

# Bandera Beltzak 2021 – Euskadi



## Bandera Beltzak Bizkaia

Bandera Beltza kutsaduragatik. Petroleos del Norte SA, Eusko Jaurlaritzza eta Muskizko Udala.

Kokalekua: Muskiz, Bizkaia.

**Motiboa:** Aurten ere, Bizkaian, Petroleos del Norteri eta Eusko Jaurlaritzari ipini diegu Bandera Beltza kutsaduragatik. Petronor, gauza jakina, enpresarik kutsatzaileena da ez bakarrik Bizkaian baita Euskal Autonomia Erkidegoan ere eta ziurrenik Espainiako Estatuaren iparraldean. 2017. urtean estatuak gehien kutsatzen duten hamar enpresetan zegoen, EBren txostenaren arabera. Aurten ere, inoiz baino justifikazio handiagoz ipini diegu bandera, izan ere agintari judizialak esan du ez datorrela bat ordenamendu juridikoarekin, eta Petroleos del Norte SArri Muskizen eta Abanto-Zierbenan eta Zierbenan duen fabriketan "petrolioa fintzeko" emandako kontzesioa ez dela eraginkorra. Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen Sailean 2008an emandako lizentziaren ebazpenean ez datoz uraren eta kosten txostenak legeak eskatzen duen bezala.

**Aurrekariak:** Petroleos del Norte SAK 50 urte daramatza lanean (webgunean bertan dioen bezala), agintarien babespean, hala nola frankistak, demokratik, tokian tokikoak eta Euskal Autonomia Erkidegokoak. Horiek beste aldera begiratzen dute ingurumena zaintzearen eta herri horietako bizilagunak babestearen gain; izan ere, enpresa horrek dirutza handiak ekartzen ditu erkidegoaren kutxara. Hori dela eta, bandera beltzen txosten askotan azaldu da, bai kutsaduragatik eta bai kudeaketa txarragatik. Zalantzarik gabe, Punturik Beltzena da Euskal Autonomia Erkidegoko kostan.

**Testuingurua:** Konpainiak petrolio erresebarik ez duenez (erreseberba estrategikoak), apustu egin beharrean aurkitu zen petrolio hondakinetatik energia erauzteko teknologiaren alde, Koke deritzon labearen alde, zeina izugarri kutsagarria baita eta gure inguruko herrialde askotan debekatua baitago. Fabrika hori Felipe VI.a erregeak inauguratu zuen 2013an. Hura maiz salatu izan dute bai erakunde ekologistek eta bai herritarrek Kokearen Aurkako Bizkaiko Koordinakundearen bitartez. Koordinakundea *Interviu* eta *Argia* aldizkarietan azaldu da, besteak beste. Azkenik, legebidea hartu zuen, eta orain dela bi urte arrazoia eman zioten.

**Laburpena:** Francok Petroleos del Norte SA inauguratu zuenetik 1964ko azaroaren 30ean, EAeko erreferentzia ekonomikoa izan da eta, hortaz, gehien babestu diren industrietako bat. 1972an, ekoizpenik

handieneko findegia jarri zuten martxan Iberiar penintsulan. Gaur egun, haren datuak aintzat hartuta, 11 bat milioi tona petrolio fintzen ditu urtean, eta 173,6 milioi euroko etekinak izaten ditu. Tamaina handituz bezala, leku gehiago hartzen joan da Barbadun itsasadarreko orubean, eta legez kanpoko emisioak etengabekoak izan dira. 2014an, 20.001 euroko isuna jarri zioten lehenengoz, Ingurumen Baimen Bateratua ez betetzeagatik.

Era berean, findegiek Bilboko Superportua zabaltzeko dirua jarri dute, Kanadako bituminosoak sartzeko modua izan dadin, baina gai hori zabalago jorratuko dugu Bizkaiko beste bandera beltzean. Industria horrek kaltea ekarri die Abanto-Zierbenako eta Muskizko udalerrietako herritarrei: eskualdeko minbizia tasa izugarri handitu baita (hiru aldiz gehiago da EAE osoan baino) eta alergiak ere bai, baina ezer gutxi edo ezer ez dute egin hori arintzeko. 2017an, hobekuntzak egin zituzten FMUan kedar isuriak eteteko.

