

1. DESCENSO DE LOS RESIDUOS PLAYEROS EN GUIPÚZCOA.

La ausencia de riadas y temporales disminuyó la basura de 1.099 toneladas a 598 tns.

Los servicios de limpieza han recogido en las playas guipuzcoanas 598 tns de residuos, esta cantidad es la mitad que la del año pasado. Esto se debe a la ausencia de riadas y temporales.

A causa del clima tan favorable las toneladas de residuos han descendido favorablemente. (Ver **GRAFICO 8**).

El diputado foral calificó el descenso de “enorme”. Esto ha sido debido a la falta de riadas e inundaciones. Otros años se han quejado por la suciedad de las playas ya que la cantidad de residuos era enorme.

El del Departamento Foral señala que la presencia de los ciudadanos en las playas ha sido masiva, ya que en cada uno de los meses han sido similares la cantidad de residuos recogidos. Por ultimo, el diputado foral añadió que este año no se han producido apenas quejas por el estado de las playas.



GRAFICO 8. Los residuos retirados han bajado considerablemente a causa del buen tiempo.

2. EL EMISARIO SUBMARINO EN DONOSTIA.

2.1 LLEGADA.

Se van a colocar de una sola vez 800m. de tubo submarino a 50m. de profundidad, de forma que los vertidos que salen por Monpás se alejarán casi 1 km del litoral Donostiarra. El emisario será conectado dentro de tres años con la depuradora del barrio de Loyola.

El territorio histórico guipuzcoano deberá cumplir para el 2003 la normativa europea que obliga a depurar las aguas residuales de todas las localidades con mas de 10.000 habitantes.

Donostia es una de las pocas capitales de España que no tiene solución para sus aguas residuales. Junto a la de saneamiento guipuzcoana la Diputación construirá pequeños equipamiento para el tratamiento de las aguas de pequeños municipios y barrios. El emisario que va a ser instalado se podrá notar este verano en las playas del litoral Donostiarra, que estarán más limpias.

2.2.INSTALACIÓN FALLIDA.

