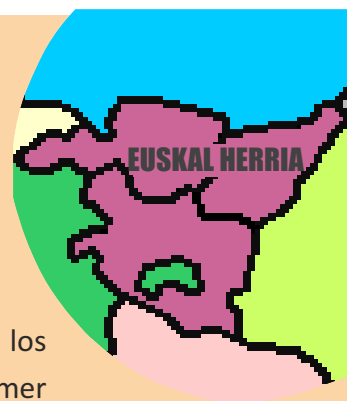
**Antecedentes:** Este proyecto de la Diputación de Bizkaia (DFB), dirigida por Unai Rementeria, es una nueva versión de una idea que surgió hace más de una década, concretamente en 2009, y ya entonces considerábamos descabellada la construcción de uno nuevo museo Guggenheim en Sukarrieta para aprovechar el turismo que había traído la construcción del Guggenheim en Bilbao y desarrollar la zona de Busturialdea. Aunque el proyecto no siguió adelante, por el coste económico, ecológico y las poca perspectivas a medio y largo plazo, la DFB no desechó la idea. Tal y como suelen hacer, el PNV en la DFB y Gobierno Vasco pospusieron la batalla para dentro de unos años pensando que el contexto en unos años sería diferente y saldría adelante, sin la oposición encontrada al principio, modificando una parte del proyecto.

## BIZKAIA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN

**Contexto:** Ahora no solo ya se han decido por uno de los escenarios, el mas desarrollista, sino que han puesto el primer montante de dinero publico para llevar a cabo el proyecto, 40 millones de euros, que vendrían del Estado de los 127 millones que costaría el proyecto. Además se ha contratado a un equipo internacional para desarrollar las bases del pilego arquitectónico, medioambiental y paisajístico que deberían haber tenido un resultado para principios del año 2023, pero aún no ha salido a la luz pública. En este proyecto se ha optado por ampliar el proyecto dividiéndolo en dos museos, uno en la antigua fábrica de Cubiertos de Dalia en la Vega de Gernika-Lumo y otro en los antiguos astilleros de Murueta.

En la anterior fase se implemento un plan con un documento denominado “Modificación no sustancial del Plan Territorial Parcial de AF Gernika-Markina para la ampliación del museo Guggenheim en Gernika y Murueta”, que proponia modificar el plan de ordenación de los tres municipios, Forua, Gernika-Lumo y Morueta, enmarcando el PRUG de la Reserva de La Biosfera de Urdaibai y la ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo en un Plan de Compatibilización. El proyecto paso a denominarse “cambios no sustanciales” y preveia amplios cambios como la modificación de los planos de ordenación así como varios documentos como las “IVs normas de Ordenación”.

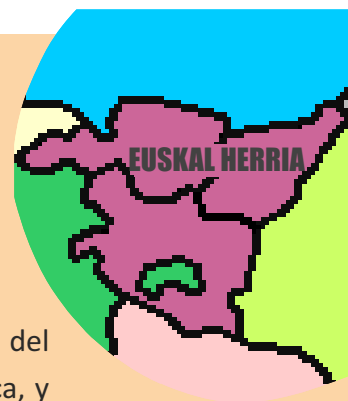
En ese caso añadiendo otro artículo, el 153, al final del documento para coordinar la ordenación territorial de los 3 municipios afín de hacer posible el proyecto. En la modificación se planteaban cinco alternativas o escenarios para desarrollarlo, de entre las que se ha optado por el mas desarrollista, construir en los astilleros de Murueta y en Cubiertos Dalia, dragando esos dos suelos y regularizar la línea del mar en Murueta ensanchando el cauce y unirlos mediante una vía verde. La principal modificación respecto al anterior plan es plantear los traslados sólo mediante



*Si bien el concepto de atraer turismo en zonas rurales es acertado, la idea de plantar un museo en medio de una reserva natural de la biosfera para el disfrute de la cultura y la naturaleza simultáneamente es algo descabellada y no está demostrado que fuera a atraer a más público del que atrae el museo fuente.*

## **BIZKAIA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN**

---



tren, bici o a pie. Publicitan en todos los medios la viabilidad del proyecto, como supondría un antes y después en la comarca, y que los habitantes están a favor del proyecto cuando la realidad es que no se le ha consultado tal y como han pedido varios grupos políticos de la oposición.

