

COMPETENCIAS ADMINISTRACIONES IMPLICADAS

PUERTO

- Ley de Puertos y Ley de Prestación de servicios. Son las leyes que rigen el sistema portuario y la gestión del dominio público sobre el que operan. Son las leyes marco que sirven como soporte de su actividad, tanto de propuesta de ordenación, gestión de las concesiones, tasas portuarias, etc.
- Plan de Utilización de los espacios portuarios. Es el documento que divide el puerto en zonas y determina los usos para los que se destinan. En el caso del muelle de San Pedro y Pescadería se destina a usos pesqueros. Su aprobación es de Julio del 2.006
- Plan Especial. Documento de ordenación que redacta y formula la Autoridad Portuaria y que tramita y aprueba la administración con competencia urbanística, es decir los ayuntamientos, si bien hay una pelea con la Diputación, que pretende usurpar esta competencia.

AYUNTAMIENTO

- Ley del suelo. Es la ley marco del urbanismo en la Comunidad Autónoma y en ella se establecen las competencias, los instrumentos de planeamiento y los de desarrollo del mismo.
- Competencias urbanísticas. En el campo que nos ocupa son exclusivas del ayuntamiento que debe atender a la complejidad de leyes que tienen efecto en este territorio. La Diputación ha entendido que debe ocuparse de la tramitación del Plan Especial pero el ayuntamiento ha acudido a los tribunales en defensa de esa competencia.
- Normas Subsidiarias de Planeamiento. Son el marco legal que ampara el desarrollo urbanístico en la totalidad del municipio de Pasaia. Su aprobación definitiva se produce en 1.997, ha tenido varias modificaciones y tiene cumplidos gran parte de sus objetivos.
- Legislación Medio ambiental. Le es de aplicación a este territorio y a las actividades que se desarrollan en el mismo. La ley 3/1998, es la principal, la Ley Vasca de Protección del Medio Ambiente.
- Legislación en materia de actividades. Es una competencia municipal que regula la concesión de las licencias para el ejercicio de actividades en la totalidad del municipio. Se trata de la tramitación de expedientes, cada cual en el marco de su afección, que, teniendo en cuenta la legislación sectorial de aplicación y con la participación en cada caso de la administración competente en esas materias, otorga o deniega la facultad de ejercer una actividad. Tiene muy en cuenta las molestias, peligros, cuestiones nocivas e insalubridades de las actividades y exige el cumplimiento de las medidas correctoras que se le establezcan.

Como se puede observar por tanto, es un territorio con varias normativas que le afectan y varias administraciones con diferentes competencias por lo que parece evidente que debemos alcanzar consensos, desde la posición y defensa de los diferentes intereses.

DATOS DE LA LONJA

- Los muelles pescadería en los que está ubicada la lonja tienen una superficie, según la ficha urbanística, de 26.651 m².
- Por su parte, los edificios de la lonja tienen una superficie total de 24.775 m² (en varias plantas).
- En ocupación en planta, el edificio Pescadería 1 (altura y cooperativa) ocupa una superficie de 4.840 m², el edificio Pescadería 2 (bajura) 3.200 m², la zona de los mayoristas, 1.550 m² y el edificio Pasaia, 3.800 m². Es decir, un total de ocupación en planta por los edificios de 14.390 m².
- El muelle de atraque posee una longitud total de 343 m, de los cuales, 133 m corresponden a muelle Pescadería-1 y 210 m al muelle Pescadería-2.
- En el 2.006, se comercializan 11.550 Tn de pescado, de las que 7.350 se descargan en barco y 4.150 proceden de camión.
- En el propio edificio están la instalaciones de cooperativa de exportadores con una superficie de 540 m².
- Entre los dos edificios actuales existen 50 módulos para minoristas de unos 30 m² cada uno, es decir, unos 1.500 m².
- En el edificio Pasaia, además de la fábrica de hielo, está el túnel de lavado de cajas y el almacén de cajas.
- Además de lo anterior existen oficinas, cámaras frías y bar.
- En la actual lonja operan los armadores de altura con su asociación y los de bajura a través de la cofradía. El horario de uso aproximado y variable según los días es de 20,00 horas a 8,00-9,00 horas, produciéndose la venta entre las 5 y las 8.

REFERENCIAS CRONOLÓGICAS EN TORNO A LA LONJA

AÑO 1.991

El Protocolo firmado entre Ayuntamiento y Puerto. En su punto 7.6 decía:

- El Plan dará respuesta a aspectos puntuales de coordinación y articulación, sobre los que actualmente no existe acuerdo entre el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto, que principalmente se refieren:
 - a) al Estudio del modelo de relación y transición entre el ámbito pesquero y la calle Esnabide, atendiendo especialmente a las dimensiones de la calle y los tráficos generales, compatibilización de usos, previsiones de futuro, modelo de reconversión, etc
 - b) Reconducción selectiva de los tráficos que afectan al Núcleo de San Pedro, para liberar de tráficos pesados las calles interiores del Casco Histórico de San Pedro
 - c) Integración de la calle Arraunlari y muelle de San Pedro, para dar a éste un uso mixto, una vez seleccionados los tráficos, aparcamientos y espacios libres, y regulación de las actividades pesqueras eliminando las barreras actualmente existentes.
 - d) Reordenación y dignificación del área de Torreatze.
 - e) Cualquier otra cuyo análisis estimen oportuno las Administraciones afectadas o los redactores del Plan.

AÑO 1.997

Normas Subdiarias de Pasaia. Además de recoger el texto del anterior convenio, recogía las siguientes determinaciones en relación a esta área:

- Apuesta por el mantenimiento del uso pesquero de los muelles.
- Consolidación de la ocupación máxima del área, las alineaciones y rasantes.
- No admisión de tinglados o coberturas abiertas fuera de las alineaciones fijadas.
- Cualquier edificación o sustitución de la existente deberá preservar la visión de la iglesia de San Pedro.
- Los tráficos generados serán reconducidos por los viales interiores del puerto.
- El Plan Especial deberá definir las zonas de aparcamiento al servicio de la actividad generada.

AÑO 2.002

- A la vista de la situación higiénico sanitaria en la que se encontraba la lonja, se mantienen las primeras reuniones que tienen por objeto, concretar las acciones que se deben acometer para solucionar esta situación de manera definitiva. La Autoridad Portuaria encarga a Norgestión un estudio de alternativas y un estudio económico jurídico acerca de la viabilidad de la lonja. Se realiza un primer boceto, que no cuestiona su ubicación, ni su relación con la ciudad. Debido, fundamentalmente, a que el propio sector tiene dudas acerca de su participación en el proyecto, no se avanza nada en la cuestión de la ordenación de los espacios y de sus usos.

AÑO 2.004

- Azti comienza, a petición de la Cofradía a realizar un estudio para la creación de una sociedad de gestión de la lonja del puerto de Pasaia y se elaboró un proyecto básico y otro de ejecución de obra. Este proyecto, que tampoco cuestiona la ubicación, aun cuando tiene mayor sensibilidad en su relación con la ciudad, fue presentado al Ayuntamiento de Pasaia para obtención de las correspondientes licencias. Fue revisado hasta en dos ocasiones atendiendo a las sugerencias y recomendaciones del arquitecto municipal, pero no se obtuvo ninguna contestación oficial desde el Ayuntamiento en relación con el mismo.

AÑO 2006

- El 19 de julio del 2006 se aprobó el Plan de Utilización de los espacios portuarios del puerto de Pasaia. En ellas se mantiene el uso pesquero para los muelles de Pescadería y San Pedro, sin mayor referencia.
- En el mismo año, la APP presenta a trámite el Plan Especial, que sitúa en estos muelles su actividad pesquera, reservando los muelles de Herrera y Reloj para su actividad comercial.
- En ese mismo año, ante una petición de la APP para construir un pabellón en el muelle del reloj, hay un pronunciamiento municipal de fecha 21 de Diciembre, en contra de esa construcción, por considerar que los muelles de Herrera y Reloj son el lugar idóneo para la instalación o traslado de la lonja de pescado, siendo un criterio de ordenación indiscutido el de mantener dicha actividad en el municipio por su valor estratégico para su futuro económico pero no así en su ubicación actual, toda vez que condiciona negativamente las potencialidades urbanísticas del núcleo de San Pedro. Además esta ubicación ha sido avalada por sendas propuestas técnicas elaboradas tanto por la Cámara de Comercio, como recientemente con el Master Plan encargado por este Ayuntamiento y la propuesta de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Se entiende, asimismo, que dicha solución es compatible con los legítimos intereses y anhelos que pueda tener la Administración Autonómica para la configuración futura dentro del ámbito portuario de un puerto de su competencia diferenciado de las instalaciones de interés general.

AÑO 2007

- En el **año 2007**, La Autoridad Portuaria de Pasaia encargó un proyecto básico para la ejecución de obras de habilitación y equipamiento de la lonja de pescado a la Compañía de Servicios Técnicos Generales, S.A. (SERTE, S.A.).

AÑO 2008

- El acuerdo municipal de iniciación de la tramitación del Plan Especial Portuario, de 18 de **Febrero del 2.008**, plantea que en la ordenación del espacio portuario habrán de ser tenidos en cuenta diversos documentos, normativas o acuerdos y en concreto en referencia a este ámbito dice que deberá respetar:
 1. Las siguientes orientaciones y directrices contempladas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Pasaia para la Ordenación del espacio portuario a través del Plan Especial:
 - Propuesta de uso como dársena deportiva y recreativa de parte de los muelles comprendidos entre el Hospitalillo y San Pedro.
 - En cuanto al muelle de San Pedro el uso propuesto será mixto, siendo predominante el de espacios libres, ordenando los aparcamientos y permitiendo el tráfico rodado de carácter local pero con preferencia para el peatón. Ello no implica que sean acotables, regulables ciertos espacios en función de necesidades pesqueras (determinadas campañas, arreglos de redes, etc.). El proyecto que regule su adecuación física cumplirá lo referente a supresión de barreras urbanísticas, proponiendo una solución para aquellos elementos destinados a acotar o regular zonas, que cumpla las medidas oportunas al respecto.
 2. El acuerdo plenario de 21 de diciembre de 2006 relativo a la Aprobación de los criterios y directrices de ordenación relativos a la reordenación del ámbito pesquero dentro del proyecto de regeneración urbanística que conlleve un análisis del dimensionamiento, características y ubicación o ubicaciones de las actividades de lonja pesquera y actividades complementarias al sector pesquero, su transformación y su comercialización.
 3. Con relación a la ubicación de la lonja pesquera, de mantenerse su actual ubicación, se deberán respetar en todo caso los siguientes criterios:
 - Las instalaciones que se ubiquen en este espacio serán las estrictamente necesarias para la descarga y venta de pescado. En ningún caso contendrán instalaciones de transformación.
 - Las operaciones de carga y descarga terrestre se realizarán en el subsuelo, no admitiéndose actividades ni almacenajes al aire libre.
 - Se deberán integrar en las edificaciones aquellas instalaciones anejas a la actividad, tales como cámaras frigoríficas, hielo, almacenes para pertrechos, redes, cajas para el pescado, etc.
 - Entre las edificaciones y el cantil se deberá respetar una anchura libre de al menos siete metros. Esta zona podrá ser acotada, en parte o completamente, en los horarios en los que se produzcan las descargas desde los pesqueros.
 - La altura máxima de las edificaciones será de ocho metros hasta el alero y se respetará una anchura mínima desde el límite portuario de la calle Esnabide de al menos quince (15) metros, aumentándose hasta cuarenta y cinco (45) metros conforme se amplían los espacios hacia la Iglesia de San Pedro, respecto de la cual las edificaciones mantendrán 50 metros.
- En **febrero de 2008**, el puerto, el ayuntamiento y los representantes del sector alcanzan un acuerdo para encargar a Azti-Tecnalia un estudio de dimensionamiento de la lonja pesquera de Pasaia y de ubicación de la misma dentro del puerto, atendiendo a la realidad de las diferentes sensibilidades, puntos de vista y acuerdos que se habían ido adoptando. Azti realiza su encargo y entrega el documento de nombre "Estudio de Dimensionamiento de la Lonja Pesquera de Pasaia" cuyas conclusiones más importantes son las siguientes:
 - ❑ Bajo la hipótesis de que en el futuro se mantendrá el volumen de la actividad, se realiza un planteamiento de dimensionamiento con esa realidad mantenida en el tiempo.
 - ❑ La situación higiénico sanitaria no es adecuada para su uso, por lo que urge o una nueva construcción o la remodelación de la actual.
 - ❑ La superficie de atraque actual es suficiente para el futuro.
 - ❑ La superficie a ocupar en planta podría rondar los 9.500 m².
 - ❑ Se necesitaría otros 3.000 m² en planta primera para oficinas y otros usos auxiliares.
 - ❑ Se ocuparía el subsuelo para almacenes y zonas comunes de carga, descarga y parking.
 - ❑ Se concluye que la única ubicación posible es la actual, pero tomando en consideración el uso pesquero previsto en el Plan de Utilización de los Espacios portuarios, en los que no se prevé tal uso al muelle del Reloj y la dificultad de que la lonja necesaria quepa en ese muelle.

- ❑ Se realiza un pequeño análisis de los tráficos terrestres, concluyendo una incidencia estadística de, 19,2 furgonetas/día y de 5,6 camiones/día.
- ❑ La propuesta de Azti-Tecnalia es el desarrollo de una nueva lonja con una construcción subterránea de un parking donde puedan desarrollarse parte de la actividad de carga y descarga de pescado, y compatibilizar con la utilización como parking público.
- En **noviembre de 2.008** la Autoridad Portuaria elabora un informe titulado "Lonja pesquera: mínimos y alternativas" que reproduce sus conclusiones con tres escenarios de cierre, remodelación de la actual y construcción de una nueva y encarga a IDOM ingeniería un estudio para estudiar la viabilidad de esas opciones.
- En diciembre de 2.008, el Ayuntamiento de Pasaia y la Diputación firman un convenio de colaboración en el que se recogen 21 acciones para la regeneración urbanística de nuestro pueblo, entre las que se incluye la construcción de la nueva lonja, con el siguiente texto:

"Consiste en la demolición de la actual lonja pesquera y la construcción de una nueva. La participación de este convenio en esta acción se supedita a que la misma suponga una mejora urbanística del entorno y a la consiguiente regeneración de la zona, con el objetivo de resolver problemas tales como las relaciones puerto-ciudad, contemplando la reducción de las dimensiones de la infraestructura, el traslado de actividades molestas al subsuelo, garantizando la calidad urbana de los espacios libres resultantes de la actuación e implementación de medidas correctoras a la actividad. La responsabilidad de la tramitación y ejecución de esta acción corresponderá a la entidad titular de la correspondiente concesión, previo otorgamiento de la correspondiente licencia por el Ayuntamiento de Pasaia. La Diputación Foral de Gipuzkoa materializará su aportación a la entidad gestora de la nueva lonja mediante la participación en su capital, garantizando la escritura de constitución y la concesión administrativa a otorgar por la Autoridad Portuaria, la construcción y explotación de la lonja con arreglo a los criterios y objetivos antes expresados.

En el caso de que a lo largo del mes de febrero de 2009 no se alcance un compromiso firme y debidamente cuantificado respecto de la contribución a asumir por cada una de las partes, que sea considerado suficiente por todas ellas (Administraciones territoriales y locales, Autoridad Portuaria, sector privado), para emprender la construcción de la nueva lonja en los términos expuestos, esta actuación será suprimida del convenio y las partes analizarán la inclusión en el mismo, mediante Addenda, de otras actuaciones dentro del importe máximo de financiación establecido para ella."

AÑO 2009

- **En febrero de 2.009**, IDOM finaliza su estudio que concluye con las siguientes conclusiones fundamentales:
 - ❑ Se parte de las conclusiones del informe de Azti. Se opta por la opción de construir una nueva lonja, demoliendo la actual.
 - ❑ Se debe acotar el número de mayoristas para determinar las superficies necesarias.
 - ❑ Se opta por mantener la fábrica de hielo en su ubicación actual, si bien se habrá de integrar en el nuevo edificio
 - ❑ Se realiza un análisis de las inversiones necesarias.
 - ❑ Se concluye que la opción de construir una nueva lonja en fases, manteniendo su actividad es factible.
 - ❑ Se establecen unos posibles usos complementarios en el edificio, tales como cafetería, gimnasio, salas de exposiciones, etc.

ACUERDOS, ESTUDIOS Y PROPUESTAS DE ORDENACION REALIZADOS PARA EL ENTORNO DE LA BAHIA

- En primer lugar debemos mencionar las Directrices de Ordenación del Territorio, documento de mayor rango en la Comunidad Autónoma, en donde se definen los grandes criterios de ordenación y se establecen los principales ejes de la ordenación también en Pasaia. En ellas se define la infraestructura portuaria como elemento importante en la estructuración del territorio y se determina la necesidad de proceder a procesos de regeneración interna que inviertan la tendencia del desarrollo urbano de nuestro pueblo.
- Como segundo elemento de gran importancia, debemos resaltar las Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas por el ayuntamiento. En ellas, a partir del diagnóstico que se realiza del municipio se adoptan las decisiones estratégicas y se marcan los objetivos urbanísticos y las operaciones fundamentales para el desarrollo de Pasaia. En ellas se hace una apuesta decidida por recuperar la ciudad para el ciudadano y de ordenar el territorio de manera que cada espacio juega un papel en el futuro de Pasaia.
- El ayuntamiento en el marco del Plan Urban realizó un Master Plan, que analizó las potencialidades del espacio portuario en su totalidad, apostando por una transformación de sus usos, sin propuesta alternativa a los usos actuales y en lo que se propusieron diversas actuaciones a lo largo de toda la bahía. En concreto con referencia a la lonja, se proponía su traslado al muelle del Reloj y en el muelle de San Pedro se proponían unos lofts (oficinas de trabajo con dormitorio) configurando una calle a lo largo de la calle Esnabide.
- Con posterioridad la Diputación encargó un nuevo análisis territorial en el que se volvía a apostar por un abandono de la actividad portuaria actual y se proponían nuevos usos para el suelo portuario. Con referencia a la lonja proponía su traslado al muelle del Reloj, proponiendo un uso lúdico para el muelle de San Pedro.
- Son de mencionar asimismo, aun cuando no tiene esa cualidad de acuerdo o estudio, los análisis, pronunciamientos y definiciones que desde diferentes ámbitos de la vida social y política pasaitarra se han venido realizando, tales como el hamarreko pasaitarra en sus diferentes versiones, en el que se realizan propuestas de regeneración o cuando menos acciones que la favorezcan.
- En la actualidad vuelven a aparecer nuevas propuestas de encargar dos estudios de análisis de las oportunidades de este territorio, pero siempre bajo la premisa o presupuesto de que el puerto abandona su actual actividad con su traslado al exterior.
- De todo estos posicionamientos debemos destacar que es evidente que existen diferentes modelos para encarar la regeneración de nuestro pueblo y que a menudo chocan, al igual que chocan los intereses que están en juego.