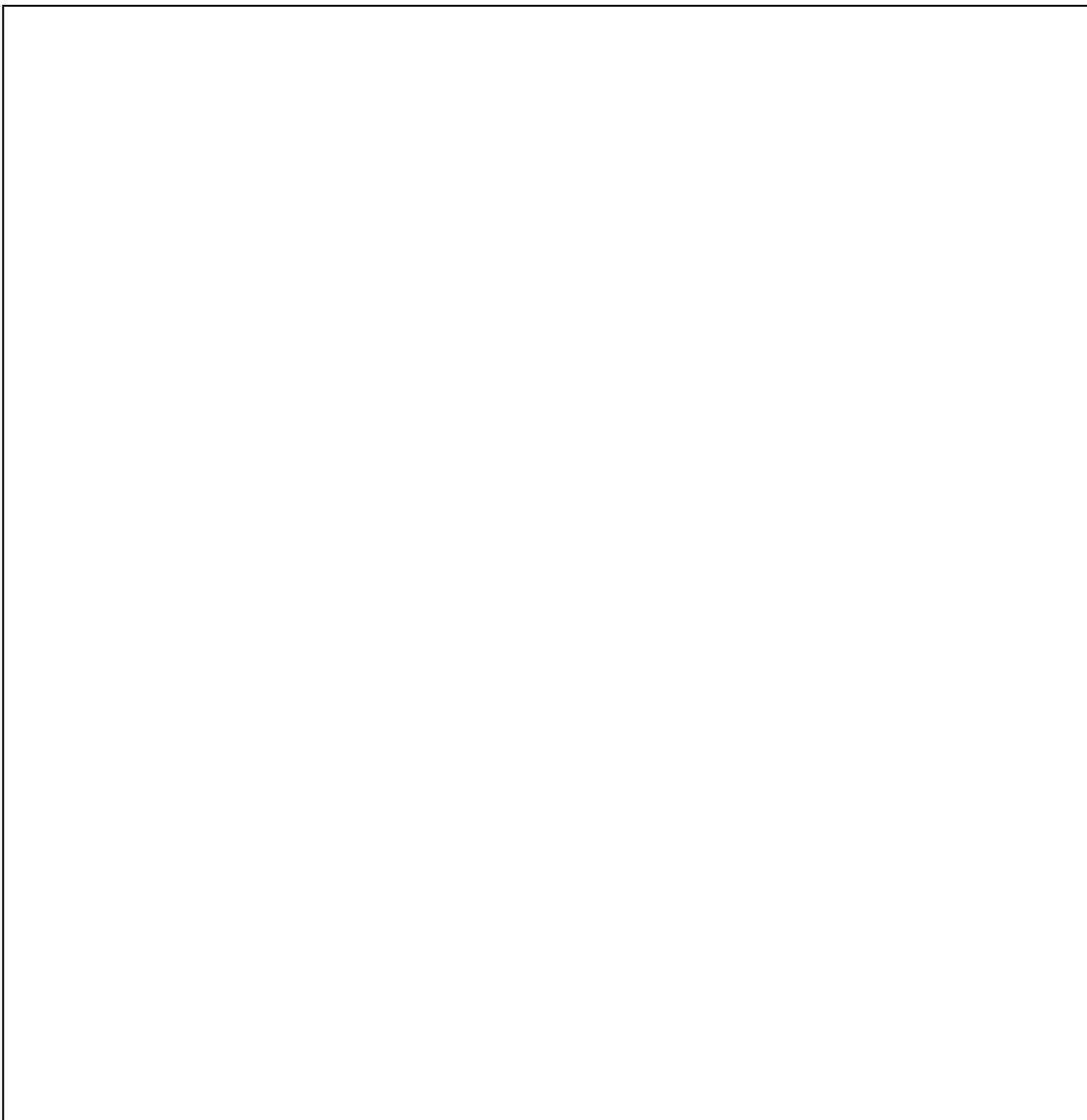


GRAFICO 9. La operación realizada y las posibles soluciones que puede haber para solucionarlo.

La instalación del emisario submarino de Mompás en el litoral Donostiarra no resultó exitosa, al no encajar el tubo de 800m de longitud en la cuña honrada meses atrás en el fondo del mar.

El tubo permanece depositado en el fondo del mar en situación incorrecta, además sufrió algún que otro daño. Los trabajos de anclaje del emisario se han suspendido, a la espera de recibir algún informe en que se concreten los daños y las posibles soluciones. (Ver **GRAFICO 9**). Todavía no se sabe bien cual es la razón de haber surgido los problemas. La inversión se efectuó mediante un sistema novedoso que pretendía ahorrar tiempo.

Los inconvenientes surgidos pueden retrasar la obra, aunque todavía hay margen hasta el verano para su puesta en servicio. El coste del emisario es de 2.263 millones de Pts.

2.3.ANALISIS DE LOS DESPERFECTOS.

Los técnicos de la Unión Temporal de empresas Mompás están analizando los desperfectos ocurridos durante la inmersión del emisario submarino de Mompás.

El resultado de la investigación tardará dos semanas en conocerse.

Felipe Román, responsable en San Sebastián de la Confederación Hidrográfica del Norte confirmó la existencia de desperfectos en el tubo marino, y según él la empresa encargada de colocar el emisario submarino de San Sebastián es la responsable de los sufridos por la tubería durante la instalación.

Antes de decidir la operación de reparación del emisario se deben hacer análisis a fondo, ya que debemos saber a ciencia cierta el estado del tubo.

En estos casos no valen las aproximaciones.

Los problemas del emisario se produjeron el pasado día 7 de octubre cuando los técnicos realizaron las obras para sumergirlo en Mompás.

El tubo debería haberse puesto en una cuña en forma de U durante la maniobra de inmersión surgieron inconvenientes que obligaron a modificar la operación.

Una solución es sacar a flote la tubería y volver a sumergirla para encajarla en la cuña o cubrir el tubo con arena y dejarlo donde está.

Está previsto que las aguas de San Sebastián salgan por el emisario el verano del próximo año. Este plazo da un margen de ocho o nueve meses para repararlo, aunque el invierno podría dificultarlo aun más, debido al mar de fondo de esa estación.

La UTE Mompás será la encargada de correr con todos los gastos que supone la mala colocación del emisario y el retraso en su puesta en funcionamiento.

El emisario submarino de Donostia tiene daños que lo hacen invisible, por lo que la construcción de un tubo nuevo tiene más probabilidades que reparar el dañado.

Los técnicos de la empresa proponen tres diferentes soluciones. (Ver **GRAFICO 10**).

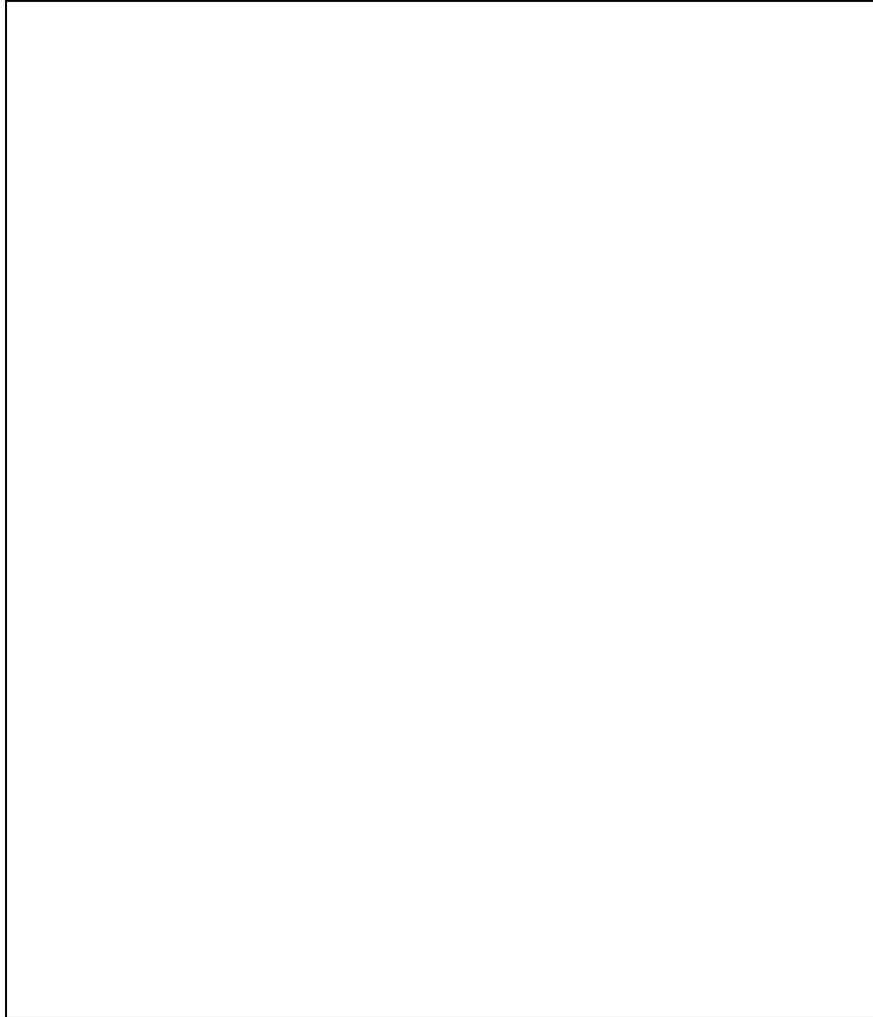


GRAFICO 10. Ultimas alternativas para el emisario submarino.