Urte horietan, konpainiak jarduera ugari finantzatu ditu publikoaren onespena jaso zezan eta kutsaduraren gaian beste alde batera begira zezaten. Apusturik handiena Athletic Clubaren finantzaketa izan da, haren elastikoan konpainiaren logoa baitago.

Azkenik, Kokearen Aurkako Koordinakundeak epaibideetara jotzea erabaki zuen ikusita eskariei ez ziela jaramonik egiten. Orain bi urte, epaia atera zen, eta argi gelditu zen neurrietako asko urratu egin zituela: azufre fabriketako gutxieneko errendimendu bermatuaren hobekuntza plan bat aurkeztea; tratamendua potentziatzeko bete-beteko proiektu bat aurkeztea; usain txarrak eragiten dituzten instalazioguneen inbentario bat egitea; Petronorrek proposaturiko ingurumen programa baino zabalagoko bat exekutatzeta, eta abar. Are gehiago, agintariak lizentzia eman zioten Petroleos del Norte SARI, neurri horiek ezartzeko zituen sei hilabeteak pasatu baino lehen.

**Irtenbideak eta hobekuntza proposamenak:** Ikusita fabrika legez kanpo zegoela hasieratik eta oso kutsagarria dela (ez bailituzke EBko herrialde gehienetako eskakizunak beteko), proposatzen dugu eraits dezatela eta orubeetako kutsadura kendua izan dadila.

[Bandera Beltza, kudeaketa txagarragatik. Bilboko Superportuaren zabalkuntza.](#)

**Kokalekua:** Muskiz, Bizkaia.

**Motiboa:** Beste behin Bilboko Superportuari Bandera Beltza ipini beharrean gara, kaiak beste behin handitu dituelako. Kasu honetan, hidrokarburoen terminal berri bat egiteko 46.000 metro koadroko zabalkuntza proiektu bategatik.

**Aurrekariak:** Bilboko portua beti izan da Bizkaiko eta EAeko jarduera sozioekonomiko nagusietako bat. Ministerioaren asmoa da 206,5 milioi euroko inbertsio publikoa egitea eta 76 milioi euroko inbertsio pribatua.

**Testuingurua:** Bilboko portuan ikusten da nolako jarduera desarrollista daramaten Eusko Jaurlaritzak eta estatuko zein EAeko agintari klaseak. Jaurlaritzak "etorkizunera begira" ari omen da azpiegitura batzuk gauzatzen, hala nola autobideak, abiadura handiko trena, hegoaldeko tren saihebidetua, Petronor eta Superportua, eta aurrekontuetan lehentasuna ematen die horiei. Historia osoan eta are historia hurbilean,

zabalkuntza asko jasan ditu, eta ingurumena oso hondatu dute. Superportuaren jardura lotu-lotua dago Petronorren hidrokarbuo ekoizpenari.

**Laburpena:** Bizkaiaren historia osoan, zabalkuntza eta deslokalizazio ugari pairatu ditu Bilboko portuak. Hasiera batean eta horra nondik datorkion izena, Ibaizabalen itsasadarraren bazterretan zegoen, Bilboko udalerrian, eta portu batek baino gehiagok osatzen zuten, Portugaletekoak, Zierbenakoak, eta abar. Azkenean, Bilboko Portu Agintaritzak deritzonera elkartu dira. Aparte aipatzekoak dira Portugaleteko kaiaren zabalpena, Evaristo Churrucak egina, eta Santurtziko dikea. 1975ean, badiatxoak itxi, eta Europako porturik handienetako bat sortu zuten.

Gainera, hidrokarbuoen terminalak eraiki zituzten Petroleos de Euskadi SAREN findegia hornitzeko, zeina aurtengo EAEko banderetan ere agertu baita kutsadura dela medio. Hidrokarbuoen beharra handitu eginenez, Bilboko Portu Agintaritzak zabaldu egin behar izan ditu bai kaiak eta bai biltegiak eremuak baita zamalanetarako terminalak ere. 1992an beste proiektu sail bat abiatu zuten; gaur egun, Granel Likidoetarako kai bat du, beste bat Solidoetarako, bidaiarien terminal bat (zeina Bandera Beltzen aurreko txostenetan agertu baita) eta beste bat ohiko salgaietarako, portu agintaritzaren maparen arabera.

