

Entzute-bileren laburpen-aktak.

© Elikadura, Landa Garapen,
Nekazaritza eta Arrantza Saila. Eusko Jaurlaritza.

Edizioa: 2026ko maiatza.

Argitaratzailea: Elikadura, Landa Garapen,
Nekazaritza eta Arrantza Saila. Eusko Jaurlaritza.

Entzute irekia Euskadiko kirol portuetan

Legegintzaldi honen hasieran abian jarri zen gobernantza-eredu bat finkatzeko bidean aurrera egiteko mekanismoen egituraketa. Eredu horren funtsezko zutabeak hauek dira: ekintza publikoaren eguneroko bilakaeran pertsonen parte hartzea eta entzutea, bai eta gizarte konektatuago bat eraikitze lankidetzan aritzea ere.

Azken hilabeteetan, Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuetako amarratzaileekin eta amarraleku baterako itxaron-zerrendetan izena emanda dauden pertsonekin egin dugun prozesuak argi erakusten du administrazio honek Gobernu Irekirantz aurrera egiteko duen helburua.

Prozesu horretan sortutako hausnarketak ez lirateke posible izango Gernika-Lumon eta Orion antolatu ditugun jardunaldietan parte hartu duten pertsona guztien parte-hartze aktiborik eta kirol-portuen kudeaketaren inguruan egin diren hausnarketak gabe.

Horregatik, eskerrak eman nahi dizkiet jardunaldi hauetan parte hartu duten pertsona guztiei, egin dituzten hausnarketa eta ekarpen ordainezinengatik, bai eta antolakuntzatik hori posible egin duten guztiei ere.

Entzute-prozesu berri honetan parte hartu duten pertsonen mahai gainean jarri, hausnartu eta eztabaidatu dituzte gai ezberdinak, hala nola: kirol-portuen egungo funtzionamendua eta kudeaketa, ontziak amarratuta dituzten pertsonen segurtasun juridikoa indartzeko eta araudi berri bat onartzeko beharra, itxarote-zerrenden kudeaketaren gardentasuna hobetzea edo errotzea edo identitatea bezalako gaiak babestearen garrantzia.

Prozesu osoan zehar egiaztatu ahal izan da ikuspegi desberdinak daudela hainbat alderdiri buruz, hala nola amarratze-tituluen epearen iraupena, administrazioak portuak kudeatzeko egin behar duen esku-hartze maila edo antzinatasun-irizpidea baloratzeko modua plazak esleitzean; izan ere, aurrerantzean, Euskadiko portuetako amarratze-plazen etorkizuneko tituluak arautuko dituen agindu berriaren formulazioarekin batera egin behar den azterketa aberastu baino ez dute egingo.

Hurrengo orrialdeetan, hilabete hauetan egindako entzute dinamiko eta aberasgarriaren prozesua egiaztatzen duten aktak jasotzen dira. Akta horietatik, aurrerantzean, errespetu eta esker on osoz, gai nagusiak atera daitezke, hausnartu eta aztertzeko.

Amaia Barredo Martin

***Elikadura, Landa Garapen,
Nekazaritza eta Arrantzako Sailburua.***



1

Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak



1

Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

ORIO, 2025EKO URRIAK 4

Saioko gai nagusietako bat izan zen beharrezkoa dela amarratzea galdu dezaketenei benetako irtenbideak ematea, batez ere, amarratzeak hamarkada luzeetan dituztenei. Azpimarratu zuten neurri jakin batzuk aplikatzea egokia izan daitekeela sortu berri diren portu batzuetan, baina finkatutako portuetan aplikatuz gero, gizarte-kalte handiak sor daitezkeela. Horrekin lotuta, nabarmendu zuten bereziki nagusiek ontziekin eta amarratzeekin lotura sentimental estua dutela. Hau da, ez dituztela soilik ondasun materialtzat hartzen, baizik eta beren bizitzaren parte gisa eta babestu beharko litzatekeen kultura- eta belaunaldi-transmisio moduan.

Ontzien eskualdaketari lotuta, proposatu zuten portu barnean ontziak zuzenean saldu eta erostea baimendu beharko litzatekeela, eta aukera egon beharko litzatekeela ontzi bat saltzeko eta dagoen portuko zerrenda bereberek mantentzeko. Halaber, planteatu zuten komeni dela ontziak birziklatzeko enpresak egotea ontzien bizi erabilgarria bukatzen denean kudeaketa arduratsua izan dadin.

Ekarpenen beste multzo handi batean itxarote-zerrendak jorratu ziren. Hala, eskatu zuten itxarote-zerrendak sakonki berrikusteko eta eguneratzeko eta kudeaketa hobetzeko.

Erreklamatu zuten zerrendak publikoak, gardenak eta eskuragarriak izan behar direla, kontuan hartu behar dela bakoitza zenbat urtetan dagoen izena emanda eta mekanismoak aztertu behar direla bermatzeko izena ematen dutenak konprometituta daudela. Gainera, esan zuten komeniko litzatekeela zenbateko sinboliko bat ordaintzea izena ematen dutenean, eta amarratzea adjudikatzeko kopuru hori kenduko litzatekeela. Itxarote-zerrenda bakarra sortzea ere proposatu zuten eta aukera egotea soilik portu bat edo zenbait lehenesteko.

Errepikatu zuten beharrezkoa dela ziurtatzea amarratzea dutenen eta itxarote-zerrendan daudenen artean oreka bidezkoa izatea, eta ekidin egin behar dela neurriek kolektiboen arteko gatazkak sortzea. Gauzak horrela, proposatu zuten lehia askeko irizpideak berrikustea eta zenbait alderdi sartzea, besteak beste, hauek: lurralde-errotzea, erabiltzaileen antzinasuna, hurbiltasun geografikoa, zer motatako ontzia den itsas ondarearekin lotuta, ontzia benetan zertarako erabiltzen den eta komunitatea sortzeko duen gaitasuna.

Zenbaitek zalantzan jarri zuten adjudikatzeko gaur egun erabiltzen den irizpidea. Izan ere, uste dute ontzi-mota jakin bat edo nautikoa lehenesten dutela eta horrek aniztasunari kalte egiten diola.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Erreklamatu zuten beharrezkoa dela plaza-tipologian oinarritutako arauketan aurrera egitea eta ur-geruzaren gehieneko okupazioa ekiditea, horrek bereziki kaltetzen baititu ontzi txikiak.

Kudeaketa eta kontroleko alderdiei dagokionez, eskatu zuten EKPrek kudeaketa gainbegiratu egin behar dela eta jarraipena zorrotzagoa izan behar dela, besteak beste, aseguruak kontrolatuz. Proposatu zuten kuotak ordaintzen ez badira, aseguruak falta badira edo mantentze-obligazioak urratzen badira, ontziak behin-behinean lurrera ateratzeko aukera egotea egoera hori konpondu bitartean.

Portuetako azpiegiturei eta erabilerei buruzko proposamen espezifikoak ere jaso ziren: Donostiako ongietorri-kaia kentzea, urte osoan zehar baimentzea Donostiako arrantza-kaia erabili ahal izatea eta Orioko dike lehorra gaitzea.

6. zerrendari dagokionez eskatu zuten ontziak erabileraren arabera bereiztea eta arreta berezia jartzea prestakuntzarako erabiltzen diren ontziei. Gainera, proposatu zuten 6. zerrendako erabiltzaileen foro bat sortzea elkarrizketarako espazio egonkor gisa. Era berean, aniztasun funtzionala dutenentzako plaza espezifikoak gordetzeko eskatu zuten.

Bukatzeko, planteatu zuten komeni dela aldi berean portu guztietako deialdiak koordinatzea eta argitaratzea, horrela errazteko sistemaren ikuspegi orokorra egotea eta amarratzeak eskuratzeko ekitatea gehitzea.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

GERNIKA, 2025EKO URRIAK 11

Gai nagusietako bat plazak berrantolatzea eta amarratzeak adjudikatzeko eredua izan zen. Planteatu zuten komeni dela adjudikazio-epe laburragoak ezartzea, horrela, txandakatze handiagoa ahalbidetzeko eta ekiditeko jendeak pentsatzea amarratzea “bizitza osorako” eskubidea dela. Aldi berean, segurtasun juridikoa erreklamatu zuten egungo amarristentzat eta aipatu zuten gaur egun egoera ziurgabea dela, zurru-murruak ugariak direla eta informazio argia falta dela, eta horrek konfiantzarik eza eta informazio falta sortzen dituela.

Bileran agerian jarri zuten askorentzat ontzia ez dela aisialdi-elementua bakarrik, baizik eta bizitzeko modu bat eta portuaren egitura sozioekonomikoaren parte dela, bizitza osoan zehar eraikitakoa. Horrekin lotuta, erreklamatu zuten itsas gizonak errespetatu behar direla, tradizioaren eta kulturaren parte baitira, eta azpimarratu zuten beharrezkoa dela kontuan hartzea norbanakoek lurraldearekin eta portuarekin duten errotzea. Eztabaidan aritu ziren antzinatasunaren eta errotzearen arteko ezberdintasunen inguruan; hau da, nola definitu eta justifikatu behar diren kontzeptu biak, eta esan zuten adibidez Kantabrian edo Asturiasen irizpide horiek lege-esparruaren barnean haztatzen direla. Era berean, proposatu zuten errotzea baloratzeko ezberdindu egin behar direla sortu berriak diren portuak (edo kirol-portuak) eta toki-nortasunean eragin handia duten arrantza-portuak.