Si bien el concepto de atraer turismo en zonas rurales es acertado, la idea de plantar un museo en medio de una reserva natural de la biosfera para el disfrute de la cultura y la naturaleza simultáneamente es algo descabellada y no está demostrado que fuera a atraer a más público del que atrae el museo fuente. Además, toda opción que incluya la construcción en los astilleros de Murueta implicaría comprar los terrenos a sus actuales dueños, con un posible pelotazo urbanístico, y construir en una zona en el centro de la reserva.

Ningún planteamiento que incluya la construcción aquí podría considerarse de impacto moderado ya que el traslado de los materiales, personal y grúas para la construcción de los museos durante un periodo indefinido supondría una alteración grave en el ecosistema tanto en el plano natural como en el paisajístico. Si la vía verde siguiera el trazado propuesto anteriormente para unir los dos museos iría justamente por el centro de las áreas más vitales de la reserva. A todo ello hay que sumar las modificaciones o mejoras que seguro que harán de la línea de tren que une Buzturaldea con Bilbao. Actualmente el tren que une Gernika con la capital es una línea de cercanías que difícilmente podrá absorber el aumento de pasajeros previsto para esos dos museos.

Además, en un informe que hicieron Ekologistak Martxan junto al Taller de Ekologia de Gernika sobre el proyecto del museo en 2010 se dieron a conocer varios aspectos que se deberían tener en cuenta para este último. Primero que la premisa de que dos o tres es mejor que uno no siempre se cumple. En este caso que el

## BIZKAIA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN



Guggenheim Bilbao tenga gran afluencia no quiere decir que otro museo de similares características a menos de 50 kilómetros fuera a atraer a más visitantes.

¿Qué distancia suele haber entre los distintos museos Guggenheim? La fundación Guggenheim ha intentado exportar la franquicia a otros lugares del globo y los proyectos han fracasado. Además, se menciona que se había apostado por un turismo centrado en los aspectos naturales de la reserva de Urdaibai con un bajo impacto en el ecosistema, pero la puesta en marcha de este proyecto supondría otro paso en la urbanización de este ecosistema, cada vez más amenazado por dragados, construcciones de casas y ampliaciones o construcciones de carreteras.

**Resumen:** Si bien el concepto de atraer turismo en zonas rurales es acertado, la idea de plantar unos museos en medio de una reserva natural de la biosfera para el disfrute de la cultura y la naturaleza simultáneamente es algo descabellada y no está demostrado que fuera a atraer a más público del que atrae el museo fuente. Además puede darse el proceso inverso y ahuyentar al sector del público que va buscando exclusivamente la naturaleza. En el caso de este proyecto, si bien los impactos al medio ambiente se ven reducidos dado que se planea actuar sobre zonas, caso de Gernika, ya muy humanizadas y degradadas, no es cierto que se puedan clasificar de bajos. Y al menos el proyecto no debería ser clasificado como una renaturalización de la zona.

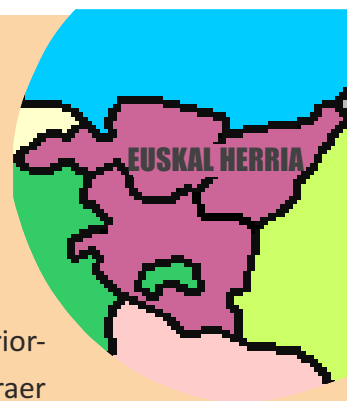
La construcción de dos museos, una vía verde y las mejoras necesarias de la línea de tren Gernika-Bilbao, supondrá un aumento significativo en la contaminación acústica de la zona, además de la contaminación del aire y en la producción de residuos. Durante la construcción se aumentaría el flujo de



*De entre todas las alternativas la que tendría menos impacto sería la opción 0, pero seamos realistas, nadie rehace un proyecto de hace una década aumentado los museos de uno a dos para no construir nada. Sin duda alguna está colocada para rellenar.*

## **BIZKAIA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN**

---



camiones para acarrear los materiales necesarios y posteriormente este flujo se vería considerablemente aumentado al atraer a varios miles de turistas al año, hasta 140.000 según el propio proyecto, que además se centrarían en el verano. La idea de realizar el proyecto a toda costa, modificándolo dos veces, nos lleva a plantear si la construcción de estos dos museos no sería el primer paso para la urbanización encubierta de toda la comarca dado que se van a modificar los planes de ordenación que dificultaban el sobre urbanismo que se ha dado en otras poblaciones a todo lo largo de la costa Bizkaia tal y como se ha hecho en Getxo, Plentzia etc.

