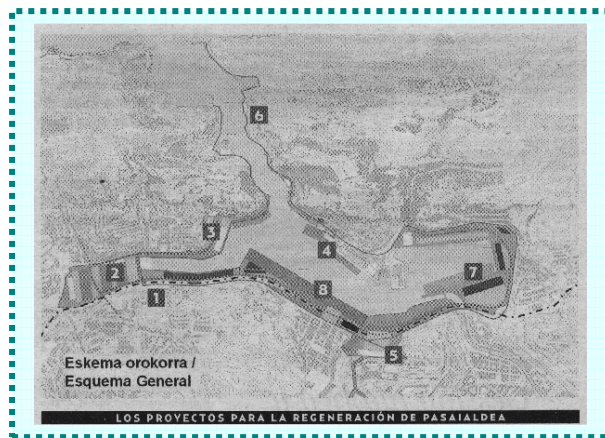


1. LA REUNIÓN DE JAIZKIBIA.

La sociedad de Jaizkibel, que esta compuesta por un grupo determinado de personas como: Nuria López, Jose Joan, Mariano Navos, Jose Ignacio, Koldo Azkoitia...se reunieron después de se aplazada dos veces la reunión, por fin se reunieron en el consejo de administración, para la propuesta de aumentar el tamaño del puerto de Pasaialde, una construcción que consideran difícil tarea.

(Ver **MAPA 4.**)

El proyecto de jaizkibia no es nada fácil, llegará a tardar en realizarse entre 3 a 13 años los cuales entre uno a tres años para lograr el correspondiente estudio de impacto ambiental y entre ocho a diez años para la que regeneración se materialice.



MAPA 4.- La sociedad de Jaikibia.

En el proyecto se manejan tres alternativas para el puerto exterior:

a) *En el primero: El superpuerto:*

Con un fondo marino alto y un entorno urbano muy bueno lo convierten en la 1º alternativa que maneja este grupo. Con un impacto económico del 7'23%, para un periodo inferior y con un tamaño bastante grande. (Ver **FOTO 43.**)

b) *El segundo: El puerto adosado:*

Con menor capacidad y medidas que el superpuerto, pero menos contaminante que él.

c) *El tercero: El puerto isla:*

Esta 3º alternativa no influye en el monte y es mucho menos contaminante que los anteriores. Con poco entorno urbano y de un tamaño medio

1.1. Complicaciones

En el grupo “Jaizkibia”, ven algunas complicaciones en construir el gran puerto central, como las que se van a explicar a continuación:

1. La construcción no se podrá realizar cuando el mar esté agitado, por peligrosas consecuencias.

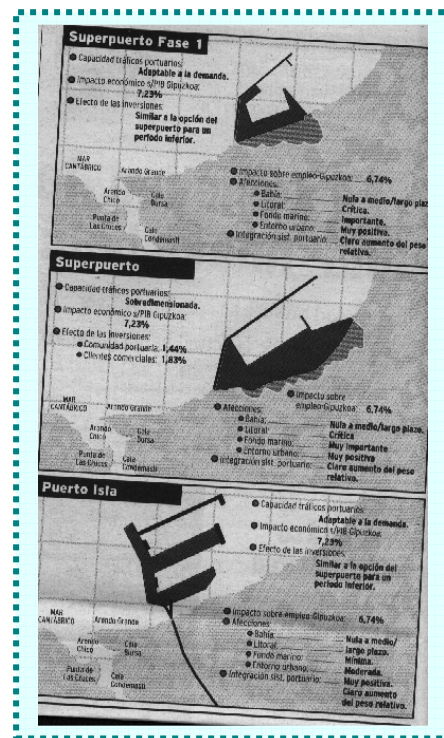


FOTO 43.- Plano del superpuerto.

2. A la Diputación les parece difícil que se pueda realizar la construcción por que no cumple la ley de dependencia o también llamada la ley de promoción de la Autonomía personal.

Como los miembros del grupo dicen, “en el mundo” hay dos proyectos similares, las dos en España, los puertos exteriores de la a Coruña y Gijón y ninguno esta finalizado, al igual que es de Jaizkibel tardara muchos años en realizarse.

2. EL PROYECTO DEL ACTUAL PUERTO.

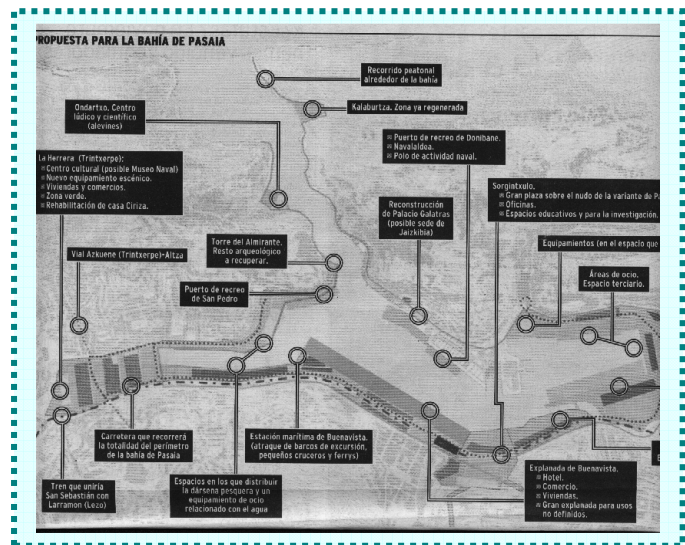
El grupo Jaizkibia tiene preparado un gran proyecto para Pasaialdea. (Ver MAPA 5).

El proyecto de propuesta para la Bahía de Pasaia se contempla como un espacio un espacio que aúne la actividad económica con nuevos espacios de ocio, un proyecto totalmente especial.

Los nuevos proyectos se centran en tres zonas más importantes:

a) En la Herrera se construirán parte de los pabellones industriales pero en su lugar se levantara el centro cultural.

Quizás un museo naval, así como un equipamiento escénico, que también tendrá zonas verdes y viviendas.



MAPA 5.- La nueva bahía de Pasaia.

Esquema de construcción Herrera:

- 1) Centro cultural.
- 2) Nuevo equipamiento escénico.
- 3) Viviendas y comercios.
- 4) Zona verde.
- 5) Rehabilitación de la Casa Cristina.

b) El 2º gran proyecto es el siguiente: el segundo gran proyecto se centra en Buenavista en los muelles situados frente al barrio. En este lugar se trasladaran las instalaciones del puerto exterior, se construirá una estación marítima, pequeños cruceros y ferris. Se propone levantar un hotel, comercio y viviendas, y una gran parte del terreno para definir que hacer con el.

Esquema de construcción de Buenavista:

- 1) Hotel

- 2) Comercio
- 3) Viviendas
- 4) Gran explanada para usos no definidos

c) El tercer gran proyecto: la tercera gran operación urbana se ha diseñado en el fondo de saco que forma la Bahía enclavada entre Lezo y Pasaia. En capuchinos se hará un puerto deportivo. En san Juan se construirán zonas de ocio. En Sorgintxulo se realizará una plaza para que disfrute la gente relajándose en ella.

Estos son los tres proyectos más populares, luego hay otros proyectos populares que voy a nombrar a continuación:

- 1) Recorrido peatonal alrededor de la Bahía
- 2) Carretera que recorrerá la totalidad del perímetro de la Bahía de Pasajes.
- 3) Tren que unirá Donostia con Lezo con estos tres medios peatonales, la gente podrá pasear por los alrededores del nuevo puerto exterior.

3. PROYECTOS DIVERSOS.

Reunidos en torno a la mesa de una de las salas de reuniones de la Autoridad Portuaria de Pasajes, el presidente de este órgano, Joxe Joan González de Txabarri; el director gerente de la Asociación de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Guipúzcoa (Sespa), Rafael Gonzalo; y el jefe de los prácticos Agustín Olaizola, miran atentamente un fotomontaje del proyecto de dársena exterior adosada a la ladera del monte Jaizkibel.

Los tres dan su opinión sobre la situación actual de la infraestructura guipuzcoana.

La primera cosa que mencionan son las limitaciones que tiene el Puerto de Pasajes, no hay casi espacio.

Olaizola recuerda que el puerto este limitado a restricciones tanto de eslora (máximo 180 metros), como de manga (30 metros) y de calado (8.84 metros).

Ellos comentan que es un puerto especial por su canal de entrada angosto que no ha en otros puertos y se limita bastante la entrada de buques. Las diferentes dársenas también son limitadas en el espacio, especialmente las de Lezo y La Herrera.

El puerto de Pasajes es un canal de una vía, regulado por un semáforo que controlan los prácticos, pero hay que recordar que existen otros movimientos; barcas de pesca, de recreo... lo que hace que existan interferencias en los tráfico.

La falta de espacio también afecta a las empresas que trabajan dentro del puerto y a los profesionales de la estiba y desestiba. Trabajan en un espacio físico muy

limitado; los fondos del muelle son solo de 60 metros y están ocupados por las mercancías, lo que eleva el riesgo, ya que los trabajadores no tienen apenas sitio para desplazarse.

Ellos recalcan, si se hace un puerto con unos muelles de fondos muy superiores a los actuales, se reducirá el riesgo de los trabajadores. Se podrían manipular otro tipo de mercancías y podrían recalar barcos de mayor eslora.

3.1. El puerto isla bonito pero imposible.

El puerto isla podría atracar barcos de 300 metros de eslora y, según el práctico de Pasajes, “las mareas no serían inconvenientes porque las escoleras reducirían suficientemente el oleaje”.

Desde el mismo pie de la ladera de Jaizkibel hay calado suficiente, con profundidades de más de 20 metros, aunque los muelles podrían salir hacia fuera 800 metros.

La realización de la obra con “cajones” de hormigón que se hunden en el fondo del mar y quedan fijados. Este sistema no es agresivo con el entorno.

Los dos técnicos de Pasajes se muestran partidarios del puerto adosado a la ladera del monte porque el puerto isla quedaba muy bonito sobre el papel pero no era viable por las corrientes marinas.

3.2. Proximidad al Mediterráneo.

Los tres agentes del Puerto de Pasajes resaltan el aumento de competitividad que ocasionaría sacar al exterior la actividad. Hay que aprovechar que Pasajes es el Puerto de Europa más próximo al Mediterráneo, pues tiene conexión con Valencia, Castellón, Tarragona o Barcelona a través de carretera o tren.

Con el puerto exterior todos los barcos grandes asiáticos que llegan a través del canal Suez conectarían con Pasajes por carretera desde los puertos mediterráneos de la Península, evitando dar toda la vuelta a la Península.

Un puerto más grande permite soñar con posibilidades ilimitadas.

Si se cierran las instalaciones del puerto de Pasajes, Bilbao tendría que ampliar; no podría asumir todo nuestro tráfico; debería reordenarse y solucionar todos los problemas de accesos, cosa que nosotros no tenemos porque la intermodalidad está a pie de muelle: el tren llega hasta el mismo cantil. Además más de tres mil puestos de trabajo desaparecerían.

3.3. Como los demás puertos.

La construcción de una dársena exterior supondría intensos cambios en la actividad portuaria.

En todos los puertos lo normal es que se trabaje las 24 horas del día y todos los días del año, pero en Pasajes ahora no se puede. Porque por la proximidad de las poblaciones, se restringe la descarga ruidosa, como la chatarra. Con el puerto exterior se podría trabajar sin parar.

De esta manera, Pasajes podría aspirar también a las denominadas autopistas de mar, utilizadas para transportes de barcos cayados de camiones cayados.

Según los tres agentes las ventajas económicas del puerto exterior serán muy buenas, además encaran el delicado asunto del impacto medioambiental que tendría esa obra.

Los estudios dicen claramente que esta inversión no se explica únicamente desde el punto de vista portuario, sino que también se justifica en términos medioambientales.

Según las estimaciones conocidas, costara 800 millones de euros. El planteamiento inicial será para el año 2020, su propósito es liberar 75 hectáreas en el exterior, desde el punto de vista medioambiental se gana mucho porque se regenera el interior tan degradado de la bahía.

4. EL FUTURO DEL PUERTO.

Cada vez queda menos para que el puerto sea ampliado. Lo que dará paso a la regeneración integral de la Bahía, una de las zonas mas degradadas del territorio.

Tras discutir mucho las diferentes alternativas del nuevo puerto, la Autoridad Portuaria ha apostado por la dársena exterior que iría adosada a la ladera norte del monte Jaizkibel, es la opción mas factible, dada la utilización del puerto, porque estaría sometido a los continuos embates del mar Cantábrico.

La primera piedra de la nueva dársena esta prevista ponerla en el 2011 y terminar la obra para el 2020.

4.1. Una plaza mayor.

El nuevo puerto tiene dos objetivos importantes:

- a) La mejora de la calidad de vida de los habitantes de Oarsoaldea.
- b) El impulso de la actividad comercial que se desarrolla en la Bahía.

La construcción del puerto nuevo dejara 60 hectáreas libres de donde esta colocado en estos momentos el puerto, para usos socios-comunitarios, lo que se convertirá en una gran plaza para Pasaia, Lezo y Errenteria.

Además, el nuevo puerto tendrá mas espacio, lo que aportara múltiples beneficios: traerá consigo un aumento en el rendimiento económico y, por consiguiente, en el

número de puestos de trabajo, además, proporcionara un mayor acceso a otros mercados y permitirá ofrecer un servicio más moderno, competitivo y eficiente.

5. PUERTO DE PASAIA: PLAN DE ORDENACIÓN.

El Consejo de Administración del Puerto de Pasajes ha solicitado que el Ayuntamiento Pasaitarra se pronuncie para la siguiente reunión sobre el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasajes que, elaborado por la Autoridad Portuaria, plantea las propuestas reurbanización de la zona de actividad portuaria, sobre el cual ya se han posicionado tanto Lezo como Rentería.

El plan, elaborado en 2003 y presentado en 2005, ni siquiera ha sido debatido e incluso no ha sido remitido a los grupos de la oposición, tal y como aseguran los concejales José Luís Goikoetxea y Miriam Cano, del PNV y EA respectivamente, que conocen el proyecto por sus puestos en el Gobierno Vasco no como concejales, y que instan al Ayuntamiento a pronunciarse.

Aunque en ocasiones se ha aducido a él, como el día 30 de octubre, cuando se aprobaron dos puntos del plan. El primero, que exige tener en cuenta el impacto medioambiental de cualquier actuación urbanística; el segundo, que declara inaceptable la utilización de los terrenos de Erroteta para la producción energética.

Además de eso, el pasado 31 de octubre se aprobó el proyecto de Regeneración de la bahía de Pasaia a través de la dársena exterior, que tiene en cuenta puntos como la salida de la actividad portuaria a la falda del monte Jaizkibel, la creación de espacios en el corredor Puerto de Pasajes-Gaintxurizketa y la construcción del puerto exterior.

Aunque el plan no ha sido aprobado –puntúan las autoridades competentes- no ha sido rechazado, solo sigue en fase de estudio. No hay ni un apoyo total ni un rechazo frontal, pues los distintos grupos tienen diferentes opiniones y, por esa razón, el tema se tratará en el Consejo Asesor de Planeamiento Urbanístico de la ciudad, donde la ciudadanía podrá dar su opinión, pero que no empezará a actuar hasta febrero de 2008 y, en el caso de que no haya acuerdo, la Diputación tiene potestad para desbloquear la situación.

Y es que hay mucha confrontación a acerca del plan, cuya intención principal es la concepción y desarrollo de una ordenación espacial capaz de permitir la transformación del Puerto de Pasajes para incrementar su eficiencia, concentrando las actividades portuarias en un ámbito más reducido, recuperando espacios obsoletos, renovándolos y modernizándolos, para utilizarlos de forma más intensiva.

Así pues, también se contempla la utilización de los espacios cedidos por el puerto para usos más innovadores, aptos para la revitalización urbana, que mejoren el borde puerto-ciudad, desarrollándolas urbanísticamente y reduciendo el espacio industrial, siendo estos ocupados por actividades de prestigio no convencionales, teniendo en cuenta la futura bulevarización de la N-1 en Antxo y se distinguen así once áreas de actuación: Ondartxo-Kalparra, la zona pesquera, la Herrera Norte, la Herrera Sur, Antxo, Riberas del Oiartzun, Lezo Norte, Central Térmica-Astilleros, Bordalaborda y Bonanza, en las cuales se aboga por legalizar una calificación del suelo que permita decidir el proceso de adaptación física y de espacios del puerto.

(Ver **MAPA 6.**)

6. APROBACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN

(I).

La diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio advirtió de que si no llegan a un acuerdo sobre el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia, la Diputación actuará para que se lleve a cabo su aprobación.

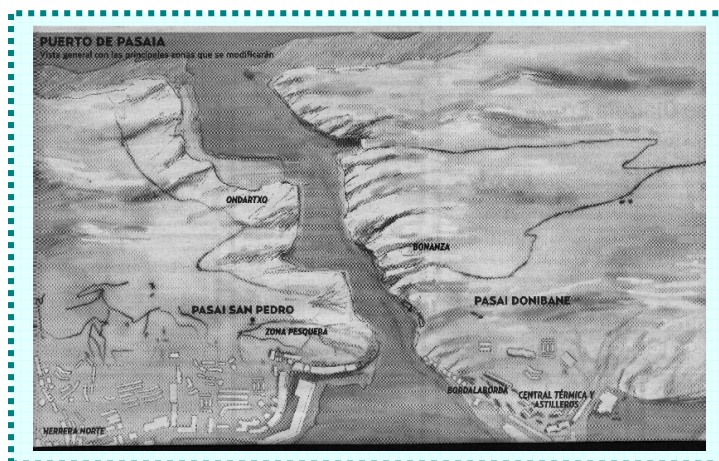
Al término de la reunión, el diputado general y nuevo presidente de Jaizkibia, Markel Olano, aseguró que la aprobación del Plan Especial está prevista para mediados del 2008.

La reunión del 1 de diciembre de 2007 fue la primera después de las elecciones municipales y forales de mayo, por lo que el Consejo de Jaizkibia renovó parte de su comité ejecutivo.

El ayuntamiento de Pasaia, el más afectado, tiene el documento desde hace tres años y todavía no lo ha llevado a debate.

Olano subrayó la “urgencia” para la aprobación del Plan Especial aseguró que “todas las administraciones competentes están de acuerdo en este punto”.

El desbloqueo del plan permitirá llevar a cabo las primeras acciones de ordenación de la zona, que se llevarán a cabo en La Herrera Norte también a mediados



MAPA 6.- Vista general de las principales zonas que se modificarán.

de 2008. Así, Jaizkibia realizará, por encargo de la Autoridad Portuaria, “los estudios necesarios para proceder a la descontaminación de suelos y a fijar los criterios medioambientales que deberán tener en cuenta el derribo de los actuales pabellones”.

En la actualidad son utilizados como almacenes de empresas relacionadas con la actividad portuaria, que, previsiblemente, se trasladarán en su mayoría al nuevo polígono de Nabalaldea en Pasai Donibane.

6.1. La Herrera Norte para usos del sector terciario.

El diputado general de Guipúzcoa, Markel Olano afirmó que los 70.000 metros cuadrados de La Herrera Norte se perfilan como “un espacio destinado al uso del sector terciario”. Uno de los principales proyectos para esa zona es la construcción de un museo naval.

Para realizar la remodelación de la “docena larga” de empresas que están instaladas en ese emplazamiento en la actualidad. La intención de la Diputación es que se trasladen al nuevo polígono de Nabalaldea, de 13.000 metros cuadrados, ubicado en Pasai Donibane.

Sin embargo, Olano reconoció las dificultades por las que atraviesan las negociaciones con esas empresas para fijar su traslado.

6.2. Central térmica y astilleros.

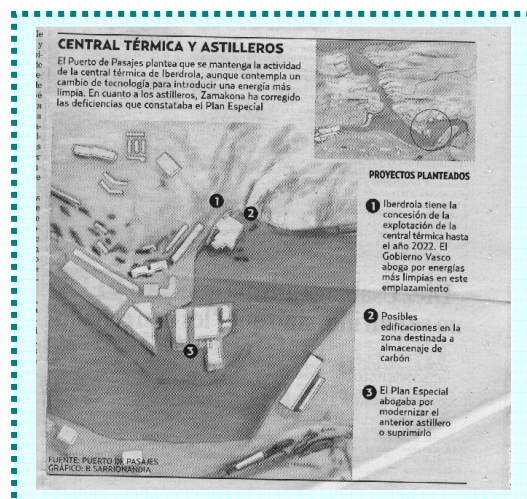
La Autoridad Portuaria de Pasajes defiende que se mantenga la actividad de la central térmica de Pasai Donibane.

