

1. EL PUERTO DE PASAJES, UN GRAN DESCONOCIDO.

El puerto de Pasajes es una infraestructura básica para Gipuzkoa y para su economía, y por tanto, para sus ciudadanos y ciudadanas. Pero Pasajes es también un gran desconocido para las personas que viven y trabajan en nuestro territorio histórico. Del puerto y su entorno, hablan y han hablado mucho, numerosas personas de todo tipo y condición: ciudadanos anónimos, políticos, intelectuales, profesionales... Pero la verdad es que pocos de los que han hablado sobre el tema, conocen este puerto físicamente. Y mucho menos, desde el punto de vista de la importancia que tiene la economía en el país.

Sin embargo, en las últimas horas se han pronunciado representantes de las algunas otras instancias, que por su pertenencia al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, conocen de primera mano lo que en él se propone y decide. Tal es el caso del diputado general, Markel Olano, quien este viernes planteaba como propia la idea de que el puerto exterior se construya por fases. O el de Guipúzcoa Aurrera, alguno de cuyos miembros también forma parte del citado Consejo, en el sentido de estudiar la viabilidad del proyecto. Pues bien, ambas cosas, construcción por fases y estudio de viabilidad, han sido anteriormente encargadas por el organismo que preside a la empresa correspondiente. Y de ello di cuenta, como no puede ser de otra manera, en la reunión del propio Consejo del pasado 24 de julio. Por que es la Actividad Portuaria quien lidera y va a seguir liderando el proyecto de puerto exterior: No obstante, son bienvenidas otras aportaciones.

Pero volvamos al leit motive de este artículo. Nuestro puerto aporta alrededor de un dos por ciento al PIB guipuzcoano y en él trabajan, de una manera u otra, alrededor de 3000 personas. Por él entra chatarra y mineral de hierro para nuestras acerías, ubicadas en Azpeitia, en Bergara, en Olaberría, o en Zumárraga; y por él, nuestras acerías sacan para la exportación su producto terminado. Por este puerto entra la chapa con la que se fabricarán las furgonetas Mercedes Vito en Vitoria-Gasteiz o los Opel Corsa en Zaragoza. Y por aquí salen las furgonetas Vito de Mercedes, los Opel a los Polos que Volkswagen fabrica en Landaben, en Pamplona. Y así mismo, entra pasta de papel y madera, para la fabricación de papel prensa o de otro tipo de papel en nuestras papeleras tanto de Errenteria como de Hernani.

Pero nuestro puerto tiene muchas limitaciones. Por ejemplo, un canal de acceso estrecho y con poca profundidad: aproximadamente 80 metros de anchura en su parte

más angosta y 10 metros de calado en las mejores condiciones. Estas limitaciones impiden que se pueda operar en él con barcos de más de 185 metros de largo (eslora), 30 de ancho (manga) y 8 de calado. Junto con el hecho de que las ciudades y las infraestructuras viarias y ferroviarias han ido creciendo a su alrededor, imposibilitan su ampliación.

Por estas razones y porque la actividad que se desarrolla en el puerto resulta muchas veces molesta a los vecinos de su entorno, es necesario apostar por la construcción de un puerto exterior, no un superpuerto como algunos dicen malévolamente para desacreditar el proyecto; si no un puerto con unas condiciones de acceso sin las restricciones actuales, con una explanada que esté en torno a las 90 hectáreas y que pueda recoger las mercancías que actualmente se trasiegan en la bahía interior y los usos actuales que en ella se encuentran. Pero también para poder recoger nuevos tráfico de mercancías de mayor valor añadido y que habitualmente se transportan en contenedores, algo imposible hoy en día. Así mismo es preciso si se quiere mantener la actividad portuaria imprescindible para la economía de Gipuzkoa, y al mismo tiempo regenerar el entorno de la bahía de Pasajes, pues no hay otra solución que trasladar afuera la actual actividad. Porque no habrá regeneración general integral si no se hace el puerto exterior que, por supuesto, debe de construirse respetando el acantilado y por eso, el proyecto contempla apoyar la dársena y la explanada sobre la base del mismo, utilizando materiales no agresivos con el medio marino.

Sin embargo, para hacer todo esto hace falta la implicación real de la sociedad civil y sobre todo, la de las instituciones. Gipuzkoa necesita el puerto y éste, está ubicado en los términos de 4 municipios, pero es de todo el territorio. El puerto no es solo de Pasajes, de Errenteria o de Lezo si no también de Bergara, Olaberria, de Azpeitia así como de Vitoria -¿por qué no decirlo?- y de Pamplona, de Zaragoza. Infraestructura básica para nuestro país, necesitamos mantenerla y mejorarla, lo que precisa en la implicación de todos. Y de ese todos quien más puede implicarse son las instituciones, el mundo empresarial o las entidades de ahorro.

Para tratar de corregir el ya aludido desconocimiento que la ciudadanía guipuzcoana tiene sobre su principal puerto, nos hemos embarcado en una labor de difusión de esta infraestructura, trasladando a los agentes sociales, institucionales, ayuntamientos -y también lo vamos a hacer, si ellos quieren, a la Universidad y a los institutos- que somos y en qué condiciones trabajamos. Pero también, mostrando qué se

podría hacer con el espacio físico que actualmente utilizan las instalaciones portuarias en la bahía interior de Pasajes.

Sobre la regeneración de la ésta y de su entorno, la verdad es que también ha opinado mucha gente, la mayoría de las veces, de buena fe. Pero ese esfuerzo regenerador, nunca ha sido suficiente. Y no lo ha sido, quizás no por falta de voluntad, sino por otras razones. La primera porque la actividad portuaria comercial es incompatible con otros usos. Y de esto hay cientos de ejemplos dentro y fuera de España, con ciudades como Barcelona, Sevilla, La Coruña o Gijón, que han tenido que sacar la actividad portuaria de las instalaciones que estaban rodeadas por la ciudad para poder regenerar aquellos espacios y, además ganar en competitividad con los nuevos puertos que han construido. Y también lo vemos en el extranjero, Inglaterra, Holanda, Finlandia o Noruega. Por lo tanto, es imprescindible hacer el puerto exterior para que la actividad portuaria no se siga efectuando donde hoy se lleva a cabo.

En segundo lugar, porque nunca se ha abordado la regeneración desde una perspectiva global. Sinceramente creo que nuestras instituciones deberían plantearse muy seriamente que una aportación financiera para la construcción del puerto exterior, sería beneficiosa para Gipuzkoa, para Euskadi y para España. Y por tanto, para los ciudadanos por estas instituciones administrados; aportación que yo estoy convencido que se recuperaría, primero por las plusvalías resultantes de los terrenos e instalaciones del puerto actual. Y también -¿por qué no decirlo, si es una parte importante?- por los retornos fiscales que producirían tanto las obras del puerto exterior; así como las de las empresas que en él se instalasen, a lo que habría que añadir la productividad de ese nuevo puerto y de lo que allí se hiciese.

Pero además de dinero, hace falta también otro tipo de implicación para un regeneración auténtica de la bahía y su comarca. Me explicaré. Soy de los que cree que hacer falta traer aquí al entorno universitario. Por ejemplo, creo que tenemos un magnifico instituto especializado en biología marina, AZTI y, además, somos también un puerto pesquero, donde el año pasado se trasegaron 13 millones de kilogramos de pescado. ¿Sería tan difícil que alguna de nuestras universidades pensara en establecer una facultad relacionada con la actividad pesquera y con el mar y la biología marina, en un lugar tan céntrico de nuestro territorio guipuzcoano, en el área metropolitana de San Sebastián, como es la Herrera? ¿Sería posible que el Gobierno Vasco pensase en la hipótesis de generar un parque tecnológico o la ampliación de los ya existentes en la Herrera?.

Yo como presidente de la Autoridad Portuaria, estaré peleando por ello y atento a si alguien quiere dar ese paso para, inmediatamente, llevar al Consejo de Administración la propuesta de cesión de terrenos. Porque creó que cuando hablamos de regeneración de un espacio que abarca cuatro municipios, tenemos que pensar, por supuesto, aunque no sólo, en vivienda, en parques y instalaciones deportivas. Por cierto, ¿alguien imagina una instalación deportiva para todo relacionado con el deporte en el medio acuático marino mejor de la que podría hacerse en nuestra bahía?. Es difícil encontrar mejores condiciones en todo el Cantábrico.

Creo que todo ello mejora nuestra situación actual, pero no es suficiente. Hay ejemplos muy próximos. ¿Alguien cree que la regeneración de la ría del Nervión hubiera sido lo mismo sin el Guggenheim o el Euskalduna o el BEC? Estoy seguro que no. Por tanto, animo a la reflexión general, a la que me sumo, e invito a conocer por dentro y desde dentro este espacio físico llamado Puerto de Pasajes. Un fiordo en el sur de Europa, un lugar especial por su belleza, a 20 minutos, andando, de la Playa de La Concha. También invito a que no nos miren con desconfianza ni con recelo. La gente de esta comarca son, somos, buena gente y, desde luego, les necesitamos.

Miguel Buen.

Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasajes.