

**Ikuspegi giltzarria: BALIABIDEAK**

**INGURUNEAREN AZTERKETA**

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Batzordeko gehienek ez dute hitzarmena sinatu.</li> <li>▲ M.2 – Gizartearen eta udalen presioak, portuko baliabideak portukoak ez diren beste jarduera batzuetan erabiltzeko.</li> <li>▲ M.3 – Legeak etengabe aldatzen ari dira (ez bakarrik portukoak).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Kanpo-portuaren eraikuntza.</li> <li>▼ A.2 – Giza baliabideak kudeatzeko metodo berrien ezarpena: trebetasunen araberako kudeaketa.</li> <li>▼ A.3 – Plangintza-eskema finkatuaren ezarpena: Plan Zuzentzailea eta Plan Estrategikoa (horrez gain, Enpresa Plana, ATI, PUEP...)</li> </ul>

**ENPRESAREN AZTERKETA**

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Portuko espazioen muga fisikoak, merkataritza-jardueretarako eta portuko garapenetarako. Kaien batez besteko zabalera: 60 m.</li> <li>☑ H.2 – Sarrerako kanalaren mugek itsasontzien tamainan dute eragina: gehienezko zingoa 29 oin, eta gehienezko luzera 185 m egunez, eta 140 m gauez.</li> <li>☑ H.3 – Antolamendua aldatzeko zailtasunak.</li> <li>☑ H.4– Gutxi garatutako eginkizun garrantzitsuak (plangintza, merkataritza eta kalitatea).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Oso azpiegitura berrituak.</li> <li>☒ I.2 – Portuko kudeaketaren informatizazio-maila handia.</li> <li>☒ I.3 – Langileak bost urtean Egokitzeko Plana.</li> <li>☒ I.4 – Enpresa Hitzarmenaren sinadura.</li> </ul>

**Ikuspegi giltzarria: HAZKUNDEA**

**INGURUNEAREN AZTERKETA**

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Portuaren gaur egungo kokapenean hazteko ezintasun fisikoa.</li> <li>▲ M.2 – Itsas garraioan diharduten itsasontzien tamainaren goranzko joera.</li> <li>▲ M.3 – Portua zabaltzeko proiektu handiak dituzten beste portu batzuekiko lehia.</li> <li>▲ M.4 – Garraioaren azpiegituren plangintzaren arloan eskumena duten administrazio ugari (Sustapen Ministerioa, errepideak, EPPE, ADIF, EJ eta Aldundia). Jarduerak koordinatzeko zailtasunak.</li> <li>▲ M.5 – Baliabide handiak ezarri beharra, ingurumen-arloko neurrietan lidergoari eusteko.</li> <li>▲ M.6 – Portuko ingurunean ez dago jarduera logistiko eta osagarrietarako eremurik.</li> <li>▲ M.7 – Bilboko portuaren menpe, Pasaia portuko zentral termikorako ikatzaz hornitzeko.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Europako kabotaje bateratuaren sustapena.</li> <li>▼ A.2 – Ro-ro bultzatzeko gaitasuna, ontzi-konpainiak berak garatutako trafiko berrien bitartez.</li> <li>▼ A.3 – Europan zeharreko kamioien trafikorako murriztapenak.</li> <li>▼ A.4 – Inguruko errepide-azpiegituraren hobekuntza.</li> <li>▼ A.5 – Kanpo-portua eraikitzeke babes instituzionala.</li> <li>▼ A.6 – Trafiko eta zerbitzuen gehikuntza eta dibertsifikazioa, kanpo-portu berria eraikitzean.</li> <li>▼ A.7 – Plataforma logistikoa, industrial eta portukoa garatzeko proposamena, Pasaia portutik hurbil eta kanpo-portuarekin lotuta.</li> <li>▼ A.8 – Hinterlandeko altzairutegien zabalkuntza (Zaragoza eta Olaberria (%30)).</li> <li>▼ A.9 – Gaur egungo dartsenarako lur-sarbideen hobekuntza.</li> </ul>

**Ikuspegi giltzarria: HAZKUNDEA**

**ENPRESAREN AZTERKETA**

<b>AHULEZIAK</b>	<b>INDARRAK</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> H.1 – Oso gutxi dibertsifikatutako trafikoa. Erabiltzaile gutxi eta bezero gutxirentzako zerbitzua.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> H.2 – Leku falta dagoenez, edukiontzia maneiatzeko ezintasuna.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> H.3 – Oso zabaldua ez dagoen eragin-eremua: hinterlanda oso kontzentratuta dago Gipuzkoan.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> H.4 – Zingoaren eta luzeraren mugak ez dira portuko zerbitzugintzaren lehiakortasunaren mesederako.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> I.1 – Merkantzien trafikorako egoera estrategikoa. Lotune bikainak Iberiar penintsularekin eta Frantziarekin.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> I.2 – Eragin-eremu industrializatua.</li> </ul>

**Lerro estrategikoa: AUTOSUFIZIENTZIA EKONOMIKOA**

**INGURUNEAREN AZTERKETA**

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>⚡ M.1 – Epe ertainean kanpoko finantziazio-fondoak lortzeko zailtasuna (Europako Fondoak).</li> <li>⚡ M.2 – Portu Sistemako Ekarpen Fondoarekiko menpetasun handia.</li> <li>⚡ M.3 – Administrazio- eta tarifa-arloko auzien ondorioz sortutako ziurgabetasunak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✔ A.1 – Munduko itsas trafikoaren goranzko joera.</li> <li>✔ A.2 – Zenbait administrazioen borondatea, kanpo-portuarekin lotutako azpiegiturak sustatzeko eta finantzatzeko.</li> <li>✔ A.3 – Aldundiarekin sinatutako hitzarmena, kanpo-portuan errepidez sartzeko tunela eraikitzeko. Plan Zuzentzailean sartzeko azpiegitura.</li> </ul>

**ENPRESAREN AZTERKETA**

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Leku falta dagoenez, baliabideak handitzeko gaitasun mugatua.</li> <li>☑ H.2 – Erretiroen planaren ondorioz sortutako kalte-ordainen kostua.</li> <li>☑ H.3 – Portuko trafikoa nagusiaren, txatarraren, diru-bilketa txikia.</li> <li>☑ H.4 – Kudeaketa ekonomikoaren eta finantzarioaren ratioak, portu-sistemako batez bestekoaren azpitik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Epe ertain eta luzeari begira langile-gastuei eustea.</li> <li>☒ I.2 – Lurzoruen balioespena duela gutxi onartua.</li> <li>☒ I.3– Inbertsio pribatuaren bidez, balio erantsi handieneko trafikoaren leialtasuna lortzea (ibilgailuak).</li> <li>☒ I.4 – Itsasontzien eraikuntza eta konponketa areagotzea portuan.</li> </ul>

**Lerro estrategikoa: BIKANTASUN OPERATIBOA**

**INGURUNEAREN AZTERKETA**

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Hiri-ingurunearen etengabeko presioa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Plan Berezia bideratzea.</li> <li>▼ A.2 – Harreman onak autonomia- eta foru-administrazioekin.</li> <li>▼ A.3 – Plan Zuzentzailea eta Plan Estrategikoa.</li> </ul>

**ENPRESAREN AZTERKETA**

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Udal-erabakiekiko menpetasuna portuko azpiegiturak egiteko.</li> <li>☑ H.2 – Zenbait trafikoren arteko gatazkak eta elkarreraginak (txatarra, ikatza eta ibilgailuak).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Portuko eremuen erabilera egokia eta zamaketa-enpresen profesionaltasun handia.</li> <li>☒ I.2 – Zerbitzuaren kalitate ona.</li> <li>☒ I.3 – Itsasontziek portuan egindako batez besteko egonaldiaren murrizketa.</li> <li>☒ I.4 – Ingurune instituzionalaren kontzientzia portua sustatzeko.</li> <li>☒ I.5 – Portuko instalazioak urteko 365 egunetan, 24 orduetan daude prest lanerako. Portuko barne-instalazioen eraginkortasun handia.</li> <li>☒ I.6 – Bezeroen balioespen ona, Portuko Agintaritzak zuzenean emandako informazioari buruz.</li> </ul>

## Lerro estrategikoa: PORTUKO AZPIEGITUREN ERABILERA EGOKIA

### INGURUNEAREN AZTERKETA

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Arrantza-sektorearen egoera txarra.</li> <li>▲ M.2 – Errepideak gainezka.</li> <li>▲ M.3 – Trafiko-gehikuntzari aurre egiteko azpiegitura eskasak.</li> <li>▲ M.4 – Azpiegitura-premiak antzematen direnetik abian jarri arteko epeak oso luzeak, administrazio- zein ingurumen-arloko izapide zailengatik.</li> <li>▲ M.5 – Portuko Agintaritzaren ezintasun finantzarioa. Horrek kanpo-portuaren garapen egokirako beharrezkoak diren lanen garapena mugatzen du.</li> <li>▲ M.6 – Itsasontzien tamaina gero eta handiagoa denez, eta langileen eta tonakako kontsumoen arloko eraginkortasunak handiagoa izan behar duenez, gaur egungo instalazioei lehiakortasuna falta zaie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Jarduera logistikoetako eremuak ezartzeko aukera inguruan aurreikusitako industrialdeetan.</li> <li>▼ A.2 – Lezoko dartsenan sartzeko mugen murrizketa posiblea.</li> <li>▼ A.3 – Kanpo-portuaren eraikuntza.</li> <li>▼ A.4 – Institutuzio gehienen babes, kanpo-portua egiteko.</li> <li>▼ A.5 – UIC zabalerako portua trenbide-sare frantsesarekin lotzea eta trenbidea Irungo Bentetatik porturaino luzatzea (10 km).</li> </ul>