**Soluciones o propuestas de mejora:** Teniendo en cuenta todo, creemos necesaria esta bandera negra a la mala gestión para llamar la atención sobre las actitudes economicistas, y desarrollistas de la Diputación de Bizkaia en toda la costa en general y en Busturialdea en particular. Soluciones o propuestas de mejora: Intentar evitar en la medida de lo posible los impactos que se darán cuando se plantee la mejora de la vía ferroviaria Gernika-Bilbao.

## BIZKAIA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN



Coordenadas:  
43°20'56.4"N  
3°07'14.3"W

Localización:  
Ría de Barbadun en el  
municipio de Muskiz.

### Petronor, por su historial de vertidos contaminantes al río Barbadun y ocupación ilegal de terreno público de Costas

**Motivo:** Ekologistak Martxan una vez más vuelve a otorgar la bandera negra por contaminación al punto negro más contaminante de Euskadi, la química de Petroleos de Norte.S.A., denominada coloquialmente Petronor, por incumplir la normativa de costas implantando una planta de Coque ilegal y salvarse “in extremis” de pagar una multa de hasta 200 millones de euros por una triquiñuela legal.

Se ha otorgado esta bandera a la empresa cuando en este caso, casi estaría más justificado otorgar la de mala gestión a las distintas las instituciones como el Gobierno Vasco, la Fiscalía o La Dirección de Costas que o bien por negligencia o bien por afán de lucro protegen a la empresa para que con total impunidad se salte las leyes ambientales, de costas etc. y contamine toda la ría del Barbadun y ocupe 46.000 metros cuadrados de terreno público de costas sin los permisos adecuados pagando finalmente la insignificante multa de 60.000 euros al haber prescrito las infracciones más graves.



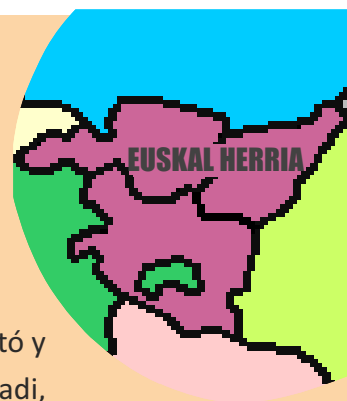
## BIZKAIA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN

**Antecedentes:** Desde sus inicios Petroleos del Norte S.A. contó y cuenta con el apoyo político tanto de las instituciones de Euskadi, Diputación Foral de Bizkaia y Gobierno Vasco, como de las estatales. Petronor fue inaugurado en 1972 por Franco. Y en 2013 el rey Felipe IV inauguró la planta de refinado de Coke, siendo presidente de la identidad Josu Jon Imaz, el que fuera presidente del PNV. Además, para mejorar su imagen pública y visibilizarse dentro y fuera de Bizkaia Petroleos del Norte S.A. decidió en 2008 empezar a patrocinar al Athletic Club de Bilbao.

**Contexto:** Si bien los antecedentes sobre contaminación de la factoría Petroleos del NORTE. S. A, son múltiples a lo largo de su dilatada historia de más de 40 años, los antecedentes para otorgar la bandera en este caso se remontan a 2012 cuando la plataforma anticoke Meatzaldea Bizirik solicitó al Ministerio de Medio Ambiente que abriera un expediente por usurpación de suelo en demarcación de marítimo terrestre. Posteriormente y ante la inactividad de las autoridades, silencio administrativo, la plataforma Meatzaldea Bizirik decidió acudir a los tribunales comenzando el proceso nueve años más tarde.

Hasta en tres ocasiones se solicitó al ministerio que abriera expediente. Al final la Audiencia Nacional sentenció en 2018, que Costas nunca otorgó el permiso para construir la Unidad de Reducción de Fueloil (Urf) y que el Ministerio para la Transición Ecológica debía haber actuado ante la petición ecologista. Incluso en 2020 la Audiencia Nacional tuvo que dictar un auto para que se ejecutara ese fallo.

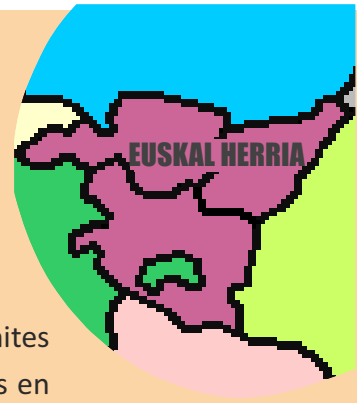
**Estado actual:** Al final el Ministerio ha resuelto el 1 de febrero de 2021 que las infracciones más graves habían prescrito quedando el expediente en una sanción leve de 60.000 euros y devolver los 3 millones de beneficios. Según la empresa había prescrito argumentando que la actividad se había iniciado en distintas



*Durante todo ese largo proceso desde 2012 la empresa ha seguido contaminando el río Barbadun y la zona de Meatzaldea. Las minúsculas multas de 30.000 € por parte de la agencia Vasca de control del agua solo hacen más inmune a la petroquímica, que todos los años anuncia algún vertido “descontrolado” al río Barbadun, como el 16 de enero de este año.*



## **BIZKAIA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN**



fechas 2007, 2013 o 2015 dependiendo de distintos trámites dentro de la empresa. Incluso afirman que avisaron a Costas en 2012 pero en Costas no tenían constancia oficial de fecha de inicio de las obras. Al final la prescripción del expediente se ha podido dar gracias a que el ministerio de Transición encontrará “milagrosa-mente” a última hora un documento, una acta de 2012, dentro del expediente de 2018 que afirma que la actividad se inició en 2012. Un “anexo 2” un certificado autonómico de puesta en servicio.

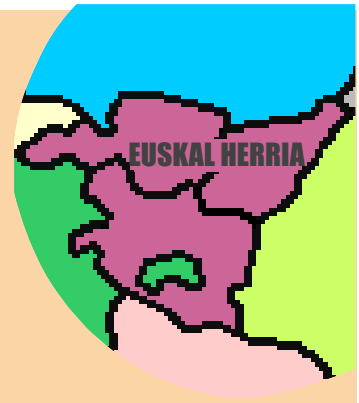
**Resumen:** Hay múltiples razones por las que esta bandera podría ser y debería ser de mala gestión. La mala gestión de los autoridades euskaldunes y estatales al permitir su instalación sin los debidos permisos, la mala gestión de Costa al no abrir un expediente sancionador cuando no le fueron entregados los permisos y la mala gestión del ministerio de Transición que hace que la empresa más contaminante de Euskadi otra vez se vaya de rositas pagando una multa insignificante habiendo robado terreno público para construir una monstruosidad contaminame.

Pero son más las razones por las que esta bandera es de contaminación, porque la apropiación ilegal de 46.000m cuadrados de terreno público marítimo-terrestre tiene la finalidad de contaminar. Porque durante todo ese largo proceso desde 2012 la empresa ha seguido contaminando el río Barbadun y la zona de Meatzaldea. Porque minúsculas multas de 30.000 por parte de URA (La agencia Vasca de control del agua) solo hacen más impune a la petroquímica, que todos los años anuncia algún vertido “descontrolado” al río Barbadun, como el 16 de enero de este año.

Y porque la resolución final, que fija una insignificante multa de 60.000 euros, por parte del Ministerio de Transición Ecológica no es sino otro aval para que siga contaminando, dado que en ningún momento se ha planteado su inactividad y derribo tal y como

## **BIZKAIA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN**

---

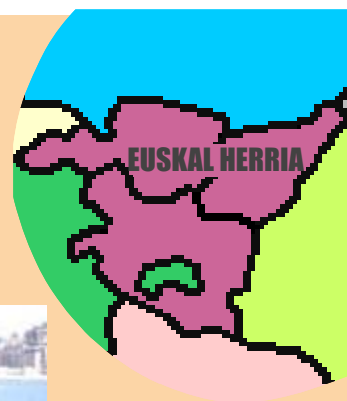


debería ser al carecer de permisos. Un aval para pagar.

**Soluciones y propuestas de mejora:** Que se quiten los permisos a la empresa y se desmantele de tal forma que se evitaría que siguiese contaminando. Si la primera solución no es factible que a la hora de otorgar las multas se tenga en cuenta que son episodios reiterados y por lo tanto aumente las cuantías de las multas para obligar a la empresa a poner medidas que eviten los vertidos tanto a la ría como al aire.

Durante todo ese largo proceso desde 2012 la empresa ha seguido contaminando el río Barbadun y la zona de Meatzaldea. Las minúsculas multas de 30.000 € por parte de la agencia Vasca de control del agua solo hacen más impune a la petroquímica, que todos los años anuncia algún vertido “descontrolado” al río Barbadun, como el 16 de enero de este año.

## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN



Coordenadas:

Localización:  
Municipio de San  
Sebastián.