Lehia askearen printzipioa defendatu zuten, baina berariaz eskatu zuten antzinatasuna haztatu dadila. Adibide gisa Santurtziko udal-portua aipatu zuten, non irizpide hori aintzat hartzen duten amarratzeak esleitzen direnean. Testuinguru horretan, itxarote-zerrendekin lotutako proposamen zehatz asko jaso ziren, besteak beste, hauek: izena eman ahal izateko nahitaezkoa izatea ontzia izatea, ontzia dutenei lehentasuna ematea, zerrendetan pertsona horiek lehenestea, eta exijitzea amarratzea nahi dutenek egiaztatu dezatela benetan dutela ontzi bat eskuragarri, baina ez halabeharrez jabetzan. Lizentziaren beharrari buruz eztabaidatzen egon ziren, baita ere Eusko Jaurlaritzaren ontzien erregistroarekin egiaztatzeari buruz, eta alderdi horiek ontzien salerosketarekin modu koordinatuaren kudeatzearen aukerari buruz ere bai. Gainera, errepikatu egin zuten “eskaera bat, amarratze bat” printzipioa eta portu guztien arteko itxarote-zerrenda bateratuak eta kontrastagarriak egon behar direla, publikoak eta hilean behin eguneratzen direnak.

Gardentasuna izan zen gehien eskatu zuten alderdietako bat. Prozesu guztietarako gardentasuna eskatu zuten, araua zuzen aplikatzen dela ziurtatuz, eta gertatutako praxi txarreko esperientziak salatuz. Gauzak horrela, gogor kritikatu zuten EKPre kudeaketa. Uste dute eskasa dela bereziki itxarote-zerrendei, erabiltzaileei ematen zaien arretari eta araudia aplikatzeari dagokienez.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Aipatu zuten arazo bakarra ez dela indarreko Agindua, baizik eta bere kudeaketa, eta erreklamatu zuten asko hobetu behar direla komunikazioa, kontrola eta jarraipena, eta arreta-zerbitzua efikaza eta eraginkorra izan behar dela.

Beste multzo garrantzitsu bat portuko espazioa neurtzeko eta aprobetxatzeko irizpide teknikoak izan ziren. Eskatu zuten ontzien neurketak argiak, objektiboak eta zuzen aplikatuak izan daitezela, neurketa errealekin, akta ofizialekin eta ahala duten langileek egindakoak izatea. Bukatzeko, esan zuten eskema argiak sortu behar direla, azaltzen dutenak neurketak nola egin behar diren. Eskatu zuten ontzien luzeraren arabeko plaza-kategoriak sortzeko eta zalantzan jarri zuten ontzi handienei mesede egiten dien aprobetxamendu-irizpidea. Izan ere, uste dute irizpide hori ez dela bidezkoa eta gaitasun ekonomiko handiagoa dutenentzat dela onuragarria. Halaber, espazioa aprobetxatzeko azterlan berri bat egitea proposatu zuten, baita ere egungo plazak berrantolatzea, berriak integratzea eta portuko erabilera optimizatzeko fingers-en artean neurri ezberdinetako ontzien konbinazioa erregulatzea.

Azaldu zuten eskaintzaren eta eskaeraren arteko desoreka dagoela, eta gutxi gorabehera 4.000 amarratze eta 6.000 eskaera daudela esan zuten. Horrek indartu egiten du espazioa optimizatzearen beharra. Testuinguru horretan, proposatu zuten emakida-epea hamar urtekoa izatea eta plaza adjudikatu eta gero aukerarik ez egotea ontzien titulartasuna aldatzeko.

Gainera, azpimarratu zuten portu bakoitzaren egoera ezberdina dela eta, horrenbestez, arauak ere portu bakoitzaren behar espezifikoetara egokitu beharko lirатеkeela. Puntuazio-sistema batean oinarritutako agindu berri bat sortzearen aukera planteatu zuten. Agindu horrek kontuan hartuko lituzke, besteak beste, antzinatasuna, errolda, hurbiltasuna edo ontziaren neurriak. Hala eta guztiz ere, jakinarazi zuten sistema horrek irregulartasun berriak ahalbidetu ahalko lituzkeela zuzen kudeatzen ez baldin bada. Era berean, esan zuten ondasun-erkidegoak talde gisa hartu beharko lirатеkeela amarratzeen emakidetan.

Beste ekarpen batzuen artean, eskatu zuten nagusientzat eta mugikortasun murriztua dutenentzat plazak erreserbatzeko, arauketak portu guztiak barne hartzeko eta ez soilik EKPk kudeatzen dituenak, eta deialdi bateratuak egiteko, modu horretan, portuen arteko tentsioak ekidite aldera. Planteatu zuten baita ere beharrezkoa dela portuan garatzen diren jarduera ekonomikoak baloratzea eta erabilera profesionalak, arrantza eta aisialdia bereiztea.

Bukatzeko, erabiltzen ez diren edo obligazioak betetzen ez dituzten ontziak aipatu zituzten, eta planteatu zuten lurrera eraman beharko lirатеkeela edo amarratzea galdu beharko luketela. Esan zuten ez ordaintzeak kudeatzea EKPri dagokiola. Gainera, zerbitzu-kudeaketako arazo espezifikoak ere aipatu zituzten, hala nola Bermeoko portuko uraren eta argiaren arazoa, eta arlo horretan hobekuntzak erreklamatu zituzten.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

ORIO, 2025EKO URRIAK 18

Entzute-saioan nagusi izan ziren kezkak, zalantzak eta ezinegon emozionala, egungo egoera eta amarratzeen erregulazio berriaren ondorio posibleak aintzat hartuta.

Parte-hartzaileek errepikatu zuten egoera psikologiko zailean daudela, ez baitakite zer gertatuko den beren ontziekin eta amarratzeekin. Azaldu zuten amarratzea galtzearen beldur direla eta benetako irtenbideak falta direla ontzi horietarako. Horrelako galderak egin zituzten: “Zer egin behar da ontziarekin? “Nora eraman behar da?” edo “Horrela ezin da bizi”. Azpimarratu zuten egoera horrek sufrimendu iraunkorra eta ezinegon larria sortzen dituela eta hori ezin dela ekonomikoki konpentsatu.

Gaitzespen gehien sortzen duen alderdietako bat adjudikazioen iraupena da, hamabost urtekoa alegia. Uste dute denbora hori ez dela nahikoa ontzien inbertsio ekonomikoa eta bizitzakoa amortizatzeko, eta azaldu zuten nautika bizi-estilo bat dela eta norbaitek bere obligazio guztiak betetzen dituenean ez litzatekeela portutik kanporatua izan behar. Segurtasun juridiko handiagoa eskatu zuten eta esan zuten zergatik gizarte-erabilerako beste ondasun batzuk, adibidez, etxebizitza babestuak, ez direla kentzen eta amarratzea galdu egin daitekeela urteetan zehar arauak betetzen eta inbertsioak egiten egon eta gero.

Gauzak horrela, irmo defendatu zuten antzinatasuna izan beharko litzatekeela amarristak mantentzeko irizpide bakarra eta proposatu zuten gainerako irizpideak soilik itxarote-zerrendetan daudenei aplikatzea.

Antzinatasuna kultura, tradizioa eta udalerriak itsasoarekin duen konexio historikoa babestearekin lotu zuten, baita ere hamarka luzeetan portuko parte direnak errespetatzearekin. Agerian utzi zuten lehia askearen eta antzinatasunaren printzipioen arteko gatazka, eta erreklamatu zuten ontzia izan, baina ontzi horretarako irtenbiderik ez dutenen egoera ulertua izan dadila.

Itxarote-zerrendekin lotuta, salatu zuten kudeaketa opakua eta desegokia dela. Parte-hartzaileek azaldu zuten ez dakitela zein den amarratzeen benetako eskaintza ezta eskaera efektiboa, eta datuen egiazkotasuna zalantzan jarri zuten. Bikoizketak, itxarote-zerrenda baten baino gehiagoan dauden amarristak eta eguneratze-faltak aipatu zituzten. Guztiek erreklamatu zuten zerrendak publikoak, gardenak, benetakoak eta etengabe eguneratuak izan daitezela eta zerrenden arazketa aktiboki kudeatu dadila.

Itxarote-zerrenden kudeaketa hobetzeko zenbait neurri aipatu zituzten: izena emateko frogatzea ontzia benetan eskuragarri dagoela (eta ontzia eskuratzeko epe bat finkatzea), bigarren eskuko ontzien merkatuarekin datuak gurutzatzea, “ontzi bakoitzerako izen bat” printzipioa ezartzea, titulartasunak, aseguruak, mantentze-egoera eta ontzien benetako erabilera berrikustea, eta urtean behin eguneraketak egitea. Izena emateko fidantza edo berme ekonomikoa eskatzea ere planteatu zuten eta esan zuten zenbatekoa nahikoa izan behar dela pikarokeriak ekiditeko eta amarratzea adjudikatzen baldin bada, bermeari hobaria emango liezaioke. Azaldu zuten kudeaketa aktiboa izanez gero, zerrendak denbora oso laburrean araztea posible izango litzatekeela.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

EKPren kudeaketari egindako kritika erabatekoa izan zen. Gehienek uste dute kudeaketa txarra dela, komunikazioa ere bai, ez dagoela gardentasunik eta elkarrekin hitz egiteko gaitasuna urria dela. Zuzendaritzak parlamentu-egoitzan egindako adierazpenak zalantzan jarri zituzten eta jaso zuten tratua ere haserre sakona azaldu zuten. Zenbaitek zuzenean zuzendaritza-taldeak dimititzea eskatu zuten eta adierazi zuten ordura arteko kudeaketa oso txarra izan zela. Kasu batzuetan titulartasunak egiaztatu ez zirela ere azaldu zuten, ontzi batzuk hilda dauden pertsonen izenean daudela, eta iruzur-kasuekin lotu zuten aurreko guztia.

Eztabaidako beste gai garrantzitsu bat urgeruza aprobetxatzeko irizpideen ingurukoa izan zen; gehienak daude irizpide horren aurka. Uste dute % 90eko aprobetxamendu-irizpidea ez dela egokia, ontzi gehienentzat oso zaila dela horretara iristea eta neurketa-metodologia ez dela batere argia. Horrek ezinegona sortzen du, bereziki, Getariako portua bezalako portuetan, oraindik ez baitituzte aurreikusitako geruzen tipologia ezagutzen. Kritikatu zuten irizpide horrek ontzi handiagoei eta gaitasun ekonomiko handiagoa duten pertsonen mesede egiten diela, eta salatu zuten ez dela bidezkoa eta “kapitalista” dela.

Horren aurrean, defendatu zuten portuko antolakuntza existitzen diren ontzietara egokitu beharko litzatekeela eta ez alderantziz, eta planteatu zuten ur-geruzak berrantolatu beharko liratekeela tamaina eta mota ezberdinetako ontziak hartzeko.

Proposatu zuten ontzi-moduluekin lan egitea eta ez neurri zehatzekin, plaza bakoitzarengatik ordaintzea eta ez luzerarengatik eta espazioa hobeto planifikatzea. Esan zuten zenbait portutan badagoela marjina edukiera handiagoa sortzeko berrantolaketa egokia eginez.

Erabiltzen ez diren edo egoera txarrean dauden ontzien kudeaketa ere jorratu zuten. Hala, planteatu zuten ontzien mantentze-lanak, dokumentazioa, aseguruak eta, hala dagokionean, ikuskaritza teknikoak (adibidez, sei metro baino gutxiagoko ontzietarako ITB bat) eraginkorki kontrolatzeak espazioa askatzea eta portuko segurtasuna hobetzea ahalbidetuko luketela. Azpimarratu zuten ezin dela inor derrigortu ontzia erabiltzera, baina bai ontzia egoera onean mantentzera eta legezkotasuna betetzera, horrela, abandonatzeak edo hondoratzeak ekiditeko.

Adjudikazio-irizpideei lotuta eztabaidan aritu ziren adibidez hurbiltasunaren, eroldaren eta lokalismoaren inguruan. Askok uste dute positiboak direla, baina ez daude ados horien lurralde-irismenaren inguruan. Garrantzitsutzat jo zuten baita ere ontzi-motarekin lotutako irizpideak txertatzea itsas ondarea babeste aldera. Irizpideak haztatzea proposatu zuten modu baztertzailan aplikatu beharrean, eta iruzurraren aurkako neurri espezifikoak ezartzea ere bai.

Era berean, esan zuten beharrezkoa zela deialdiak portu guztietan aldi berean egitea, horrela, ekiditeko deialdia argitaratzen duen azken portuan eskaerak pilatzea.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Erreklamatu zuten agindu berriak zerrenda guztiak kontuan har ditzala (2.a, 5.a, 6.a, eta 8.a), nautika-arloa ezagutzen dutenek berrikusi dezatela eta egoera espezifikoak kontuan har ditzala, hala nola amarratzeak jarraitzea 6. zerrendako enpresak transmititzen direnean.

Azkenik, portu-zerbitzuen gabeziak aipatu zituzten, besteak beste, portu jakin batzuetan oztopoak jartzen dituztela komunak edo dutxak erabiltzeko. Azpimarratu zuten portu bakoitzaren errealitatea ezberdina dela eta, horrenbestez, arauketa malgua izan behar dela eta egoera ezberdinetara moldatu beharra duela.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

GERNIKA, 2025EKO URRIAK 25

Bileran jasotako ekarpenek erakusten dute kezka, ezinegona eta konfiantzarik eza handiak direla EKPrek kudeaketarekin, amarratzeak galtzeko aukeraren aurreko irtenbide-faltarekin, prozesuen opakutasunarekin eta portu-zerbitzuen narriadurarekin lotuta.

Gehien aipatu zuten kezketako bat izan zen zer egin behar duten ontziekin amarratzea galduz gero. Esan zuten adibidez Bermeon ez dela posible hibernatzea eta bere garaian EKPrekin formalizatu ez zen akordio batera iritsi ziren arren ontziak neguan buietan uzteko, horrek ez dituela segurtasuneko oinarriko alderdiak estaltzen. Gauzak horrela, EKPk kudeatutako ainguratzeak sortzea proposatu zuten plaza galtzen denerako irtenbide erreal eta arautu moduan, baita ere buien erabilera legeztatzea eta arautzea.

Azpimarratu zuten adjudikazio-irizpideak ardura handiz definitu behar direla eta erreklamatu zuten kontuan har daitezela ez soilik amarrista gisa emandako urteak, baizik eta plaza eskuratzeko itxarote-zerrendan egondako urteak ere bai. Bereziki aipatu zuten adinekoen egoera. Izan ere, historikoki portuak eraiki zituztenak beraiek izan ziren eta eztabaidatu zuten ea hamarkada luzeen ostean kanporatuak izango ote diren. Horrekin lotuta, eskatu zuten egungo erabiltzaileak argi eta garbi defendatzeko eta proposatu zuten zozketa berrietan plaza dutenak eta udalerrian errolatuta daudenak lehenestea.

Itxarote-zerrendak izan ziren eztabaidaren gai nagusienetakoa beste behin ere.

Gardentasun osoa erreklamatu zuten eta esan zuten ez jakitea benetan zenbat pertsona dauden izena emanda argi eta garbi kudeaketa txarraren seinale dela. Kritikatu egin zuten ontzirik ez dutenak zerrendetan egon ahal izatea eta ohartarazi zuten eskaera kontrolik gabe hazten ari dela. Hala, proposatu zuten exijitzea ontzia benetan eskuragarri dagoela frogatzea eta izena emateko bermea edo fidantza ordaindu beharra (adibidez, 400 eurokoa). Aurrekoaz gain, defendatu zuten beharrezkoa dela zerrendak eguneratzea eta araztea, ontzi-matrikula bakoitzeko eskaera bakarra egin ahal izatea eta espekulazio-praktikak ekiditea.

EKP etengabe eta bortizki kritikatu zuten. Esan zuten erakundea ez dela batere gardena, ez dagoela ordenarik eta iraganeko praktika irregularrak errepikatzen jarraitzen dutela. Salatu zuten ordaindu gabe amarratzeak erabiltzen direla, pertsona batzuek kontrolatzen ez diren pantalanetara sartzeko giltzak dituztela eta abandonatuta dauden edo erabiltzen ez diren ontziekin ez dela ezer egiten. Gainera, aipatu zuten kexak eta eskaerak egiten dituztenean ia sekula ez dutela erantzunik jasotzen. Komunikazioko zailtasun larriak aipatu zituzten (erantzun gabeko mezuak eta deiak...), protokoloak falta direla, ez dagoela kudeaketa-sistema bateraturik eta akordio informalekiko gehiegizko menpekotasuna dagoela (“ahoz funtzionatzen du guztiak”). Digitalizazio integrala erreklamatu zuten, informazio eguneratua eskaintzen duen plataforma batekin eta gardentasun-tresna gisa eta erabiltzaileei laguntzeko funtzionatzen duena.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Portuetako langileen egoera ere aipatu zuten. Asko azpikontratatuta daude, langainkargarekin eta EKPre babes gutxi jasotzen dute eta horrek eragin negatiboak sortzen ditu portuko funtzionamenduan. Portuetako langileen presentzia eta konpromiso handiagoa eskatu zituzten, bertatik bertara, ez soilik bulegoetatik, eta zerbitzu egokia bermatzeko lan-baldintzak hobeto landu behar direla esan zuten.

Portuaren antolamendu teknikoari eta espazioaren aprobetxamenduari dagokienez, irmoki salatu zituzten egungo neurketa-irizpideak. Azpimarratu zuten neurketak ez direla bateratuak, langile bakarrak eta gaituak falta direla neurketak egiteko eta pika-rokeriaz jokatzeko dela (ontziak fisikoki aldatzen direla aprobetxamendu jakin batzuetan sartzeko eta abar). Proposatu zuten tarteen edo luzera-moduluaren arabera lan egitea, hau da, tarte bakoitzean ontzi handienei lehentasunik eman gabe. Lehendabizi luzera multzokatzea eta gero zabalerak doitztea, eta azterlan teknikoak egitea ur-geruzak hobeto aprobetxatzeko. Aipatu zuten Bermeon aprobetxatu gabeko hutsune eta okupatu gabeko plaza asko daudela eta posible izango litzatekeela pantalan gehiago sortzea edo egungo antolamendua hobetzea.

Emakiden iraupenaz ere eztabaidatu zuten eta ohartarazi zuten epeak motzegiak badira txandakatzea areagotu daitekeela, baina inbertsioak egiteko eta ontziak eta amarratzeak mantentzeko motibazioa kentzen dutela. Ontzien benetako erabilera kontuan hartzearen aukeraz aritu ziren, hau da, ontziak maizago erabiltzen dituztenei lehentasuna ematea, baina ez zuten adostasunik lortu.

Adjudikazio-irizpideen artean eztabaidatu zituzten hurbiltasuna eta errolda, eta positibotzat jotzen dituzte komunitatea sortzeko eta kultura-ondarea eta itsasokoa babesteko, baina baztergarriak izatearen inguruan ez zuten adostasunik lortu. Haztapen-sistema bat proposatu zuten, baita ere gehienez ere hiru portutan izena eman ahal izatea lehentasunaren arabera puntuazioa jaitziz, eta portu guztiak aldi berean adjudikatzea. Desgaitasuna dutenentzat eta ontzi historikoentzat plazak erreserbatzea ere planteatu zuten, bereziki, Bermeon.

Bukatzeko, salatu zuten gabezia larriak daudela portu-zerbitzuetan, bereziki, Bermeon: komunak eta edukiontziak falta dira, zaintza-kamerek ez dute funtzionatzen, lapurretak gertatzen dira, ur gezaren jarioak ez dira konpontzen, pantalanak gaizki muntatuta daude eta abandonu-sentsazioa nagusi da. Amarristek esan zuten mantentze-lanak egiteko zerbitzua ordaindu arren, ez dutela jasotzen eta beraiek egiten dituztela lan horiek eta zalantzan jarri zuten EKPre papera portuaren eguneroko kudeaketan.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

**ORIO, 2025EKO AZAROAK 22,
09:30 (1. TXANDA)**

Saio horretan nagusi izan ziren amarratzeak galtzeak eta ontzi baten benetako erabilera bermatu beharrak sortzen dituzten kezkak, plaza finkorik ez dagoenean ere bai.

Behin eta berriz esan zuten parte-hartzaileek ontziaren erabilera dela elementu nagusia, amarratzearen titulartasunaren gainetik ere bai. Partekatutako ontzien aukera planteatu zuten plaza galtzen dutenentzako irtenbide gisa eta azaldu zuten nahiago dutela ontzia partekatu ezer ez izatea baino. Esan zuten ontzia alboratu ezin daitekeen ondasuna dela, ezin dela ibilgailu batekin parekatu eta norberaren bizi-proiektuari estuki lotuta dagoela. Amarratzea galtzea sekulako kaltetzat jotzen dute, bai bizitzan, bai arlo ekonomikoan ere, urteak ematen baitituzte lanean eta inbertsioak egiten.

Emakidek hamabost urte irauten dute eta sutzuki eztabaidatu zuten horren inguruan, uste baitute ez dela nahikoa egindako inbertsioa amortizatzeke eta egonkortasuna bermatzeko. Epe askoz ere luzeagoak erreklamatu zituzten, 25 edo 50 urtekoak, eta azpimarratu zuten etorkizunaren inguruko ziurgabetasunak ontziak zaintzeko eta inbertsioak egiteko gogoak kentzen dituztela. Zenbaitek esan zuten harrituta eta nahasita zeudela, eta aipatu zuten sistemak zuzen funtzionatu zuela urteetan zehar eta arauak bat-batean aldatu zituztela.

Eztabaidaren ardatz nagusienetako bat izan zen antzinasuna eta errotzea. Erreklamatu zuten formula bat aurkitu behar dela antzinasun-irizpidea aplikatzeko.

Hala ere, aitortu zuten juridikoki zaila dela, baina ezinbestekotzat jotzen dute belaunaldi-transmisioa, itsas kultura eta familien legatua babesteko. Hamarkada luzeetan portuarekin lotura dutenen testigantzak partekatu zituzten, batzuk pantalanak hasieran jarri zituztenetik daude portuan, egunero ateratzen dira itsasora eta sentitzen dute hiru belaunaldietako legatua hausten dela. Azpimarratu zuten ezin direla konparatu amarrista bat eta itxarote-zerrendan dagoen pertsona bat. Izan ere, kasu batean eta bestean konpromisoak, inbertsioak eta arriskuak guztiz ezberdinak dira.

Itxarote-zerrendekin lotuta nabarmendu zuten gardentasuna erabatekoa izan behar dela eta zerrendak aldizka argitaratzea eta eguneratzea eskatu zuten. Izena emateko tasa edo fidantza bat kobratzea proposatu zuten, modu horretan, eskatzaileen konpromisoa bermatzeko. Hala, arrazoitu zuten itxarote-zerrendan daudenek ez dutela ez inbertsioa, ezta bizitzeko modua arriskatzen eta amarristek dena galtzeko arriskua dutela. Eskakerak mugatzea eta pertsona bat portu bat baino gehiagoko eskatzaile gisa zenbatzea planteatu zuten, eta gaitzetsi egin zituzten “badaezpada” masiboki egiten diren izen-emateak. Zerrendak etengabe irekita egotea ere eztabaidatu zuten eta lan-hautaketa prozesuetako antzeko irekiera- eta itxiera-sistema proposatu zuten.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Agerian utzi zuten komunikazio eta informazio argia falta dela eta aipatu zuten zerrendak jada ez direla ulergarriak iraganean bezala, eta itxarote-zerrendetan daudenei ere ez dietela prozesuaren ondorioen buruzko informazio egokirik ematen. Haserre zeuden prezioak igo eta zerbitzuak murriztu izanarekin, baita ere toki-elkarteen eta EKPren arteko koordinazio-faltarekin.

Ekarpenen beste multzo batean esleipenak egiteko irizpide teknikoak eta ur-geruzaren aprobeixamendua landu zituzten eta gehienak kontra zeuden. Uste dute irizpide horrek bereziki kaltetzen dituela ontzi txikiak eta zaharrak, horietako asko itsas ondareari lotuta daudenak, eta kanpoan uzten dituela ontzi asko. Neurtzeko modua, irizpide argirik ez egotea eta geruzak benetako beharrei egokituta ez egotea aipatu zituzten. Horren aurrean, proposatu zuten zabalera-tarteekin lan egitea, plaza bakoitzarengatik kobratzea eta ez luzera zehatzarengatik, eta geruzak ontzi eskatzaileen tamainara doitzea. Existitzen diren geruzen erabilera optimizatzea eta portu batzuetan oinezkoen bideratutako plaza-kopuru handia berrikustea ere erreklamatu zuten.

Ontzia erabiltzeko lehentasunaren inguruan ere eztabaidatu zuten eta proposatu zuten lehentasuna izan dezatela ontzia maiz erabiltzen dutenek, eta portuen irisgarritasunari eta ontzietara joateko irisgarritasunari buruz ere aritu ziren. Hurbiltasun- eta errolda-irizpideak gehitzea planteatu zuten, baina zalantzak zituzten aukera-berdintasunaren lurralde-irismenaren inguruan. Defendatu zuten, baita ere, portu bakoitzak ezaugarri propioak dituela eta kontuan hartu behar direla.

Proposamen osagarrien artean planteatu zuten buien zonak gaitzea eta kudeatzea, kortesia-plazen kudeaketa hobetzea, pantalanen xedea argi definitzea eta kudeaketa-eredu berriak aztertzea, publiko-komunitarioak ere bai, herritarren sarbidea lehenesten dutenak. Azpimarratu zuten portuko erabakiek eragin zuzena dutela udalerrian, herriko bizitzan eta euskararen erabileran, itsas ondarean eta aparkatzeko beharretan.

Bukatzeko, segurtasunaz eta mantentze-lanez aritu ziren eta salatu zuten ontzi batzuk abandonatuta, hondoratuta edo erabili gabe daudela eta kendu egin beharko liratekeela plazak askatzeko eta arriskuak ekiditeko. Kasu horiek aktiboki kudeatzeko eskatu zuten, baita ere argitasunez jokatzeko herentziak, partekatutako titulartasunak eta abar daudenean eta egurrezko ontzien tratamendu espezifiko egitea, baldintza bereziak behar baitituzte. “Presente dagoen erabiltzailea” kontzeptua analitzatzeko eskatu zuten, hau da, bakoitzak ontziaren benetako erabileran eta mantentze-lanetan eta portuaren egoera onean egiten duen ekarpenean zentratuz.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

**ORIO, 2025EKO AZAROAK 22,
11:30 (2. TXANDA)**

Entzute-saioan egindako ekarpenetan ezinegon aipatzen zuten amarratzeak galtzeko arriskuaren aurrean, eta esan zuten ontzietarako benetako irtenbideak falta direla eta adjudikazio-irizpideak berrikusteko plangintza, ekitatea eta portuaren benetako erabilera aintzat hartu behar direla.

Azaldu zuten kezka handienetako bat izan zen ontzia galtzeko eta ur-geruza erabili ezinik geratzeko beldurra. Planteatu zuten ea portu-aldaketa aukera bat izan daitekeen, betiere, irtenbide erreala eta planifikatua egonez gero. Irtenbide argiak erreklamatu zituzten eta bi aukera nagusi planteatu ziren: beste portu batean plaza bat eskaintzea edo epeak zabaltzea kaltetuek irtenbideak bilatu ahal ditzaten aldaketa bortitza izan gabe. Esan zuten ontzia bizitza-proiektua eta ametsa dela, ezin dela ibilgailu batekin parekatu eta jabeari estuki lotuta egoten dela, bai pertsona fisikoei, bai juridikoei.

Nabari zen gehienak nahastuta zeudela amarratze-eskubidearen inguruan eta galdetzen zuten ea eskubidea pertsonarena edo ontziarena den, eta aipatu zuten historikoki ontziaren eta jabearen arteko lotura egonkor gisa ulertu izan dela. Gogorarazi zuten askok amarratzea izan dutela bizitza osoan zehar eta ez zaiela sekula jakinarazi denbora-muga zuela. Gainera, harrituta zeuden jakinik posible dela hamarkadetan zehar portuan egon eta gero ontziak kanporatzea.

Emakiden iraupenaz eztabaidatu zuten beste behin ere, eta zalantzan jarri zuten ea hamabost urteko emakida bat nahikoa den inbertsioak egitea eta gazteak sartzea sustatzeko.

Jakinarazi zuten, gainera, epe laburrek belaunaldi-transmisioa hautsi dezaketela. Defendatu zuten beharrezkoa dela antzinatasuna haztatzea, baina zalantzak sortu ziren zein unetatik aurrera zenbatu beharko litzatekeenaren inguruan. Hala, erreklamatu zuten lehendabizi portuan daudenak eta obligazioak betetzen dituztenak errespetatu behar direla eta fideltasuna eta ibilbide luzeak saritu behar direla.

