

XVII. SOLUCIONES

1. LA REGENERACIÓN DE PASAIALDEA.

1.1. Estudios y proyectos iniciales.

Desde el año 1997, se han realizado numerosos estudios y proyectos con la finalidad de regenerar Pasaialdea.

También, ha nacido un foro llamado “Etor Elkarte” con objeto de recoger información sobre el futuro que antelan para la Bahía de Pasaia sus habitantes y de proponer, en coherencia con esos deseos, acciones concretas de regeneración.

“Etor” se puso en marcha por encargo de Badia Berria, ante el gestor de ayuda europea Urbana para Pasaia, y se trata de una iniciativa dirigida por el reconocido arquitecto Alfonso Vegera, en representación de la empresa Taller de Ideas.

La regeneración de la bahía de Pasaia cuenta con un plan Integral de Actuaciones que formaba parte de un acuerdo firmado el 23 de julio de 2004 entre el Gobierno Vasco, la Diputación, la Autoridad Portuaria y cinco ayuntamientos ribereños de la bahía.

Uno de los proyectos realizados es el de transformar en una travesía urbana con jardín y bidegorri la N-1.

Otro de los proyectos que está en la lista es la transformación de la Herrera, en Trintxerpe, donde entre otras actuaciones se prevé el Museo Paco Rabane y el Museo Naval.

A los proyectos y estudios principales se une la idea de realizar un puerto deportivo ya descartada por la necesidad de un puerto mercantil.

Y como proyecto principal está sin duda la construcción del nuevo puerto exterior mercantil de Pasaia, aunque existe la posibilidad de no ser construido en Pasaia.

1.2. Importancia del puerto mercantil.

El puerto mercantil posee una suma importancia económica para la zona.

Las cifras lo demuestran, pero también evidencian la recuperación que ha experimentado el principal puerto de Guipúzcoa, después de haber sufrido durante muchos años la crisis industrial.

El consejo de Diputados asegura que el puerto constituye un eje estratégico indispensable para Guipúzcoa. En este sentido, indica que genera 6.000 puestos de trabajo directo, cifra que se eleva a 100.000 si se suma la incidencia de la actitud logística y de transportes.

Por este motivo no se ha descartado la opción de transformar el puerto en un puerto deportivo.

1.3. Ubicación del puerto.

Después de esclarecer la importancia del puerto mercante se ha de determinar la ubicación en la que será construido el nuevo puerto que sustituirá al actual.

La posibilidad más viable es la de trasladarlo al exterior de la bahía.

Con las primeras previsiones que se hicieron, el puerto exterior implicaba duplicar el valor económico de los tráficos. Dadas las expectativas que hay sobre el incremento de intercambios comerciales intraeuropeas esto supone la posibilidad de capturar tráficos que hoy no posee.

También, es la saturación de las actuales instalaciones del puerto de Pasaia uno de los principales argumentos para su traslado al exterior. Siguiendo este anteproyecto que sitúa la nueva dársena al pie de los acantilados de Jaizkibel, el traslado tendría un coste de 800 millones de Euros. Se trataría de la obra más importante llevada a cabo en Gipuzkoa en términos económicos.

La posibilidad de que el puerto de Pasaia sea trasladado a Bilbao también existe. Fue planteada por el Gobierno vasco tras ofrecer su rechazo, aparentemente, ante el proyecto de Pasaia. Argumentó que según estudios realizados el traslado del puerto al exterior supondría un impacto medio ambiental dramático.

Hay quien cree que además de por esta explicación el Gobierno Vasco rechazó el puerto exterior de Pasaia para que no entrara en competencia con el de Bilbao.

1.4. Realización de la regeneración parcial de Pasaialdea.

Actualmente hay 49 actuaciones iniciadas sobre la regeneración de Pasaialdea.

El ejemplo más claro de ello es la demolición en Pasaia de 106 edificios ruinosos pertenecientes a viejas industrias. Las demoliciones se han llevado a cabo con las ayudas financieras que provienen del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Su objetivo es la regeneración territorial de grandes superficies ocupadas por instalaciones industriales obsoletas y ruinosas.

Sobre esta área se proyecta el Museo Naval y el Espacio Rabane. Para garantizar la continuidad de actuaciones como esta se ha tomado la decisión de crear una sociedad gestora público-privada.

1.5. Sociedad gestora.

La Comisión Interinstitucional para la reutilización para la bahía de Pasaia, es decir, el Gobierno Vasco, la Diputación, los ayuntamientos y el puerto, decidieron el 28 de Enero de 2005 crear una sociedad Gestora.

La finalidad de esta sociedad es la de desarrollar los proyectos referidos a la bahía de Pasaia y el corredor intermodal de Jaizkibel.

Posteriormente estos proyectos serán decididos por la Comisión Interinstitucional.

La Comisión estudió el borrador de los estatutos y en la próxima convocatoria se fijaran los plazos para constituir la sociedad.

2. NORMATIVA SOBRE LOS PETROLEROS.

Han prohibido los responsables de la Organización Marítima Internacional (OMI) transportar fuel pesado en petroleros monocascos a partir de Abril de 2005, ya que es muy fácil tener un accidente con los monocascos y que vierta todo el fuel. La comisaría de transportes Loyola de Palacio están de acuerdo con el reglamento y la OMI va a proceder a quitar o retirare los monocascos.

3. CREMA CONTRA LAS PICADURAS DE MEDUSA.

Científicos israelíes han sintetizado una crema capaz de prevenir la picadura de medusas, criaturas marinas que en costas como las de Australia o el Caribe pueden resultar muy peligrosas, capaces de matar a una persona de 70kg en sólo 3 minutos.

Como dice uno de sus creadores las cremas que existen hasta ahora sólo actuaban después de la picadura, pero ésta impide el disparo de los dardos urticantes y así evita la picadura.

Existen más de 8.000 especies de medusas diferentes, de ellas 1.000 especies pueden ser tóxicas el medicamento comercializado en España y por todo el mundo se basa en el mismo sistema de protección que utilizan ciertos peces para defenderse.

5. ¿CÓMO ACTUAR CON EL AGUA DE LA BAHIA?

Con falta de medidas correctoras del deterioro ambiental por las instituciones competentes para llegar a cabo un desarrollo sostenible en la Bahía de Pasaia, este grupo de trabajo después del análisis medioambiental se plantea las siguientes soluciones posibles con el objetivo de conseguir una mejora de calidad de vida y del entorno. Brevemente enumeradas, pueden ser:

- Limpieza habitual de la superficie del agua de la Bahía.
- Programa de vigilancia para avivar los efectos de vertidos a los ríos que desembocan en el puerto, así como una vigilancia exhaustiva a buques, barcos, mercantes, motoras, etc., con el fin de controlar vertidos, los trabajos de carga y descarga y la limpieza de embarcaciones.
- Limpieza periódica, y exhaustiva, de la zona supralitoral (zona de muelle) y ampliación del sistema de contenedores de basuras instalados los últimos años, así como su recogida.

- Ampliar el sistema de papeleras en zonas con escasa actividad portuaria (zona de Puntxas y alrededores), y abiertas al público.
- Recuperación inmediata de la **DRAGA JAIZKIBEL**, dentro de un proyecto de uso lúdico, educativo, histórico, etc. En definitiva un uso para la sociedad y, por supuesto, incluido dentro del proyecto del futuro Museo Naval.
- Desarrollar un Plan de Saneamiento de la Ría de Molinao, sobre todo el aspecto de aguas residuales industriales, ya que abunda la pequeña y mediana empresa.
- Proteger oficialmente desde las Administraciones los acantilados del **FARO DE LA PLATA**, zonas **1, 2 y 3** (en parte). Siendo extensible hasta pertenecer a la mayoría de los acontecimientos del Monte Ulía.
- Controlar las colonias de gaviotas y cormoranes evitando que la plaga origina problemas mayores debido a la presencia del vertedero R.S.U. de San Marcos, que es una buena y segura fuente de alimentación de estas aves acuáticas.
- Desarrollar campañas de concienciación y de limpieza de las zonas para detener los vertidos de residuos salidos en el entorno.

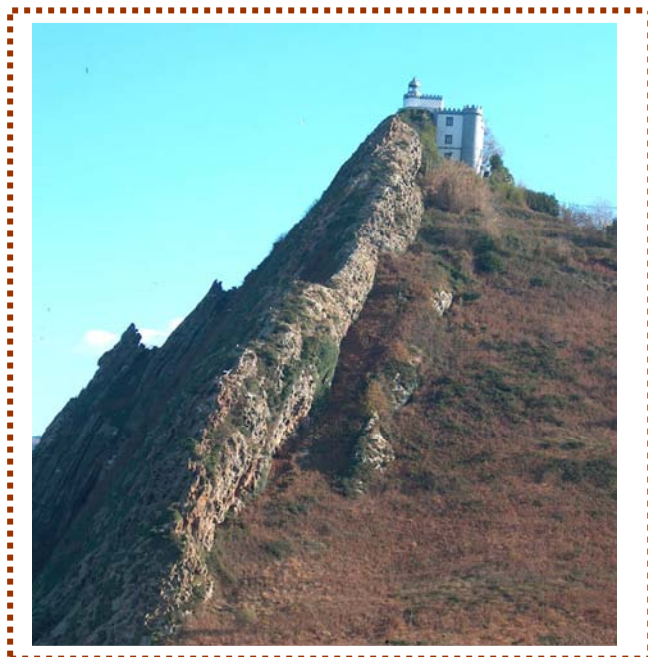


FOTO 34. Acantilados del Faro de la Plata.

- Elaboración de un programa de educación ambiental destinados a escolares de Donostialdea - Oarsoaldea y todos los grupos de la sociedad -ancianos, grupos de tiempo libre, etc. Programa anual que debería ser revisado y modificado anualmente.



FOTO 35. Acantilados de Jaizkibel.

