

XVIII. PUERTO
EXTERIOR DE PASAIA:
¿El futuro?

1. SITUACIÓN ACTUAL.

El puerto está ubicado entre los Municipios de Lezo, Pasaia y Errenteria.

El puerto se encuentra próximo a su capacidad máxima real.

Es difícil que las cifras actuales se puedan mantener tanto por el paulatino aumento del tamaño de los buques, como por las molestias reales o teóricas que algunos tráficó s puedan causar a los residentes en la zona.

2. CONCLUSIÓN.

La ampliación es la más clara oportunidad de supervivencia y progreso del puerto de Pasajes, al eliminarse las limitaciones de eslora y calado de los buques y de superficie terrestre para operar.

La ubicación recomendada es Cala Asabaratzá arrancando a unos 1000m al Este de la bocana del puerto de Pasajes.

La inversión para construirlo será de más de 400 millones de Euros.

Los accesos, tanto para carretera como para ferrocarril, se realizarán en túnel partiendo de la zona de Lezo, como continuación de servicio interior del puerto.



FOTO 36. Foto-montaje del puerto exterior.

3. PREVISIONES DE TRÁFICO CON AMPLIACIÓN EXTERIOR.

Las previsiones de tráfico de mercancías que se moverían por el puerto de Pasajes en caso de que se realizara la ampliación en el exterior superan los 8 millones de toneladas para el año de entrada en servicio de puerto.

4. DEFINICIÓN TÉCNICA.

Se está en condiciones de afirmar, que cualquier alternativa que se plantee, cumpliendo las condicionante generales de dichos estudios, es susceptible de ajuste posterior para que se cumplan las condiciones de funcionalidad adecuadas, sin que las modificaciones a introducir sean relevantes en cuanto a presupuesto y al resto de criterios.

4.1. Definición características buques y calados: criterios de diseño.

La ubicación recomendada para el Puerto Exterior es Cala Asabaratzá, tramo comprendido entre Punta Matxitxola y Punta Arando-Auna en la ladera del Jaizkibel.

Los materiales necesarios para las obras de abrigo y rellenos procederán de la ladera de Jaizkibel.

Para la optimización de las plantas, para el diseño del puerto se han realizado estudios de agitación interior y de maniobrabilidad de buques.

La longitud de atraque mínimo a conseguir en el nuevo puerto ha de ser del orden de 1550m. Es decir 750m para polivalentes, 550m para chatarra y 250m para cereales y piensos.

Se considera adecuado el estudio de necesidad de superficie de muelle, por lo que se adopta como superficie mínima a conseguir de 105Ha.

Se espera que no sea necesario acudir a préstamos, ni realizar vertidos con sobrantes de material de importancia.

El calado de los atraques se fija en 16m y es valido para todo tipo de tráficos previstos.

Círculo de maniobras, de acuerdo con el estudio de maniobrabilidad de 420m de diámetro.

Anchura de la bocana, 400m y distancia entre el morro del dique exterior y el punto del dique exterior perpendicular al morro de contradique, 800m.

Los accesos a las nuevas instalaciones han de ser por carretera y por ferrocarril.

4.2. Condicionantes medioambientales.

El movimiento de tierras a realizar ha de ser el menor posible.

El puerto puede afectar a la calidad del aire y la contaminación sonora pero en caso de que ocurra será en zonas con una densidad de población muy baja.

La zona del actual puerto mejoraría de calidad del aire y ruido al disminuir drásticamente la actividad en el entorno.

Actualmente, los espacios propuestos tienen una protección de tipo cautelar, por lo que la CEE deberá informar sobre las actuaciones que se pretendan llevar a cabo en dichos espacios.

4.3. Alternativas de emplazamiento y de diseño de diques.

La ubicación recomendada es el tramo de costa en la ladera de Jaizkibel, al Este de la bocana actual.

Los fondos sobre los que se construirán los diques son adecuados.

Para poder ir al puerto exterior ha habido varias alternativas; finalmente se ha decidido que las carreteras partirán de Lezo. Este trazado es el de menor coste y el de menor impacto medioambiental.

Habrá un tercer rail para el tráfico de unidades de ancho europeo, cuyo coste falta por evaluar.

En total ha habido 10 propuestas y la 2ª ha sido la elegida; esta se conforma con un dique perpendicular a la costa de 500m seguido de otro de 344m para acabar con una tercera alineación sensiblemente paralela a la misma de 1.879m de longitud.

Los muelles son todos de 16m de calado siendo la alineación total propuesta de 1.650m. La sección de tipo es de gravedad a base de cajones de hormigón armado.

El área se distribuye de la siguiente manera:

- Polivalente: 22.000m²
- Cereales y piensos: 60.000m²
- Chatarra: 140.000m²
- Carbón: 300.000m²
- Productos petrolíferos: 20.000m²
- Reserva: 580.000m²
- TOTAL: 1.320.000m²

Las obras se irán ejecutando a medida que se vayan trasladando tráfico desde el puerto actual y se vayan generando otros.

La ampliación del puerto exterior se desarrollará hacia el Este.

5. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL.

El estudio medioambiental ha analizado los medios marinos y terrestres atendiendo a la fauna, flora y patrimonio.

En ésta se incluye la Norma Foral 6/1994, de 8 de julio, de Montes de Gipuzkoa y el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, de la fauna y flora, Silvestre y Marina.

El impacto sobre las comunidades biológicas el más significativo lo produce la excavación del monte Jaizkibel aunque el estado de la vegetación no es excesivamente bueno, es la zona de los acantilados costeros la de mayor interés, por los helechos que están en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.

La obra tendrá importantes impactos socio-económicos positivos en los aspectos de generación de empleo, actividad económica general, actividades de turismo y recreo.



FOTO 37. Buques mayores que éste, podrán atracar en el nuevo puerto.