### Bahía de La Concha

**Motivo:** La isla Santa Clara es un enclave protegido de 5,4 ha. de extensión con especies igualmente protegidas de flora y fauna. Es el hábitat de una gran variedad de aves marinas como el cormorán moñudo, la gaviota sombría, el gavión y el alca común, que acuden periódicamente a la isla. A destacar la gran colonia nidificante de gaviotas patiamarillas, la lagartija parda (*Podarcis liolepis*), endemismo de la isla y el brezo de mar (*Frankea leavis*), una de las plantas protegidas de la isla.

En 2021, el alcalde de Donostia, Eneko Goia, y la industria turística inauguran en la casa del faro de la isla, la escultura Hondalea, afectando seriamente a su interior y el flysch que lo sustenta. Hasta 2022 sólo se podía visitar la isla en verano. Desde 2023, las visitas comienzan en primavera, y su intención es explotar la isla durante todo el año mediante el turismo internacional y de alto poder adquisitivo. Esta actividad es absolutamente incompatible con la nidificación de las aves marinas que habitan la isla.

**Antecedentes:** La isla Santa Clara es un lugar emblemático y apenas ha tenido actividad humana excepto en verano. Desde 1990 posee un bando propio sobre su uso y disfrute que restringe

## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN



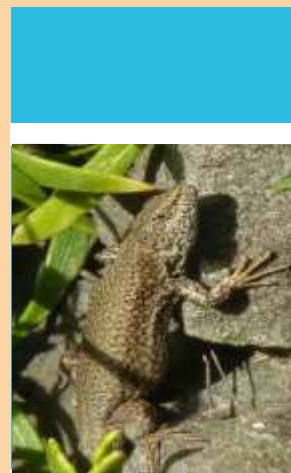
sus visitas al período junio a septiembre. Esto ha permitido la conservación de su flora y fauna. Durante 2020 y 2021, asociaciones naturalistas y vecinales preocupadas por la conservación de la isla y también con el modelo masivo de turismo que padece la ciudad, se reúnen periódicamente con el gobierno municipal y la industria turística vinculada a Hondalea para consensuar aforo en las visitas guiadas a la isla, frecuencia y temporalidad. Señalar, además, que no se ha realizado un Estudio de Impacto Ambiental, que no era obligatorio, pero sí aconsejable

En 2023 el gobierno municipal y Cristina Iglesias han roto unilateralmente los acuerdos sobre calendarios y ampliación de servicios, adelantando a las vacaciones de Semana Santa y a los fines de semana de abril y mayo, las visitas guiadas estivales a Hondalea.

Hondalea carece de consenso ciudadano y su gestión turística está vinculada a una empresa de Cristina Iglesias, autora de la obra. El trasvase de los 5 millones de euros públicos (coste del proyecto) al sector privado, ha coincidido con el cierre de muchos comercios pequeños durante la pandemia.

**Contexto:** La isla tiene, al menos, 6 figuras de protección:

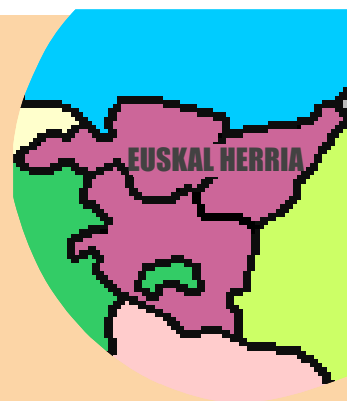
- Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Plan General de Ordenación Urbana (2010).
- Lugar Geológico de Importancia (LIC 89).
- Decreto 90/2014 de paisaje de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Catálogo e inventario de Paisajes Singulares y Sobresalientes



*La isla Santa Clara es el hábitat de una gran variedad de aves marinas como el cormorán moñudo, la gaviota sombría, el gavión y el alca común, que acuden periódicamente a la isla. A destacar la gran colonia nidificante de gaviotas patiamarillas, la lagartija parda (Podarcis liolepis), endemismo de la isla y el brezo de mar (Frankea leavis), una de las plantas protegidas de la isla.*

## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN

---



de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

— Bando sobre uso y disfrute de la isla Santa Clara.

El faro, donde se ha instalado la escultura, está incluido en el catálogo del Ministerio de Cultura por su valor patrimonial (2017).

**Resumen:** Santa Clara es un espacio protegido que ha de ser conservado. La ciudadanía donostiarra ha respetado históricamente la normativa de protección de la isla, motivo por el que su Naturaleza ha llegado hasta nuestros días. Recordemos que el ciclo reproductivo de las aves marinas que nidifican en la isla comienza con el cortejo, continúa la construcción del nido (7 – 10 días), la puesta (2 - 4 días), la incubación en el suelo (28 – 30 días) y la crianza de los pollos (50 días). El proceso se extiende aproximadamente durante 3 meses y es incompatible con el trasiego de gente.

Las autoridades gobernantes y Cristina Iglesias han utilizado este enclave emblemático para imponer una escultura que hace de reclamo al turismo internacional, en perjuicio de la Naturaleza y de la propia ciudadanía, que se encuentra con unos espacios públicos saturados y una carestía adaptada a la capacidad adquisitiva del turismo de élite. El proyecto de mercantilización de Santa Clara se lleva a cabo mediante las oficinas de turismo institucional y empresas de la industria turística. Así, la Sociedad mercantil "San Sebastián Turismo-Donostia Turismoa, S.A." creada por el propio Ayuntamiento donostiarra, promociona Hondalea y las visitas a la isla en su web en japonés, alemán, inglés, francés, castellano y euskera. En la misma web aparecen los horarios de las embarcaciones a la isla fuera de la temporada estival (Semana santa 2023 y fines de semana de abril y mayo) cuando el mismo bando municipal no lo autoriza, promocionando 8 viajes al día en barcos para 140 personas de aforo.

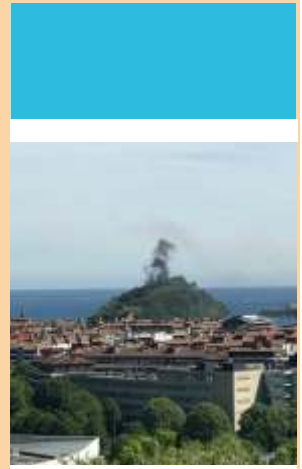
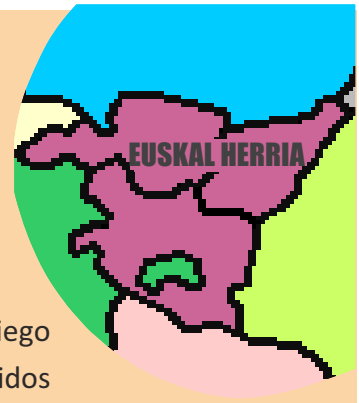
## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR MALA GESTIÓN

La actividad turística en torno a la isla no se circunscribe al trasiego de miles de personas a este enclave diminuto. Algunos recorridos turísticos amplían la visita en barco a la isla con un recorrido en torno a la bahía, afectando a las aves marinas. Así, la baliza protectora con boyas, que durante la temporada estival se colocaba desde la playa de Ondarreta hasta casi la propia isla y que servía de protección a los bañistas, ha dejado de colocarse para que los barcos turísticos puedan realizar sus itinerarios, emitiendo gases contaminantes y provocando situaciones de peligro a nadadores. Así mismo, la actividad de los promotores turísticos, conlleva otras actuaciones como la siega de hierba, la recogida basura y el mantenimiento de Hondalea, así como la aparición de nuevas actividades como el alquiler de motos náuticas desde el propio puerto. El resultado es la ausencia de paz, de trasiego y molestias continuas que provocan el abandono de los nidos y la pérdida de calidad ambiental. Se prioriza la actividad económica en un espacio protegido, amparada por la inacción de las autoridades y técnicos medioambientales que deben velar por su conservación.

**Soluciones o propuestas de mejora:** Trasladar la escultura Hondalea a otro lugar sin afecciones al medio ambiente. Posibles propuestas: a 400 metros de la isla, concretamente en el parking del Paseo Nuevo, próximo a la escultura de Jorge Oteiza. Otra ubicación: La Herrera en el puerto de Pasaia.

El coste del traslado debe de ser financiado por la empresa a fin a la escultura que gestiona las actividades dinerarias de Hondalea y su turismo internacional.

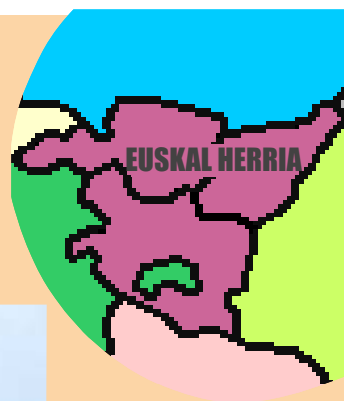
En Donostia ya existen ejemplos de traslado de esculturas, como la de La Paloma de la Paz, que hasta el día de la fecha se ha cambiado tres veces su ubicación.