Itxarote-zerrendekin lotuta azpimarratu zuten beharrezkoa dela jakitea eskaera benetan nolakoa den. Planteatu zuten zenbat pertsona dauden izena emanda ontzirik gabe eta esan zuten premiazkoa dela zerrendak garbitzea eta araztea. Izena emateko betekizunak proposatu zituzten, hala nola titulazioa izatea, eskaerak portu bakarrerako egin ahal izatea, eta kuota edo fidantza aurretik ordaintzea konpromisoa erakusteko. Eskatzaileen hiru profil ezberdintzeko beharra ere planteatu zuten: ontzia aldatu nahi dutenak, ontzia norberaren udalerrira ekarri nahi dutenak eta oraindik ontzirik ez dutenak.

Azaldu zuten garrantzitsua dela benetako datu eguneratuekin lan egitea eta adierazi zuten egungo datuek ez dutela benetako egoera islatzen eta EKPk portuen benetako erabileraren inguruko diagnosi zorrotza sortu eta partekatu beharko lukeela azpiegitura berriak planteatu baino lehen. Esan zuten posible dela pantalan berrien beharraren sentsazioa gehiegizkoa izatea, benetan ez baitakite benetako eskaera zein den.



1. Amarristekin egindako bileren laburpen-aktak

Itxarote-zerrendetan seriotasun handiagoa bermatzeko proposamenen artean defendatu zuten konpromiso-plus bat gehitzea, hala nola fidantza ekonomiko bat, galdu egingo litzatekeena justifikaziorik gabe uko eginez gero. Horretaz gain, azpimarratu zuten pertsona guztiek eskubide berberak baldin badituzte, itxarote-zerrendetan daudenek ontzia izan beharko luketela. Itxarote-zerrenda bat egitea proposatu zuten portuen benetako erabileraren diagnosi batekin batera.

Portu-kudeaketako arazo espezifikoak ere landu zituzten, besteak beste, ezinezkoa dela Mutrikun garabia erabiltzea luzera-kontuak direla-eta, EKPre beste portu batzuetan igarotze-tarifak ordaindu beharra, edo plaza gehiegi daudela kortesiarako, besteak beste, Hondarribian. Hala, portu bakoitzerako kalkulu espezifikoak eta doituak egitea eskatu zuten. Eztabaidatu zuten Eusko Jaurlaritzak kudeatutako portuetan BEZarekin fakturatzea edo kudeaketa pribatuko portuekin alderatuta dauden funtzionamendu-ezberdintasunak, adibidez, Zumaiaiko portua.

Espazioaren antolamenduekin lotuta proposatu zuten sistema malguagoak sortzea, ontzia baino pixka bat handiagoak diren plazak okupatzea ahalbidetzen dutenak dagokion kostuarekin. Horretaz gain, plangintza eta fingerren aprobetxamendua hobetzea eta arau berriak onetsi aurretik azterlanak egitea ere planteatu zuten, horrela, benetako eskaera ez hutsaltzeko. Ontzia gutxiago erabiltzen dutenentzako irtenbide gisa dike lehorrak eskaintzea ere planteatu zuten eta Orion kokapen posibleak egon daitezkeela esan zuten.

Adjudikazioan txertatzeko beste irizpide batzuk eztabaidatu zituzten, hala nola erabiltzaileen frogatutako ibilbidea, ordainketak betetzea, ontzia benetan erabiltzea (gutxieneko irteera-kopuru bat eskatzeko aukera barne) eta erabiltzaile egoiliarak eta urtaroen arabekoak bereiztea. Hogeitaz baina gehiagoan arazorik izan ez dutenentzako baremo espezifikoak ezartzea proposatu zuten.

Bukatzeko, abandonatuta edo egoera txarrean dauden ontzien arazoa jorratu zuten eta esan zuten Orion eta Hondarribian kasu ugari daudela eta ontzi horiek kentzeko eskatu zuten espazioa askatzeko eta segurtasuna hobetzeko. Azpimarratu zuten zenbaitek amarratzea ordaintzen jarraitzen dutela ez dakitelako ontziarekin zer egin desegite-instalazioetan zailtasunak dituztelako, eta eskatu zuten berankortasunaren kudeaketa azkartzeko, ontziek aseguruia dutela ziurtatzeko eta gainerakoentzat arriskutsuak diren ontziak kentzeko.



2

Itxarote- zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak



2

Itxarote- zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

**GERNIKA, 2026KO URTARRILAK 10,
09:30 (1. TXANDA)**

Entzute-saioan parte hartu zutenak nagusiki EKPk kudeatutako kirol-portuetan amarratzea eskuratzeko itxarote-zerrendetan dauden ontzien jabeak izan ziren. Gehienek badituzte behin-behineko irtenbideak, hala nola aldi baterako amarratzeak —ekonomikoki askoz ere garestiagoak direnak— edo EKPk kudeatzen ez dituen portuetan amarratzeak dituzte, adibidez, Getxon, Urdaibain edo Plentziako itsasadarrean. Beste batzuek ontziak lursail partikularretan edo aparkalekuetan dituzte edo modu prekarioan lotuta dituzte, besteak beste, sokekin edo itsasoan kokatutako pisuekin. Azpimarratu zuten ontzi batean inbertsioa egin dutenentzat plaza egonkorrik ez izatea egitura-arazoa bihurtzen dela eta zaila dela denbora luzez horrela egotea.

Saioaren ardatz nagusietako bat izan zen gehienek uste dutela itxarote-zerrenden funtzionamenduan gardentasuna eta argitasuna falta direla. Behin eta berriz azpimarratu zuten antzinatasuna errespetatu beharra dagoela, eta lehentasuna izan behar dutela denbora luzeagoan izena emanda daudenek.

Gainera, esan zuten oso haserre daudela kasu batzuetan ontzien neurriak aldatu dituztenean urteetan zehar metatutako antzinatasuna galdu izan dutelako. Kontu horrek aurkako iritziak sortu zituen arren, guztiek esan zuten injustizia sentitzen dutela zenbaitek hamarkada bat baino gehiago zain daramatelako itxarote-zerrendetan ia-ia aurrera egin gabe eta beste batzuek, itxarote-zerrendetan orain dela gutxi sartu arren, azkarrago lortzen dutelako amarratzea.

Esan zuten adjudikazio-irizpideenganako duten konfiantza ia hutsala dela eta azaldu zuten sekula ere ez dela argi egon nola esleitzen diren plazak eta irizpide ofizialak existitzen direnean beti ez direla errespetatzen. Zenbaitek aipatu zuten sentitzen dutela zozketak ez direla benetan egiten edo ez direla zuzen aplikatzen, eta sentsazioa da aurretik amarratzea izan dutenak normalean berreskuratu egiten dutela. Praktika irregularrak ere aipatu zituzten eta esan zuten ez dela egiten zozketa gardenik eta horrek areagotu egiten duela itxarote-zerrendak ez garbiak, ez eta eskuragarriak ez direnaren pertzepzioa.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Salatu zuten kasu askotan ez direla enteratzen plaza bat hutsik geratu dela norbaiti adjudikatzen zaionera arte eta horrek areagotu egiten du informazioa berdin ematen ez denaren eta zenbaitek informazio pribilegiatua jasotzen dutenaren sentsazioa.

Informazio argia falta dela ikusi zen baita ere itxarote-zerrenden funtzionamenduaren inguruko nahasmenduan. Hala, aipatu zuten itxarote-zerrenda batzuk bulegoetan eskegita daudela, aldizka bisitak egiten direla zerrendan zein posizioetan dauden jakiteko eta ezjakintasuna nagusi dela mugimenduak nola eta noiz gertatzen direnaren inguruan. Gauzak horrela, erreklamatu zuten zerrendak biziak, eguneratuak eta publikoak izan behar direla eta benetako eskaera islatu behar dutela. EKPk orain dela gutxi jakinarazpen bat bidali zien. Hala, baieztatu behar zuten ea itxarote-zerrendetan jarraitzeko interesa duten eta horrek ezinegona eta deserosotasuna sortu zituen, ez baitzuten ekimen horren helburu argia zein zen ulertu.

Eztabaidaren beste gai garrantzitsu bat behin-behineko amarratzeen erabilera luzea izan zen. Kritikatu zuten plaza bat libre geratzen denean behin betiko adjudikazioa atzeratu egiten dela eta denbora luzean mantentzen direla behin-behineko amarratzeak eta hori garestia dela. Hala, sentsazioa da figura horren xedea dirua biltzea dela. Aurrekoa are larriagoa da amarratze finkorik ez dutenek portuko oinarritzko zerbitzuengatik gehiago ordaintzen dutelako, besteak beste, ontzitegirako edo kudeaketa jakin batzuk egiteko, eta hori guztia, baldintza egokiak dituen plazarik izan gabe.

Azpmarratu zuten, baita ere, portuen artean araudia ezberdin aplikatzen dutela eta berariaz aipatu zituzten Hondarribiko eta Bermeoko kasuak. Horrek indartu egiten du kudeaketa arbitrarioa denaren pertzepzioa. Bermeoren inguruan zehazki aipatu zuten emakidak iraungita daudela eta deialdi berriak ez direla atzeratu behar. Gainera, esan zuten ohikoa dela interesdunak urtero bulegora joatea zerrendan duten posizioaren inguruko informazioa eskatzera.

Ontzien ezaugarriekin lotuta, eztabaida luzea egin zuten luzerak eta zabalerak neurtzearen inguruan, eta ontzien dimentsioak behin-behinean aldatzeko pikarokeriak aipatu zituzten. Ontziak sailkatzeko bestelako sistemak proposatu zituzten, hala nola ratioak edo tarteak kontuan hartuta. Modu horretan, halabeharrez ez lirateke ontzi handienak sarituko eta amarratzeen kostua homogoneoa izango litzateke kategoria bakoitzaren barnean. Hala eta guztiz ere, proposamen horiek ere konfiantzarik eza sortzen dute irizpide argiekin eta aldizkako egiaztapenekin gauzatzen ez badira. Defendatu zuten plaza bat adjudikatzen denean ontziaren benetako neurriak berrikusi eta kontrol horiek aldizka errepikatu behar direla.