### ENPRESAREN AZTERKETA

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Leku-faltagatik trafikoa areagotzeko zailtasunak.</li> <li>☑ H.2 – Portuko espazioen muga fisikoak, merkataritza-jardueretarako eta portu-garapenetarako. Era berean, ur-lamina eskasa itsasontzien maniobragarritasunerako. Kaien batez besteko zabalera: 60 m.</li> <li>☑ H.3 – Sarrerako kanalaren mugek itsasontzien tamainan dute eragina. Gehienezko zingoa 29 oin, eta gehienezko luzera 185 m egunez, eta 140 m gaez. Portuko bokalea eta zingoa.</li> <li>☑ H.4 – Trenbide-azpiegituren zabalera ez dago Europako zabalera egokituta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Enpresa-sektorea ahaltsua eta lehiakorra da, eta inbertsio-ahalmen handia du.</li> <li>☒ I.2 – Itsasontzien konponketa areagotzea portuan.</li> <li>☒ I.3 – Azpiegituren egoera ona.</li> </ul>

## Lerro estrategikoa: INGURUNEAN INTEGRATZEA

### INGURUNEAREN AZTERKETA

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Gizartearen presioa, hauts-itxurako merkantziak eta merkantzia gogaikarriak hirigunetik urruntzeko. Era berean, portuaren aurkako eta espazioaren okupazioaren aurkako presio soziala.</li> <li>▲ M.2 – Biztanle-kopuruaren igoera portu inguruan.</li> <li>▲ M.3 – Eskualdeko eta tokiko presioak portuan egindako zenbait jardueraren gainean (zentral termikoa).</li> <li>▲ M.4 – Zenbait proiektu estrategikoren aurkako interes-taldeak: kanpoko portua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Babes instituzionala, kanpo-portua eraikitzeko.</li> <li>▼ A.2 – Portuko jarduera “gogaikarriak” badiako kanpoko aldera eramateko aukera. Horrela, portuaren eta hiriaren arteko elkarrizketa aberastuko da, trafiko sozial eta garbi berrien bitartez (nautikoa, aisialdirakoa...).</li> </ul>

### ENPRESAREN AZTERKETA

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Trafiko-motak ingurumenean eragindako arazoei buruzko sentsibilitate handiagoa.</li> <li>☑ H.2 – Onartu gabeko Plan Berezia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Ingurumen-jarduera egokien ezarpena.</li> <li>☒ I.2 – Portuaren eta ingurunearen ingurumen-ezagutza ona (Pasaia Portuko Ingurumenaren Hasierako Berrikuspena).</li> <li>☒ I.3 – Portuko Agintaritzako Administrazio Kontseiluari kanpo-portua eraikitzeko lan-egitaraua aurkeztea.</li> <li>☒ I.4 – Nabalaldeko industrialdea abian jartzea.</li> </ul>

**Ikuspegi giltzarria: LABURPENA**

**INGURUNEAREN AZTERKETA**

MEHATXUAK	AUKERAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ M.1 – Portuko gaur egungo kokapenean hazteko ezintasun fisikoa.</li> <li>▲ M.2 – Gizartearen presioa, hauts-itxurako merkantziak eta merkantzia gogaikarriak hirigunetik urruntzeko.</li> <li>▲ M.3 – Baliabide handiak ezarri beharra, ingurumen-arloko neurrietan lidergoari eusteko.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ A.1 – Institutuzio gehienezko babesa, kanpo-portua egiteko.</li> <li>▼ A.2 – Aldundiarekin sinatutako hitzarmena, kanpo-portuan errepidez sartzeko tunela eraikitzeke. Plan Zuzentzailean sartzeko azpiegitura.</li> <li>▼ A.3 – Ro-ro bultzatzeko gaitasuna, ontzi-konpainiak berak garatutako trafiko berrien bitartez.</li> <li>▼ A.4 – Hinterlandeko altzairutegien zabalkuntza (Zaragoza eta Olaberria (%30)).</li> <li>▼ A.5 – Gaur egungo dartsenarako lur-sarbideen hobekuntza.</li> </ul>

**ENPRESAREN AZTERKETA**

AHULEZIAK	INDARRAK
<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ H.1 – Sarrerako kanalaren mugek itsasontzien tamainan dute eragina. Gehienezko zingoa 29 oin, eta gehienezko luzera 185 m egunez, eta 140 m gauez. Portuko bokalea eta zingoa.</li> <li>☑ H.2 – Oso gutxi dibertsifikatutako trafikoa. Erabiltzaile gutxi eta bezero gutxirentzako zerbitzua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ I.1 – Portuko Agintaritzako Administrazio Kontseiluari kanpo-portua eraikitzeke lan-egitaraua aurkeztea.</li> <li>☒ I.2 – Portuko eremuen erabilera egokia eta zamaketa-enpresen profesionaltasun handia.</li> <li>☒ I.3 – Itsasontzien eraikuntza eta konponketa areagotzea portuan.</li> <li>☒ I.4 – Bezeroen balioespen ona Portuko Agintaritzak zuzenean emandako informazioari buruz.</li> <li>☒ I.5 – Nabalaldeko industrialdea abian jartzea.</li> </ul>