Azken zabalkuntza proiektuak 46.000 metro koadro inguru hartuko lituzke Zierbenako Sollana Puntaren alderdian, eta asmoa dago beste terminal bat egiteko energia "berriztagarriak" eta hidrokarbuoak biltegiatzeko, zeinak gaur egun dituen 22.000 metro koadroei batuz gero Superportuak 315.000 metro kubiko biltegiatzeko gaitasuna izango bailuke. Kasu horretan ere Petroleos del Norte SA izango da partzelaren kontzesio emailea.

Gainera, Superportuaren zabalkuntzarekin batera, azpiegitura plan bat baino gehiago dago xede duena haren zama gaitasuna handitu eta zenbait materia garraiatzea; besteak beste, hegoaldeko tren saihebidia eta Supersur edo Bilboren Hegoaldeko Saihebidia. Azpiegitura horiek guztiek inpaktua dute ingurumenean eta ekonomian eta osotasunetik begiratu behar litzaieke proiektuei banaka begiratu behar. Superportuaren zabalkuntzak zenbait aldaketa ekarri ditu kostako korranteetan, eta hondamen bisual itzela eragin dute, baina txiki gelditzen dira kontuan hartzen badugu nolako proiektu tamainaz dihardugun, Bilbo handia inguratuko duen autobide bat eraikitzea portua A1 autobidearekin lotzeko eta trenbide sare bat eraikitzea (hegoaldeko hori ere) penintsularekin lotzeko.

**Irtenbideak eta hobekuntza proposamenak:** Giza jardura orok eragin handiagoa edo txikiagoa du ingurumenean, baina badira proiektuak ez liratekeenak bata bestetik bereizi behar, eragina biderkatu egiten da eta. Hori da Bilboko Superportuaren kasua, zabalkuntza bakoitza bere aldetik aztertzen da, eta hala, ez da hain larria gertatzen naturarentzat; proiektu guztiak Superportuari (Bilbo handiari) loturik aztertzen badira, ordea, ikusiko da inpaktua ikaragarria dela.

## Bandera Beltzak Gipuzkoa

[Bandera Beltza kutsaduragatik. Zumaiaiko itsasadarraren dragatzea.](#)

Kokalekua: Zumaia (Gipuzkoa).

**Motiboa:** Balenciaga ontziolak herrian duen kokapena dela medio eta bertan eraikitako itsasontzi handien uretaratzea dela medio, besteak beste, etengabeko dragatzeak eragiten ari da Zumaiako itsasadarrean; gainera, draga horien hondarrak eta lohiak Alkoetik hurbil eramaten eta isurtzen ari dira, Mutrikuko portutik hurbil, hori ere probintzia berean dagoen kostako herria. Hondar eta lohi horiek Urolak Zumaian duen ibai-ahotik datoz, eta isuria egiteko lekua Mutrikuren portuaren domeinu publikoaren barnean dago, zeinaren titularra baita Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiaren Garapena eta Azpiegiturak Sailaren Portuak eta Itsas Gaiak Zuzendaritza.

**Aurrekariak:** Esan bezala, behin baino gehiagotan egin dituzte dragak eta isuriak. 2020ko abuztutik 2021eko martxora, 3-4 bat garraiatze egiten dira 'Dragasub' draga-enpresaren kargura, eta xedea da sakonera handiagoa ematea Balenciaga ontziolaren eta Urolaren ibai-ahoaren arteko zatiari.

**Testuingurua:** Urolako itsasadarra Gipuzkoako kostaren mendebaldean dago, eta Urolaraino iristen da Zumaia eta Oikina tartean, non itsasadarra tolestu egiten baita meandro zabalak eginez. Ibaiaren bokalean, dunak daude, Santiagoko hondartzaren eta paduraren aurrean, eta horiek berek muga dituzte hondartza bera (landarediarik ez duen hondarra), ontziola eta interes kulturalako beste leku batzuk (hala nola Zuloaga margolariaren museo-etxeak).

Itsasadarraren alderdi horretan guztian mareen dinamika dago, eta horrek estuarioetan izaten den paisaia mota eratu du. Bestalde, udalerriak eragiten duen presioa nabarmena da. Ingurune guztian zenbait jarduketa izaten ari dira, eta horietako asko ez dira bateragarriak inguruneke ezaugarriekin; alabaina, jarduketa horiek gero eta gehiago zabaltzen ari dira, eta zinez kaltetu dezakete hura; besteak beste, fabrikak, turismoaren jarduera eta zerbitzu intentsiboak (hala nola kirol portua) eta obra publiko inportanteetarako proiektuak.

**Laburpena:** Urola da Europan gehien kutsatua dagoen ibaietako bat, zergatik eta, funtsean, industriaren jarduera indartsu bat izan delako urte askoan haren ibilguan. Dena den, Urolako itsasadarra babesteko eta kontserbatzeko plan berezian datorrenez (Zumaiako Udalak 2012an bultzatua eta eratua): "Gutziz gizatiarturik egonagatik ere, esparru honek kalitate eta bakantasun nabarmeneko ezaugarriak gordetzen ditu paisaiaren aldetik, erakarmen handiko inguru batean kokatzen baititu natura guneez bereziak naturaren osagaiak jatorrizko bereizgarri gehienak gordetzen baitituzte, itsasadarraren zati batzuetan. Padurak, hareatzak, kantabriar artadiak, errearen ertzak, eta estuarioa orobat, artatu beharreko elementuak dira. Interes komunitarioko habitat batzuen laginak aurkitzen dira bertan, horietako batzuk oso bakanduak, dagoeneko, Euskal Herrian; gure erkidegoan oso hedakuntza murriztuko espezieak gordetzen dituzte; eta zeregin garrantziko bat dute hegaztien migrazioetan, espezie askok bertan aurkitzen baitute atseden hartu eta elikatzeko babes".

Hortaz, balio eta ingurumen interes handiko gunea da Zumaiako itsasadarra. Aipaturiko agiriak dakarrenez: "Azterketa, inbentario eta lurralde antolamendurako tresna ezberdinek interes hau aitortu dute. Honela, balio hauen aitortpen gisa, 'Urolaren Itsasadarra/Ría del Urola' espazioa Natura 2000 tokiak aukeratzeko prozesuaren lehenengo fasean aukeratu zen eta Natura 2000 Sare honetan Garrantzi Komunitarioko Leku (GKL) bezala sartzeko proposatu zen 2003. urtean, ekainaren 10eko Eusko Jaurlaritzako Kontseiluaren erabakiaren bidez. Gaur egun, eremu hau eskualde biogeografiko atlantikoko Garrantzi Komunitarioko Lekuen zerrendan ageri da, indarrean dagoen 2009ko abenduaren 22ko Europar Batzordearen 2010/43/CE erabakiaren arabera".

Hori dela eta, Mutrikuko zenbait elkartek (hala nola Mutriku Natur Taldeak eta Alkolea-Intxirri aisiako itsasontzien elkarteak) behin eta berriz eskatu diote Eusko Jaurlaritzako Itsasbazterren Zuzendaritza

Nagusiari ez dezala baimendu Urolako itsasadarreko dragatzea Zumaian, ezta dragatzearen zati bat Mutriku isurtzea ere. Jarduera bat baino gehiago gauzatu dira isurki etengabeek ingurumenari nolako inpaktua egiten dioten erakusteko, orobat herritarrak kontzientziatzeko sortu den arazo larriaz. Mutriku Natur Taldeak esan duenez, "dragatzea ez da interes publikoagatik edo ingurumenagatik egiten, baizik eta aisialdiko itsasontziek nabigatzeko modua izan dezaten", eta "kirol portuaren diseinuan akats bat dago". Elkarreak gogorarazi du Zumaiaiko kaia, "legez kanpokotzat" jota dagoena, autodragatzailea balitz bezala azaldu zuela Portuen Zuzendaritzak; alabaina, behin eta berriz ikusten dena da urtero dragatu egin beharra dagoela.

**Irtenbideak eta hobekuntza proposamenak:** Urolaren ibilguan pilatzen diren lohien sakontasun azterketa bat egin beharra dago. Eta azterketa hori ez da egin behar gainazaleko laginekin, Azti-Tecnaliak egin duen bezala, zeina Eusko Jaurlaritzaren itsas ikerketa eta teknologia zentroa baita. Kutsagarri arriskutsuak detektatu eta identifikatu beharra dago, zeren eta ziurrenera oraindik ibilguko lohietan pilatuta daude. Edonola ere, ez dira ukitu behar, irtenbide eraginkorrak aurkitu bitartean; izan ere, substratuen sakoneko geruzetan finkatuta daudenez, haiek irabiatuta ingurunean zabalduko lirateke.

Horretaz gain, irmo eskatu behar da harea gordailuei buruz hartu beharreko neurriak hartzeko.

Era berean, hondartza publikoen erabiltzaileen interesak zaindu beharra dago. Horregatik, erantzukizunak eskatu behar zaizkie Zumaiaiko kaia diseinatu eta gauzaten parte hartu zutenei, eta Eusko Jaurlaritzari, Urolaren arauzko BIL txostena egin dezala (Batasunaren Intereseko Leku izenda dezala).



*Zumaiaiko portua eta Balenciaga ontziolak. Iturria: Ibermatica.com*

Bandera Beltza, kudeaketa txagarragatik. Irungo Udalari, Bidasoa-Txingudi estuarioan presio urbanistiko handiagoa ezartzeagatik eta Txingudi naturgune babestuaren kontserbazio helburuak arriskuan jartzeagatik.

**Kokalekua:** Bidasoa-Txingudi ibaiaren ahoa. Atlantikoko migrazioen ardatzean dago estuarioa. Migrazioen inbutuarena egiten du, zeren iparreko latitudeetatik datozen hegaztien parte handi bat jasotzen baitu.

Ekosistema hori presio urbanizatzaile handiko zona batean dago: Irun (62.401 biztanle), Hondarribia (16.828 biztanle) eta Hendaia (16.484 biztanle); hemen, bat egiten dute trenbide lotune konplexuek eta beren azpiegiturek, aireportuek, portuek, errepideek (beren plataforma logistikoekin) eta itsasbideek.

Bidasoko estuarioa iparreko aldetik inguratu egiten dute Donostiako aireportuak, Joncaux industrialdeak, Zaisa izeneko garraio-gune logistikoak eta A-8 autobideak, zeinak eremua zeharkatzen baitu Bidasoko ibaia

gurutzatuta. Errepide azpiegitura guztiak espazio geografiko estu honetan txertatu dira, eta horrek presioa eta inpaktua eragin dizkio eremuari.

**Bidasoko estuarioaren lege babesa:** Txingudiko Baliabide Naturalak Babesteko eta Antolatzeko Plan Berezia 1994tik, Natura 2000 sarean sartua Hegaztien Babes Bereziko Eremu gisa <Txingudi HBBE> (ES0000243) 2000tik, Atlantikoko eskualde biogeografikoko BIL-Batasunaren Intereseke Lekua 2004tik, Kontserbazio Bereziko Eremua <Txingudi-Bidasoa KBE> (ES21200018) 2013tik, Nazioarteko Hezegune Garrantzitsu izendatua Ramsar Hitzarmenaren arabera 2002tik eta Hegaztien eta Biodibertsitatearen kontserbaziorako Espainiako gune garrantzitsuen zerrendan IBA 037 gisa sailkatua. Gipuzkoan babes maila hori duen gune bakarra da.

**Espazio natural babestuaren egoera:** Txingudi KBEak 8 habitat ditu europar interesekotzat katalogatuta: lau kontserbazio egoera desegokian eta beste lau kontserbazio egoera desfaboragarrian. Espezie Mehatxatuen EAeko Katalogoko bederatziz espezietan, 3 espezietan Habitategi buruzko Zuzentarauko I. eranskinekoak eta 5 espezietan II. eranskinekoak.

**Motiboa:** Irungo Udala proiektu urbanistiko gehiago egiten ari da, eta gehiago egin nahi ditu etorkizunean, eta horrek presioa areagotuko du arras sentikorra den eremu horretan; horrek Bidasoko estuarioa atzerarik ez duen maneran hondaraziko du.

Apirilaren 30ean Irungo Udalak hitzarmen bat egin zuen Pasquier Recondo enpresarekin, eta enpresa haren lurzoruak birkalifikatzeko konpromisoa hartu zuen; hala, industria lurzoru zena etxebizitzak eraikitzeke lurzoru bihurtuko da, zehazki 200 etxebizitza eta 245 aparkaleku eraikitzeke. Lurzoru hori IBA 037 gunean sartua dago; hau da, Hegaztien eta Biodibertsitatearen kontserbaziorako gune garrantzitsutzat jota dago, eta ondoan ditu Txingudi-Bidasoa KBEa, Txingudi HBBEa eta Txingudi RAMSAR Nazioarteko Hezegune Garrantzitsua.

Txingudi KBEaren bi habitat babestuak —etxeak eraikitzeke birkalifikatu nahi den lurzoruarekin muga egiten dutenak— honako hauek dira: 1130 estuarioa eta 1140 itsasbeheran estalita ez dauden lautada lohitsu edo hareatsuak. Bi habitategi Kontserbazio Egoera desegokian daude ebaluatzen diren parametro guztietan; hortaz, etxe eta aparkaleku kopuru hori toki horretan eraikiko balute, atzerarik ez duen kalte ekologikoa eragingo lukete.

Ekosistema horren atzerakada prestatzea aski ez, eta eskualdea hobetzeko eta erribera berritzeko balioko duela saltzen du udalak.

**Aurrekariak:** Gobernuan sartu zenetik, Jose Maria Santanoren gobernuak, bere HAPOak proiektatu dituen planetan, hirigintza basatian aritu da Txingudiko badian. Espazio berderik badago, asfaltoa bota eta urbanizatu egiten du. Orain Bidasoaren ertzetan du jopuntua. Ur bizien ubide bat eraiki nahi izan zuen Oxinbiril aldean, eta ez zuen lortu, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailak ukatu egin ziolako. 102 ezki arbola bota nahi izan zituen Bidasoaren Irungo aldetik, komeni zitzaion bezalako txosten batean oinarrituta eta arriskugarriak zirela argudiatuta. Azkenean ez zituzten moztu, auzotarrak kontra azaldu zirelako.

**Testuingurua:** Irungo Udala etheen eraikuntza bultzatzen ari da Bidaso inguruan: Lastaola Postetxea (155 etxe), Mendipe (147 etxe) eta Ernautenea Berri (11 etxe); plan urbanistikoak ditu San Migel-Anaka auzoetan (1.175 etxe), Ermita (21 etxe), Txenperenea (800 etxe), Alei (60 etxe), Recondo Iparralde (80 etxe), Korrokoitz (345 etxe) eta Almirante Arizmendi (36 etxe). Irudian ibaiaren ondo-ondoan pentsatuta dauden plan urbanistikoak ageri dira:



**Laburpena:** Hirigintzaren presioak espazio natural babestua hondatuko du atzerarik gabe, eta gaur egun oso gaizki dago. Habitatak ezingo dira berreskuratu, ezta faunaren egoera hobetu ere.

**Irtenbideak eta hobekuntza proposamenak:** Udalak konturatu behar luke nolako natur balioa duen estuarioak eta utzi behar lioke erribera eraikinez, etxez eta aparkalekuz estaltzeari. Pasquier enpresa dagoen lurzorua nola berreskuratu pentsatu behar luke, hura berritu eta eremu naturalean barneratu, halaxe markatzen baitute Txingudi 2015-2026 Plan Zuzendariaren Helburuek eta Jarraibideek eta Eusko Jaurlaritzaren Kontserbazio Neurriek, zeinak adierazten baitu espazio babestuen azalera handitu egin behar litzatekeela. Irtenbide logikoa litzateke eremua erriberetako baso motarekin berritzea eta zona babestuak elkarri lotzea.



*Azpiegiturak eta presio urbanizatzailea Bidasoaren gain. Argazkia: Artiako Lagunek eratu Google Mapsekin*



*Irungo Udalaren hirigintza planak Bidasoko estuarioan. Argazkia: Silivia Martin Hernando*