Uretako motorren gaia ere landu zuten eta esan zuten plataforma espezifikoak dituztela ur-geruza ahalik eta gehien aprobetxatzeko eta zalantzan jarri zuten ea deialdietan ontzitzat jo behar ote diren. Kritikatu zuten fingerretan dauden motorren eta buietan dauden ontzien arteko elkarbizitza ez dagoela batere antolatuta.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Irtenbideen inguruko iritziak ezberdinak izan ziren. Zenbaitek defendatu zuten arazoa konpontzeko modu bakarra amarratze-plaza gehiago sortzea dela eta beste batzuek esan zuten amarratze gehiago egotea ezin dela erantzun bakarra izan eta espazioa hobeto kudeatu beharra dagoela. Azpiegitura berriak egiteko potentziala duten guneak aipatu zituzten —Getxo, Plentziako itsasadarra, Artza, Bermeo (Martillo ingurua eta izotz-fabrika), Sukarrieta edo Arketas— eta esan zuten beharrezkoa dela udan eta denboraldi jakinetan erabiltzen dituzten amarratzeak arautzea.

Planteatu zuten, baita ere, plaza espezifikoak sortu beharko lirатеkeela adinekoentzat edo mugikortasun mugatua dutenentzat eta txandakatzeak errazteko tamaina handiagoko amarratzeak eskaini beharko lirатеkeela.

Azpinarratu zuten ontzi batzuk ez direla erabiltzen, egoera txarrean daudela edo obligazioak urratu dituztela eta ia-ia itsasora atera gabe plazak denbora luzez okupatzen dituztela. Ontzi horiek identifikatzea eta kentzea proposatu zuten, baita ere bestelako irtenbideak eskaintzea, hala nola udarako amarratzeak edo itsasertzeko eremu lehorrak, eta portuaren kudeaketa indibidualizaturantz aurrera egin behar dela aipatu zuten, aseguruak, ordainketak, mantentze-lanak eta benetako erabilerak berrikusiz.

Saioan, gainera, kostaldea oso-osorik kudeatu beharraz hausnartu zuten, batez ere, aurreikusita dagoelako Bermeon plazak gehituko direla eta Bizkaiko portu gehiago sartuko direla Eusko Jaurlaritzaren kudeaketaren barnean.

Erreklamatu zuten kostaldearen karga-gaitasuna, ingurumen-inpaktua eta itsasadarren antolamendua aztertu behar direla, eta berariaz aipatu zuten Urdaibai eta esan zuten beharrezkoa dela dauden buiak antolatzea eta legeztatzea.

Azkenik, gizarte- eta erabilera-irizpideak eztabaidatu zituzten, besteak beste, portuarekiko hurbiltasuna eta lurralde-errotzea, eta esan zuten portuko bizitza indartu egiten dela erabiltzaileak gertu bizi direnean eta ontzia maiz erabiltzen dutenean. Ez zuten adostasunik lortu irizpide hori haztatzearen inguruan ezta amarratzeak oinordetzan jasotzearen aukeraren inguruan ere. Hala eta guztiz ere, erabaki zuten beharrezkoa dela kontrolekin eta trazabilitatearekin egoera horiek arautzea. Adjudikazio-aldiak laburtzea planteatu zuten txandakatzea areagotzeko eta errepikatu zuten itxarote-zerrendako antzinatasuna irizpide nagusia izan behar dela. Saioa bukatzeko argi eta garbi eskatu zuten irizpideak publikoak, objektiboak eta ulergarriak izan behar direla, hau da, interpretazioak egin ahal izatea ezinezkoa izan behar dela. Gainera, eskatu zuten hausnarketa estrategikoa egin behar dela mantendu nahi den kostaldearen eta portuen ereduaren inguruan eta itsas nortasuna galtzea ekidin behar dela.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

GERNIKA, 2026KO URTARRILAK 10, 11:30 (2. TXANDA)

Entzute-saioan parte hartu zutenak itxarote-zerrendan daude eta gehienek badute ontzia, baina amarratze egonkorrik gabe. Horregatik, irtenbide prekarioetara edo oso garestietara jo behar izan dute. Zaurgarritasun bereziko egoerak azaldu zituzten, adibidez hauek: lehorreko nautiketan gordeta dauden ontziatarako hilabeteetan diru asko ordaindu behar dute, beste ontzi batzuk hirugarrenek lagatako pantalanetan modu informalean lotuta daude, edo beste kasu batzuetan, erosketa-erabakiak hartu izan dituzte uste zutelako etorkizunean deialdiak egingo zirela eta gero sekula ere ez da horrelakorik egin. Esan zuten etengabe kezkatuta egoten direla ontziarekin zer egingo duten ez dakitelako amarratzerik lortzen ez badute eta, gaineratu zuten zalantza horrek egindako inbertsioa baldintzatzeaz gain, ontziaren tamainari eta motari buruzko erabakiak hartzea ere baldintzatu egiten duela.

Saioa hasi zenetik agerian utzi zuten injustizia sentitzen dutela eta neurri bakar batekin neurtzen ez dela sentitzen dutela nabarmen, batez ere, ontzia aldatu duten batzuen kasuan, ikusi dutelako nola araudia betez jardun duten arren, amarratzea edo metatutako antzinatasuna galdu dutela. Errepikatu zuten gaur egun amarratzea dutenek zaila dela galtzea eta itxarote-zerrendetan daudenen gainean dagoela segurtasunik ezaren karga guztia. Gauzak horrela, indarrez aldarrikatu zuten tokiko erabiltzaileak lehenetsi behar direla, bai ikuspegi sozialetik bai nortasunaren aldetik ere, eta defendatu zuten portua lehentasunez udalerrian bizi diren eta ontzia maiz erabiltzen duten horientzat izan behar dela.

Gehien aipatu zuten kontuetako bat izan zen guztiz nahasita daudela itxarote-zerrenden inguruan. Azaldu zuten askok ez dakitela zer zerrendatan dauden izena emanda, ea zerrenda bakarra dagoen edo zerrenda ezberdinak dauden portu bakoitzeko, eta ez dakite ezta ere nola gertatzen diren zerrendetako mugimenduak. Zenbait egoera salatu zituzten, non hamar urte baino gehiagoan zain daudenek posizio berean jarraitzen duten eta, bitartean, beste batzuek amarratzea azkarrago eskuratzen duten. Argitasun-falta horrek areagotu egiten du kudeaketa “iluna” denaren pertzepzioa, mugimenduak azaltzea oso zaila delako eta EKPrenganako konfiantzarik eza nabarmena da; zenbaitek diote kontsultak egiten dituztenean EKPk ihes egiten duela.

Behin eta berriz eskatu zuten itxarote-zerrendak publikoak, digitalak, gardenak eta trazagarriak izan behar direla, Interneten ikusteko moduan egon behar direla eta posible izan behar dela bakoitzak zerrendan duen posizio zehatza jakitea ontziaren tamainaren arabera eta gertatzen diren mugimenduak ezagutzea ere bai. Proposatu zuten itxarote-zerrendak aldizka eguneratu eta argitaratu behar direla, sei hilean edo urtean behin, eta argi informatu behar dutela zerrendetan nor sartzen den, nor ateratzen den eta zergatik. Gauzak horrela, defendatu zuten kontrol-mekanismoak, neurri zuzentzaileak eta zehapen-neurriak txertatu behar direla, ez bakarrik formalki, baizik eta benetan aplikatu behar direla.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Behin baino gehiagotan salatu zuten batzuek pikaokeriaz jokatzeko dutela eta praktika irregularrak egiten direla, hala nola ontziak ezkutuan salerosten dituztela amarratzeekin nolabaiteko plusak ordainduta, baimenik gabe plaza hutsak okupatzen dituztela, baterako jabetzak daudela non pertsona batek baino gehiagok itxarote-zerrendetan izena ematen duten, edo amarratze batzuk erabiltzen dituztela eta inork ez duela ezer egiten hori zuzentzeko. Azaldu zuten hautematen dutela zenbaitek negoziak egiten dituztela amarratzeekin eta horrelako egoerak ekiditeko kontrol irmoak eta eraginkorrak erreklamatu zituzten.

Bermeorekin lotuta esan zuten amarratze libreak dituzten plazak daudela eta behin-behineko ez-ohiko deialdiak irekitzea proposatu zuten plaza libre horiek adjudikatzeko agindu berria onetsi bitartean, horrela, ez liratekeelako hutsik egongo. Positibotzat jo zuten epe jakin baterako plazak adjudikatzearen aukera, ikusita emakidak bukatu egingo direla eta eskaerari berehala erantzun beharra dagoela. Aurrekoarekin lotuta, errepikatu zuten pantalanak ezin direla hutsik egon interesdun batzuek urteak daramatzatenean zain.

Itxarote-zerrendetan egon nahi zuten baieztatzeko ziurtatutako eskutitz bat jaso zuten, baina ez zen modu bateratuan egin eta horrek nahasmendua eta zalantzak sortu zituen, guztiek ez baitzuten eskutitz horren berri izan. Erreklamatu zuten horrelako jakinarazpenak irizpide argiekin, homogeneousekin eta ongi azalduta egin behar direla eta ekidin egin behar dela aktiboki interesa dutenen artean segurtasunik eza sortzea.

Adjudikazio-irizpideei dagokienez, irmoki zalantzan jarri zuten ur-geruza ahalik eta gehien aprobetxatzearen irizpidea. Esan zuten ez dela bidezkoa, tamaina handieneko ontzientzat baita onuragarria. Aldaketa defendatu zuten eta sistemek tarteen arabera multzokatu beharko luketela esan zuten, prezioak kategorien arabera definitu beharko liratekeela eta ontziaren tamainak lehentasunik eman beharko ez lukeela ere erreklamatu zuten. Puntuaren araberrako sistemak aktibatzea ere proposatu zuten. Sistema horiek kontuan hartuko lituzketen faktoreak izango lirateke ontzia izatea ala ez, itxarote-zerrendan bakoitzak duen antzinatasuna, adina edo etxebizitzaren eta portuaren arteko gertutasuna.

