

PUERTO EXTERIOR DE PASAIA: UN PROYECTO EN LA DIRECCIÓN EQUIVOCADA

Posted on 07/07/2006 by Naider



Pasaia ya tiene un puerto exterior, el Abra. El conjunto de Guipúzcoa, al igual que los territorios de Álava y Vizcaya, ya tienen un puerto exterior porque el Abra es mucho más que el puerto de Bilbao: es el gran puerto industrial de Euskadi

La ampliación de la infraestructura portuaria de Bilbao fue dimensionada desde la perspectiva del conjunto del País Vasco y, en la actualidad, sus instalaciones están lejos de haber agotado su capacidad. De hecho, su hinterland es mucho más amplio que el propio País Vasco. El proyecto de Pasaia es un proyecto "de país" y necesita una perspectiva vasca para valorar su conveniencia. En nuestra opinión, la mejor opción es el traslado integral de sus instalaciones al Puerto de Bilbao. Pasaia tiene que apostar por otras alternativas que no sean gestionar carbón y chatarra, ni dentro ni fuera de su bahía, que es a lo que quedaría abocada su actividad según el mencionado proyecto. Dicho así, el traslado de las actividades portuarias a Bilbao puede ser percibido en la comarca (y en Guipúzcoa en general) como una manera de dejar sin salida económica a la zona y despertar, de paso, fantasmas de agravios territoriales. Nosotros pensamos que es justamente lo contrario. Se trata de una inmejorable oportunidad para el futuro de Pasaia. La recuperación para la vida urbana del entorno natural de la bahía supondría generar importantes plusvalías en los terrenos liberados por la industria actual. No parece razonable que esas plusvalías se utilicen para poner cemento en el mar (para disfrute de las cementeras y constructoras de este país), cuando, además, el cemento ya existe en el puerto de Bilbao. Pero sí sería razonable utilizarlas para reestructurar un entorno urbano degradado y para ayudar a crear riqueza a través de nuevas actividades económicas de alto valor y futuro.

El debate sobre el proyecto del puerto exterior de Pasaia ha de situarse en el contexto de una perspectiva estratégica de país. En ese sentido, nuestra apuesta es que Euskadi se oriente sin fisuras hacia la economía del conocimiento. Se trata de alinearnos plenamente con la estrategia de Lisboa de la Unión Europea. Esa línea se basa prioritariamente en la formación, capacitación y educación al más alto nivel del capital humano para que pueda proporcionar el suelo de conocimiento que permita acometer una nueva modernización del tejido productivo vasco, situando la innovación, la cultura, la ciencia y la tecnología más avanzadas en el corazón de nuestro sistema económico. Y se trata de realizar esa modernización en clave de sostenibilidad ambiental, alineados también con la estrategia de desarrollo sostenible de la UE. Posicionarnos como país en el entorno internacional altamente competitivo al que ya estamos abocados, ser capaces de atraer y mantener inversiones y talento, al tiempo que se ofrece a la ciudadanía niveles de bienestar y calidad de vida equiparables con las regiones europeas más avanzadas, pasa por mejorar de manera sustancial la atractividad de este país, la recuperación y puesta en valor de su capital natural, abandonando inercias de un modelo de desarrollo depredador del territorio, un modelo en el que la variable ambiental no suponía sino una nota al margen.

El camino de Euskadi hacia una nueva modernización pasa, aprendiendo de las sociedades y países del norte de Europa, por conjugar un extraordinario cuidado de su medio natural y del medio ambiente con una sociedad altamente educada y formada, una cohesión social sólida y una apuesta por sectores económicos nuevos, de muy alto valor añadido, anclados en la innovación y el conocimiento. En ese modelo, el territorio y el medio ambiente se incorporan como una variable fundamental en la ecuación del desarrollo, se integran como un factor de oportunidad, como condicionante positivo. Desde esa perspectiva estratégica sacrificar uno de los enclaves naturales más valiosos de nuestro litoral, de nuestro capital natural, Jaizkibel, para construir una infraestructura portuaria destinada a mover la chatarra que llega a los talleres siderúrgicos guipuzcoanos (62% del total de las mercancías) y el carbón (14% del total) para una térmica

(Pasaia) tecnológicamente obsoleta y fuera del mercado con la entrada en vigor de la obligación de pagar por las emisiones de gases de efecto invernadero, sería caminar en la dirección equivocada.

En ese sentido, hay que recordar que los estudios más solventes sobre la racionalidad económica del proyecto de puerto exterior que han salido a la opinión pública ⁵ el realizado en 2002 por la consultora LKS del Grupo Mondragón y el Informe Pozueta (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid) del año 2005⁶, han valorado muy negativamente dicha racionalidad. La alternativa más eficiente y con más visión de futuro para Pasaia es trasladar los actuales flujos de chatarras y carbón, que suponen el 76% de las mercancías que mueve Pasaia, hacia el puerto industrial de Bilbao y reorientar el conjunto de la actual zona portuaria a proyectos de alto valor.

En Pasaia se ha de hablar de nuevas industrias limpias y de futuro en sectores que generen empleo de calidad. Se han de aprovechar de una forma mucho más decidida las oportunidades del conjunto del área metropolitana (Donostialdea) en la que se inserta. Se puede y debe hablar de universidades, centros de investigación, industria cultural y de ocio, nuevos espacios de difusión y creación cultural, de industrias ligadas a la ecoeficiencia, la eficiencia energética y la generación distribuida. En Pasaia el transporte de chatarra, carbón y coches es el pasado. El conocimiento, la cultura, el ocio, el medio ambiente y el mar son el futuro. Es decir, la cuestión no es "puerto exterior o puerto interior", sino "futuro-sostenibilidad-innovación- calidad de vida", frente a "pasado-degradación-mediocridad- especulación". Apostar por la economía del conocimiento, por la innovación, la tecnología y la sostenibilidad ambiental es la apuesta de futuro de Euskadi. En un país cuya renta per capita es ya un 13% superior a la media de la UE-25 y un 27% superior a la media española, destruir un componente valiosísimo del capital natural, Jaizkibel, para mover unos miles de toneladas de carbón y chatarra cuando, además, ya existe la infraestructura portuaria capaz de acogerlas, sería un grave error estratégico. Alguien se lo tiene que explicar al lehendakari.

There are no comments yet.