Dos de ellas suponen la construcción de un nuevo emisario, y la tercera aprovechar parte del ya sumergido, sustituyendo las partes dañadas. El tubo nuevo es la alternativa más posible, aunque la decisión aunque la decisión final aún no se ha tomado.

Los técnicos señalan que todavía se está a tiempo de cumplir el plazo de instalar el emisario antes de verano.

2.4. DECISIÓN FINAL.

La dirección de Obras Hidráulicas y la Confederación Hidrográfica no han decidido cuál de las soluciones van a llevar a cabo pero la decisión es inmediata. La UTE Mompás suscribió una póliza de seguro por valor de 500 millones para cubrir la maniobra de

inmersión. Las fuentes consultadas señalan que, en principio, esta cantidad debería cubrir una parte importante de los gastos de la nueva operación.

Representantes del Ministerios de Medio Ambiente y de la Unión Temporal de Empresas (UTE) Mompás se reunieron en Madrid para pensar la solución que se debe dar al emisario submarino de San Sebastián.

El subdirector general dijo que se habían planteado las tres soluciones propuestas por la constructora. En un plazo de siete o diez días, después de analizar detenidamente las tres alternativas se decidirán por una de ellas. Ramón Maqueda, presidente de la Confederación Hidrográfica del Norte, dijo que la reunión con los responsables de la UTE había sido cordial y amena.

De las tres soluciones planteadas dos de ellas suponen la construcción de un nuevo emisario y la tercera la reparación del emisario existe, aprovechado las partes no dañadas y sustituyendo las que ahora mismo no sirven.

Los responsables del Ministerio no eligieron ninguna de las opciones, pero dijeron a la constructora que instale un emisario en perfecto estado y en los plazos previstos. El plazo señala que el emisario debe estar colocado el año que viene pero se vio la posibilidad de adelantarlo a este verano.

El presidente de la Confederación Hidrográfica del Norte añadió que en todo caso el objetivo del 2001 se logrará aunque también podemos pensar que se puede llegar a tiempo para este año.

3. MONUMENTO: ¿DRAGA JAIZKIBEL?

La Draga Jaizkibel corre peligro de irse a pique. Le faltan cuidados y esta deteriorada por ello la sacaran y la rehabilitaran. La costa ira a pagar al Puerto de Pasajes y el Departamento Foral de cultura, de la Diputación de Guipúzcoa.

La Draga de Jaizkibel lleva desde 1933 en el Puerto y fue una señal de identidad para el Puerto. En 1991 casi lo echan al desguace pero se salvo. José Ignacio Espel, presidente del Puerto, esta haciendo lo posible por evitar su deterioro. El casco es el que peor esta y por ello hicieron una cadeneta de tubos para sacar el barco y repararlo.

Todas las piezas de la Draga están guardadas y ordenadas y si se pudiera, tendrían que volver a poner, se colocarían sin problemas. Espel tiene la solución. Piensa sacar Draga y ponerla en un dique de la superficie, habría que reconstruirla y costaría unos 200 millones y otros tantos para la reparación.

El Museo Naval de Donosti quiere conservar el barco.

4. BAHIA DE PASAIA.

4.1. CRONOLOGIA DE LA CRITICA INTERINSTITUCIONAL.

Hace 2 años se creó un foro político, con diversos miembros de las administraciones municipales y estatal, que se dedicara plenamente a buscar soluciones a la situación económica, política y social de la zona de la bahía.

La cronología de los hechos más relevantes es la siguiente:

Abril 1997:

La solución a la regeneración de la bahía (social, urbanística y económica) se llama Urban, un tipo de ayuda comunitaria que se dedica a la regeneración de zonas con los mayores problemas económicos, sociales, urbanos y medioambientales.

A pesar de cumplir todos los requisitos, la zona de la Bahía de Pasaia no recibirá dicha ayuda, a pesar de estar considerada como la comarca con mayores problemas sociales, económicos...

Es el Gobierno Central quien decide no tramitar la iniciativa a Europa. Se repitió la historia, ya que en 1994 también se quedó la bahía a un paso de URBAN.

A pesar de ello, El Gobierno Vasco presenta una noción en el Estado con lo que se pide que, en colaboración con las Administraciones públicas Vascas y Oarsoaldea S.A., se ejecuten las iniciativas necesarias para que se pueda desarrollar el Programa Estratégico de Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia, con los fondos y programas de la UE. La noción fue aprobada.

Octubre 1997:

El anuncio de la creación de esta comisión creó numerosos piques políticos en la comarca Odon Elorza echa la culpa del declive económico y social a H.B., y a su vez, H.B. declara que los pasaitarras son mayores para saber a quien votar, y echa la culpa a PSOE, PP Y PNV.

23 de Octubre 1997:

Por fin nace la comisión y en la Diputación Foral de Guipúzcoa firman el documento constituyente los diferentes representantes de las administraciones.

Todos los políticos llaman a la colaboración con la iniciativa privada (aunque habrá ayudas de las administraciones).

La comisión se propone analizar y viabilizar todos los proyectos con tratamiento específicos para el bien de Pasaia.

La crítica a este caso, llegó por parte de H.B., que calificó de innecesario todo el montaje de la Comisión, y aseguró que quien debía llevar la iniciativa en este asunto era la agencia de desarrollo Oarsoaldea S.A.

Marzo 1998:

Los esquemas a seguir por la comisión debían estar fijadas para este mes. Pero desde la fecha de la fundación no se volvió a reunir el nuevo foro de debate.

Junio 1998:

La promoción industrial es una de las líneas prioritarias de la Comisión. Se estima que es necesario en Oarsoaldea un nuevo polígono industrial de capacidad para 75.000 metros cuadrados construidos.

Se perfilan a su vez los proyectos del parque logístico Lanbarren, Oiartzun y Lezo, Gaintxurizketa.

A nivel de Guipúzcoa se prevé crear de 1.500 a 2.000 puestos de trabajo.

23 Diciembre 1998:

En el área de promoción industrial, Ministerio de Industria y Energía, Consejería de Industria, Agricultura y Pesca y la Diputación Foral de Gipuzkoa firman un convenio. Se habla de una inversión grande que deberá llegar en subvenciones y créditos sin interés.

6 abril 1999:

Nueva convocatoria de la comisión en la Diputación Foral. La reunión se centra en planificar los objetivos a conseguir en la bahía en los próximos años.

28 abril 1999:

Román Sodupe (miembro de la comisión) se reúne en Pasaia con representantes del ayuntamiento para firmar un convenio. Se compromete a impulsar las actuaciones de diferentes proyectos de regeneración urbana para Santiago, Mercado de Antxo, viviendas, etc). Se acuerda la cuantía de la subvención.

25 mayo 1999:

Se celebra en la Diputación la primera reunión de la Secretaria Técnica del área de promoción industrial del Convenio, responsable de los más de 4.700 millones a aportar a la zona.

2 Junio 1999:

El marco de ayuda se presenta a los empresarios:

- ◆ Ministerio de Industria y Energía: 2.000 millones en ayudas. (1999-2001)
- ◆ Gobierno Vasco: 1.625 millones en ayudas.
- ◆ Diputación Foral de Gipuzkoa: 1.083 millones en ayudas.

Todas las ayudas son a crédito sin interés y fondo perdido, sólo para las empresas que cumplan los requisitos. Se espera crear 1.000 puestos de trabajo.

Junio 1999:

Están cercanas las elecciones (13 de junio) y los representantes políticos no dudan en aprovechar el convenio en su provecho.

13 Octubre 1999:

Última reunión de la Comisión. El representante municipal ha cambiado (J.C. Alducín sucede a Bixen Itsaso). El nuevo alcalde habla de los temas del convenio para el pueblo (carreteras, industria...).

4.2. INVERSIÓN EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS.

Hace un tiempo la población de los alrededores de Pasaia fue rica por su industria y pesca, pero luego dio la vuelta al desarrollo económico por la triple crisis: pesquera, industrial y de la construcción naval.

El Gobierno Vasco y los ayuntamientos crearon en octubre del 97 la Comisión institucional para la regeneración de la Bahía.

El Ministerio de Industria, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Guipúzcoa impulsaron un total de 25 proyectos industriales que se realizarán en la Bahía de Pasaia. Estas iniciativas empresariales realizarán inversiones por valor de 8.798 millones.

El Convenio Interinstitucional, prevé la colaboración entre las administraciones públicas, que adquieren el compromiso de conocer líneas de ayuda para financiar proyectos empresariales que se implanten en la comarca de Pasaialdea.

El Ministerio de Industria y Energía concederá 748 millones de pesetas en préstamos sin intereses a una docena de empresas que prevén invertir cerca de 2 millones de pesetas.

Ramón Sudupe afirmó que las instituciones están también, promocionando la ampliación de los polígonos industriales actualmente existentes y la creación de nuevos en el área de Pasaialdea.

El diputado general subrayó la importancia de la CI en la promoción de suelo industrial. Los 45.000m² del polígono Txirrita-Maleo (Rentería) están llenos por lo que se iniciará una segunda fase de unos 10.000m². Se trata de poner en el mercado cerca de un millón de m² brutos de suelo industrial.

La reserva de nuevos sueldos industriales es una necesidad urgente para posibilitar la implantación de nuevas empresas que saquen a este enclave del declive socioeconómico en que se encuentra.

La actividad pesquera podría recibir un incentivo con la construcción de nuevas lonjas. Constaría unos 1.000 millones que serían aportados el Gobierno Vasco.

La reunión de la Comisión Interinstitucional abordó la situación de la Unión Naval Pasaia, un astillero cuyas futuras ayudas económicas están condicionadas a la creación de un proyecto empresarial variable.

Respecto a la regeneración urbana, la Diputación de Guipúzcoa comenzará las expropiaciones de unos terrenos industriales ocupados por pabellones en estado ruinoso para convertir esta zona en un espacio verde y de recreo. Por otro lado, el Departamento de Carreteras ha decidido contratar las asistencias técnicas para redactar el proyecto de trazado y de construcción de la variante de Pasaia. Esta carretera permitirá descongestionar la densidad del tráfico que originó la construcción de la variante de Rentería.



FOTO 1. Vista parcial del puerto comercial y de la Bahía de Pasaia.

4.3. POLIGONO INDUSTRIAL DE LANBARREN.

Lanbarren es una de las instituciones y organismos, para revitalizar la bahía de Pasaia. Muy pronto será una nueva locomotora de la comunidad gipuzkoana. Tiene un área de 560.000 metros cuadrados.

El origen empresarial es una de las mayores novedades de Lanbarren.

Tienen elección de una superficie extensa. Estará en las cercanías de Pasaia. Está entre la carretera Nacional y la autopista A-8.

El ayuntamiento de Oiartzun y empresarias de transporte pusieron en movimiento la idea, La Diputación de Gipuzkoa lo acunó, El Gobierno Vasco dio la bendición, la Cámara de

Gipuzkoa de Comercio e Industria aglutinó a una veintena de empresas interesadas, y el Sprilur, llevará a cabo la futura plataforma.

Antón Zubiaurre el responsable de Sprilur, prevé, 1000 vehículos diarios por la zona de Lanbarren.

Felix Iraola director de la Cámara de Comercio e Industria dice que la zona de Pasaia tiene una carencia de suelo industrial y que las normativas, medioambientales frenaban cualquier expansión en los centros urbanos.

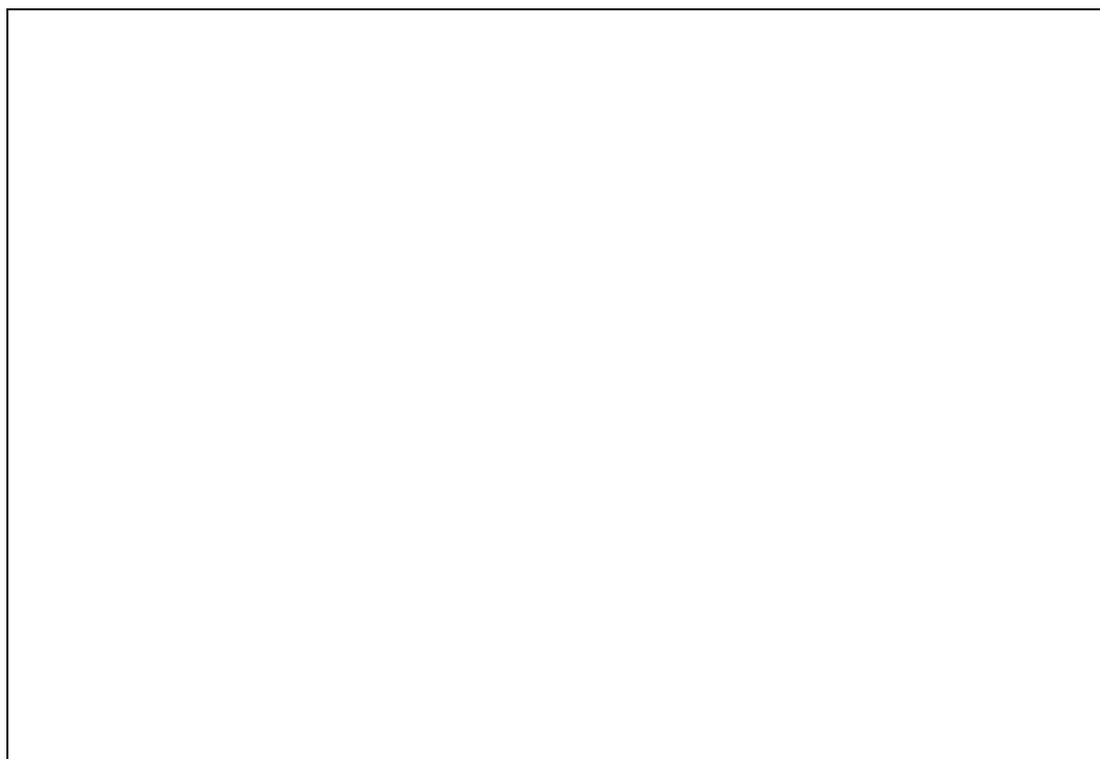


FOTO 2. Situación del futuro Polígono de Lanbarren.

5. PUERTO DE PASAJES.

5.1. OCUPACIÓN TOTAL.

El puerto de Pasajes se califica como un puerto mediano de pesca y está en el puesto once, en esta categoría. En Guipúzcoa es una de las empresas más importantes con 6.000 trabajadores directos.

El tráfico de mercancías ha sido creciente y su capacidad mercantil es de 4 y 5 millones de toneladas al año cuando lo normal es 3´8Tn.

La media de estancia es de 31 horas y esto supone que sea uno de los puertos más ágiles de Europa.

Pero el puerto está a su máxima rendición, sus posibilidades de expansión son mínimas y se está pensando la regeneración con un puerto en el exterior.

5.2. NUEVO PUERTO.

El puerto de Pasajes ha llegado prácticamente al límite de su capacidad y sus posibilidades de extensión son mínimas. La ampliación podría ser la creación de un nuevo puerto en el exterior con posibilidades para cualquier barco dado que hasta ahora la máxima longitud de estos es de 180m. y dentro de veinte años será de 220m. y no podrán entrar.

El futuro del puerto sin la ampliación sería gris, con un gráfico plano de movimiento de mercancías y se daría un descenso en este ámbito. Con la ampliación se tendrían objetivos más ambiciosos, en cinco años podría doblarse el movimiento, no habría límites de calado para los barcos, se trabajarían con nuevos productos y se captarían nuevos mercados.

Para este proyecto se está negociando poder utilizar un solar de 40.000 metros cuadrados y se tiene el respaldo de los Ayuntamientos de Pasajes, Rentería y Lezo. También se podrían utilizar espacios de los polígonos de Txirrita-Maleo y en el corredor de Lezo-Gantxurizketa.

Por otra parte, este proyecto no generaría guerras políticas dado que Bilbo tiene líneas regulares y vocación transoceánica mientras que Pasajes se centra hacia Europa.

El coste sería de unos 50.000 millones. La Administración pública se encargaría de la defensa del puerto, de los muelles los usuarios privados a cambio de una cohesión. La inversión sería elevada y tardaría largos plazos en dar sus frutos.

5.3. PASAJES CAMBIADO.

Según la opinión y crítica de la gente, que hace años vivió en Pasajes y que hoy en día viven, se llevarían una desilusión al ver que ha cambiado “principalmente el entorno del puerto hasta Puntas”.

Antiguamente en esas aguas la gente se bañaba pero hoy en día “su estado de higiene y limpieza es verdaderamente lamentable”, “da asco ver la superficie de sus aguas llenas de porquería”.

Es por ello que se hace un llamamiento para que hagas un saneamiento en el puerto, “a ver si en mi visita del próximo año esto ha cambiado”.

5.4. SERVICIO DE GASOIL PARA LOS ARRANTZALES.

Los arrantzales de bajura que operan en el puerto de Pasajes denuncian el “deficitario” suministro de combustible que proporciona este recinto portuario a la flota de barcos. El presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, Jaime

Tejedor, calificó la situación de “gravísima”, ya que, en su opinión “existen muchas dificultades para que los barcos puedan repostar gasoil”.

La Autoridad Portuaria asegura que el “problema se solucionará cuanto antes”.

5.5. EL TRÁFICO DEL PUERTO DE PASAJES.

Se negociaron 3´5 millones de toneladas de las cuales el 80% correspondieron a operaciones de desembarque.

El tráfico de mercancías del Puerto de Pasajes supuso el movimiento de cerca de tres millones y medio de toneladas de productos durante los nueve primeros meses del 99 lo que supone un incremento del 21% respecto del año 1998.

Los productos manipulados, el 80% del movimiento en lo que va de año ha correspondido a mercancías desembarcadas en el recinto. Lo que refleja la tendencia claramente importadora del puerto gipuzkoano.

Como viene siendo habitual la chatarra fue la mercancía que más volumen de negocio registró el puerto; aunque ha experimentado un descenso del 6% respecto al mismo periodo del año anterior.

En el lado opuesto se sitúan los productos siderúrgicos y el carbón, que fue el producto que mayor incremento registró. Esta materia ha quintuplicado su movimiento en comparación interanual.

La practica totalidad del carbón que se descarga en el puerto tiene como destino la central térmica de Iberdrola de Pasaia.

La pesca desembarcada en el puerto guipuzcoano ha supuesto en lo que va de año alrededor de 10.611 toneladas, con un ascenso del 11% respecto al pescado comercializado en las lonjas pasaitarras durante el ejercicio anterior.

El movimiento de automóviles cargados y descargados en los muelles, con un total de 22.098 un incremento del 6%, al tiempo que los buques arribados al puerto fueron un total de 1.125, frente a los 986 que se registraron en el año anterior.

El tráfico de productos petrolíferos aumentó también en un 4%, de igual modo, las descargas de cemento se incrementaron en un 57%, las mercancías relacionadas con la construcción, abonos y papel descendieron entre el 3% y 12%.