Eztabaidatu zuten, halaber, ea plaza pertsonari edo ontziari adjudikatu behar zaion eta horrekin lotuta esan zuten baterako jabetzak daudela eta iruzurrezko erabilerak ekidin beharko liratekeela. Orokorrean erreklamatu zuten antzinatasuna errespetatu beharko litzatekeela, batez ere zozketak egin eta gero pertsona berriek izena ematen dutenean eta dokumentazioa eta ontzien benetako neurriak zorrozki berrikusi beharko liratekeela eskatu zuten.

Saio horretan komentatu zuten baita ere portuko kontrola indartu beharra dagoela eta eskatu zuten berankortasunak, ontzien abandonuak eta okupazio irregularrak zorrozki kudeatu behar direla. Argi eta garbi defendatu zuten ordaintzen ez duenak edo obligazioak betetzen ez dituenak plaza galdu behar duela eta proposatu zuten urtean behin kokapen-orria, aseguruak eta berrikuspen teknikoak exijitzea.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Salatu zuten adibidez Mundakako portuan kontrolik gabeko egoerak gertatzen direla, adibidez, ez dagozkien plazak okupatzen dituzten ontziak daudela eta azpimarratu zuten emakidak egin ondoren araua betearazi egin behar dela, ondorengo ordenarik eza ekidinez.

Bukatzeko, planteatu zuten beharrezkoa dela egungo portuak hobetzea, Bermeon zaharkituta dauden azpiegiturak berritzea, mapaketa orokorra egitea plaza berri posibleak identifikatzeko eta bestelako irtenbideak aztertu behar direla, adibidez, itsasertzeko eremu lehorrak. Buien arauketa ere eztabaidatu zuten eta esan zuten formalki inorenak ez diren arren, praktikan saldu egiten direla eta denboraldi-pribilegioak sortzen direla. Saioa bukatzeko argi eta garbi eskatu zuten gardentasuna areagotu behar dela, kontrol eraginkorrak egin behar direla eta berehala jardun behar dela. Erreklamatu zuten portuetan erabilera irregularrak galarazi behar direla, benetan zenbat plaza dauden jakin behar dela eta amarratzeak berehala adjudikatu behar direla, portua benetan erabiltzea lehenetsiz lekua okupatze hutsaren aurrean.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

**ORIO, 2026KO URTARRILAK 24,
09:30 (1. TXANDA)**

Entzute-saioko gai nagusia izan zen benetan kezkatuta daudela amarratzerik gabe geratzearen beldurrarekin eta modu oso grafikoan adierazi zuten, esanez ontzia ondasun bat dela eta ezin dela ibilgailu baten moduan kudeatu. Errepikatu zuten auto bat ez bezala ontzia ezin dela besterik gabe “aparkatu”, eta amarratzea galtzean jabeak zaurgarritasun material eta emozional larriko egoeran egoten direla. Kezka hori zuzenean lotu zuten bide argi bat definitzearen beharrarekin, arau argiak eta epeak dituen, modu horretan, egungo egoerak sortzen duen ezinegona eta zalantzak arintzeko.

Eztabaidagai nagusietako bat antzinatasun-irizpidea izan zen. Zenbaitek defendatu zuten elementu nagusi gisa puntuatu behar dela eta beste batzuek irizpide horren zilegitasuna zalantzan jarri zuten, baldin eta ontzia benetan erabiltzen ez bada eta itsas kulturari ekarpenik egiten ez bazaio. Planteatu zuten ea antzinatasunak bere horretan ondarea babesten duen edo, kontrara, ontziak erabiltzen ez diren edo jarduera tradizionaletarako erabiltzen ez diren egoerak betikotu ditzakeen horrek. Zalantzak izan zituzten baita ere gaur egun ontzirik ez dutenak integratzeko moduaren inguruan, baldin eta antzinatasuna edo aurretiaz ontzia izatea zorrotz lehenesten baldin bada, eta azpimarratu zuten bizitzeko modu bat dela eta arau espezifikoak behar direla.

Behin eta berriz esan zuten itxarote-zerrendak ez direla gardenak. Praktika irregularrak, jaraunspen ez oso argiak, kutunkeriak eta neurriak faltsutzea salatu zituzten eta berariaz aipatu zuten Donostian gertatzen dena.

Parte-hartzaileen arabera, sistema horrek sekula ere ez du funtzionatu. Adierazi zuten zerrendak modu artifizialean puztuta daudela, hurbileko pertsonak hainbat izen-emate egiten dituztela, eta defendatu zuten ontzi bat izatea exijitu beharko litzatekeela edo, gutxienez, eskuratu nahi den ontziaren erantzukizunpeko adierazpena egitea. Gauzak horrela, itxarote-zerrendan egoteagatik kuota bat kobratzea proposatu zuten; formula horri esker, benetako eskaera iragazi ahalko litzateke eta espekulazio hutsekoak diren izen-emateak saihestuko lirateke.

Adierazi zuten ez dutela batere konfiantzarik zerrenden benetako funtzionamenduaren inguruan eta azpimarratu zuten askok ez dakitela zein den beren egoera zehatza, itxarote-denborak edo adjudikazio-irizpideak. Erreklamatu zuten zerrendak digitalak, publikoak eta eskuragarriak izan behar direla eta ekidin egin behar direla oinarrizko informazioa eskuratzeko portura joan beharra ezartzen duten zaharkitutako sistemak. Ontzien jabetzaren inguruko informazioa biltzeko jaso zituzten galdetegiek kezka sortu zuten, pentsatu baitzuten beharbada irizpideak aldatuko zirela aurretiaz azalpen argirik eman gabe.

Saioan zehar behin eta berriz erreklamatu zuten EKPk gehiago kontrolatu beharko lukeela kontua eta adierazi zuten uste dutela kexei ez zaiela arretarik ematen eta portu bakoitzaren egoera errealtaren inguruko informazioa falta dela.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Adibide gisa aipatu zituzten agirien kontrol-faltak, besteak beste, urteetan zehar aseguruen berrikuspenik egin ez izana, ontzien titularrak hil eta ontziak portuan mantendu izana, edo ordaintzen ez dutenek amarratzeak izaten jarraitzea. Defendatu zuten egoera horiek jakinarazpen formalen bitartez zuzendu behar direla eta urratuz gero, plazak berriro adjudikatu behar direla.

Eztabaidako beste gai garrantzitsu bat urgeruza ahalik eta gehien aprobatzekoaren irizpidearen ingurukoa izan zen, eta askok zalantzan jarri zuten. Esan zuten irizpide hori ez dela bidezkoa eta desberdintasunak sortzen dituela. Izan ere, zentimetroetan eta hamarrekoetan oinarrituta dago eta ia-ia berdinak diren ontziak kanpoan uzten ditu eta zenbaitek “ontzi madarikatuak” sortzen dituela esan zuten. Proposatu zuten horren ordez tamaina-segmentuen edo -tarteen sistema bat ezartzeko Frantziako ereduak jarraituz, horrela, egonkortasun gehiago egoteko eta pikarokeriak ekiditeko. Errepikatu zuten neurketak argi arautu behar direla eta ez dela aukerarik egon behar interpretazio interesdunak egiteko.

Portuen plangintzarekin lotuta proposatu zuten plazen tamainak diseinatzeko abiapuntua portu bakoitzaren benetako beharrak izatea. Horretako, aurretiaz azterlanak egin beharko lirатеke ontzi eskatzaileen tamainak analizatzeko. Defendatu zuten baldin eta luzera jakin bateko ontzi asko badaude, eskaintza errealitate horretara egokitu behar dela eta diseinu hori egiteko amarristen elkarteekin lan egitea planteatu zuten. Esan zuten, baita ere, baldin eta benetako eskaera handia bada, plaza berriak sortzea aztertu beharko litzatekeela.

Tokikotasunaren irizpideak eztabaida sutsua sortu zuen. Zenbaitek defendatu zuten puntuatu egin behar dela (gutxienez itxarote-zerrendetan), eta beste batzuek gogorarazi zuten portuak ez direla udal-titulartasunekoak baizik eta komunitatearenak, eta amarratzea izateko eskubidea EAEko bizilagun guztiek izan beharko luketela. Gehienek adostu zuten gutxienez autonomia-erkidegoa izan beharko litzatekeela irizpide horretarako erreferentzia-esparrua.

Ontzia benetan erabiltzen ote den baloratzeko aukeraren inguruan ere eztabaidatu zuten, baina aitortu zuten zaila dela hori objektiboki neurtzea. Hala eta guztiz ere, esan zuten frustrazioa sortzen duela ikusteak erabiltzen ez diren ontziek urteetan zehar plazak okupatzen dituztela. Epeak eta ontziak erabiltzeko eta mantentzeko obligazioak ezartzea proposatu zuten, arau argiekin eta aldizkako ikuskapenekin. Gainera, erabilera-modu berriak aztertu behar direla ere esan zuten, adibidez, partekatutako edo alokatutako ontziak, betiere, kontrol publikoarekin.

