

## **Pasaia: ¿Es necesario el puerto exterior?**

Los planteamientos que últimamente se vienen haciendo sobre la conveniencia o no de construir un puerto exterior en Pasaia obligan a abrir un debate serio que profundice sobre las razones que nos deban llevar a tomar una postura u otra.

Como responsable del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y desde esta perspectiva trato de analizar y valorar los elementos y argumentos que deben conformar este debate complejo como corresponde a toda decisión socioeconómica importante para el futuro de nuestro país. Y está claro que construir un puerto exterior en la bahía de Pasaia es una decisión muy importante para los pasaitarras, para los guipuzcoanos y para todos los vascos. Por eso, al mismo tiempo que esbozamos en este artículo nuestro primer posicionamiento sobre el tema, invito a toda la ciudadanía vasca a participar en este debate.

Un puerto no es una infraestructura aislada. Para construirlo hace falta ocupar un espacio, una costa; hacen falta millones de metros cúbicos de materiales que es necesario extraerlos de otra parte; requiere también de otras infraestructuras tan importantes como el propio puerto: accesos que también hay que construir; y genera un incremento de transporte de mercancías en su entorno que requiere a su vez de otras mayores infraestructuras para sacar y llevar al puerto todas esas mercancías.

Hasta hace unos años, se consideraba que toda esta actividad incrementaba directamente la producción y la renta de un país. Hoy sabemos que es necesario matizar esto. Que ni todo desarrollo equivale a riqueza ni todo crecimiento económico supone mejora del bienestar social y de la calidad de vida.

Hoy, todos los países que tenemos una mínima posibilidad de planificar nuestro futuro nos guiamos por el criterio de procurar la mejor calidad de vida y bienestar social para hoy y para mañana. Esto es desarrollo sostenible. Que hoy sigamos mejorando el bienestar de nuestra sociedad sin hipotecar el futuro de las siguientes generaciones, para que también ellos puedan disfrutar de los recursos naturales como lo venimos haciendo nosotros.

Pero para esto hay un problema: los recursos naturales son limitados.

Estos planteamientos básicos son los que dirigen nuestra política ambiental o de desarrollo sostenible, que viene a ser lo mismo. Y una vez expuestos, paso a plantearlos en la mesa de debate sobre la conveniencia o no de construir el puerto exterior de Pasaia.

Muchos y variados son los puntos de vista desde los que se está enfocando este debate. Es lógico, pues afecta a muchos sectores socioeconómicos e intereses de todo tipo. Por mi parte, con la perspectiva del desarrollo sostenible que me da y me obliga la responsabilidad de ser consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, voy a destacar tres factores: 1) la necesidad de la regeneración socioeconómica de la bahía de Pasaia; 2) la necesidad de ordenar de una manera equilibrada los recursos de suelo disponible y los problemas ambientales que nos crea el transporte de mercancías en nuestro país, y 3) la necesidad de combinar de una manera racional y sostenible la actividad de nuestros puertos.

El mejor resultado del debate que propongo saldrá de la combinación de estos tres factores, que deberá tener en cuenta el conjunto del país porque somos muy pequeños, pocos más de dos millones de población en nuestra actual comunidad política-administrativa y no llegamos a los tres en Euskal Herria. Basta mirar por la ventanilla del avión en un día claro para ver cómo es nuestra costa. Pequeña, pero muy bonita.

Yo no creo que la regeneración de la bahía de Pasaia esté inexorablemente vinculada a la construcción del puerto exterior. Su actual capacidad de tráfico portuario puede incrementarse con la rehabilitación de sus propios muelles ya prevista e incluso financiada en una parte muy importante por fondos europeos y un mejor uso de sus actuales instalaciones. También está prevista la recuperación de tres zonas para el movimiento de mercancías. Y en nuestro Departamento se está tramitando la financiación del derribo de

cinco viejos pabellones industriales en la zona de La Herrera que ayudarán a regenerar la zona urbana del puerto. Aprobaremos esas ayudas este mismo año. También el Gobierno tiene otro programa muy importante, Izartu, que, aunque no esté gestionado por los principales promotores del puerto exterior, puede ofrecer otras soluciones a Pasaialdea.

El puerto de Pasaia tiene hoy un tráfico donde los productos siderúrgicos (un 60%) están condicionados a la evolución de esta industria en Gipuzkoa. Maneja también vehículos y el carbón que quema la térmica de Iberdrola. Pero todos deseamos que esta instalación se cierre cuanto antes por ser contaminante, obsoleta y dificultar el cumplimiento del compromiso de Kyoto al ser la segunda instalación industrial del país que más gases efecto invernadero emite. ¿O es que son los intereses de Iberdrola quienes van a marcar el desarrollo de Pasaia?

Es cierto que si nuestra perspectiva es únicamente la de hacer crecer el tráfico de Pasaia ésta puede llegar hasta casi el infinito. Pero, ¿debemos condicionar las carreteras de nuestro país y las nuevas vías ferroviarias a que sean el embudo que termina o nace en Pasaia? ¿Serán capaces los directivos del puerto de Pasaia de recibir los camiones que los franceses quieren enviarnos por barcos y vomitarlos en Lezo a la saturada N-1? ¿Qué ganan los pasaitarras con vivir junto a un superpuerto por donde pasan millones de toneladas de todo tipo de productos con destino a toda la península?

Nuestro país, tal y como las vigentes Directrices de Ordenación del Territorio habían previsto, ya tiene un superpuerto que se está haciendo en el extremo occidental de la costa vizcaína por ser el lugar más apropiado aunque con un alto coste medioambiental para albergar una infraestructura de este tipo. Cuando se acabe de construir, allá por el 2025, podrá manejar todo el tráfico portuario que demanda la economía vasca y la de otras comunidades próximas. Esa es su función y para eso se planificó con una visión global de todo el país. Esperamos que en breve tenga el acceso ferroviario que necesita para ser un buen puerto.

Yo puedo entender que los rectores de un puerto sólo piensen en incrementar sus estadísticas para demostrar así que su gestión es eficaz. Pero un puerto no es un fin en sí mismo sino una infraestructura que sirve a la economía de un país, es decir, al desarrollo sostenible de ese país. Y será el análisis coste/beneficio de sus consecuencias socioeconómicas y medioambientales quien deba determinar la conveniencia o no de su construcción. Para ese análisis es importante que exista un debate transparente con participación de todos los afectados.

Todavía no he mencionado los aspectos estrictamente medioambientales que la construcción de gigantescos muelles origina en la costa de Jaizkibel. No es que no sean importantes. Basta con pensar que para levantar esos muelles junto a esos acantilados hace falta socavar otros tantos millones de metros cúbicos en alguna otra parte de nuestros montes, ya suficientemente agujereados por tantas canteras. De momento, las autoridades ambientales vascas, Diputación y Gobierno, ya hemos protegido esa zona en el avance del Plan Sectorial del Litoral y en la propuesta de la Red Natura 2000.

Tiempo habrá para ir analizando los múltiples factores de este complejo asunto. De momento, yo sólo he pretendido ampliar las perspectivas del debate y, al mismo tiempo, manifestar que el desarrollo sostenible es un objetivo de todos y que no es sólo un vacío concepto de moda sino algo real, que debe dirigir todas nuestras decisiones. En caso contrario, podemos volver a caer en los orígenes de la actual crisis de Pasaialdea, ejemplo del desarrollo salvaje en nuestro país durante el siglo pasado, que sólo supo crecer explotando hasta el máximo unos recursos naturales que el tiempo demostró que eran limitados. De aquel modelo hemos heredado la mayor parte de nuestros problemas socioeconómicos y ambientales pero quiero pensar que la sociedad vasca ha aprendido de sus errores.

Sabin Intxaurreaga - Consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente