

1. TRÁFICO DEL PUERTO.

Durante el primer semestre el puerto de pasajes aumenta un 23,5 % el tráfico portuario.

El tráfico de las mercancías en el puerto de pasajes aumentó un 23,5% en el primer semestre de 2010, hasta los 1,9 millones de toneladas. El dato revela una importante recuperación de la actividad portuaria. El tráfico depende del número de barcos que operan en la Bahía. De las embarcaciones registradas en 2009, se ha incrementado un 30% más, aunque las cifras de las embarcaciones registradas en el 2008 son mayores. La actividad portuaria constata que el tamaño de las embarcaciones es ligeramente inferiores a las del año pasado.

2. ESTACIÓN INTERMODAL.

En la plataforma convergerán las vías del Renfe, Euskotren y del TAV, además de la conexión portuaria y por carretera.

Gipuzkoa dará en pocos años un salto exponencial en el transporte de mercancías portuarias y por ferrocarril. El entorno a Lezo-Gaintzurizketa albergará una nueva estación intermodal ferroviaria en la que convergerán mercancías que llegan por carreteras, barco y tren.

La nueva plataforma logística permitirá estar conectado con el futuro puerto exterior de Pasajes. En lo que respecta a Gipuzkoa la trascendencia de ese acuerdo no solo es que en el territorio hayan a haber un gran punto logístico que va a crear puestos de trabajo y favorecerá la localización de empresas que quieren trasladar sus mercancías, sino que el reconocimiento de esa plataforma logística conlleva el impulso a la construcción del nuevo puerto exterior de Pasajes. El emplazamiento se encuentra cercano a las vías del Renfe, Euskotren que discurren paralelas a la antigua N-I. La plataforma dinamizará el uso de la nueva dársena exterior de Pasajes.

El ministerio de fomento ha incluido el proyecto en su plan de impulso al transporte ferroviario. El presidente de la autoridad portuaria de Pasajes, Miguel Buen, se felicita de que la nueva estación garantiza los accesos ferroviarios al puerto. Miguel Buen, el presidente de la Autoridad Portuaria, mostró su satisfacción por el compromiso del Ministerio de Fomento en la construcción de una nueva plataforma logística en Lezo-Gaintzurizketa.



MAPA 2. Zona Lezo-Gaintzurizketa.

3. LA HERRERA.

La operación de terreno de la bahía de Pasaialdea se encuentra en báscula sobre la Herrera, elemento clave regeneración de la Bahía. Los terrenos pertenecen al estado pero los permisos para construir requieren el acuerdo del ayuntamiento de Pasaia. Se acusa al ayuntamiento de impedir el desarrollo de la Herrera porque el visto bueno implica sacar la actividad portuaria al exterior, proyecto tabú para la izquierda abertzale.

La diputación ha intervenido en muchos sitios para en los que para facilitar una mejora urbana a complementado la viabilidad económica de la operación.

La alcaldesa de Pasaia niego rotundamente que el atasco sea atribuible al ayuntamiento.

Por otro lado La junta directiva de la asociación de usuarios de puertos de Pasaia Giport aprobó ayer una propuesta de intervención y usos de los espacios portuarios de la Herrera norte y sur, para optimizar así su aprovechamiento portuario en el periodo transitorio hasta que el nuevo puerto exterior esté operativo.

El presidente de la autoridad portuaria de pasajes, Miguel Buen, ha expresado su deseo de seguir trabajando para la mejora de la situación de la herrera y opta por llegar a un acuerdo con el desarrollo urbanístico de la Herrera.

3.1. Miguel Buen, opina.

Por un lado Giport reivindica que mientras no aseguren otros espacios donde los usuarios del puerto puedan mover y almacenar sus mercancías, que la herrera no sea afectada. Distintos colectivos reivindican que la Herrera norte siga siendo pública y exigen que no se lleve a cabo allí ninguna actividad portuaria. La diputación foral de Guipúzcoa y la propia Jaizkia quieren dosificar toda esta situación, primero se deben limpiar los escombros en toda la zona menciona, en segundo lugar, que parte de esos espacios, como los pabellones, derribados.

En el momento en que se clasifica la situación urbanística y que la APP pueda en base a ella, se iniciará el procedimiento de declaración de innecesarios para la actividad portuaria de esos suelos.

4. PABELLON 7.

En el muelle de Buena Vista se han adjudicados las obras del pabellón 7.

La sede de la Autoridad Portuaria de Pasajes fue escenario de la firma del contrato de adjudicación para la ejecución de la obra del pabellón número 7, que se situará en el muelle de Buena Vista. La empresa tiene 7 meses para construirlo.

El pabellón tendrá una planta rectangular de 157 m de largo y 41 m de ancho, lo que supone una superficie construida de 6.266 m².

5. ONDARTXO.

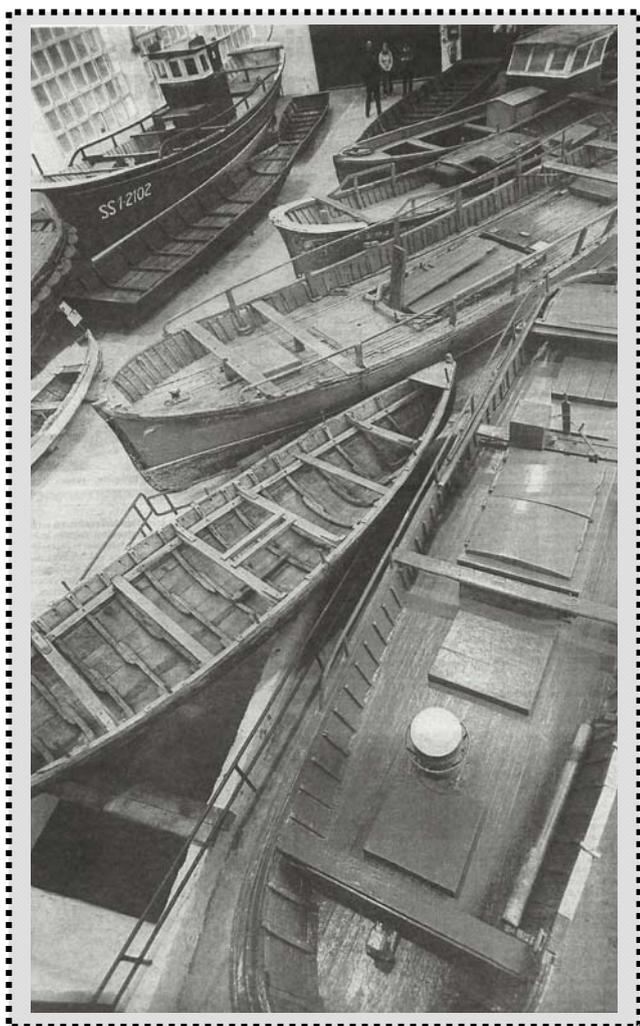


FOTO 35. Barcos en el astillero de Ondartxo.

El renovado astillero de Ondartxo en Pasai San Pedro fue inaugurado el martes 22 de Febrero de 2010 por el diputado general de Guipúzcoa, Markel Olano, la diputada de Cultura, María Jesús Aramburu, la alcaldesa de la localidad, Mainer Ziganda y Xabier Agote en representación de la asociación Albaola.

Los viejos barcos se abrieron de nuevo al público. Cuarenta embarcaciones marítimas están expuestas a todas las personas en el renovado astillero de Ondartxo de Pasai San Pedro, que ofrece un recuerdo del siglo XX. Bautizado como Ondartxo.

Tras un año y medio de rehabilitación del edificio con una inversión de 725.000 € el diputado general de Gipuzkoa, Markel Olano, y la diputada foral de Cultura, María Jesús Aramburu, realizaron una visita a este

edificio de 1500 m² repartidos en dos pisos, en la que estuvieron acompañados de la alcaldesa de Pasaia, Mainer Ziganda, el director

general de Patrimonio Cultural, Pilar Azumendi, y el donostiarra Xabier Agote, miembro de la asociación Albaola.

Con 130.000 € la Diputación ha restaurado ya siete barcos que están expuestos en el Ontziguea. Hay que tener en cuenta que algunos de los barcos han sido cogidos del desguace y otros se han deteriorado debido a las malas condiciones en las que estaban almacenados.

Ontziguea en el astillero de Ondartxo ayuda a la Diputación a almacenar su colección de embarcaciones, ya que el Gordailu de Irun, no tiene suficiente espacio para acogerla.

El primer proyecto de la asociación Albaola fue en Estados Unidos en 1997. Construyeron una réplica de una trainera de pesca del siglo XIX. Llamada “Ameriketatik”. Recorrió la costa vasca con 300 personas en la tripulación. El principal objetivo de Albaola es construir réplicas de barcos utilizados antiguamente.

En las visitas al astillero de Ondartxo, por seguridad, no se puede acceder a la zona de trabajo, aunque las visitas guiadas te dan la oportunidad de ver practica mente todo para captar la esencia de un astillero tradicional.

Las visitas guiadas, duran aproximadamente 45 minutos, es necesario avisar con antelación para poder determinar en que idioma se darán las explicaciones.

5.1. Draga Jaizkibel.

En la zona interior de Ondartxo, visible desde el edificio del astillero, sigue acumulando óxido la draga “Jaizkibel”, jubilada de sus trabajos en el puerto en 1984 y varada en Ondartxo desde hace años.

En febrero de 2010, la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno Vasco y la Autoridad Portuaria, se habían puesto de acuerdo para financiar la restauración de una embarcación, construida en 1933 y declarada bien de interés cultural con categoría de monumento en 1992. Los tres

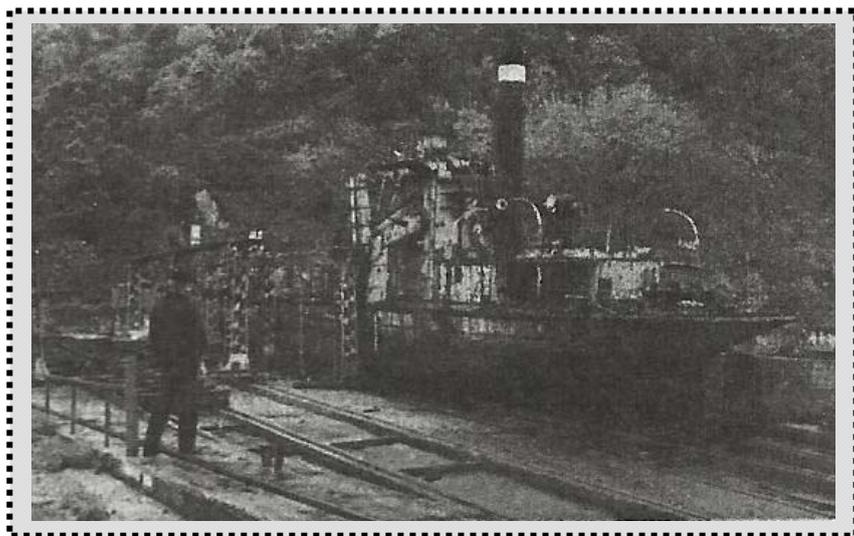


FOTO 36. La Draga Jaizkibel, esperando ser restaurada.

protagonistas se comprometían a cubrir el presupuesto de 400.000 € necesarios para

proceder a la restauración parcial de una embarcación, ya muy deteriorada, que nunca volverá a navegar.

5.2. Nao “San Juan”.

En la lista de espera está el proyecto más emblemático de Albaola, la réplica de nao ballenera “San Juan”, armada en Pasaia por los hermanos Laborda, que naufragó en 1565 en la bahía de Red Bay, en la península canadiense de Labrador. Los restos de la nave ballenera fueron localizados por un equipo canadiense de arqueología submarina en 1978 y, tres años después, la silueta de la panzuda nave fue convertida por la Unesco en el emblema del Patrimonio Subacuático Universal.

6. LA GOLETA-VELERO.

El 22 de mayo de 2010, una goleta-velero de Lujo atracó en el puerto de Pasajes a las 7:00 horas y zarpó al mediodía.

Los curiosos durante el día pudieron ver la goleta-velero que raramente atracó en el puerto de Pasajes, aunque ya lo había hecho una alguna otra ocasión. La goleta-velero denominada “Sea Cloud II”, llevaba decenas de turista, que durante el día pudieron visitar la ciudad de Donosita.

7. ALABORTZA.

Donibaneko Bonantza auzo elkarteak eskutitz, bat bidali die eskualdeko komunikabideei Alabortza hondartzaren proiektua ez dela egin salatzeko.

Bonantzak adierazi duenez, behin baino gehiagotan eskatu diote Pasaiaiko alkateari atzerapen horren arrazoia, baina erantzunik ez dutela jaso kritikatu dute.

Gauzak horrela, auzo elkarteak Udal Gobernuari eskatu dio “berebera duen ardura bere gain hartu eta ahalik eta azkarren bidea ditzala proiektua lantzeko izapideak”

Bonantza gogorarazi diote kideen ekinen hau 2005eko ekainean hasi duten, hondartza egoera batean izanda, gehien zikinkeria kopuru handia duten hilabeteetan pilatzen da bizilagunek gogaikarriak. “40 edo 50 urte inguru dago gaur egun askoz ere hondakin mugikorra zen.

Azkenik, urtarrilaren 22eko 2009, Udalaren eta Guipuzkoako Foru Pasaia Lore buruzko sinatu eta hori berreskuratzeko proiektua Alabortza landu komenius egin dute.



FOTO 37. Zona Alabortza, en las faldas de Jaizkibel.

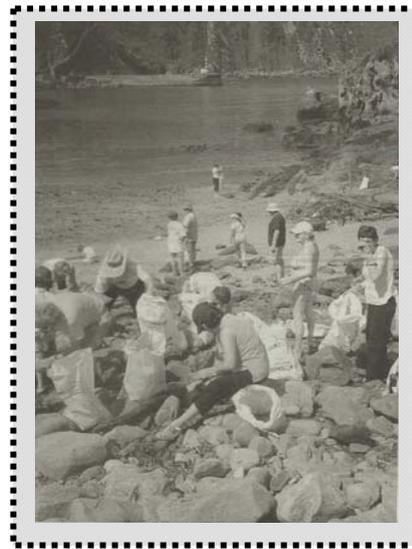


FOTO 38. Limpiando Alabortza

8. RIBERAS DE PASAI DONIBANE.

Desde 2004, los sanjuandarras también luchan por la recuperación de sus degradadas riberas.

Los vecinos reclamaban esta medida, que supone rehabilitar 6 accesos, desde hace más de seis años.

Las riveras se encuentran enclavadas en el casco histórico protegido de Donibane; por lo que será necesario emplear personal muy especializado: canteros, y el material adecuado, es decir, piedra arenisca.

En torno a la polémica surgida sobre el tema, el presidente de la APP señaló: “Los vecinos tienen muchos motivos para estar descontentos”

Además, se indicó que también está previsto instalar unos nuevos pantalones, numerosas escaleras privadas y los txintxorros actuales. Por último adelantó que está ya en licitación la ampliación del muelle de Donibane, frente al Palacio de Arizabalo.

9. NUEVA LONJA.

Once equipos de arquitectura e ingeniería se han presentado a un concurso para remodelar la lonja de la Bahía de Pasaia. La primera convocatoria ganada por el

arquitecto Alejandro Zaera, se anulo por que el presupuesto fijado no podía cubrir los costes.

Entonces La Autoridad Portuaria se vio en la obligación de sacar el proyecto a

concurso por segunda vez. El presidente de La Autoridad Portuaria, Miguel Buen, se mostro para comunicar que el proyecto de la lonja, se lanzara sin contra tiempos.

En el primer concurso se puso un presupuesto con un tope de 450.000 € y en la segunda competición se fijo un



FOTO 39. Maqueta de la nueva lonja.

tope de 750.000 €

La lonja dispone de tres edificios: El primer edificio será una pescadería, el edificio más cercano a Trintxerpe, el segundo será otra pescadería (en el centro de la lonja) y por ultimo la fabrica de hielo. Se espera que tengan un centro comercial con negocios como cafeterías, bares, restaurantes, tiendas. Las fechas previstas para inauguración serán para finales de 2012.

9.1. Ganador.

El proyecto ganador del concurso para diseñar la nueva lonja de Pasaia, en la segunda convocatoria, ha sido Pedro Astigarraga y José León Lazarte arquitectos guipuzcoanos con sede en Donostia.

En este proyecto se usara la cubierta de la lonja como paseo y parque para que los ciudadanos disfruten, también construirán un parking subterráneo con una capacidad de 150 plazas.

El edificio de la fabrica de hielo es un gran prisma de vidrio esturado, el cubo dispondrá de una cafetería y de un restaurante, además tendrá un área de subasta del pescado.

Astigarraga y Lasarte han huido de la espectacularidad y han diseñado un edificio “a la guipuzcoana” sobrio y funcional, pero con la gran contribución de convertirlo en un balcón sobre el mar.

La obra de la nueva lonja se iniciara el primer cuatrimestre del 2011 con el objetivo de que finalice en 2013.

Miguel buen presidente de la autoridad portuaria de Pasaia y Pedro Astigarraga han firmado el contrato el 6 / 7 / 10, sobre el proyecto y ejecutar la construcción de la nueva lonja de Pasaia. El proyecto tendrá un presupuesto, debe estar concluido para el 31 de diciembre de 2012.

El montaje total de la obra incluidos su dirección y el proyecto, asciende a 17,5 millones.

10. PUERTO EXTERIOR.

¿Qué opinan los guipuzcoanos sobre el proyecto del puerto exterior? Esta fue la cuestión planteada por la empresa Ikerfel a más de 2300 personas, a petición de la Autoridad Portuaria de Pasajes, APP.

Miguel Buen, el presidente de la APP, comentó que deseaba saber la opinión real de los ciudadanos. En la encuesta se obtuvo que 61% de los encuestados apoyaban



FOTO 40. Fotomontaje del puerto exterior.

el proyecto, mientras que muchos afirmaban no tener mucho conocimiento sobre el.

Además los argumentos negativos, que son citados por menor número de gente, son

debido a preocupaciones por los daños medioambientales

del proyecto.

La encuesta ha puesto de manifiesto que la opinión positiva hacia que el proyecto aumente a medida que se plantean las repercusiones económicas para la zona. Al principio solo el 45% de los encuestados estaban a favor, pero al final del test la cifra aumentó a un 61%, además de que los vecinos de la Bahía son los que ven el proyecto con mejores ojos.

La aportación económica también les importa a los ciudadanos ya que consiste en 150 empresas y 3500 personas trabajando, por lo que lo definen muy importante para el territorio. Además la mitad cree que seria un beneficio que se traslade esa actividad al exterior para regenerar la Bahía.

10.1. Reducción de la dársena.

El puerto exterior de Pasajes no será ni micropuerto, ni superpuerto. Los nuevos gestores de la APP llevaron tiempo replanteándose el proyecto inicial, llegando así a la conclusión de que en tiempos de crisis es más fácil construir una dársena de menores dimensiones, pero ofreciendo el espacio necesario.

Teniendo así nuevas medidas:

La superficie seca de 200 hectáreas pasó a solo 90. La lamina de agua, que en el proyecto inicial fue 120 hectáreas, paso a 90, el dique de abrigo, 2900 metros de longitud a 2400. Y el presupuesto que antes eran 1500 millones de euros ahora es 750 millones. Además la duración del proyecto fue actualizada; empezaran el 2013 y se acabara en 2020.

10.2. La cuestión medioambiental.

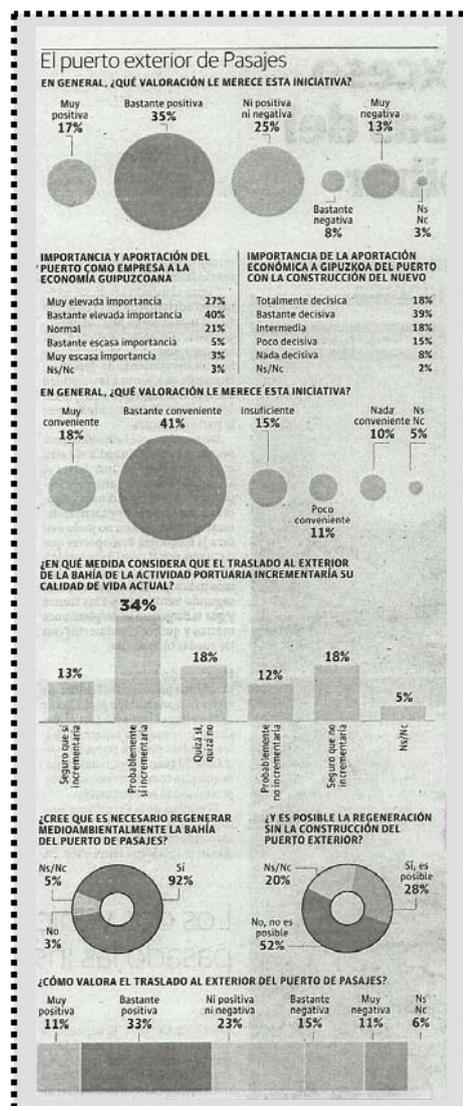
Los daños medioambientales del proyecto son los que más preocupan a la gente. “¿Se van a cargar medio monte?” “¿Van a destrozar a Jaizkibel?” esas fueron algunas preguntas planteadas por los encuestados. Con lo que llegaron a conclusión que debían adoptar el mínimo impacto medioambiental, y examinar el proyecto de nuevo.

Tras examinarlo, se tuvo que cambiar el diseño, teniendo en cuenta que ocuparía 240 hectáreas, el dique un 2300m de longitud y el coste rondaría los 750 millones de euros.

10.3. El efecto del Puerto.

El puerto exterior tendrá un doble efecto sobre Guipúzcoa. Incrementara el PIB del territorio y liberara la zona del trasiego de mercancías. La Bahía de Pasaia, “tendrá muy poco que envidiar a la de La Concha” comentó Buen.

Buen además se sometió a una entrevista donde aclaro algunas dudas: no se notara la saturación de buques si no de la mercancía, y la cuestión de los gastos para la



GRAFICA 2. Resultados de las encuestas.

nueva Infra estructura, se obtendrán mediante el Ministerio de Fomento, la venta de suelos y mediante aportaciones vía capital societario de las administración vascas.

El puerto además unirá Antxo, Buenavista, Altza, Lezo, Capuchinos y Iztieta, y todos ellos tendrán acceso a la lámina del puerto.