*El resultado es la ausencia de paz, de trasiego y molestias continuas que provocan el abandono de los nidos y la pérdida de calidad ambiental. Se prioriza la actividad económica en un espacio protegido, amparada por la inacción de las autoridades y técnicos medioambientales que deben velar por su conservación.*



## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN



Coordenadas:  
43°17'55.6"N  
1°56'57.7"W

**Localización:**  
Monte Antondegi (a 4 km  
de la costa), en el municipio  
de Donostia

### Mutriku

**Motivo:** Una obra que se tramitó con mucho oscurantismo, sin ninguna noticia al respecto, sólo se publicó en el Boletín Oficial de la Unión Europea. Se adjudicó a la multinacional FCC con una reducción del 19% sobre el precio de licitación. El Comité de Peticiones de la Cámara ha admitido a trámite la solicitud de Mutriku Natur Taldea para que se revise la “legalidad” de las obras de prolongación del dique.

Las obras de ampliación del puerto arrancaron en el mes de septiembre de 2022 tras adjudicarse a FCC por valor de 15,82 millones de euros con un plazo de ejecución de 17 meses. El proyecto del Puerto exterior de Mutriku se gestó para ser un puerto de acopio de materiales para el Puerto Exterior de Pasaia. Renunciada la construcción de aquel, se pretende construir un nuevo puerto deportivo a rebufo del dique para así facilitar la construcción y venta de nuevas urbanizaciones en la localidad.

**Antecedentes:** El suministrador de las piedras de más de 45 toneladas y las de más de 55 toneladas es la empresa Canteras Zeleta (Grupo Amenabar). Tiene una planta de cemento en zona

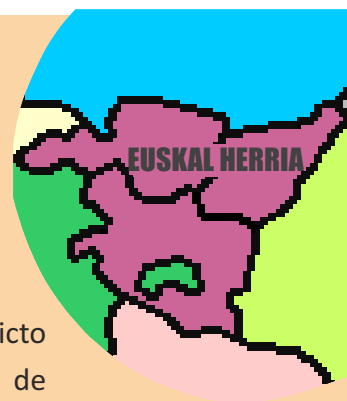
## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN

de servidumbre de Protección en su planta de Deba, con veredicto judicial de demolición. Hasta la fecha, no hay ejecución de sentencia. ¿Una empresa que no ejecuta un procedimiento judicial, puede trabajar con la administración pública? ¿Un proyecto modificado hasta la saciedad puede utilizar una DIA (Declaración de Impacto Ambiental) correspondiente a un proyecto que no es el que se está realizando?

La Dirección de Calidad Ambiental, encargado de dicho trámite, no tenía ni idea al respecto. Sólo ha sido capaz de preguntar a la Dirección de Puertos si lo que se está haciendo es legal, cuando es este organismo el que tiene dilucidar al respecto.

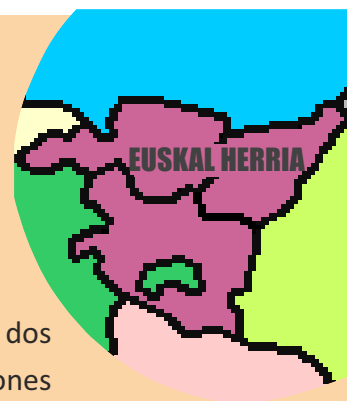
**Contexto:** FCC, junto con otras 5 grandes empresas, está sancionada con 40´4 millones de euros por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por haber funcionado como un cartel (un oligopolio encubierto) durante al menos 25 años. Actualmente, la sentencia está recurrida ante la Audiencia Nacional. Sólo se le puede prohibir participar en nuevas licitaciones cuando la Junta Constructiva de Contratación Pública del Estado, dependiente del Ministerio de Hacienda, reciba la notificación de la resolución del recurso en firme. Una práctica habitual de este tipo de empresas es conseguir la obra con un precio que antaño se denominaba “baja temeraria”, para luego, utilizando su gabinete de abogados, tratar de aumentar el precio de la obra hasta superar con creces los precios que licitaron sus empresas competidoras.

**Resumen:** El Gobierno vasco ha confirmado que hay “problemas técnicos”, que no han querido especificar, por lo que hay que redactar “un modificado del proyecto”. De momento, en la plataforma de contrataciones del Ejecutivo Vasco, figura la suspensión del contrato que estaba en marcha con FCC hasta el 31 de diciembre de este año. Sin embargo, al ayuntamiento de



*El proyecto del Puerto de Mutriku ha supuesto un cúmulo de ilegalidades e irregularidades desde su inicio: desde la concesión administrativa de la “lámina de agua” al Gobierno Vasco, la compartimentación del proyecto separando éste de las obras de la carretera de acceso al puerto, o la aprobación de un Plan Especial del Puerto en contra de las Normas Subsidiarias (NNS) en vigor*

## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN



Mutriku se le ha comunicado la suspensión por un periodo de dos meses, y es muy probable que una vez pasadas las elecciones Municipales y Forales las obras se reinicien con un nuevo presupuesto.

“El proyecto de mejora de acceso marítimo del año 2011 utiliza una evaluación de impacto ambiental que se aprobó en fecha el 29 de julio de 2004, para un proyecto diferente, y que fue el proyecto de 2005”. La obra del dique exterior e trata de un proyecto “constantemente modificado”, por lo que “debe pasar por un nuevo procedimiento de evaluación ambiental y debe ser aprobado por una resolución del mismo rango legal que el original.”

El propio Programa de Vigilancia Ambiental no ha sido legalmente aprobado, revisado, ni informado por órgano ambiental alguno. Las obras de ampliación del puerto arrancaron en el mes de septiembre tras adjudicarse a FCC por valor de 15,82 millones de euros con un plazo de ejecución de 17 meses, que ahora ya difícilmente van a cumplirse. Según se recoge en el acta de suspensión de las obras, la Asistencia Técnica de la Dirección de Obra a petición de la Dirección de Obra emitió un informe justificativo de la solicitud de suspensión temporal total de las obras, con fecha de 10 de marzo. El informe concluye que “la suspensión temporal total viene motivada por la imposibilidad de continuar con lo planteado en el programa de trabajos vigente a partir de la fecha del 30 de marzo, en la que habría que comenzar con el desmontaje del morro de invernada”.

El problema es que es necesario “subsana las deficiencias y carencias detectadas en el proyecto constructivo aprobado en el que se basa el contrato original y que no fueron previstas, con el objeto de hacer la obra viable técnicamente”. Esto supone que ninguno de los trabajos que estaba previsto realizar “entre el 30 de



*Las obras de ampliación del puerto arrancaron en el mes de septiembre de 2022 tras adjudicarse a FCC por valor de 15,82 millones de euros con un plazo de ejecución de 17 meses. El proyecto del Puerto exterior de Mutriku se gestó para ser un puerto de acopio de materiales para el Puerto Exterior de Pasaia. Renunciada la construcción de aquel, se pretende construir un nuevo puerto deportivo a rebufo del dique para así facilitar la construcción y venta de nuevas urbanizaciones en la localidad.*

## GIPUZKOA BANDERA NEGRA POR CONTAMINACIÓN



marzo de 2023 y el 5 de enero de 2024 (fecha en la que esta prevista la finalización de la obra según dicha planificación) puede ejecutarse en tanto en cuanto no se disponga de un proyecto modificado aprobado y no se formalice el contrato modificado de la obra citada”. Por todo ello, el Departamento de Desarrollo Económico que dirige Arantxa Tapia ha optado por la suspensión de las obras.

Un proyecto original de poco mas de 20 millones ya lleva gastados mas de 40, y si se consuma sobrepasará los 60.

**Soluciones o propuestas de mejora:** El dique y todo su entorno se debe rematar en el lugar actual. Prolongarlo sería poner en peligro las entradas y salidas futuras por encontrarse con la ola de costado y a escasa distancia del acantilado.

Un dragado del canal de entrada al puerto histórico mejoraría las condiciones de oleaje y reflujo de las olas. El canal de entrada ha perdido profundidad a causa de los vertidos en las obras del puerto y por utilizarse como punto de vertido de dragas de las ría de Zumaia.

Una compuerta colocada en la bocana del puerto histórico es suficiente para los días de gran marejada. Colocar escollera de piedras en el lateral de la estación oleo-motriz reduciría el retranqueo al que se ve sometida la punta de Burumendi adyacente al inicio del dique. Accesos a la lámina de agua a rebufo del dique exterior darían seguridad a toda la zona y facilitarían el disfrute de ese entorno.