La zona es la ocupada por la central termoeléctrica que Iberdrola explota para la producción de energía eléctrica. El objetivo del Plan Especial es “el mantenimiento de la actividad existente, por lo que se consolidan los usos y edificaciones e instalaciones existentes”.

El recientemente aprobado Plan Vasco de Energía apuesta por la sustitución de las centrales térmicas por otros que utilicen energías limpias y renovables.

El Plan tiene en cuenta la posible transformación de la instalación y especifica que contempla “la posibilidad de un cambio de tecnología de la central actual que puede no necesitar carbón para la generación de energía”. (Ver **MAPA 7.**)

El consistorio de Pasaia aprobó el pasado 30 de octubre de 2007 en el Pleno Municipal una moción que



MAPA 7.- Central térmica y astilleros.

declaraba como “uso inadmisible para los terrenos de Erroteta el de central térmica o producción energética.”

En cuanto a la zona de Astilleros el plan señalaba que “la mayor parte de los edificios presentan un alto nivel de obsolescencia que contribuye a la imagen degradada del ámbito.”

7. APROBACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN (II).

La Diputación Foral quiere acelerar la regeneración de Pasaia y ha remetido un escrito al Ayuntamiento que aglutina a los cuatro distritos de la Bahía para que desbloquee uno de los documentos estratégicos del proyecto: el plan especial del puerto. La carta emplaza al Gobierno a aprobar el plan portuario antes de febrero de 2008. De lo contrario el ente foral tiene potestad para tramitar el informe sin su consentimiento.

Una de las primeras actuaciones contempladas en el plan será la reordenación de La Herrera, donde ahora se ubican una docena de empresas que tendrán que trasladarse al nuevo polígono de Navalaldea.

El único requisito para iniciar las obras es cumplir con todos los trámites.

La Diputación ha decidido tomar cartas en el asunto, a la vista del retraso que acumula la tramitación.

Tanto el plan, como el posterior estudio de evaluación de impacto ambiental, fueron remitidos a los ayuntamientos afectados, esto es, Lezo, Errenteria y Pasaia.

El pasado mes de octubre se aprobaron dos puntos relacionados con la ordenación del puerto. En uno se puso de manifiesto la necesidad de tener en cuenta la variable ambiental en la ordenación del puerto y, en otro punto, se declaró “expresamente incompatible” el uso de la central térmica.

Ni la Diputación ni la Autoridad Portuaria de Pasajes están dispuestos a esperar más tiempo para iniciar la primera reforma en el puerto y demostrar que la regeneración prometida en los papeles “es una realidad”.

La solución al atasco institucional se llama “plan de compatibilización” una herramienta contemplada por la Ley del Suelo para ser aprobada por el municipio correspondiente o en defecto de acuerdo, por la administración foral o autonómica.

El escrito remitido a la alcaldesa de Pasaia concluye que de los contactos mantenidos con todos los ayuntamientos de la zona, “se puede deducir que no existe inconveniente” para que sea el ente foral el que se encargue de dicho trámite. Según fuentes de la administración, el Gobierno Vasco también se ha mostrado de acuerdo con esta vía.

Olano manifestó que los consistorios aprobarán el plan del puerto “antes de verano”. “Todas las instituciones están de acuerdo en este punto”, subrayó el diputado.

La alcaldesa de Pasaia, Maider Ziganda, quiso aclarar en el último pleno del municipio su postura al respecto. “El Ayuntamiento, al que represento en el consejo no ha paralizado, ni obstaculizado en ningún momento ni la aprobación del plan especial, ni mucho menos la regeneración del pueblo”.

8. EL PUERTO EXTERIOR.

El puerto exterior ya tiene otra vez fecha en el calendario será en 2020, según los plazos aprobado por el consejo Administración de la Autoridad Portuario en noviembre de 2007.

Este proyecto por lo menos en los papeles, pretende iniciar el largo proceso de tramitación en noviembre 2007. El permiso de obras es previsto para finales del 2010. Se prolongarán hasta el 2018, y los 2 años que falta hasta el 2020 se necesitarán para hacer pruebas. La plataforma no estará listo cien por cien hasta el 2020.

8.1. La regeneración.

Los vecinos de Pasaia, Lezo y Errenteria, son los perjudicados principalmente por las obras que se hacen junto a sus domicilios. El objetivo dice, solo es posible si la actitud portuaria se traslada al exterior. Además se quedarían libres muchos suelos que ahora están ocupados por empresas del puerto.

8.2. Fomento.

Las instituciones dejaron un mes de plazo para aportar más sugerencias al plan de regeneración, presentado por la Autoridad Portuaria y cerrar el acuerdo.

Si se cumple el calendario presentado, este proyecto tiene que pasar por manos del Ministro de Fomento y de Medio Ambiente en 2009

8.3. La Diputación Foral de Gipuzkoa.

Las instituciones vascas son concientes que en este último año se han hecho muchas promesas, sobre el Puerto de Pasajes. Por ello, se han convencido de que “ya no vale solo hablar, han llegado la hora de acometer acciones que hagan creíbles los proyectos”. La diputación va a poner todas sus herramientas dentro de su competencia para que se cumplan los plazos establecidos.

Arantxa Tapia hizo hincapié en que “no tenemos intención de esperar hasta el 2020, para acometer actuaciones de regeneración en la Bahía de Pasaia.” Mientras se avanza en este proyecto, se pueden ir llevando otros acabos como La regeneración de La Herrera, que se va a empezar en seis meses.

8.4. El futuro.

El puerto de Pasaia está consolidado dentro de un sistema de transporte integral que, de manera complementaria con el resto de infraestructuras de la CAV, sitúa a Euskadi como núcleo referente de íter modalidad del arco atlántico europeo, abriendo nuevas expectativas de desarrollo económico y de empleo.

9. NUEVA DÁRSENA.

El puerto exterior de Pasajes estará adosado a la ladera monte del monte Jaizkibel, el que menos afecciones Portuaria de Pasajes todavía no ha decidido cuál será el proyecto final.

El plan Director de Infraestructuras y el Plan de Estrategia son las dos primeras tareas que se ha impuesto. El objetivo es iniciar la construcción del puerto exterior que dará paso a la regeneración de la bahía de Pasaia en el año 2001, para dar realizado las obras en 2018.

Con la aprobación del calendario de trabajo, el consejo de administración del Puerto de Pasajes. Están representados el Gobierno Central, Gobierno Vasco, y la Diputación Foral.

Datos:

- Liberación de terrenos.
- Puestos de trabajo.
- Hacienda.
- Energía.
- Posición geoestratégica.
- Nuevos tráficos.

Dos objetivos: tiene dos objetivos concretos. Por un lado, liberar suelo portuario para usos socio comunitarios.

Plan de trabajo (Ver **CUADRO 4**).

La fase de análisis para la construcción del puerto exterior de Pasajes se inició en 1999 cuando la Autoridad Portuaria y la cámara de Guipúzcoa, entre otras instituciones solicitaron a unas consultoras un estudio sobre la viabilidad de poner en marcha esta nueva estructura. Descartadas están los trabajos se dirigieron al exterior de la bahía pasaitarra, basta que en junio 2006 la autoridad Portuaria elaboró el Proyecto Básico de la dársena exterior del puerto.

Liberación de terrenos. La construcción de la dársena exterior y la regeneración de la bahía de Pasaia significará la liberación de 60 hectáreas de terrenos para planeamientos urbanísticos de Pasaia, Lezo y Errenteria.

Puestos de trabajo. En el puerto operan 150 empresas que generan 3.000 puestos de trabajo directos y 1.500 indirectos. Se calcula que los empleos creados por la nueva infraestructura ascenderán a 7.500.

Hacienda. El puerto de Pasajes aporta a la Hacienda Foral el 1,8% del PIB del territorio. Con la ampliación de la dársena en el exterior, la contribución a la riqueza guipuzcoana puede alcanzar el 2,7%. CI

Energía. La construcción del nuevo puerto va a hacer posible la desaparición de la actual central térmica y las instalaciones de infraestructuras energéticas más limpias y renovables.

Posición geoestratégica. El puerto exterior va a ser un nodo de conexiones en el Arco Atlántico, gracias a la intermodalidad con la carretera y el ferrocarril.

Nuevos tráficos. La nueva infraestructura hará posible tráficos de más valor añadido como graneles líquidos o contenedores.

CUADRO 4.- Datos sobre la nueva dársena.