

1. UBICACIÓN DEL PUERTO DE PASAJES.

El puerto de Pasajes, ubicado en la desembocadura de la ría de Pasajes en el extremo más oriental de la cornisa cantábrica es un estupendo puerto natural aislado del oleaje del mar Cantábrico y comunicado con este mismo mediante un estrecho canal natural de 1200 metros de longitud y anchura de 80 metros. La entrada al puerto es relativamente estrecha, pues no supera los 200 metros. Los montes Uliá y Jaizkibel protegen a la ría y se encuentran a ambos lados de la entrada de su puerto.

Las instalaciones portuarias ocupan un lugar importante para el municipio, ya que la economía de Pasaia gira principalmente en torno a la actividad del puerto comercial.

De los 28 puertos del estado Español, este ocupa el puesto 16. En el País Vasco sólo hay dos puertos de interés el de Bilbao y Pasajes. Por lo tanto, se trata de un puerto pequeño pero con gran peso en la economía gipuzkoana.

Su área de influencia abarca una de las zonas más industrializadas del Estado y su situación le convierte en el puerto del Cantábrico más cercano a la España oriental. Este hecho hace de él un inmejorable punto para el tráfico de productos, no sólo de su área más próxima, sino también



FOTO 3. Vista completa del puerto.

navarros, aragoneses o, incluso, mediterráneas, ya que su ubicación le inserta en las más potentes rutas internacionales, convirtiéndole en un puerto especialmente válido para el comercio con la Europa Atlántica.

2. IMPORTANCIA ECONÓMICA Y LOS MOVIMIENTOS DEL PUERTO.

Una tercera parte del tráfico de mercancía del puerto se debe a la importación de chatarra. Esta chatarra es empleada como materia prima de la industria siderúrgica de Gipuzkoa. Esa misma industria utiliza el puerto para dar salida a su producción. El 20% del tráfico está compuesto por productos siderúrgicos. El tráfico total roza los 6 millones de toneladas de las cuáles 3,5 millones pertenecen a estos productos.

Pasaia tiene también gran importancia en el transporte de vehículos. Las fábricas de automóviles situados en el interior del país, como Mercedes de Vitoria o

Volkswagen de Pamplona, se sirven del puerto gipuzkoano para dar salida a su producción. Para ello existen instalaciones acondicionadas para el almacenamiento de vehículos.

En los años 80 fue el primer puerto de España que ese encargaba de exportar coches. Desde entonces hasta hoy son los 4 millones de vehículos los que han sido cargados y descargados.

El depósito de automóviles ocupa una superficie total de 170.000 m². 90.000 de ellos corresponden al nuevo silo de 3 plantas inaugurado en 2006. Gracias a este nuevo equipamiento, la navira Noruega UECC tiene capacidad para exportar o importar hasta 600.000 vehículos anuales, frente a los 320.000 que era su tope anterior.

Otra importante mercancía que se desembarca en el puerto es el carbón, destinado principalmente a la central térmica situada en las mismas instalaciones portuarias. La central térmica de la empresa Iberdrola que se halla dentro del recinto portuario tiene una capacidad de 240MW y es la única central importante de producción de energía eléctrica de Gipuzkoa.

En la parte más accidental del municipio, entre el barrio de Trintxerpe y Herrera, se encuentra un polígono industrial en el que se ubican pequeñas empresas relacionadas con la actividad del puerto (mayoristas de productos siderúrgicos, un centro de investigación marina, carpintería naval, etc.).



En los muelles de San Juan también hay unos astilleros que siguen funcionando, pero actualmente se dedican únicamente a la reparación naval y no fabrican nuevos barcos.

3. LA PESCA DEL PUERTO.

La pesca es una actividad tradicional del municipio que actualmente se encuentra inmersa en una larga y profunda crisis, pareciendo poco probable que vaya a remontar.

Durante las décadas de 1960 y 1970, Pasaia fue un puerto bacaladero de gran importancia, con una flota de altura que llegó a tener 280 embarcaciones y empleó miles de personas.

En la actualidad la flota pesquera de Pasaia ha disminuido drásticamente. También existe una pequeña flota de bajura. En total se dedican a la actividad pesquera sólo unas 300 personas en el municipio.

4. PROYECTOS PARA EL PUERTO.

La Autoridad Portuaria de Pasaia se decanta por construir un puerto exterior adosado a la ladera del monte Jaizkibel como la mejor solución técnica de los tres que se están barajando para esta polémica infraestructura. La opción considerada más adecuada, tendría un coste de 812,1 millones de euros y sus diques necesitarán 25 millones de m³ de materiales de cantera, que serían transportados por mar carretera.

Ekologistak Martxan denuncia la falta de seriedad y rigor de la Diputación y demás instituciones que, imponen sus decisiones y se saltan todos los pasos reglamentarios que hay que seguir en un proyecto tan complejo como es la regeneración de Pasaia.

En este proyecto, las instituciones están pasando por encima de la legislación medioambiental, no quieren estudiar alternativas, lo cual es de obligado cumplimiento en cualquier proyecto con incidencia sobre el medio ambiente, y por ello el Medio Ambiente del Gobierno Vasco se opuso a la aprobación del Plan Estratégico.

El monte Jaizkibel es un espacio natural que está protegido por el propio Gobierno Vasco y por Europa, su conservación es de interés general y los poderes públicos tienen obligación de protegerlo.

Por otra parte, Hamburgo puede ser la inspiración de la Bahía de Pasaia para su regeneración. Este puerto inició hace 10 años el proyecto de regeneración urbana de la antigua zona portuaria, y en esa ciudad viven 1,7 millones de personas.

El puerto de Hamburgo es el segundo puerto de Europa y mueve 140 millones de toneladas al año.

5. CONSECUENCIA DE LA RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO.

Según el informe elaborado por Ekos, si ponemos la vista en el año 2020, el traslado de la actividad portuaria a la dársena exterior unido a la regeneración de la Bahía, producirá una serie de impactos positivos:

- Disminución de los focos de emisión de partículas contaminadas dentro de la Bahía.
- Limitación la emisión de gases de efecto invernadero ya que la contaminación del aire no hace más que aumentar y como consecuencia, el aire en estas zonas es cada vez más irrespirable.
- Minimizar los riesgos sobre la salud de las personas.
- Disminución de las fuentes emisoras de ruido.
- Disminución del tráfico Herrera, Altza, Buenavista, Pasaia, Lezo y Errenteria.
- Aumento de la actividad económica del puerto: impacto sobre la economía gipuzkoana pero especialmente en Pasaialdea.
- Mejora de la movilidad.
- Aumento de la calidad de las aguas y mejora de los suelos de la bahía.

El lugar donde se ubicará el nuevo puerto está declarado por la Unión Europea zona LIC (Lugar de Interés Comunitario). Esto obliga a actuar con el máximo cuidado para que, aparte del impacto temporal que produzca el proceso constructivo, la afectación medioambiental sea lo menor posible.

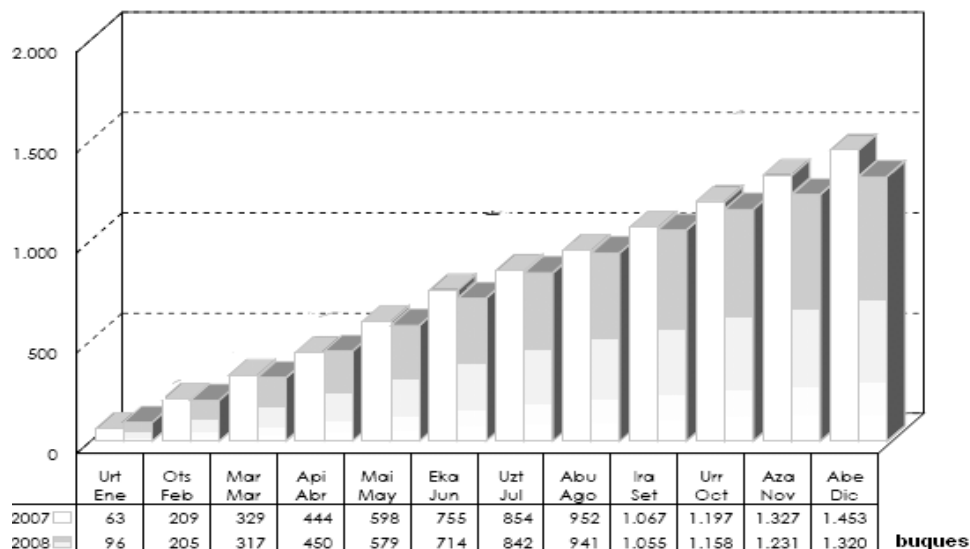
Ahora mismo, los principales y más negativos efectos medioambientales están precisamente en la dársena interior, efectos que inciden directamente sobre las personas y que reaparecerían una vez construido el puerto exterior.

Algunos estudios han dicho que la Bahía es, en la actualidad, la zona más deprimida económicamente de todo Euskadi y donde se presentan mayores niveles de marginalidad. La salida del puerto al exterior permitiría poner en valor las zonas ahora monopolizadas por la actividad portuaria.

Todo proceso regenerativo del interior y de la construcción del nuevo puerto serviría en si mismo de impulso.

6. MOVIMIENTOS EN EL PUERTO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.

6.1. Tráfico de buques y G.T.

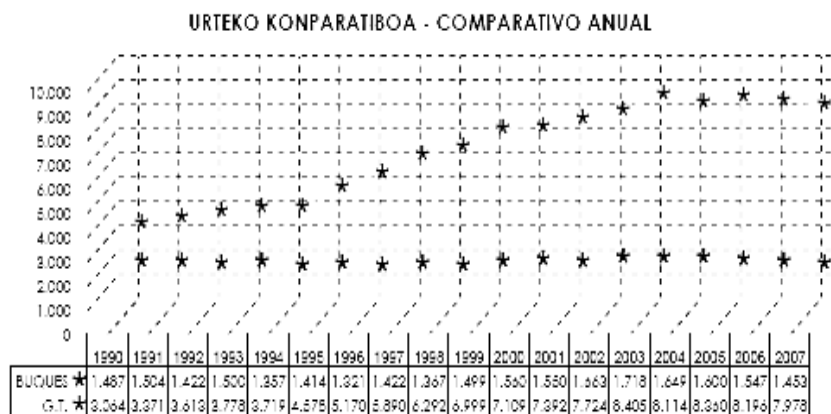


GRAFICA 1. Trafico de buques.

Como se puede percibir, esta grafica hace un estudio durante el año 2007 y 2008 sobre el tráfico de buques.

Se puede ver como tanto en el año 2007 como en el 2008, van ascendiendo siendo el mes de enero el menos productivo y el mes de diciembre siendo el más productivo. Sin embargo, si hacemos una comparación entre ellos, podemos ver como en algunos meses como en febrero, abril, mayo, julio, agosto y septiembre no hay mucha diferencia, ya que prácticamente tienen la misma cantidad de buques.

Es en los 3 últimos meses, donde prácticamente, se ve la diferencia llegando a la conclusión de que el año 2007, es más satisfactorio.



GRAFICA 2. Comparativa anual del trafico de buque.

En cuanto a la comparación que se puede hacer de los buques, (representado con el color azul) desde el año 1990 hasta el año 2007, se ve que en los años 1994, 1996 y 1998 son los que menos buques han anclado en el Puerto de Pasajes no llegando a los 1400 buques.

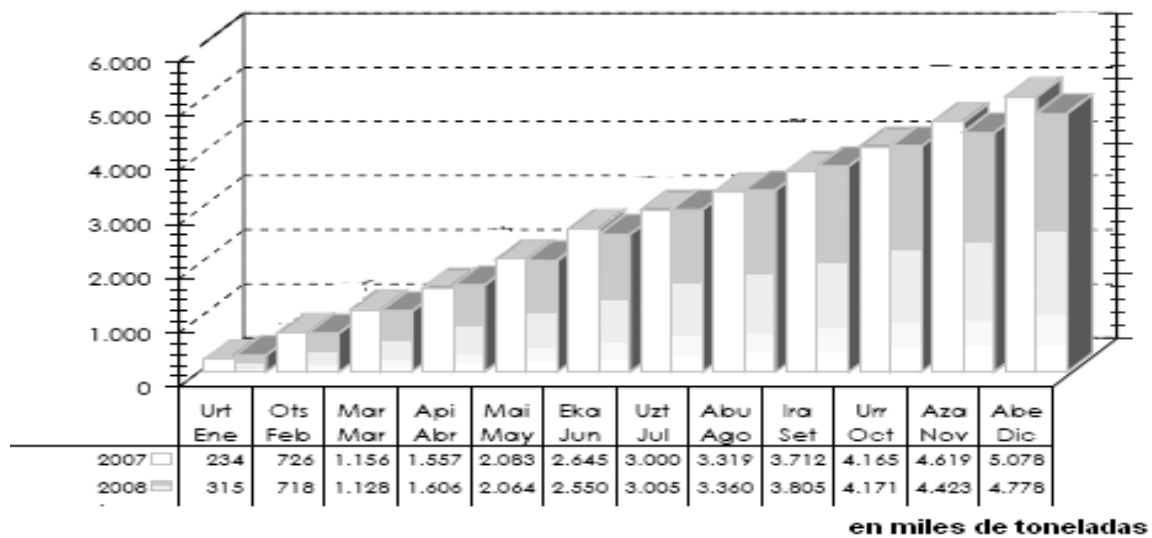
Los años, 1990, 1992, 1995, 1997y 2007, no llegan a los 1500 buques.

Con los años 1991 1993, 1999, 2000, 2006 son los que dan datos inferiores a 1600 buques. En concreto, es el año 2000 quien recibe más buques con la cantidad exacta de 1560.

El resto de los años, no llegan a los 1700 siendo el año 2002 el más productivo con 1663.

Finalmente, el año 2003, es el más productivo, ya que además de ser el único año que supera los 1700 buques, es el año que más barcos de esta categoría recibe.

6.2. Tráfico total de mercancías.

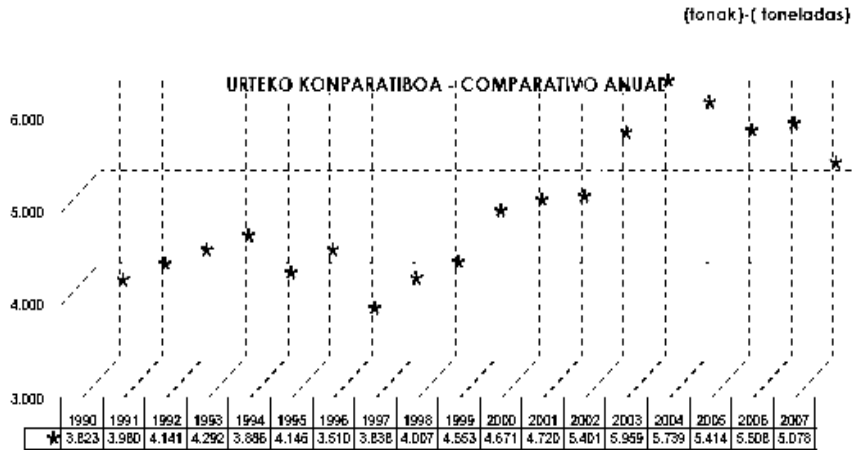


GRAFICA 3. Trafico total de mercancías

Como se puede observar en esta gráfica, muy poco a poco va ascendiendo el número de tráfico total de mercancías que recibe el Puerto de Pasajes.

Haciendo una comparación entre el 2007 y2008, se puede ver como en el mes de febrero, marzo, mayo, junio, julio, noviembre y diciembre son los que han recibido más trafico en el 2007 con respecto al 2008. Sin embargo, no han sido grandes las diferencias.

Los cambios más perceptibles han sido en noviembre y diciembre. Los valores mínimos que ha recogido esta gráfica han sido en enero del 2007, con 234 mil toneladas. Y los valores máximos que se han obtenido han sido en diciembre del 2007 con 5.078 mil toneladas.

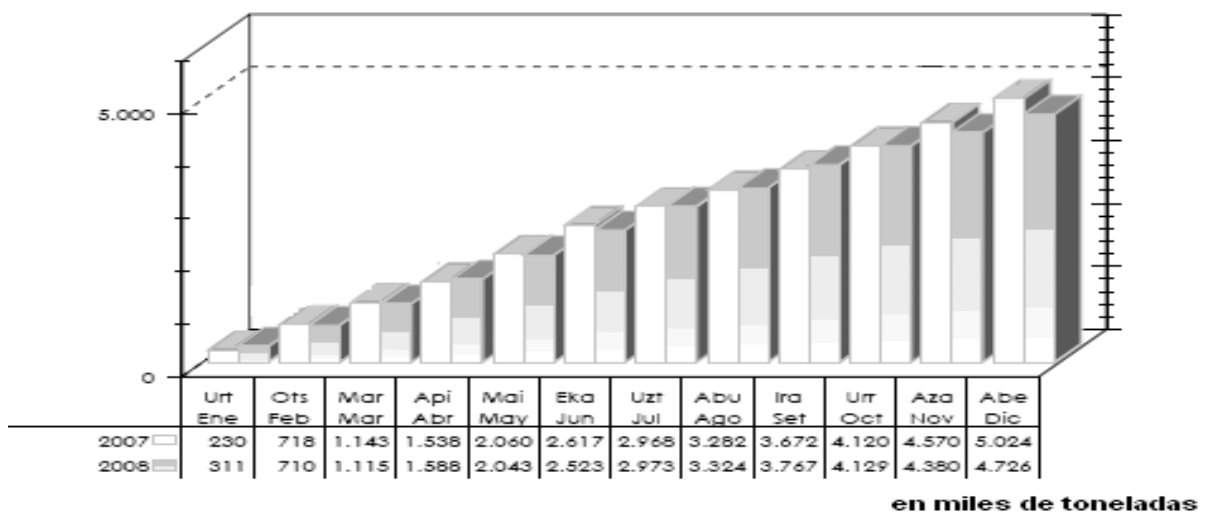


GRAFICA 4. Comparativa anual del trafico total de mercancías.

En esta gráfica, se hace una comparación desde 1990 hasta 2007. Tomando en cuenta estos datos, se puede observar como hasta 1993, ha habido un ascenso, sin embargo, desde 1993 hasta 1999, ha sido un continuo descenso y ascenso, aunque los datos no tienen gran diferencia.

Después, durante 3 años se produjo otro ascenso, pero sin gran variación, a diferencia de los años 2001, 2002, 2003, que aquí, el aumento resultó muy considerable. A partir de aquí hasta 2007, se produce un descenso irregular.

6.3. Tráfico de carga seca.



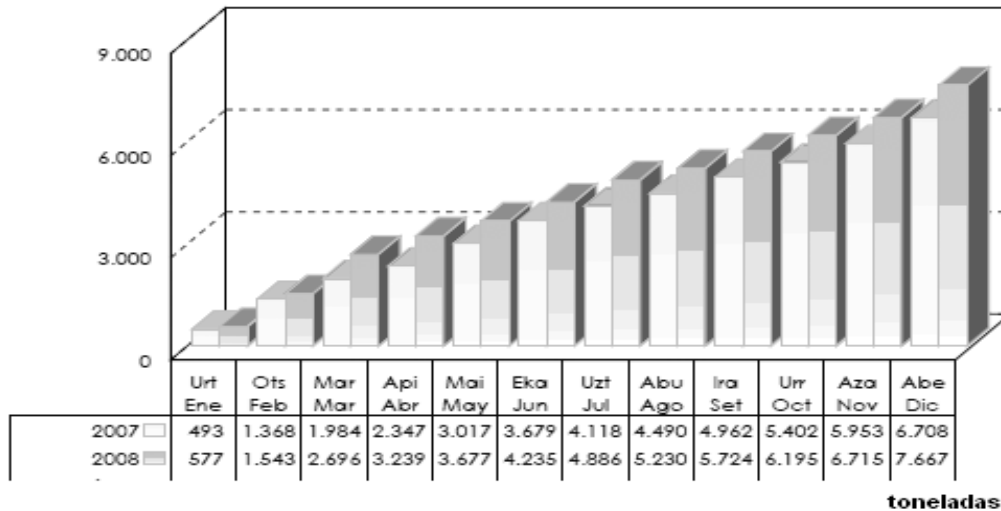
GRAFICA 5. Trafico de carga seca

Principalmente, se observa como en enero de 2007, con 230 mil toneladas, y en 2008, con 311 mil toneladas, son las cifras mínimas, comparativamente con lo conseguido con 5.024 mil toneladas a fin de 2007 y 4.726 mil toneladas en diciembre de 2008.

Esta gráfica de “Tráfico de carga seca”, muestra que, tanto en el mes de enero de 2007, como el de 2008, sin unas cifras muy bajas comparativamente con diciembre. Cada mes que pasa es prácticamente regular, es decir, constantemente aumentan las toneladas que recibe el puerto pasaitarra.

Tanto en el año 2007, como en 2008, no hay ningún momento en el que por alguna razón, estas toneladas desciendan de un mes a otro.

6.4. Pesca, procedencia marítima.



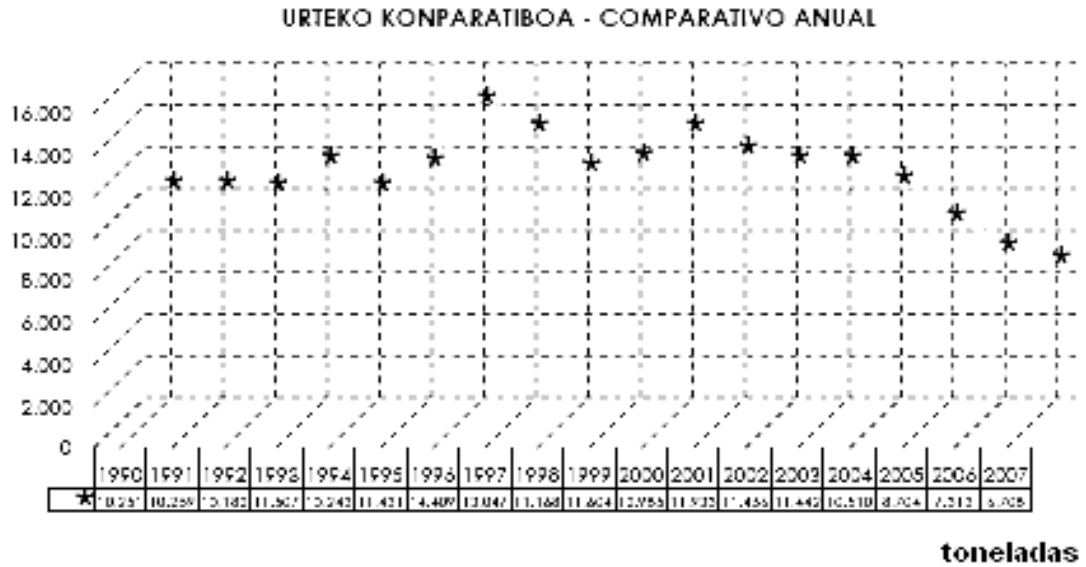
GRAFICA 6. Pesca, procedencia marítima

Ese tipo de estadística a diferencia de otras donde se pueden encontrar variaciones de un año a otro, aquí se puede ver como el año 2008, ha sido más productivo.

Donde menos diferencias se pueden percibir entre un año y otro, son los meses de enero, febrero con algo menos de 200 toneladas de diferencia, y luego seguiría el mes de junio con 560 toneladas de diferente ente los año 2007 7 2008.

Como se aprecia esta comparativa desde 1990 hasta 2007. Se observa como la media conseguida entre estos 18 años, esta entre 10.000 y 12.000 toneladas, y de ahí,

que sean seis años únicamente los que no entren en este baremo. De ellos, tres se encuentran por encima de la media, que son: 1996, 1997 y 2000. Y los que están por debajo de la media, como 2005, 2006 y 2007.



GRAFICA 7. Comparativa anual de la pesca de procedencia marítima

6.5. Mercancías origen / destino.



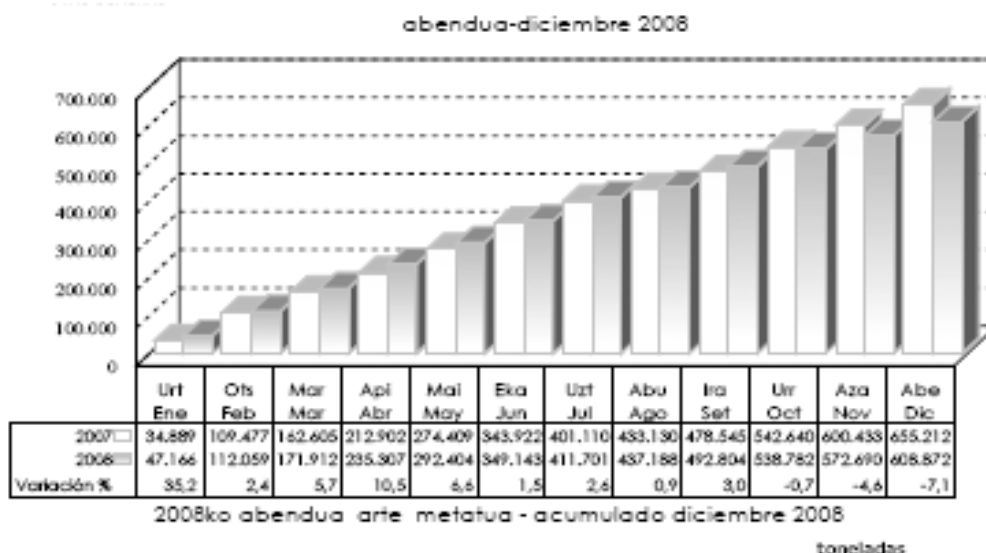
GRAFICA 8. Las mercancías teniendo en cuenta su origen y destino. Todas ellas desembarcadas.

Como se muestra en esta gráfica, el Puerto de Pasajes recibe mercancías de 5 países diferentes, que son los siguientes:

- Rusia, que descargó en 2008, 575.387 Tn. de chatarra y 18.491 Tn. de magnesita.
- Países Bajos, que descargaron 182.164 Tn. de bobinas y chapas de acero, 117.501 Tn. de chatarra, 41.818 Tn. de fundición en bruto, 18.168 Tn. de magnesita y 12.413 de sal, lo que hace un total de 387.468Tn.
- Reino Unido, que descargó 192.138 Tn. de chatarra, 47.345 Tn. de coque de petróleo, 32.835 Tn. de lingotes de hierro, 16.728 Tn. de trigo y 10.101 Tn. de turismos, lo que hace un total de 309.424 Tn. de productos.
- Por parte de España se recibe 264.518 Tn. de carbón y 19.186 Tn. de abono y sus productos hacen un total de 287.508 Tn..
- Finalmente esta Suecia donde de sus 207.838 Tn. de mercancías descargadas en este Puerto, 85.840 Tn. son de bobinas y chapas de acero, 76.910 toneladas de pasta de madera, y 33.302 Tn. de fundición en bruto.

Por lo que tomando en cuenta estos datos, podemos ver que son los productos de Rusia los que más desembarcan en el Puerto de Pasajes.

6.6. Tráfico Ro-Ro.



GRAFICA 9. Trafico Ro-Ro.

Esta gráfica representa el tráfico Ro-Ro, habido desde Enero de 2007 hasta Diciembre de 2008, es decir, la información de 2 años consecutivos.

En la comparación de los años 2007 y 2008 se puede ver que, excepto en el último trimestre ha sido más satisfactorio el 2008.

Por otro lado, se puede apreciar, como el mes con menos tráfico ha sido el de Enero, en cualquiera de los dos casos, con 34.889 toneladas en 2007 y 47.166 Tn. en 2008. A partir de aquí, va aumentando el tráfico hasta Septiembre, que en 2007 alcanza las 478.545 toneladas y en 2008 alcanza las 492.804 toneladas.

Sin embargo, esta trayectoria se hace diferente ya que en Octubre, hay un mayor tráfico de Ro-Ro, en 2007 con 542.640 Tn., mientras que en 2008 hay 3.858 Tn. menos que comparativamente que el año anterior.

En Noviembre de 2008, se pierden 27.743 Tn. y en Diciembre ni más ni menos que 46.034 Tn.

Como se puede ver, esta grafica indica las toneladas que se recibieron por parte de la central térmica en los años 2007 y 2008.

Como se percibe, a principios de mes, el año 2007 no obtuvo ninguna tonelada de carbón mientras que en el 2008 fueron 52.461 Tn. A partir de ahí, aunque los dos años aumentan, el año 2008 representado en color azul, va poco a poco mientras que el año 2007, representado en color amarillo, aumenta de forma más rápida.

Se pueden ver como 3 golpes con grande subida como son de enero a mayo, de mayo a septiembre, y de septiembre a noviembre. El último mes es algo menos destacado. Sin embargo, en el 2008, son pequeños saltos que se dan aumentando poco a poco y es mayormente el mes de diciembre cuando más aumenta.