Saioan hausnarketa kritiko bat ere egin zuten egungo araudiaren aplikagarritasunaren inguruan. Hala, esan zuten balitekeela portu berrietan funtzionatzea, baina portu historikoetan arazoak sortzen dituela, instalazio bakoitzak bere idiosinkrasia propioa baitu. Ohartarazi zuten segurtasun juridikoa falta dela, batez ere luzera handiko ontzietan, non inbertsio oso handiak egiten dituzten eta jarraitzeko bermerik ematen ez duten aldizkako lizitazioen menpe geratzen diren. Kezka hori lotu zuten baita ere itsas ondarea galtzeko arriskuarekin eta esan zuten portuak beren izaera tradizionalari lotu gabeko toki bihurtzearen beldur direla.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Bukatzeko, Donostian arazo ugari sortzen dituzten gaiak jorratu zituzten, besteak beste, abandonatutako ontziak egotea, batzuk hondoratuta ere bai, amarratzea bitarteko gisa erabiltzen dutela zeharkako onurak eskuratzeko (adibidez aparkatzeko txartelak), edo txandakatze-falta dagoela berritzen ez diren kostu baxuko ontzi txikiak daudelako. Erreklamatu zuten abandonatutako ontziak kendu behar direla, plaza eskuragarri bihurtu behar direla eta gainbegiraketarik gabe ontzietan bizi diren pertsonak gehiago kontrolatu behar direla. Bilera amaitzean argi eskatu zuten irizpide ulergarriak, benetako kontrola eta segurtasuna beharrezkoak direla, horrela, erabiltzaileek jakin dezaten zeri jaramon egin behar dioten eta portu-kudeaketaren sistemarenganako konfiantza berreskuratu dezaten.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

**ORIO, 2026KO URTARRILAK 24,
11:30 (2. TXANDA)**

Entzute-saioan gehienak ados egon ziren esatean amarratzeen eta itxarote-zerrenden kudeaketan argitasun, kontrol eta gardentasun gehiago ezarri beharra dagoela. Hasieratik eztabaida ireki bat sortu zen erroldatze-irizpidearen inguruan. Ez zuten irizpide hori aplikatzearen inguruko adostasunik lortu, baina orokorrean denek uste zuten itxarote-zerrendako antzintasunaren irizpide argi bat egon behar dela eta hori elementu nagusia izan behar dela ekitatea bermatzeko eta arbitrariotasunak ekiditeko.

Itxarote-zerrendak gardenak izatea izan zen gehien errepikatu zen gaietako bat. Erreklamatu zuten jakin nahi zutela zenbat amarratze dauden benetan eskuragarri, zer ezaugarri dituzten eta adjudikatzeko irizpide zehatzak zeintzuk diren. Gainera, adierazi zuten informazio hori falta denean susmo handiak sortzen direla plazak esleitzeko moduaren inguruan. Beste lurralde batzuetako adibideak eman zituzten; adibidez, Valentzian zerrendan publikoak dira, eta irmo baieztatu zuten egungo egoera honetan “itxarote-zerrendak nahierara kudeatzen direla”. Proposatuta zuten zerrenda guztiak elkarri lotuta, bateratuta eta Interneten argitaratuta egotea, maiz eguneratzea (adibidez hilean behin) eta informazio aktiboa jasotzeko sistema izan dezatela izena emanda daudenek aldaketen berri izan dezaten.

Horrekin lotuta, defendatu zuten beharrezkoa dela itxarote-zerrenda bakarra, webgunean eskuragarri dagoena eta denbora errealean eguneratzen dena izatea. Horrela, posible izango litzateke jakitea benetan zenbat pertsona dauden zain eta, ondorioz, arazoa modu egokian neurtu ahalko litzateke. Esan zuten datu fidagarriak izan ezean ez dela posible planifikatzea ezta egitura-erabakirik hartzea ere. Horretaz gain, itxarote-zerrendan izena emateko kuota bat kobratzea ere proposatu zuten; formula horri esker, benetako eskaera iragazi ahalko litzateke eta interes errealik gabeko izen-emateak saihestuko lirateke.

Bileran zehar errepikatu zuten dauden baliabideak hobeto kudeatu behar direla zabaltze berriak planteatu baino lehen. Defendatu zuten portu lehorrak gaitu behar direla bakarrik udan erabiltzen dituzten edo denbora luzez buietan ainguratuta izaten dituzten ontzietarako. Halaber, erreklamatu zuten kortesia-pantalanak hobeto kudeatu behar direla, batez ere Mutriku bezalako portuetan, eta uste dute lehentasunez itxarote-zerrendan daudenentzat erabili ahalko liratekeela. Ildo berari jarraikiz, eskatu zuten ontzitegiak (lehorra-ura motakoak) bezalako zerbitzuen kudeaketa hobetu beharko litzatekeela, batez ere, ontzietan konponketak egin behar dituztenentzat.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Behin eta berriz esan zuten utzikeria eta interes-falta hautematen dituztela EKPrent partetik, eta azaldu zuten zaila dela zenbait kudeaketa ulertzea eta benetako kontrolak egitea falta dela. Aipatu zuten plaza batzuk modu irregularrean okupatuta daudela, nagusiki Donostian. Hau da, adjudikaziodun izan ez zirenek eta amarratzea utzi ez dutenek okupatzen dituztela plaza horiek, eta ez dela ezertxo ere egin hori zuzentzeko. Esan zuten egoera hori kontrol- eta betearazpen-faltaren sintoma bat dela, eta ez arauak falta direla.

Adjudikaziodunak hiltzen direnean beraien plazak kudeatzeko prozesuak kezka berezia sortu zuen eta salatu zuten arauak urratuz titulartasun-aldaketak egiten direla. Erreklamatu zuten horrelako kasuetan plaza EKPre itzuli behar dela eta berriro adjudikatu irizpide objektiboekin bat etorritz. Orokorrean, azpimarratu zuten ontziek araudia betetzen ez dutenean amarratzea galdu behar dutela eta erreklamatu zuten libre geratzen diren plazak azkar adjudikatu behar direla.

Eztabaidako beste gai garrantzitsu bat ur-geruza aprobetxatzearen irizpidearen ingurukoa izan zen, eta askok zalantzan jarri zuten. Uste dute irizpide horrek ontzi zaharrenak zigortzen dituela eta ezberdintasunak sortzen dituela, eta defendatu zuten itxarote-zerrendako ordena kronologikoa izan behar dela eta itxarote-zerrendan bakoitzak daraman denbora lehenetsi egin behar dela. Kritikatu zuten egungo sistemarekin bakoitzak nahi dituen metroak deklaratu ahal dituela eta dokumentazio ofiziala zehatz eta mehatz betetzen duten neurriak erreklamatu zituzten.

Segmentuetan banatutako sistemak edo tarteen arabeko partzelak garatzea proposatu zuten, kontuan hartuta ez bakarrik ontzien luzera eta zabalera, baizik eta sakonera ere bai. Gainera, esan zuten bateratuta arautu behar dela neurketa-metodoa, pikarokeria txikienak egitea ere ekiditeko.

Pantalan gehiago sortzearen aukera positibotzat jotzen dute, batez ere itsasadarretan eta antzeko lekuetan, eta aitortu zuten nautika aberastasuna sortzen duen sektore bat dela. Aldi berean, plaza espezifikoak erreklamatu zituzten mugikortasun-arazoak edo desgaitasunak dituztenentzat eta gogorarazi zuten aurreikuspen hori jada jasota dagoela EKPre estatutuetan. Horretaz gain, defendatu zuten beharrezkoa dela ontzien benetako erabilera baloratzea eta aipatu zuten adibidez Donostian ontzi batzuk urte osoan ez direla itsasora ateratzen. Erabilerak kontrolatzeko sistemak proposatu zituzten, adibidez, tresna teknologikoak erabiliz, eta esan zuten beste herrialde batzuetan erregistratu egiten direla portura egiten diren sarrerak.

Lurralde-irizpideei lotuta uste dute tokikotasuna aintzat hartu beharra dagoela, ez halabeharrez udal-mailan, baina bai gutxienez probintzia edo EAE mailan. Emakiden iraupenari dagokionez, iritzi ezberdinak jaso ziren hamabost urte asko edo gutxi direnaren inguruan. Hala ere, orokorrean uste dute garrantzitsuena dela bermatzea amarratzeak benetan txandakatu egiten direla eta hori horrela izateko neurriak ezarri behar direla.



2. Itxarote-zerrendetan daudenekin egindako bileren laburpen-aktak

Proposatu zuten titulazioa exijitzea amarratzeak eskuratzeko eta pikarokeriak ekiditeko mekanismoak indartzea ere bai.

Bileran denbora luzea eman zuten abandonatuta, egoera txarrean edo agiriak behar bezala ez dituzten ontzien inguruan hitz egiten. Egoera horiek berrikustea, ohartarazpenak ezartzea eta urraketak eginez gero plazak kentzea eta itxarote-zerrendetan daudenei adjudikatzea erreklamatu zuten. Ontziak mantentzeko irizpide argiak definitzea proposatu zuten, prozesu azkarrekin eta epe zehatzekin, eta nabarmendu zuten egoera txarrean dauden ontziak arriskutsuak direla pantalaneko gainerako erabiltzaileentzat eta arazo ekologikoak sortzen dituztela ere esan zuten. Abandonatutako ontziak eta ontzi berankorrek bereizi zituzten eta galdetu zuten ea zergatik ez den azkarrago jarduten horrelako kasuetan, administrazioak egin beharreko esfortzua gorabehera.

Bukatzeko, portu-zerbitzuak hobetzeko eskaerak planteatu zituzten, adibidez, erabiltzaileentzako komun publikoak egotea. Bilera amaitzeko kudeaketa irmo kritikatu zuten eta baieztatu zuten agindua hobetzetik haratago, arazo nagusia dela kudeaketaren kontrol-, betearazpen-, eta interes-falta. Hala, erreklamatu zuten berehalako neurriak behar direla sistema bidezkoa, gardena eta operatiboa bermatzeko, non inork ezin duen amarratzerik eskuratu itxarote-zerrendan egon gabe eta urraketek benetako ondorioak dituzten.



