

1. REGENERACIÓN DE ESTUARIOS.

El Plan Territorial del litoral prevé habilitar recorridos como: Jaizkibel, Ulia, Ratón de Getaria, y el recorrido costero Deba-Zumaia.

El litoral vasco es un regalo de la naturaleza pero su delicado equilibrio medioambiental se encuentra amenazado por la presión que la actividad humana ejerce sobre él.

El Gobierno Vasco ha elaborado un documento que articula las medidas para salvaguardar esta riqueza ecológica y paisajista.

El Plan Territorial Sectorial de Protección y ordenación del Litoral (PTS) ha sido aprobado provisionalmente por el departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

La consejera de Medio Ambiente, Esther Larrañaga afirma que el objetivo del PTS es no sólo proteger y ordenar; sino también, coordinar entre las diferentes administraciones de modo que se garantice la máxima eficacia para preservar lo que ambientalmente goza de buena salud y mejorar o regenerar en su caso, las zonas que lo requieren.

1.1. 500 metros.

El ámbito de ordenación de este plan es la franja de anchura de 500 metros a partir del límite de la ribera del mar, que es la zona de influencia definida en la Ley de Costas.

Esta zona extiende a los márgenes de los ríos, hasta donde se haga sensible la influencia de las mareas.

El PTS es esa área establece los criterios de protección, mejora y conservación de los recursos naturales, y concreta las directrices para regular el uso público en el litoral, y propone criterios tanto para el señalamiento de zonas de especial protección, como la inclusión de determinada áreas en el catálogo de zonas ambientalmente sensibles del litoral vasco.

El PTS establece actuaciones concretas en su área de influencia. Entre estas actuaciones se encuentran la recuperación, regeneración y restauración de la potencialidad ambiental tanto de estudios degradados (Deba, Urola, Oria, Barbadun, Butroi, Lea y Artibai, entre otros) como de playas y zonas costeras degradadas: Kondemasti (Pasaia), Inpernupe (Zumaia), Ondarbeltz (Mutriku) el Abra Exterior del puerto de Bilbao a Las Arenas (Getxo).

También plantea el equipamiento de sendas para uso y disfrute del litoral: Punta Izturri-Zumaia (Deba y Zumaia), San Antón (Guetaria), Gaztelugatx-Matxitxako (Bakio y Bermeo), monte de Otoio (Ispaster), cerro de Lumentxa (Lekeitio) o la zona oeste de Pobeña.

Además propone planes de educación ambiental (Ulía, Cerro de Lumentxa o Gaztelugatxe Matxitxako), así como estudios de investigación científica (transporte de materiales en la zona costera, datos de cambio climático o largo plazo o análisis del medio físico en estuarios y costa).

En todas ellas se regulan los posibles usos y actividades relativas a la protección ambiental, al ocio y esparcimiento.

2. CAMPAÑA JUVENA.

El Instituto de Investigación Pesquera, Azti, dependiente del Departamento de Agricultura Pesca y Alimentación del Gobierno Vasco inició el 14 de septiembre del 2006 la campaña Juvena 2006 con el objetivo de evaluar la abundancia de juveniles de

la población de la anchoa del Golfo de Vizcaya. (Ver **FOTO 63**).



FOTO 63. Científica trabajando en AZTI de Pasaia.

Esta cuarta campaña finalizará el próximo 10 de octubre y los buques dedicados a esta investigación analizarán toda la costa Cantábrica y la plataforma continental hasta Bretaña incluyendo amplias zonas oceánicas del Golfo de Vizcaya donde se distribuye esta población de la fracción de la anchoa.

Según explicó el Instituto de Investigación pasaitarra en esta época del año la anchoa se encuentra distribuida mayoritariamente en mar abierto en el Golfo de Vizcaya.

El objetivo último de la serie de campañas Juvena es calcular su índice anual de abundancia de juveniles que permita delimitar la magnitud de reclutamiento de anchoa para el año siguiente y así ayudar al consejo científico de Gestión para la Pesquería de la

Anchoa que en la Unión Europea toma las decisiones como cuotas, cierres o aperturas de esta pesquería.

Se pretende realizar el estudio de la distribución espacial y estado de crecimiento de estos juveniles durante esta época del año.

3. DETENCIÓN DE GALERNAS DESDE IGELDO.

El observatorio meteorológico de Igeldo ha desarrollado un proyecto que permite pronosticar las galernas en Euskadi con una antelación de entre dos y cinco horas. El proyecto fue presentado por Margarita Martín, directora del Centro Meteorológico Territorial de País Vasco, y Pilar López, programadora informática.

El programa se sustenta en una aplicación informática que de acuerdo a determinados parámetros de viento, temperatura, presión y humedad permite al observador del centro de Igeldo detectar la información de galernas. Las galernas están clasificadas en tres categorías: débiles, moderadas y fuertes. Las primeras desencadenan rachas de viento por encima de 22 nudos, mientras que las moderadas superan los 34 y los fuertes, los 45.

Las galernas en Euskadi suelen ser de carácter débil y moderado, por lo cual el salvamento marítimo alerta a los barcos de alrededor. El número de barcos en nuestro país es de 300.000 y cada año 13.000 nuevos se matriculan.

4. OCIO Y DIVERSIÓN.

4.1 Excursiones al mar.

Numerosas empresas guipuzcoanas ofrecen excursiones para visitar la costa, bucear, salir de pesca o a visitar cetáceos. La única condición es que el agua no esté revuelta.

8:00 de la mañana, Jon Arrazola, capitán del Tilaine, iza la vela mayor y zarpa rumbo a la costa vizcaína desde el puerto deportivo de Getaria.

Andrés, de origen húngaro, es otro aficionado a las especies marinas, que quiere conocer las que existen en el Cantábrico.

Para la bilbaína Yuri, este parece ser un viaje fascinante aunque ya haya viajado por la Gran Barrera de Coral de Australia.

En estos viajes pueden ver todo tipo de animales, desde peces luna hasta aves como alcatraces o pordelas. (Ver **FOTO 64**).



FOTO 64. Avistamiento de delfines en una salida en barco.

4.2 Otras alternativas.

Además de esta excursión, en Gipuzkoa se ofertan muchas otras rutas marítimas de ensueño. Para quienes quieran iniciarse en el mundo náutico hay empresas que les enseñan a maniobrar a vela, manejar los cabos, desatracar, atracar o fondear, y para los que ya saben, también existe la alternativa de viajar sin patrón.

Naútica Potxolo también organiza salidas para buceadores desde Zumaia.

Y otra alternativa es alquilar veleros, que es lo que está de moda para fiestas de empresa y despedidas de soltero.

5. SUPERPUERTO.

5.1. Proyectos posibles.

La consejera de medio ambiente aseguró que la renovación del puerto de Pasaia es una necesidad urgente por lo que consideró que su renovación tiene que ser inmediata sin esperar a que determinen el futuro del puerto. Tras decir esto no se pronunció ni a favor ni en contra de ninguno de los proyectos para trasladar la actividad portuaria al exterior de la Bahía. Las opciones de los proyectos son las siguientes:

La consejera añadió también que había que pensar mucho sobre los proyectos porque una vez hechos no hay vuelta atrás y Pasaialdea tendrá que ser avalado por estudios serios y rigurosos que determinen lo adecuado que es el puerto para los proyectos.

La consejera de transportes abogó por una regeneración integral que responda a requerimientos sociales, medioambientales y económicos.

Nuria López de Gereñu consideró que la solución definitiva era analizar todos los proyectos y elegir el más adecuado para el puerto.

5.2. Puerto-isla.

Espel anunció que las obras de la ampliación podrían comenzar en un plazo de 2 años. Presentó el 3 de marzo de 2006 en una rueda de prensa el balance económico de 2005 del puerto que por segundo año consecutivo registró un descenso en su tráfico de mercancías.

“Trabajamos muy cerca del límite del espacio del que disponemos. Nos movemos entre 5 y 6 toneladas que es nuestro límite máximo hasta que contemos con el puerto exterior” reiteró el presidente de la Autoridad Portuaria.

El Presidente de la comarca de Pasaia dijo que le gustaba más la idea de l puerto isla y según Espel la solución de este proyecto es muy aceptada, solo se precisa de un estudio adecuado. Espel anunció también que la naviera UECC había encargado la construcción de cuatro nuevos barcos para operar el tráfico automovilístico de Pasaia.

Estos nuevos barcos permitirían embarcar camiones de otros países y traerlos hasta nuestro puerto y que sigan su viaje en tren o carretera como si de una autopista del mar se tratase y así descongestionar la frontera de Francia y su zona.

5.3. Pasaiaiko portu-uhartea.

Gipuzkoako EAK esaten du Jaizkibelen egin nahi duten kanpo portuaren egitasmoak soluzio bat behar duela.

Kanpo portua uharte moduan jartzea EAK defendatzen du. Mendiaren magalean eraikiko litzateke, 200 metroko tartea utziz. EAren ustez proiektu honek kalte txikiagoa izando du eta abantailak ekarriko du, ekonomiaren berpizkuntzaren bat adibidez.

Kalkuluak eginez Gipuzkoak ezin du Pasaiaiko Portua galdu, ekonomia pikutara joango litzateke.

5.4. Discrepancias políticas.

Jaizkibel Bizirik, plataforma opuesta a la construcción del puerto exterior afirmó que, un estudio encargado por la diputación, propone ampliar la protección al fondo marino. Según la plataforma, esta ampliación es incompatible con la nueva infraestructura. Jaizkibel ya esta protegido pero proponen ampliar esta protección unos 1,5 kilómetros de anchura mar a dentro.

Se ha enviado ala UE un estudio de la universidad Politécnica de Madrid un borrador que propone la mejora del puerto actual en vez de construir uno nuevo.

La diputación dice que la protección para Jaizkibel no afecta al puerto ni a la construcción del puerto exterior. En cambio, Jaizkibel Bizirik asegura que tanto como si la construcción se extiende hasta los acantilados o como si se realiza el llamado “Puerto-Isla” es totalmente incompatible con la protección que tiene hoy día ya que es un lugar de interés comunitario.

5.5. Oposición de Lakua.

El Departamento de Medio Ambiente de Lakua mantiene su oposición a la construcción de un puerto exterior de un puerto exterior en Pasaia. Este Departamento está dirigido por EA, por lo tanto EA también se opone a este proyecto por el gran impacto que pueda causar.

La Comisión Interinstitucional de Pasaialde y Corredor Intermodal de Jaizkibel hizo público un decálogo en el exterior de Pasaia; el decálogo destacaba la necesidad de construir un nuevo puerto en Pasaia para aumentar su productividad y trabajo y movilizar la economía en esta parte de Gipuzkoa.

La consejera de Transportes y el diputado general de Gipuzkoa, ambos del PNV junto con otros representantes institucionales anunciaron que consultarán a la UE cual de todos los proyectos del puerto tiene un menor impacto sobre el fondo marino y los acantilados del monte Jaizkibel. Aun así, la consejería de Medio Ambiente mantiene su oposición en el proyecto por el más que evidente impacto ambiental.

5.6. La protección de Jaizkibel, ¿compatible con el puerto?

La Diputación Foral de Gipuzkoa asegura que el puerto y sus proyectos son compatibles con la protección de Jaizkibel. Sin embargo, Azkoitia dice que el estudio que pidió la Diputación no es del todo “razonable” ya que lo han hecho a petición de la misma Diputación y no es “fiable”. (Ver **FOTO 65**).



FOTO 65. Acantilados de Jaizkibel donde se pretende ubicar el Superpuerto.

6. PASAIA-FUTURA PLANTA DE INVESTIGACION MARINA.

El centro tecnológico invertirá en la nueva sociedad siete millones de euros en el desarrollo de nuevas especies. En 2005 se facturó 15,7 millones un 4% más que en 2004. El Centro Tecnológico de Azti Tecnalia especializado en investigación alimentaria y marina abrirá en el Puerto de Pasaia este año una planta dedicada a la producción de alevines de especies marinas con un alto potencial comercial.

La empresa que llevará el nombre de Ondartxo Arraiak supondrá una inversión de siete millones de euros y estará constituida además de por el Centro Tecnológico con doble base en Pasaia y Sukarrieta por la firma guipuzcoana Orrua radicada en Getaria y Zumaia y que produce alrededor de 400 toneladas de pescados blancos al año para su comercialización y un empresario chileno especializado en cultivo de rodaballo.

La principal novedad de esta planta no será engordar ejemplares sino investigar nuevas evoluciones de especies y su ciclo reproductivo.

Según las estimaciones ofrecidas por el Centro Tecnológico en Bilbao durante la presentación del balance de resultados del pasado ejercicio la producción de alevines de especies marinas denominadas blancas tendrán 2015,300.00 toneladas cuando en la actualidad su salida en el mercado ronda el 10% de esa cifra aproximada para esa fecha. Además de adelantar las claves de ese proyecto que se ubicará en el Puerto de Pasaia Azti Tecnalia dio a conocer el balance de su actividad durante el pasado ejercicio. El Centro Tecnológico cerró el año pasado con unos ingresos de 15,7 millones de euros, un 40% más que el ejercicio anterior.

7. OTRO EJEMPLO: SUCEDÁNEO DE ANCHOAS.

La anchoa del Cantábrico, una de las más apreciadas en cualquier cocina. Por su textura firme, su sabor y su tamaño, corre peligro.

La esquilación durante décadas de los caladeros del Golfo de Bizkaia a colocado a esta especie en una situación tan precaria que algunos científicos temen por su pervivencia y hablan ya abiertamente de su posible extinción.

En este escenario, en el Centro Tecnológico Vasco en Investigación Marina y Alimentaria, Azti-Tecnalia, ha desarrollado un sucedáneo en salazón de este pez, el primero en España que podría estar listo para vender en los comercios en un plazo de entre seis y doce años meses. Así lo anunció a este periódico subdirector, Rogelio Plazo.

A Azti-Tecnalia –que también ha elaborado para el Gobierno Vasco estudios científicos sobre la escasez de esta especie en nuestras aguas-, tan sólo te falta encontrar una empresa que haga cargo de su comercialización.

Se trataría, en principio, de hallar una en este producto, elaborado “a base de sumirimiri y carne picada de especies pelágicas.”

8. SOLUCIONES MEDIOAMBIENTALES.

Debido a las falta de medidas correctoras del deterioro ambiental por parte de 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 aliviar los efectos de vertidos de 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, así como su recogida.
- Ampliar el sistema de papeleras en zonas con escasa actividad portuaria (zona de Puntxas y alrededores, Torreatze,...), 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 a la mayoría de los acantilados del Monte Ulía.

FOTO 66. Acantilados del Faro de La Plata de urgente protección.



- 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.

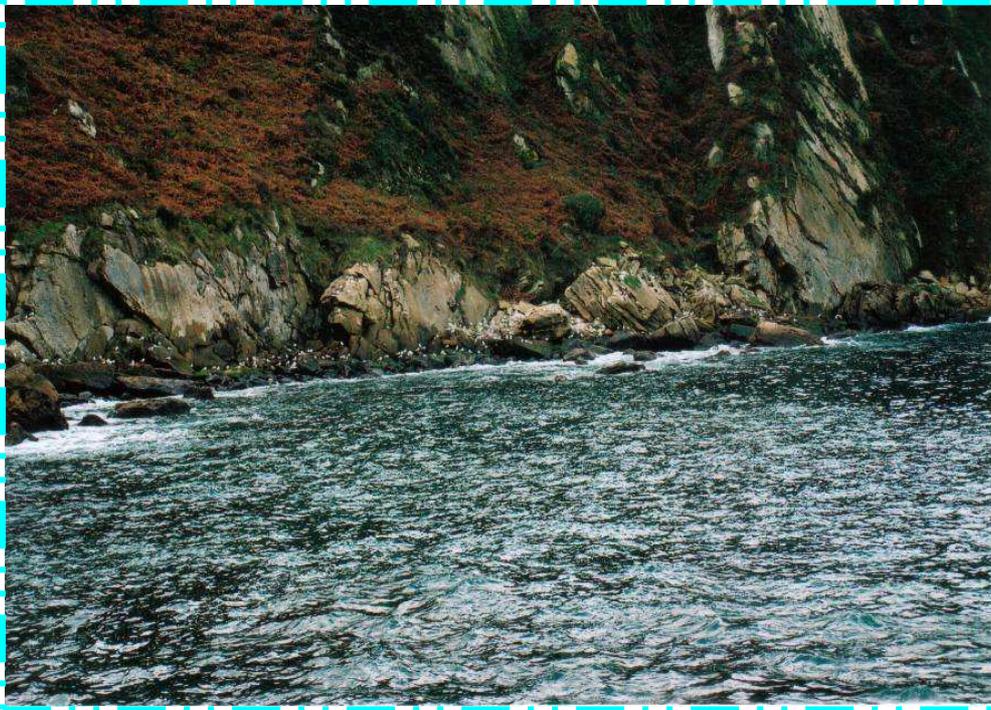


FOTO 67. Los acantilados del Monte Ulía, lugar de nidificación de gaviotas, necesitan un exhaustivo control.

- Repoblaciones forestales en el Monte Ulía que le protejan de la erosión y, por supuesto, logren una masa forestal densa y propia de este biotopo próximo a la costa.
- Desarrollar campañas de concienciación y de limpieza de las zonas para detener los vertidos de residuos sólidos en el entorno.
- 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 68. Las campañas de sensibilización deben perseguir evitar estos vertidos.

