

**LA ORDENACION DEL TERRITORIO
Y EL PUERTO DE PASAIA**

**Alberto López
Arquitecto Urbanista**

**29 de Junio de 2010
Sala Gezala. Lezo
Alkartasuna Fundazioa**

INDICE

LA GESTION DEL SISTEMA PORTUARIO	3
EL PUERTO DE BILBAO	11
EL PUERTO DE VALENCIA	13
EL PUERTO DE SANTANDER	15
SANTANDER – BILBAO - DONOSTIA	17
EL TRAFICO DE CONTENEDORES EN PLENO NAUFARAGIO	19
LOS NUEVOS PUERTOS EXTERIORES DEL NORTE ATLANTICO HISTORIA DE DOS FRACASOS	23
PUNTA LANGOSTEIRA	25
EL MUSEL	30
LA LOGISTICA EN LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA	37
EL PUERTO DE PASAIA Y EL TERRITORIO DE ORSOALDEA	42
PASAIA: TERCER PUERTO EXTERIOR DEL NORTE ATLANTICO	49
LA DARSENA GRANDE	51
LA DARSENA REDUCIDA	53
RESUMEN DE CONCLUSIONES DEL ESTUDIO POZUETA	55
ALGUNAS PREGUNTAS PERTINENTES	61
EL PUERTO PETROLERO	63
DARSENA Y TERMINAL EXTERIOR POLIGONO DE NAVES Y MARINA INTERIOR	69
LOS PUESTOS DE TRABAJO Y EL FUTURO DE LOS JOVENES GUIPUZCOANOS	71
LA FINANCIACIÓN	74
ALGUNOS ASPECTOS CONCEPTUALES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y TERRITORIAL EN UNA EPOCA EN CRISIS	79
LA ORDENACION TERRITORIAL	71
EL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIOS Y SU TRAMITACION	73
GRANDES CAMBIOS PARA EL FUTURO	80
PORQUE NOS OPONEMOS AL PUERTO EXTERIOR	81
UN MODELO PARA JAIZKIBEL – ORSOALDEA	85
LA PROPUESTA	87

LA GESTIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

El sistema portuario peninsular del siglo XVIII se concebía como bases para la flota. En el siglo XIX, los puertos eran puntos aislados de carga, descarga y almacenamiento de mercancías y servicios básicos a la navegación. Las Juntas de Obras de los puertos a finales del siglo XIX se preocupaban de la construcción y financiación de las obras. El interés por la gestión arranca en 1968 con la creación de los puertos autónomos, y de una forma decidida, en 1992, con la creación por la nueva ley del ente Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias (AAPP). Hoy, los puertos, son espacios donde operan las empresas logísticas, lo que de un modo u otro ha transformado el modelo de gestión. La verdad es que algunos puertos ha acabado dependiendo más de los grandes operadores del transporte y la logística, que estos de los puertos.

Así que ni siquiera en la concepción clásica, los puertos fueron considerados como puntos terminales de las redes del transporte. Los puertos siempre han formado parte de los itinerarios o rutas marinas compartiendo tecnologías de transporte, depósitos, embarcaciones, comercio, etc. Esta es la aceptación más usual de lo que se denomina “sistema portuario”, aunque ahora estemos hablando del sistema peninsular, como estructura general del transporte de un espacio continental.

Hoy, esta concepción operativa está superada. Hablamos del sistema de puertos como del sistema de infraestructuras ferroviarias o de aeropuertos, que son meros eslabones de las cadenas logísticas. El transporte intermodal gestionado por los operadores, la generalización de los contenedores y los nuevos modos logísticos han cambiado radicalmente la concepción de los puertos.

Antes se decía que un puerto es lo que está tras él, que su potencia estaba en la de su Hinterland (el espacio terrestre en que se localizan los lugares de origen o destino de los flujos portuarios). Hoy esto ya no es así. Los Hinterland cautivos se han reducido y la lucha por las cargas, con los actuales medios de información y comunicación, tiene un ámbito globalizado.

Los puertos ahora son nodos de una red global, en lugar de puertos de un Hinterland controlado. Se ha pasado de redes portuarias a puertos en red.

Respecto al modelo de administración y gestión portuaria, existe en el mundo todo tipo de soluciones, caracterizadas por el papel que desempeña la Autoridad Portuaria, pudiendo distinguirse los siguientes directamente:

- 1) Modelo de “Puerto-Operador”, en que la Autoridad Portuaria planifica, construye y ofrece todos los servicios, e incluso contrata a los empleados y trabajadores directamente.
- 2) Modelo “Puerto-Instrumental”, en que la Autoridad Portuaria es propietaria de la infraestructura, y también de los equipos (grúas). La empresa privada se limita a gestionar servicios, utilizando los activos portuarios a través de concesiones o autorizaciones. A este modelo responden, por ejemplo, puertos tan distantes como los de Amberes y Seattle.
- 3) Modelo de “Puerto-Land lord”, en que la Autoridad Portuaria deja por completo de ser la operadora portuaria, provee la necesaria infraestructura y

otorga concesiones al sector privado para la operación de los terminales y servicios complementarios. La autoridad portuaria es dueña de la infraestructura, pero limita su papel a proveer de infraestructuras a los agentes privados, por medio de concesiones y autorizaciones, correspondiendo a éstos la inversión en superestructuras (grúas, almacenes, depósitos,...) y la prestación de los servicios.

- 4) Modelo “Puerto Privado”, en que las infraestructuras, las superestructuras y los servicios son aportados y gestionados por la iniciativa privada.

En la década de los años 90 del Siglo XX muchos países han realizado importantes cambios en la legislación, la administración y la gestión portuaria. En algunos países la administración de los principales puertos fue privatizada, en otros fue descentralizada y traspasada a administraciones territoriales (estados, provincias, regiones, ciudades).

En cualquier caso, el sistema de gestión pública sigue siendo el más generalizado en el mundo y el mayoritario en Europa, aunque con diferentes grados y matices. En los últimos años se está incrementando la presencia de los agentes privados en las principales terminales y en los servicios operativos, adoptando el modelo “Land lord”, término anglosajón en el ámbito del derecho privado, que corresponde a la figura del propietario-arrendador de un bien inmueble.

El modelo “Puerto-Land lord” implica una liberalización en el sentido de limitación o reducción de la intervención de la Administración Pública en la gestión portuaria, quedando encomendadas a los operadores privados, mediante concesiones y autorizaciones, la provisión de los servicios portuarios e incluso de las superestructuras que se precisen al efecto.

El papel de la Administración queda reducido a la gestión de la infraestructura portuaria de su titularidad, estableciendo, gestionando y recaudando los cánones correspondientes a dichas autorizaciones y concesiones, y acometiendo la planificación de las posibles necesidades de infraestructuras básicas que vayan produciéndose en el tiempo. De este modo, las Autoridades Portuarias se limitarían a supervisar los servicios que se desarrollan por los operadores privados en régimen de competencia regulada. Esa “liberación” no debe confundirse, por tanto, con la “privatización”, en el sentido de traspaso a manos privadas de la titularidad de los puertos.

La ley de Puertos de 1992

En ella se regulan los Puertos de Interés General del Estado (como son los casos de Bilbao y Pasaia). Es el triunfo de la opción privatizadora en la gestión portuaria del tipo “Land lord” en la que la autoridad portuaria solo detenta la titularidad del espacio dejando en manos privadas la gestión de la actividad portuaria. El puerto pues como empresa privada, pero con competencia en el control del espacio frente a terceros (Ayuntamientos, Autonomías) en manos del Estado.

Este modelo se corresponde con la ola privatizadora y liberalizadora del gobierno González, siendo ministro Borrell, en línea con lo que entonces se llevaba en las economías de nuestro entorno europeo. Subcontratar, externalizar, privatizar, concesionar, son los términos empleados para definir esta política que ha hecho que hasta las grúas que cargan y descargan los barcos en nuestros puertos sean privadas.

El puerto se concibe pues como una empresa privada en competencia con los otros puertos del país, esperando que la competencia entre ellos mejore el servicio,

reduzca los gastos, agudice la capacidad de gestión eliminando las dificultades de la pesada contratación administrativa y los haga más competitivos bajando los precios por la prestación de servicios.

El Estado limita su inversión dejándola a cargo del propio Puerto a través de la gestión de las concesiones, de las tasas por servicios prestados, de la colaboración con la iniciativa privada pero también de la corrupción innata a unos sistemas de contratación deliberadamente desregulados. Esto representa la prioridad total de la gestión económica sobre el resto de variables, lo que tiene sus repercusiones en la descapitalización del organismo portuario, cuando se le presenta la necesidad de acometer obras importantes. La verdad es que este modelo tan promocionado en los pasados años, ha llevado a muchos puertos de la península a vivir permanentemente en números rojos.

En realidad representa la renuncia a la planificación portuaria, entendida como un sistema integrado de actividades a desarrollar tanto en el interior del espacio portuario como en el inmediato exterior, donde acaba la competencia de la AP y comienza la de los municipios. La Ordenación Territorial que en el caso de los puertos adquiere desde una visión disciplinar todo su sentido (dada su incidencia en la ciudad donde se localiza, en el territorio de su hinterland o incluso en un territorio aún mayor) desaparece con la nueva legislación, que se limita a crear dentro de los territorios municipales los espacios portuarios y sus zonas de servicio, concebidos por las AP como islas, como fuertes rodeados de indios enemigos, donde no llega ni la planificación urbanística ni la ordenación territorial. Este será el reiterado fallo de las sucesivas legislaciones portuarias, que han limitado su capacidad operativa en el territorio además de permanente motivo de enfrentamientos con otras administraciones.

La renuncia a la planificación portuaria representa por otra parte el incremento de la competencia y la ausencia de colaboración, complementación y especialización entre los distintos puertos. Cada puerto se desarrolla así según su propio criterio, que se formula en lo que llaman Plan Estratégico, que viene a ser más o menos un plan de empresa o plan de negocio. Así triunfa el neoliberalismo más rabioso y el mercado más radical como reguladores del desarrollo portuario. ¿Pero de verdad es esto un triunfo?

Algunos crecerán desorbitadamente como Valencia a costa de otros, como Alicante o Castellón. Se reproducen luchas a muerte entre puertos de distintas comunidades como los del Cantábrico e incluso dentro de la misma comunidad como en Galicia entre A Coruña y Vigo. Bilbao intentará permanentemente anular a Pasaia y Santander en lugar de colaborar con ellos. Otros como los de Coruña y Gijón a fin de supervivir acometerán grandes ampliaciones que les llevarán a la ruina. En este juego, el que primero golpea, golpea dos veces. El que primero controla una ruta impide que otros tengan acceso a ella. El que contrata con una gran empresa logística ya no la suelta. Las autoridades portuarias, se convierten en los capitanes de esta guerra de todos contra todos, amparados por papá estado frente a las administraciones locales y autonómicas a las que no se les deja ningún resquicio para intervenir a no ser que este gobernado por el mismo partido que gobierna el Estado. Si es así se le ayuda con fondos públicos. Si no es así se aduce que los puertos tienen que autofinanciarse atendiendo a la ley.

Con este sistema de gobierno portuario surge la pregunta: ¿en base a que se sostiene el sistema de puertos del Estado? ...¿para que puertos del Estado, si no existe una planificación portuaria, ni una unidad de gestión o explotación para optimizar inversiones, rutas e instalaciones?... ¿Quizás solo para parar a las autonomías y a los Ayuntamientos?... ¿esto es, como moneda de cambio?

En cuanto al escalón inferior de la planificación urbanística resulta igualmente inexistente al entender las Autoridades Portuarias, que las Zonas de Servicios son unos espacios donde solo ellas tienen competencia. Y es que la legislación portuaria siempre ha tenido un difícil encaje en la división territorial que instaura la constitución y en las legislaciones del suelo (generales o autonómicas). Porque la Constitución divide el territorio en Comunidades Autónomas, Provincias y Municipios...no aparecen los puertos...estos se mencionan como una competencia (entendida como reguladora de una serie de actividades, las portuarias) de interés general para el estado, pero se han acabado entendiendo como un territorio de competencia exclusiva de este...aun cuando sus actividades no sean de interés general como en muchos casos sucede...

Se salva la cara hablando de competencias concurrentes y de colaboración entre administraciones, pero los enfrentamientos entre Autoridades Portuarias y Ayuntamientos están a la orden de día en casi todos los puertos, especialmente cuando (como ya hemos mencionado) el partido del gobierno es uno y el Ayuntamiento otro u otros. Y parecido sucede con las Comunidades autónomas, algunas de las cuales, las de mayor desarrollo autonómico nunca han renunciado a recibir la transferencia de los puertos de interés general. El Gobierno Vasco sigue demandando la transferencia de los puertos de Bilbao y Pasaia. Lo mismo que la Generalitat con el de Barcelona, a la que el PSOE le ofreció en su momento la transferencia...así que lo se esta demandando con una lógica aplastante, la transferencia a las CCAA, se convierte, ya lo hemos dicho, como moneda de cambio, en política.

El modelo Land lord, ni es una panacea en sí, ni tiene porque resultar incompatible con la planificación del conjunto de los puertos entendidos como un todo, y ello con independencia de que la competencia sea estatal o autonómica. Tampoco creo que el traspaso de los puertos a las administraciones autonómicas fuera sin más lo adecuado, ya que el enfrentamiento entre puertos podría quedar simplemente sustituido, por el enfrentamiento de puertos por comunidades autónomas. El mar no tiene fronteras, ni estados ni comunidades autónomas. Así que lo que veo como deseable sería, a partir de una política y planificación directiva global una colaboración interpuertos, el apoyo mutuo, al menos entre los pertenecientes a un área geográfica o borde litoral (los del Cantábrico, los de Mediterráneo, los del Sur).

Así por ejemplo, una alianza (a modo de una antigua Liga) entre los puertos cantábricos con el respaldo de varias comunidades autónomas sería lo más efectivo. Permitiría no solo la especialización de cara al mar y a sus rutas, sino también diseñar una estrategia logística de creación o participación en puertos secos coherente con relación al hinterland y al conjunto del estado. En el caso de los dos puertos vascos ya coaligados, su colaboración, al menos, con Santander y Gijón sería lo adecuado. Más difícil tal y como se mueven las cosas en la UE sería la colaboración con Burdeos y Bayonne aunque no menos deseable. El mayor enemigo de esta propuesta está en la concepción exclusivista de los estados y de las propias comunidades e incluso en los celos entre los poderes locales dentro de las propias comunidades, como puede ser el caso de la rémora territorial que representa para una Euzkal Herria moderna la institucionalización de los llamados territorios históricos y las diputaciones.

El puerto en su dinámica de crecimiento va quedando al margen de la ciudad. Se abandonan los estuarios interiores, recuperándolos para actividades lúdicas, comerciales y turísticas, a través de una desafectación del dominio público y de la venta de los suelos resultantes, una forma que se está convirtiendo en práctica común para financiar las obras portuarias o las dársenas exteriores. Lo curioso en estos casos (véase Coruña, Gijón o Pasaia) es que las autoridades portuarias actúan como si el dominio público no fuera público si no de ellos y como si la desafectación fuera un simple trámite

administrativo. No piensan que en muchos casos aquella no es posible, pues se plantea la cuestión de la reversión.

Antes los puertos estaban dirigidos por profesionales, funcionarios en general, ingenieros de caminos canales y puertos. El problema, es verdad, estaba en el sistema burocrático del estado centralista. Después a partir de la nueva ley 27/1992 pasaron a dirigirse por políticos (en general locales) serviles y oportunistas pero de confianza del partido en el Gobierno y así hasta hoy. El partido los sacaba de entre los cuadros históricos fieles y ya profesionalizados (en política aparatista) de la provincia donde se enclavaba el puerto, atendiendo a la rotación entre los cargos. Desde entonces el puerto de interés general ha venido siendo para los político, entre el complejo de empresas públicas, un buen lugar para jubilarse. Docampo y Abarrategui en Bilbao, González Chavarri y Buen en Pasaia son claros ejemplos de ello.

La Ley 62/ 1997 el gobierno Aznar reformará la Ley anterior pero manteniéndola en su mayor parte. Después vendrá la de Ley 48/2003 en el mismo sentido. En su voluntad privatizadora dejaron la fijación de los cánones por prestación de servicios y concesiones en manos del negocio de la autoridad portuaria. Tuvo que venir el Tribunal Constitucional para matizar que todo en privatización no valía, que los Puertos son una administración y un territorio públicos, que solo puede cobrar tasas por servicios prestados.

Eran leyes que pretendían dejar todo al mercado, en consonancia con el gran boom de la economía. Incluso se proponía que la propia iniciativa privada pudiera actuar en los puertos de interés general desarrollando grandes obras de infraestructura (como dársenas y diques) en régimen de concesión para su posterior explotación por la propia empresa privada. Era tiempos en los que como país se pensaba que nuestro crecimiento económico no tendría fin. Pero nunca se hizo obra alguna con este sistema a no ser que pequeños puertos deportivos competencia de la Autonomías. Si se hicieron sin embargo, algunas instalaciones que interesaron a la iniciativa privada en algunas terminales de contenedores o de graneles sólidos como en Santander (Dragados SPL)

Actualmente en este mismo mes, una nueva Ley (de echo no es nueva, pues viene a ser la misma que fue elaborada en el periodo de la ministra Magdalena Álvarez habiendo estado guardada desde entonces en un cajón) ha sido aprobada por el Congreso de los Diputados con los votos del PP y PSOE. El modelo se mantiene dejando sin resolver las competencias autonómicas y sin dar solución a los conflictos en las zonas de servicio mediante mecanismos de regulación y coordinación con los municipios. Para los diputados del resto de la oposición, a los que PP y PSOE han barrido, ha sido una chapuza, que ha dejado de dar solución a los problemas históricos de la ley del 92. El Ministro Blanco la ha calificado sin embargo de un excelente ejemplo de consenso.

Cabe mencionar una cuestión importante en esta ley y es que todo proyecto portuario antes de aprobarse y acometerse debe basarse en unos fundamentos consistentes de compromiso en lo financiero. Parece que algo han aprendido de los fracasos de Coruña y Gijón. En cualquier caso la crisis económica y el drástico descenso de la actividad portuaria pone de relieve la imposibilidad que la iniciativa privada acuda a invertir en obras cuyo retorno de capital es a muy largo plazo.

La Zona de Servicios del Puerto

La Ley de 1992 institucionaliza un sistema de delimitación del espacio portuario y su posterior ordenamiento urbanístico en el que la administración local y autonómica queda reducida a una posición totalmente irrelevante. Desde la lógica del planeamiento y la ordenación territorial, casi todos los profesionales suscriben el juicio de que es un sistema disparatado (aunque las competencias de los puertos de interés general vengán recogidos en la Constitución, Art.149-20º, como exclusivas del Estado) con el que se pretende mantener la tutela del Estado.

Mediante un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios elaborado por el propio puerto y aprobado por el Gobierno se delimita la Zona de Servicio. Es como si se le hiciera un agujero al territorio municipal como antes se hacía en las anteiglesias para fundar las villas dotándoles de un estatuto especial. Después plantea que su desarrollo se hará mediante un Plan Especial, para lo que la propia ley configura la zona de servicio como un Sistema General del Plan o Planes Generales municipales afectados. En ese agujero negro, en ese vacío, la autoridad portuaria entiende que el Ayuntamiento no tiene nada que decir, o lo que es lo mismo limitándose a dar su opinión con un informe no vinculante.

Sin embargo, se sigue manteniendo el problema de que, en ningún lugar se contempla la dimensión territorial del puerto más allá de esta zona de servicio, de sus conexiones, de la ordenación territorial de su traspuesto, puerto seco, zonas logísticas, comunicaciones o hinterland más o menos inmediato. O sea, que a fin de cuentas, también el propio puerto, si quiere desarrollarse va a necesitar desbordar sus propios límites, si no con competencia administrativa, al menos con una planificación en la se desarrollen usos complementarios absolutamente vitales para su supervivencia. El conflicto de la autoridad portuaria con los municipios, no queda por tanto resuelto. Esta situación conflictiva, esta falta de coordinación y de ordenación del espacio del transpuerto se mantiene así sin resolver en todas las leyes portuarias, que han sido incapaces de articular un sistema de colaboración y toma de decisiones, más allá del ordeno y mando del Estado, aunque a la vista de lo sucedido a los Ayuntamientos de Pasaia y Lezo con la Diputación, al estado autoritario le ha salido en Guipuzcoa, un alumno aventajado.

Para su desarrollo, como hemos dicho, se propone un Plan Especial en coherencia con la ley estatal del suelo. Pero la verdad es que estos planes especiales de las zonas de servicios de los puertos se formulan deliberadamente inconcretos para permitir que el crecimiento del puerto se desarrolle sin Plan. Cuando se hace preciso salir o rebasar la zona de servicios, se hace un expediente de modificación por parte de la autoridad portuaria que presenta a aprobación al Gobierno. Aunque con estos documentos se diga que se hacen modificaciones de la zona delimitada y del Plan Especial, la verdad es que se actúa sin ningún interés por planificar, a golpe de proyecto y este en función de la rentabilidad del negocio que se le ha ocurrido plantear a algún operador privado. El ejemplo más evidente es el del puerto bilbaíno que va ocupando territorio en tierra firme o ganando suelo al mar en respuesta a las demandas de los negocios que se le presentan. Así que el territorio portuario se ha convertido en una especie de municipio más, solo que sin encontrarse sometido a los controles de las administraciones y convertidos en reinos de taifas gobernados por señores absolutistas cuya principal actividad es guardar la finca del su majestad de la intromisión de furtivos.

En cuanto al control municipal es escaso ya que los municipios solo pueden exigir este control sobre aquellas edificaciones que no se refieran directamente a los usos y actividades propiamente portuarias, que tengan una funcionalidad directa del puerto (con la dificultad de discernir que es una cosa u otra).

Esto viene provocando una serie de conflictos con las administraciones locales y autonómicas que han llegado en varias ocasiones por conflicto de competencias al Tribunal Constitucional (véase el conflicto de competencias entre el GV y el Estado por la capacidad de planificar un tramo de red viaria de Ugaldebieta dentro de la Zona de Servicio del puerto de Bilbao, donde el TC consideró que en un sistema de concurrencia de competencias era “prevalente” la competencia estatal). A esta incoherencia le corresponde el que el Estado tampoco pueda hacerlo cuando se trata de la ordenación urbanística en el inmediato entorno portuario. Tomas Ramón Fernández ha puesto de relieve la incoherencia que supone que el Estado no pueda planificar, mientras que si puede imponer, vía el famoso Art. 180 de la ley de suelo, cualquier proyecto que crea conveniente. En fin, una total incoherencia que se complica aún más con la competencia urbanística atribuida a las Comunidades Autónomas o dicho de otra manera, un ejemplo más que demuestra que el diseño autonómico (tan ensalzado por los voceros oficiales) no solo no es ninguna maravilla, si no más bien una chapuza.

En fin que todo el sistema de puertos de interés general y las leyes que los han regulado, chirrían por todas partes y han resultado, hasta el momento, un permanente núcleo de conflictos entre todas las administraciones. Sin embargo con la privatización y la implantación del sistema Land lord de gestión, el interés general ha perdido buena parte de su contenido, ya que ha sido sustituido por las fuerzas del mercado y la renuncia a la planificación. En consecuencia el papel del estado se ha tornado irrelevante, quedando como un tutelador a distancia, hasta el punto que la actual situación no se puede mantener. En esta coyuntura no queda otra opción que el traspaso de estas competencias a las Comunidades Autónomas, las cuales se dotaran del sistema de planificación y explotación portuaria mas adecuado a su juicio y que para nada tiene porque resultar homogéneo para todo el estado, máxime cuando este mismo a renunciado a la planificación portuaria entregando en interés general, que dice tutelar, en manos de las empresas privadas en que se han convertido los puertos.

Marco institucional del sector portuario

(en miles de euros)	Resultados de explotación	Resultados financieros	Resultados extraordinarios	Fondo de Contribución	Resultados del ejercicio
A Coruña	3.659	796	-379	-1.408	2.667
Alicante	3.026	460	391	-146	3.672
Almería-Motril	5.496	-60	65	-689	4.812
Astúes	619	260	1.382	-191	2.002
Bahía de Algeciras	18.371	839	240	-3.145	16.306
Bahía de Cádiz	330	69	1.025	582	2.006
Baleares	12.763	1.113	-1.166	338	12.720
Barcelona	33.065	-2.423	1.839	-4.558	27.923
Bilbao	12.073	-2.479	10.728	-3.119	17.203
Cartagena	13.300	971	117	-3.329	11.059
Castellón	3.382	-26	-971	2.091	4.476
Ceuta	-480	-23	653	538	688
Ferrol-San Ciprián	2.942	650	-542	-611	2.394
Gijón	12.124	991	1.126	-1.662	12.519
Huelva	10.424	718	-655	-2.062	8.391
Las Palmas	8.720	-1.431	102	-713	6.678
Málaga	-3.741	-157	8.849	1.156	6.106
Marín-Pontevedra	1.388	173	-405	-273	883
Melilla	-1.245	-146	-3.445	1.629	-3.207
Pasajes	-773	-1.238	58	150	-1.803
S. Cruz de Tenerife	2.756	150	1.174	597	4.676
Santander	3.315	646	5.677	-695	8.943
Sevilla	2.862	669	-727	-625	2.180
Tarragona	15.583	-365	-19.018	-2.358	-6.158
Valencia	31.133	-19	-2.350	-2.790	25.745
Vigo	4.579	957	2.097	-790	6.843
Vilagarcía	711	110	194	577	1.592
Ptos. del Estado	-20.872	1.604	249	20.675	1.874
Ajustes	1.517		-1.517	831	831
TOTAL	177.027	2.749	4.791	0	184.021

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe de Gestión de 2002

Tabla 2-3: Resultados económicos del Sistema Portuario de Titularidad Es...

EL PUERTO DE BILBAO

El puerto de Bilbao, cerró 2009 con un movimiento de mercancías de 31,6 millones de toneladas. Continúa liderando el tráfico con los países del área geográfica europea, que son origen/destino de más del 50% del total de las cargas. Reino Unido, Rusia, Holanda y los países nórdicos destacan entre los principales mercados. Los mercados transoceánicos representaron el 43% de su tráfico, destacando Asia Índico, segundo gran mercado del puerto tras Europa Atlántica. Los principales flujos comerciales son con Estados Unidos, Irán y Trinidad y Tobago.

En cuanto al tipo de mercancía, las mayores cargas generadas fueron:

Crudo de petróleo – (7,86 millones de toneladas)...Fuel oil - (4,09)... Gas natural - (3,16)... Gasoil - (2,96)... Productos siderúrgicos - (2,22)... Productos químicos - (1,22)... Gasolina - (1,15)... Chatarras - (0,87)... Carbones - (0,79)... Habas de soja - (0,73)... Otros minerales - (0,67)... Papel y pasta - (0,61).

Se movieron un total de 4,7 millones de toneladas de mercancías en contenedor, lo que supone un 43% de la carga seca. El número de TEU fue de 443.464.

La actual capacidad del puerto casi triplica a la mercancía movida en 2009 ya que esta entorno a los 100 millones Tn. Es digno de mención el estancamiento en el número de TEU. que se explica tanto por la competencia de Valencia como por el descenso general del tráfico portuario a nivel mundial y del de contenedores en particular. La Autoridad Portuaria invirtió 47 millones de euros en 2009, y en 2010 serán 42,5 millones. Construye dos muelles en el Abra Exterior que aportarán 528.000 metros cuadrados adicionales y 1.254 metros de línea de atraque.

En el puerto de Bilbao el gran salto de cargas se da en los graneles líquidos motivado por la presencia de la refinería de Petronor. Los graneles sólidos desde hace 40 años se mantiene. La mercancía general ha crecido muy poco en los últimos 20 años. La pesca ha desaparecido. El avituallamiento esta en números de hace medio siglo y el tráfico local es incluso menor al de este periodo. El tráfico de pasajeros solo es testimonial. En conclusión Bilbao es un puerto petrolero. Ese es su gran éxito, pero ese es también su gran riesgo de futuro, en la medida en que los graneles líquidos, como es previsible, vayan perdiendo protagonismo como base del consumo de energía, cuyo pico, en el caso del petróleo, ha alcanzado su punto más alto, comenzando a decaer. ¿Cuál será el futuro de este puerto dentro de 50 años cuando los combustibles fósiles sean poco menos que un recuerdo?

BILBAO	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca Fresca	Avituallamiento	Tráfico Local	TOTAL T
2002	13.125.429	4.625.295	7.873.372	0	129.137	505.870	
2001	14.325.967	4.413.628	7.919.882	6	135.080	305.986	
2000	14.764.325	4.452.656	8.302.125	11	129.046	990.807	
1999	14.326.221	4.387.107	7.316.567	15	131.748	893.876	
1998	15.109.607	3.975.511	7.353.666	24	133.112	669.591	
1997	12.615.029	3.022.297	6.773.980	23	127.362	539.793	
1996	11.815.909	3.634.819	6.285.623	18	139.441	770.717	
1995	13.066.024	5.435.133	6.506.330	31	147.766	2.610.829	
1994	13.543.757	6.408.417	5.512.819	36	139.640	3.878.052	
1993	14.562.239	5.705.626	4.734.449	86	232.142	4.771.411	
1992	15.020.328	5.878.078	4.619.046	134	201.229	4.841.546	
1991	16.301.694	6.432.891	4.645.886	137	218.030	5.076.325	
1990	14.413.348	6.416.129	4.375.982	181	211.940	4.648.704	
1989	16.007.292	6.718.443	4.240.166	194	274.642	3.065.779	
1988	15.719.785	6.400.361	4.212.134	299	373.977	2.474.682	
1987	14.665.795	5.457.483	3.862.062	308	569.241	2.091.260	
1986	15.454.744	4.717.133	3.836.809	339	559.322	1.768.769	
1985	15.434.924	5.844.296	4.577.168	264	710.071	2.069.695	
1984	13.599.390	5.320.469	4.713.525	218	689.459	1.742.356	
1983	13.487.549	5.845.417	3.628.403	341	711.060	2.074.900	
1982	11.504.975	5.750.192	4.089.117	241	613.055	2.045.534	
1981	10.582.283	5.411.096	3.990.216	561	593.091	2.050.316	
1980	13.124.191	5.084.145	3.603.993	871	666.873	1.753.951	
1979	14.986.792	4.838.680	4.053.307	991	589.744	0	
1978	9.659.720	4.466.883	3.866.847	1.746	635.598	1.822.939	
1977	9.635.686	4.863.078	3.991.410	2.007	651.364	1.966.927	
1976	9.725.114	5.634.676	4.546.700	1.788	617.323	1.000.226	
1975	9.184.337	5.393.857	4.105.529	2.105	506.432	1.547.649	
1974	9.891.182	5.589.181	4.039.840	1.627	501.542	1.476.591	
1973	9.563.194	5.475.667	3.681.139	1.913	516.289	1.491.981	
1972	4.652.629	5.854.368	2.809.634	2.179	303.167	1.520.472	
1971	2.765.301	5.433.409	3.220.425	2.365	332.934	1.241.346	
1970	2.224.595	4.023.561	3.317.045	3.595	310.722	1.146.396	
1969	1.785.045	5.035.300	2.855.517	7.028	311.842	1.488.928	
1968	1.566.348	4.547.698	2.484.421	5.726	267.347	1.362.736	
1967	1.202.307	3.702.157	2.086.204	3.515	306.691	1.200.021	
1966	1.082.102	3.811.818	2.241.839	4.365	264.126	518.454	
1965	905.512	3.740.755	2.078.429	4.642	231.946	690.088	
1964	713.695	3.473.907	1.423.607	2.958	162.715	773.065	
1963	568.366	2.280.536	1.164.338	2.761	185.682	1.147.775	
1962	564.108	3.567.099	1.221.978	2.723	187.757	897.943	
TOTAL	413.246.838	203.069.252	176.161.529	58.372	14.719.685	72.934.286	

EL PUERTO DE VALENCIA

El gran éxito del puerto de Valencia ha estado en su especialización en mercancía general, en base a contenedores que lo ha convertido en el primero de España en este sistema. Junto con Sagunto y Gandia ha creado una coordinación portuaria provincial bajo la autoridad portuaria del puerto de Valencia, denominada Valencia Port. Por este conjunto entran y salen la mayor parte de los contenedores del país.

Durante 2008 pasaron por Valencia (51.8 mill. Tn.) Sagunto (7,5 mill.Tn.) y Gandía (0,33 mill. Tn.) lo que hace un total de 59,7 millones de Tn.

Valencia canaliza mediante contenedores (3,6 Mills. de TEU.) Sagunto se basa fundamentalmente en productos siderúrgicos.

Valencia se esta convirtiendo en el puerto del Área Metropolitana de Madrid (50.000 TEU anuales en el año 2.000) ganándole claramente la batalla a Bilbao. Pero no hay que olvidar que otros puertos europeos (zona ARA: Amberes – Róterdam – Ámsterdam el los Países Bajos o en Alemania Hamburgo) son también interface del trafico de contenedores que acaban llegando a la península por carretera.

Pero Valencia también tiene un problema: se ha especializado en un sector que ha entrado en una grave la crisis, como se analiza en otra parte de este texto. El trafico de graneles líquidos se encuentra estabilizado desde hace años.

No hace tanto el puerto de Valencia estaba en el nivel de competencia de otros puertos mediterráneos como el de Alicante. Hoy ha succionado todas las cargas generadas en esta provincia por su industria zapatera. Y lo mismo ha sucedido con la industria azulejera de Castellón. Las decisivas inversiones en su Terminal de contenedores son la causa. Cuando Alicante (año 2008 = 2,8 mills.Tn. 151.000 TEU) y Castellón (año 2009 = 11mill.Tn. 67.000 TEU) se dieron cuenta y quisieron reaccionar ya era tarde. Las grandes empresas consignatarias, las multinacionales logísticas y las compañías marítimas de líneas transoceánicas estaban asentadas en Valencia y no se han movido de allí.

Valencia es el ejemplo de a donde lleva, en el aspecto territorial, la ausencia de planificación portuaria y la liberalización y desregulación total del sistema de puertos mediante el modelo Land lord entendido en su forma más privatista. La lucha entre todos contra todos, como base de una competencia caníbal del libre mercado, se ha convertido, frente al apoyo mutuo, la complementación y la colaboración, en la doctrina económica de la gestión portuaria que ha hundido a unos y ha hecho crecer desorbitadamente a otros. Pero la efectividad y competencia económica deja de lado la vertiente territorial y urbanística creándose grandes desajustes y agresiones al territorio, que no entran en las variables de los costos, pero que antes o después habrá que pagar con creces. Resulta evidente que lo que se ha conseguido a través de Valencia Port en el marco provincial bien se podía haber hecho a nivel de Comunidad Valenciana con un mejor empleo de las instalaciones e inversiones en capital fijo. En cualquier caso ese es el camino.

VALENCIA	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca Fresca	Avituallamiento	Tráfico Local	TOTAL
2002	1.624.565	5.797.755	25.393.372	2.943	226.528	0	
2001	1.742.908	5.299.794	21.421.983	3.921	224.421	0	
2000	1.740.575	4.638.486	18.839.326	2.905	172.875	0	
1999	1.644.757	5.033.379	17.188.012	2.847	216.358	0	
1998	1.337.569	3.888.515	15.031.599	3.492	239.175	0	
1997	1.379.947	3.562.577	13.059.895	3.154	240.905	0	
1996	1.188.141	3.549.963	11.115.659	3.487	259.400	0	
1995	1.317.336	3.902.812	10.897.061	3.579	257.136	0	
1994	1.140.503	3.727.458	8.070.236	4.990	156.065	0	
1993	1.176.831	2.516.804	6.669.803	5.454	152.187	0	
1992	1.182.904	3.352.913	6.661.457	5.216	182.088	0	
1991	2.087.252	3.190.129	6.513.401	3.438	225.523	0	
1990	2.112.675	3.336.225	6.527.045	3.990	192.311	0	
1989	1.845.744	3.449.716	6.557.973	3.951	181.100	0	
1988	1.583.963	3.423.862	5.643.510	4.451	178.513	0	
1987	1.433.449	3.245.104	5.478.763	4.925	177.752	0	
1986	1.480.914	4.334.236	4.709.192	3.477	173.202	0	
1985	1.524.030	2.996.598	4.269.760	2.257	187.416	0	
1984	1.587.157	3.231.817	3.813.529	2.627	181.157	0	
1983	1.659.517	3.469.212	3.164.233	3.252	176.008	0	
1982	1.677.361	3.479.274	3.097.120	2.872	194.421	0	
1981	1.676.677	3.253.981	3.319.125	2.452	190.311	0	
1980	2.073.846	2.913.048	2.834.002	3.590	179.538	0	
1979	2.066.680	2.267.844	2.529.750	2.516	125.338	0	
1978	2.014.282	2.521.329	2.397.572	1.981	110.000	0	
1977	1.977.980	2.147.339	2.469.482	3.031	101.618	0	
1976	2.046.590	1.893.936	2.186.959	3.627	97.136	0	
1975	1.643.266	2.121.322	1.231.300	4.234	102.805	0	
1974	1.783.518	2.178.131	1.255.688	2.811	105.171	0	
1973	1.576.955	2.151.018	1.368.968	2.646	95.055	0	
1972	1.502.629	1.755.248	1.292.668	2.398	91.516	0	
1971	1.519.536	1.550.440	1.285.946	1.279	82.101	0	
1970	1.418.819	1.441.078	1.165.225	981	76.842	0	
1969	1.222.907	1.465.156	1.223.096	838	66.924	0	
1968	982.909	1.432.472	1.162.488	845	60.836	0	
1967	801.974	1.363.363	1.154.823	918	62.255	0	
1966	732.097	1.238.902	1.170.722	989	65.474	0	
1965	1.004.074	1.121.488	1.209.633	1.233	59.535	0	
1964	960.274	971.405	1.025.793	1.274	60.399	0	
1963	844.410	1.024.662	1.001.033	1.035	58.659	0	
1962	617.613	911.795	883.771	1.040	62.035	0	
TOTAL	60.935.134	115.150.586	236.290.973	116.946	6.048.089	0	

EL PUERTO DE SANTANDER

Santander dispone de la mejor bahía de toda la costa peninsular para acoger un gran puerto (actualmente dispone de 5 Km. de muelles), pero esta hipotecado históricamente por el peso del de Bilbao. La burguesía de Neguri ha impedido desde hace años que Santander dispusiera de buenas comunicaciones con la península para el desarrollo de su puerto. El Presidente cántabro Revilla sabe esto muy bien y por eso ha puesto el grito en el cielo con el asunto del posible recorte presupuestario planteado por el Ministerio a consecuencias de la crisis económica, que afectaría a la ejecución del ramal del AVE a Cantabria que representa poco más de 150 millones de euros. El Ministerio ha planteado posponer su ejecución sine die, a pesar de la escasa entidad de la inversión, ofreciendo al gobierno cántabro conectar a través de Bilbao, en lugar de hacerlo directamente con la meseta por Palencia y Valladolid. Así que Revilla se ha plantado y ha dicho “otra vez no”. Supongo que con el cambio de la coyuntura política, esto también cambiara, el AVE llegará directo, el Corredor Cantábrico – Mediterráneo, del que más adelante hablaremos, acabara siendo una realidad y el puerto de Santander ira para arriba.

Santander inicia este año 2010 el tráfico de contenedores con un proyecto de llegar a los 100.000 TEU/año
En el medio plazo se propone conseguir un millón de toneladas lo que representaría el 20% de su tráfico total.

SANTANDER	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca Fresca	Avituallamiento	Tráfico Local	TOTAL
2002	371.347	4.107.711	931.265	7.945	62.942	0	
2001	388.545	3.698.545	1.009.528	7.639	72.185	0	
2000	378.525	3.642.889	1.240.386	7.018	80.045	0	
1999	353.850	3.693.002	1.126.143	7.965	94.836	0	
1998	403.938	3.326.901	1.111.641	8.811	98.092	0	
1997	422.033	3.017.461	1.057.475	10.287	77.927	0	
1996	440.495	3.033.447	1.062.760	10.240	70.029	0	
1995	558.546	3.144.552	928.361	9.209	61.697	0	
1994	535.990	2.703.768	930.336	8.089	56.190	0	
1993	624.712	2.372.057	735.849	7.273	52.442	0	
1992	611.071	2.455.421	681.600	6.440	58.178	0	
1991	816.772	2.741.981	668.617	5.640	55.133	0	
1990	690.402	2.618.666	773.304	6.338	52.3, 66	0	
1989	693.143	2.447.832	759.498	5.625	70.356	0	
1988	617.115	2.386.567	770.704	6.199	77.711	0	
1987	628.487	1.856.763	771.397	6.068	85.896	0	
1986	780.101	1.952.161	885.853	6.295	87.004	0	
1985	963.453	1.896.511	839.723	6.181	110.037	0	
1984	994.790	1.689.635	671.208	7.203	108.248	0	
1983	1.064.587	1.743.007	750.659	7.262	106.956	0	
1982	1.021.352	1.937.463	560.505	6.674	103.465	0	
1981	1.163.763	2.103.002	746.767	7.759	108.658	0	
1980	1.630.837	1.914.724	754.924	9.033	100.468	0	
1979	1.777.540	1.909.290	798.164	9.584	119.853	0	
1978	1.851.952	1.620.550	801.453	12.948	104.293	0	
1977	1.864.865	1.729.722	888.821	12.631	122.572	0	
1976	1.846.875	1.860.182	804.001	14.646	142.249	0	
1975	1.632.087	2.079.399	747.759	13.689	161.389	0	
1974	1.703.143	1.633.777	828.245	8.401	192.366	0	
1973	1.619.923	1.296.926	675.006	12.161	167.781	0	
1972	1.545.770	1.222.662	722.973	10.961	171.497	0	
1971	1.499.489	1.093.546	629.715	11.803	159.982	0	
1970	1.341.763	1.110.304	711.237	12.078	164.561	0	
1969	1.215.178	1.194.575	526.094	9.658	147.058	0	
1968	1.317.921	980.114	542.390	7.626	149.426	0	
1967	1.148.173	1.048.450	469.599	7.590	132.561	0	
1966	833.696	1.053.948	379.434	10.863	126.081	0	
1965	764.255	1.068.759	526.545	11.573	115.519	30.260	
1964	644.018	1.149.220	439.034	9.846	110.355	0	
1963	503.505	971.524	425.166	7.107	96.656	0	
1962	428.350	904.852	473.905	6.930	91.432	0	
TOTAL	39.692.357	84.411.866	31.158.044	361.288	4.326.492	30.260	

SANTANDER - BILBAO - DONOSTIA

Tiene razón Revilla cuando afirma que la Bahía de Santander es el mejor puerto natural de la península. También es posible que tenga razón cuando intuye que el motivo de que el ferrocarril Santander – Mediterráneo se quedara a unos kilómetros de Santander sin rematarse, se debiera a la presión que los ministros neguríticos (año 1955) ejercieron sobre Franco al ver peligrar el desarrollo del puerto de Bilbao si se desarrollaba el de Santander con la ayuda de aquel ferrocarril. Pero aunque todos vieran este puerto como el puerto lógico de Castilla, la capital cantabra no contaba con una burguesía como la bilbaína para impulsarlo. Así que la historia de Santander es de alguna manera la historia de una frustración, de una reiterada derrota frente al puerto y la burguesía bilbaína (que se remonta al comienzo del mercado de la lana). Para el desarrollo de Santander no era suficiente la excelencia geográfica ni la racionalidad de los ingenieros y el apoyo de los funcionarios del MOP. No era una cuestión de racionalidad científica de los ingenieros de puertos, si no de negocio, de intereses económicos, de lucha de clases y de política.

Algo parecido, al fracaso, en otro tiempo anterior, del Puerto de la Paz. Por mucho que Zamácola en representación de los jauntxos de la tierra llana del Señorío tuviera el apoyo del estado a través de Godoy y su proyecto de puerto y ciudad se planteara con una gran amplitud de miras, que nunca tuvo la burguesía bilbaína con su proyecto del Ensanche. Pero tampoco entonces era cosa de racionalidad si no de negocio y de supervivencia de una clase como la burguesía mercantil de la villa que veía en aquel puerto el final de su monopolio sobre el comercio de la ría y su salida al mar...

El ilustrado Zamácola y su arquitecto afrancesado Silvestre Pérez no tenían tras de sí a una burguesía mercantil dinámica como la bilbaína, sino a unos jauntxos anclados en las limitaciones del comercio foral y los derechos de la tierra. No valía solo con tener una idea clara, un proyecto y el apoyo del primer ministro del estado. Había que tener el apoyo capitalista de una burguesía consolidada. Y eso no lo tenían. Por eso fracasaron. Lo mismo que le ha pasado siempre a la burguesía cántabra. Así que Revilla ha puesto el grito en el cielo (ha planteado incluso la rotura del pacto con los socialistas en Cantabria) cuando se ha enterado que el ramal del TAV proyectado desde la meseta por Palencia y Valladolid a Santander no se piensa realizar por ahora a consecuencia de la crisis económica y según el plan de recortes del Ministro Blanco.

Zamácola y Pérez concebían todavía la nueva ciudad y su puerto como un proyecto acabado, como un gran proyecto de un Rey o de un gran Príncipe como Godoy. La cuadrícula era un espacio cualificado, y jerarquizado a través del diseño plagado de plazas y edificios magníficos. El ensanche burgués por el contrario era ante todo una gran cuadrícula abstracta para realizar el naciente negocio inmobiliario. No era verdad, como se decía, que el ensanche de la ciudad respondía a una demanda para hacer frente a las necesidades de vivienda generadas en el congestionado Casco Viejo de las siete calles. Como en el caso de Auditx Akular esto solo era el discurso justificador del proyecto para desarrollar nuevos solares. Lo que estaba detrás era un proyecto de acumulación capitalista utilizando en este caso las rentas del suelo. El Ensanche se desarrolló lentamente... tan lentamente como les convino a los propietarios del suelo, que no eran otros que los burgueses bilbaínos que fueron adquiriendo poco a

poco los terrenos y las fincas de Abando hasta tener controlado la mayor parte del suelo de esta anteiglesia y que ordenaba el proyecto del Ensanche. Una historia esta que esta todavía por escribir y que es bien distinta a la que ha llenado tantas paginas de loas por historiadores del arte y arquitectos ocupados en estudiar solo los aspectos formales del proyecto.

La burguesía comercial donostiarra tampoco tuvo visión de futuro para el territorio, aunque hayan corrido ríos de tinta en loas a su ensanche. Pero la verdad es que este fue un ensanche provinciano... no supo ver la ciudad industrial ni sus posibilidades. No dejó de ser una burguesía comercial y mercantil de reducido vuelo... una burguesía, con ciertos toques aristocráticos, pero de tenderos... que expulsó más allá de los límites del ensanche, con desprecio, los usos industriales y las clases menesterosas como entonces se decía, junto a un puerto pesquero e incipientemente industrial y hacia algunos pueblos de la provincia

Entonces llegó tarde al desarrollo industrial y ahora llega tarde al desarrollo de un mundo donde la industria tradicional y el mundo de las energías basadas en los combustibles fósiles altos en carbono se acaba. Así que otra vez llegan tarde con un proyecto de puerto que ya no hace falta. Con un modelo de urbanismo a partir del ladrillo, tomado de Bilbao, que la crisis ha dejado fuera de juego. Con la idea de continuar con el largo ciclo de 30 años de inversión pública en capital fijo de tipo físico, como infraestructuras, carreteras, autopistas, cinturones y trenes de alta velocidad que no podremos mantener, un modelo de desarrollo e inversión insostenible, disparatado, que hay que dar por acabado cuanto antes por los costes económicos y ambientales que conlleva, pasando los recursos a potenciar las nuevas formas de producción derivadas de la formación permanente de los trabajadores, la investigación, la modernización tecnológica en la información, al desarrollo científico y tecnológico, la cultura, la conservación del territorio y del espacio geográfico.

EL TRÁFICO DE CONTENEDORES EN PLENO NAUFRAGIO

Presentamos a continuación un texto de Alexander Jung, Thomas Schulz y Wieland Wagner publicado en DER SPIEGEL el 14 - Agosto - 2009 donde se analiza la repercusión de la crisis económica en el tráfico de contenedores a nivel mundial.

Hasta no hace mucho tiempo, el transporte marítimo era el mayor beneficiario del impulso frenético de la globalización, enviando productos alrededor del mundo a un ritmo cada vez mayor. El sector ha crecido rápido de año en año, desde que China se convirtiera en la principal fábrica del mundo. En 2008, se transportaron aproximadamente 500 millones de contenedores estándar (TEU) por los océanos del mundo, el doble del número registrado a principios del milenio. Año tras año, se construían buques nuevos y más grandes, los puertos se ampliaban y se introducía un nuevo servicio programado. La capacidad de transporte de la flota mundial combinada ha pasado de 4 millones de TEU en 2000 a 12,5 millones actualmente.

Muchos se han enriquecido en los años de mayor demanda, incluidas las navieras, los banqueros y los inversores, especialmente en Hamburgo. En la última década, la ciudad portuaria del norte de Alemania se convirtió en el centro líder mundial de la financiación y la explotación de los nuevos buques. Los alemanes poseen el 35 por ciento de los porta contenedores en activo del mundo, y cerca de 60 bancos y financieras especializadas en transporte poseen sus oficinas centrales en Hamburgo. Hapag -Lloyd, con sede en Hamburgo, se convirtió en una de las navieras líderes del mundo. Pero ahora, la crisis global económica y financiera ha reprimido la prosperidad del transporte de contenedores y este cambio ha ocurrido casi de la noche a la mañana. Por primera vez en la historia, el sector ha dejado de crecer y de hecho, está menguando. Sólo en el primer semestre de este año, el sector del transporte marítimo descendió casi un 16 por ciento.

Los nuevos y gigantescos buques ahora resultan demasiado grandes para las mercancías que se transportan por vía marítima y a menudo navegan medio vacíos, si es que llegan a salir del puerto. Se están invirtiendo miles de millones en ampliar puertos para gestionar una demanda que ya no existe. Los principales operadores de líneas regulares están al borde de la bancarrota, al igual que los bancos y las financieras. La industria que antaño fuera una de las mayores beneficiarias de la globalización, ahora amenaza con convertirse en una de sus principales víctimas.

Esta sensación de pánico es más palpable en Hamburgo que en cualquier otro lugar del mundo.

Hapag-Lloyd, reconocida ampliamente en el sector como la más eficaz entre las principales navieras, está luchando por esquivar la bancarrota. Su caso ha llamado la atención a los armadores, los bancos y a los ejecutivos de las empresas de transporte marítimo de todo el mundo. Si una empresa como Hapag-Lloyd no puede sobrevivir, se preguntan, ¿quién será la próxima víctima?

Aunque el sector del transporte marítimo siempre ha pasado por diferentes ciclos, ahora las empresas creen que las cosas han cambiado de forma drástica y a peor. "Nunca se ha registrado una escasez de mercancías en el pasado", afirma Ulrich Kranich, miembro de la junta directiva y responsable de las operaciones mundiales. Pero actualmente esta no es la clave de la cuestión. Debido a la reducción del consumo en el mundo occidental y de la producción en el Este, la gigantesca capacidad de carga de la flota de contenedores mundial ya no se puede llenar. Los esfuerzos de las navieras por aumentar los precios han sido tan desesperados como inútiles. Las tarifas más altas tienen poco efecto en los consumidores y los productores, ya que el coste del transporte marítimo apenas entra en el cálculo. Enviar un televisor de Asia a Europa cuesta diez dólares, mientras que enviar un aspirador cuesta un dólar y una botella de cerveza, un centavo.

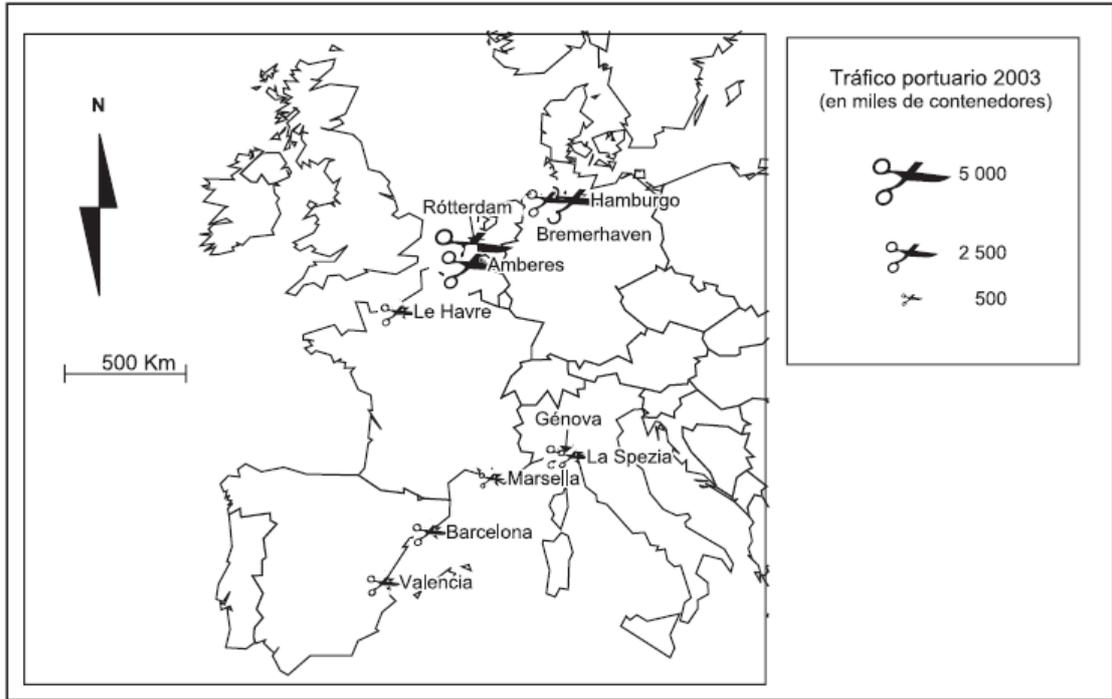
La invención del contenedor fue lo que hizo posible reducir estos precios en primer lugar. Nada ha acelerado más la globalización desde mediados de los ochenta que el auge de estas cajas de acero. El surgimiento de China como potencia económica mundial sería inconcebible sin los contenedores. De hecho, los costes del transporte son tan bajos actualmente que incluso compensa enviar tomates españoles a China para procesarlos, fabricar concentrado de tomate y volver a enviar el producto a Europa.

En la actual crisis, las empresas con solidez financiera están avivando la guerra de precios aún más para lograr cuotas de mercado. Hapag-Lloyd parece que ha sufrido los efectos de la mayor crisis del sector en el peor momento posible. Puesto que se vio forzada a transferir sus sustanciosas ganancias del año anterior a su renqueante empresa matriz TUI, la naviera de Hamburgo apenas pudo crear un fondo de reservas. Para ayudar a la empresa de transporte marítimo líder en Alemania a salir de la crisis, se ha pedido al gobierno que avale a la empresa por un importe de hasta 1.000 millones de euros. En principio, el negocio de los contenedores se sigue considerando

muy rentable. Hapag-Lloyd además se está deshaciendo de los barcos que posee en alquiler. Otras empresas de transporte marítimo están siguiendo la misma estrategia.

Aproximadamente 1.644 de los 4.619 porta contenedores del mundo son de propiedad alemana. Aunque pasaran desapercibidas a los ojos del público, alrededor de una docena de empresas de transporte marítimo de Hamburgo, junto a bancos y fondos de inversión de la misma ciudad, se convirtieron en la fuerza motriz de la financiación y la construcción de nuevos porta contenedores durante los años de auge del sector. Pero en lugar de explotar sus propias líneas de transporte, fletaron externamente los buques, a menudo con tripulaciones incluidas. Ahora, un fatal efecto dominó amenaza con golpear al sector. Los operadores de las líneas ya no pueden pagar los buques alquilados, mientras que los propietarios de los barcos y los inversores no pueden pagar sus deudas a los bancos. Por su parte, muchos de los bancos también tienen problemas. Pero para las navieras alemanas, lo peor está por llegar. Los 1.550 nuevos buques que se encargaron a mediados de 2008 se entregarán en los próximos años. Los principales astilleros asiáticos no están dispuestos a aceptar cancelaciones. Para reducir la capacidad de carga, algunos barcos ya se están retirando del servicio y permanecen amarrados y sin utilizar en puertos, estuarios y muelles de todo el mundo. Los expertos en Drewry estiman que habrá que esperar hasta 2012 para que los volúmenes de ventas del sector vuelvan a los niveles de 2008. Al igual que otros puertos, Hamburgo también ha invertido en un programa de ampliación de 750 millones de euros. Durante años, la ciudad contaba con el puerto de crecimiento más rápido de Europa, en 10 años sus ingresos se triplicaron hasta albergar casi 10 millones de contenedores y las autoridades portuarias habían predicho incluso que esa cifra llegaría a los 20 millones en 2015. Ahora nadie cree que esas previsiones se hagan realidad. De hecho, los volúmenes se han reducido un 25 por ciento en el primer trimestre de 2009 y los planes de ampliación originales de Hamburgo se encuentran en compás de espera. Un responsable del sector en Hamburgo se pregunta "Después de todo, ¿para qué invertir miles de millones en barcos que puede que nunca lleguen?".

LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES DE EUROPA OCCIDENTAL
(tráficos de transbordo excluidos)



LOS NUEVOS PUERTOS EXTERIORES DEL NORTE ATLANTICO: GIJÓN / EL MUSSEL - CORUÑA / PUNTA LANGOSTEIRA HISTORIA DE DOS FRACASOS

El enorme fracaso, en todos los sentidos, de la ampliación de estos dos puertos mediante dársenas exteriores, abiertas descaradamente al Atlántico, el desastre económico a que ha llevado a las administraciones portuarias de ambos, las desviaciones presupuestarias en las obras, la falta de planificación, la incógnita sobre las actividades que vayan a acoger las dársenas y el gravísimo y negativo impacto ambiental y ecológico, hacen recomendable extendernos en su análisis, por el precedente que ambos representan para valorar ponderadamente el proyecto del puerto exterior de Pasaia, el que sería, en la estela de los dos anteriores, el tercer puerto exterior del Atlántico norte.

El dique exterior de Punta Langosteira y la ampliación de El Musel tienen historias paralelas también en cuanto a las vías elegidas para su financiación, aunque la obra gijonesa, está prácticamente concluida.

Los trabajos junto al Cabo Torres y en Arteixo arrancaron en 2005, aunque las labores para el superpuerto gallego, que debería estar finalizado en 2011, se han ido complicando. Ahora es necesaria la construcción de un contradique para hacer operativos los nuevos muelles, una estructura de protección que, incomprensiblemente, no estaba planteada en la redacción del proyecto que empezó a ejecutarse.

No han faltado técnicos y responsables portuarios que han cuestionado la necesidad de la nueva dársena coruñesa, planteada al rebufo del debate que abrió el desastre ecológico causado por el petrolero «Prestige» y es que el puerto exterior de Ferrol, a pocas millas de Arteixo, puede cubrir las necesidades que llevaron a la construcción de las nuevas instalaciones coruñesas: los graneles sólidos y otros tráficos considerados sucios.

En cuanto a la ampliación gijonesa se justificaba en principio, por la saturación de su terminal de minerales (EBHI).

Punta Langosteira y la ampliación de El Musel tienen ambas financiación europea a través de la línea de fondos de cohesión. La dársena gallega obtuvo de la CE 257,5 millones, mientras que la gijonesa se hizo con 247,5 millones. Ambas autoridades portuarias acudieron también al Banco Europeo de Inversiones (BEI) para poder hacer frente a los elevados presupuestos de la obra: un préstamo de 130 millones en el caso coruñés, y otro de 250 millones (a devolver en 25 años) para la obra gijonesa.

Puertos y AP, Fomento y Xunta, tienen posturas divergentes en otro apartado clave de la financiación del proyecto del puerto exterior: la venta de los actuales muelles, pilar fundamental en la financiación de la obra. La Autoridad Portuaria, con el decidido respaldo de Xunta y Ayuntamiento, reclama la necesidad de revisar de nuevo el convenio urbanístico firmado por Fomento y el Concello para, de ese modo, adelantar la enajenación de los muelles y acometerla antes de la inauguración de las nuevas instalaciones.

El Presidente del organismo estatal de puertos, González Laxe ha congelado esas esperanzas negándose a cambiar el acuerdo y añadiendo una reflexión que cuestiona el

origen mismo del puerto exterior: la necesidad de trasladar el muelle petrolero y de reordenar la fachada marítima de la ciudad.

... "Todo planteamiento que sea venta de terrenos me parece obsoleto porque lo importante es que un puerto sea rentable. El problema de terrenos es pecata minuta, no me interesa"...

PUNTA LANGOSTEIRA

Las grandes obras venden mucho a la hora de anunciar sus dotaciones en los Presupuestos Generales del Estado y de prometer que situarán a una región a la cabeza de Europa. Es lo que pasó con el puerto exterior de Coruña, que se construye en Arteixo a 10 Km. de la ciudad. Pero si no está todo bien atado, como ya es obvio que sucede con la financiación de la dársena de Langosteira, se convierten en un monstruo de hormigón que se queda con hambre después de tragar el dinero previsto en un inicio y exige devorar las billeteras de quien se le ponga a tiro: el Ministerio de Fomento –responsable último de la Autoridad Portuaria de Coruña –, la Xunta –que controla la presidencia y del Consejo de Administración del Puerto –, o el capital privado, al que se ofrece suelo privilegiado para construir edificios en los muelles del centro y control sobre la futura terminal portuaria a cambio de contribuir a pagar un sobre coste que ya se cifra en 240 millones de euros.

El régimen de autonomía de gestión que tienen las autoridades portuarias integradas en Puertos del Estado les obliga a buscar sus recursos para ser competitivas y mejorar sus instalaciones. Así, con fondos propios, créditos y ayudas de la Unión Europea, se han pagado grandes obras como el puerto exterior de Ferrol, y Vigo tiene una previsión similar para financiar su ampliación.

El puerto exterior de A Coruña, iniciado en 2005 con un presupuesto que casi triplica al ferrolano, seguía hasta ahora la misma ruta. El problema viene cuando la obra puede acarrear un sobre coste del 50%, lleva cuatro años en marcha y debe estar terminada a finales de 2011. A eso se comprometió la UTE Langosteira cuando se le adjudicó. Ahora resulta que aquellos cálculos (a los que además habrá que sumar instalaciones y demás servicios) no se correspondían con la dificultad técnica de la estructura, ni contaban con la pérdida de material arrastrado por el mar y otras vicisitudes. Pero esta no es la única pieza que no encaja en la financiación. Dentro de los recursos propios, la Autoridad Portuaria de A Coruña – que es ya la más endeudada de España – contaba con un ingreso de 150 millones de euros por la venta de los muelles céntricos para hacer edificios. Con la crisis inmobiliaria, Puertos del Estado ya descarta esta previsión. Otra dificultad añadida es la fecha de caducidad de los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, que en 2005 otorgó 257 millones para la obra de punta Langosteira, pero a los que ahora será más difícil recurrir para acabar de pagar la cuenta, más abultada de lo previsto, y para la que ya de poco sirve la línea de crédito de 150 millones de la que goza el Puerto con el Banco Europeo de Inversiones. Así las cosas, el gran puerto avanza sin la seguridad de que haya fondos para acabarlo y el Ayuntamiento exige a Estado y Xunta que lo financien. Lo cierto es que el de A Coruña es un puerto de competencia estatal, pero las decisiones las toma un Consejo de Administración cuyo presidente y la mayoría de los miembros los elige la Xunta.

Ahora, Xunta y Estado se exigen mutuamente aportar fondos para terminar el puerto de Punta Langosteira y también reclaman la entrada de capital privado. Al

margen del debate sobre aumentar la edificabilidad de los muelles para ganar más con su venta, la idea de González Laxe para obtener dinero privado pasa por constituir un consorcio mixto –entre las administraciones y las empresas que van a operar en el nuevo puerto – para gestionar la infraestructura y, obviamente, para sufragarla. Repsol, principal cliente del puerto, y FENOSA podrían integrarlo.

A fin de ilustrar mejor lo que ha representado Langosteira, vamos a transcribir, dado su interés, el artículo de JOSE MARTINEZ COUSELO: EL PAÍS DE LAS COSAS MAL HECHAS de 28/06/09 donde se recogen los entresijos de este enorme fiasco, que resulta un precedente muy interesante para el caso de Pasaia.

Las "fuerzas vivas" coruñesas llevan años tratando de crear un superpuerto. En los primeros años de gobierno de Manuel Fraga, está en las hemerotecas, la Xunta no apoyaba esa idea. La Autoridad Portuaria empujada por el alcalde Vázquez fue realizando estudios en busca de su mejor ubicación. Tras estudiar los emplazamientos de Cala de Bens y de Las Yacentes, prosperó como más adecuada la zona comprendida entre Punta Langosteira y Punta Pelón por alejar el poli ducto de la ciudad y por su proximidad a la refinería. La Dirección General de Costas se opuso a "la destrucción total de uno de los pocos parajes costeros vírgenes de A Coruña", pero la oposición del Gobierno gallego se esfumó cuando se presentó la catástrofe del Prestige. La Consellería de Política Territorial el 30 de octubre de 2003 (conselleiro Núñez Feijo y presidente de Puertos de Galicia, Carlos Negreira), apoya la solución más cara que permitirá construir "un puerto más seguro, que estará más días abierto y que se podrá ampliar con más facilidad", pero descarta que se pueda convertir en puerto refugio. Con anterioridad Fraga aseguraba que el "puerto refugio lo habrá seguro" sin aportar detalles. Claro que el Gobierno central se había adelantado con la filtración de que estudiaba construir un puerto refugio en Coruña, objetivo al que renunció en tanto no se cambie la normativa internacional. Podía ser un "basurero". Se aceptó el puerto exterior en Punta Langosteira por la presión de los que esperaban hacer negocio con la construcción de edificios en los terrenos públicos que se pondrían a la venta para financiar parte del nuevo puerto. Si el puerto exterior es un "reto de ingeniería", es un puerto seguro para recibir grandes buques a diario, ¿por qué no lo financió totalmente el Estado? El Prestige fue la excusa para privatizar terreno público como querían los especuladores que estaban en el ajo. Fueron los ganadores, aunque el soñado negocio lo tiró por la borda la crisis inmobiliaria. En octubre de 2003, el alcalde Vázquez esperaba que la venta de terreno público aportase entre 90 y 174 millones de euros. Después hasta se intentó meter en la venta el muelle del Centenario. Ahora el intento de construir un puerto, donde no se debe ni Galicia lo necesita, está en números rojos. Puertos del Estado tiene a día de hoy como coste total de Langosteira 773,4 millones: 495,4 de obra, 112,2 de actuaciones complementarias y 125,8 de revisiones de precio. Pero, sin embargo, estos días se afirma que ni hay proyecto final y que todavía se desconoce su coste. Cuando se adjudicaron las obras de aquella manera por 429 millones, todo se arreglaba con 600 millones de euros, ya sonaron voces de técnicos que elevaban la cifra hasta mil millones. Cuatro años después de comenzar la construcción de un monstruo en aguas muy batidas, el presupuesto se ha desviado un 27 por ciento. Al final se sobrepasarán los mil millones anunciados, pero que la falta de transparencia de la operación no quería admitir. Además de construir dique, contradique, muelles, morro, explanada y machacar un

espacio protegido, hay que costear el traslado de las instalaciones de Repsol, FENOSA y demás terminales marítimas.

Este puerto exterior nunca debió construirse, y menos torpedear descaradamente el puerto exterior de Ferrol. Si se pretendía retirar el tráfico petrolero del centro de la ciudad, loable objetivo, al final sigue la refinería en un emplazamiento inadecuado. El puerto de Punta Langosteira no resuelve el problema de la contaminación, lo traslada. Sólo se soluciona una parte. Pero, ¿será el monstruo un puerto operativo? Ya se admite, por Puertos del Estado, que no será apto para contenedores. Será un puerto importador de graneles líquidos y sólidos altamente contaminantes para servir a la refinería y a las térmicas que llenan Galicia de toneladas de CO2. Pero con la refinería a menos de 300 metros de zonas urbanas altamente pobladas. Un serio riesgo.

Nadie discute que el puerto exterior forma parte de aquel fantasma que para mayor desgracia se le dio el nombre de Plan Galicia. Así que nada más perder el poder, el Partido Popular comenzó a utilizar el cauce parlamentario para que no se olvidara su plan. Una de las primeras iniciativas fue una interpelación, defendida por Celso Delgado, "sobre actuaciones que va a llevar a cabo el Gobierno para dar cumplimiento al Plan Galicia". El debate está en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, sesión plenaria número 16, del miércoles, 16 de junio de 2004. Y en ese diario se puede leer lo que respondió la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, sobre el puerto exterior:

"En cuanto al puerto de A Coruña, los estudios se iniciaron en 1997 -mucho antes del desastre ecológico del Prestige, que dio lugar al nacimiento del Plan Galicia- y se han terminado en 2004, con el condicionante de unos estudios sobre el morro que usted conocerá aunque sea de Ourense, porque está mucho más próximo a A Coruña que el sitio de donde yo vengo.

"Hay unos temporales grandísimos y unas condiciones de viento por encima de la media que se da incluso en zonas complicadas desde el punto de vista meteorológico, de modo que hay que hacer ensayos para ver si el morro -que tiene una altura como de 20 pisos- tiene condiciones de viabilidad y sostenimiento técnico. Decirle que el Cedex no ha entregado todavía los estudios que les encargó el Gobierno anterior para saber las condiciones de viabilidad técnica del morro. No hay encargados nuevos estudios, como alguien ha entendido, sino que no se han entregado todavía los estudios que encargó el Gobierno anterior para conocer la viabilidad técnica.

"Hay otra cosa que le quiero decir, aunque ustedes me irán preguntando sobre esto casi mensualmente, me imagino; además están en su derecho y es su obligación, como es la mía darles información precisa de lo que se esté haciendo. Se trata de la financiación del puerto de A Coruña, Punta Langosteira, basada fundamentalmente en fondos de cohesión. Le informo -y no sé si usted lo sabrá- que el Gobierno anterior no solicitó los fondos de cohesión. Están hechos los estudios sobre unos posibles fondos de cohesión que no han sido solicitados; se solicitaron al Ministerio de Economía y Hacienda, pero no se trasladaron a Bruselas. No sé por qué no ha salido en los periódicos gallegos, que estaban tan preocupados por el Plan Galicia. A mí me preocupó porque le preguntaron a la comisaría si podría garantizar la financiación del puerto exterior de A Coruña con fondos de cohesión, y ella dijo que no lo podía

garantizar. Pues bien, como hay un 42 por ciento de fondos que ni siquiera han sido solicitados, a la altura que estamos de utilización de fondos me parece que el Plan Galicia no ha sido suficientemente protegido, seguido e impulsado por aquel que lo redactó, que habría tenido tiempo de conseguir esos fondos de cohesión.

"Además, hay otro 24 por ciento de financiación que quiero sepan SS.SS. que es de recalificación de suelos y venta de los mismos para conseguir dicho porcentaje de la financiación del puerto. Es también una decisión importante porque los suelos van a valer muchísimo, sobre todo si se venden para vivienda libre, porque es una zona magnífica. Se ha calculado cuánto se va a obtener con los fondos. Le iba a decir que es una especulación, en el sentido de lo que uno se imagina; una estimación, para no meterme en esos berenjenales. Por supuesto, entiendo que A Coruña necesita un puerto, y necesita mejorar sus instalaciones portuarias, pero ustedes tienen que saber también que nos dejan un proyecto que tiene dificultades desde el punto de vista financiero y técnico, y tendremos que luchar para que se haga realidad".

El periódico de mayor tirada de Galicia no ofreció una información correcta sobre el disparatado puerto. Sólo apoyó una inversión descabellada en un país donde o sobran puertos o están mal gestionados. Están mal aprovechados y descoordinados. Galicia con cinco tiene el 17,8% de los puertos de interés general del Estado, que en 2007 sólo captaron el 7,06% de los tráficos. En 2005 registraron el 7,22%. Resulta que en 2007, en relación con 2005, de los gallegos sólo perdió tráfico el puerto coruñés a costa de los graneles líquidos y sólidos, porque en mercancía general registró un aumento porque al fin iniciaron el movimiento de contenedores. El puerto exterior de Ferrol dispone de 1.500 metros de línea de atraque con 20 metros de calado, infraestructura que se da en pocos puertos de cara a recibir grandes porta contenedores. Pero se ignora cuando contará con acceso ferroviario que es fundamental para atraer estos tráficos. Por encima la empresa que obtuvo en 2004 la concesión de la terminal de contenedores acaba de renunciar. Mientras bien cerca se está enterrando dinero, una buena parte de fondos de cohesión que nacieron sobre todo para inversiones medioambientales, se están tirando en Punta Langosteira. Frente a ello el dato de que doce de las diecinueve rías gallegas no cumplen la directiva europea. La Comisión Europea también está por financiar caprichos, en vez de invertir en lo fundamental, en limpiar las rías cloaca.

Pocos periodistas gallegos se han preocupado de informar con objetividad y rigor sobre la infortunada Langosteira, tal vez porque no se lo han permitido. Alguno lo intentó, pero la censura de enano le cerró el camino. Sólo un periodista ha escrito hermosos y documentados artículos desde el primer día y sigue. Me refiero a José Manuel Ponte, que debe llevar medio ciento de artículos en La Opinión y Faro de Vigo tratando de desentrañar la maniobra Langosteira. Hace años que no veo delante a José Manuel Ponte, que ahora reside en Coruña después de una larga estancia en Asturias, donde es admirado por su buen periodismo. Hace unos días ha vuelto al asunto Langosteira en su columna Inventario de perplejidades con el título "Tirar el dinero al mar", que me complace reproducir porque tiene méritos para ser leído:

"En la ciudad donde resido hay una cierta preocupación entre la clase dirigente (especuladores de terrenos y políticos) porque falta dinero para financiar el llamado "puerto exterior", esa disparatada obra de ingeniería con la que se proyecta sustituir el abrigado puerto natural de toda la vida. Por poner un ejemplo fácilmente comprensible, es como si en Vigo cometieran la locura de llevar el puerto actual desde

el plácido interior de la ría hasta la abrupta costa que va de Baiona a A Garda, expuesta continuamente al embate del mar abierto. El coste presupuestado ha pasado de los 600 millones de euros previstos inicialmente a los 850 millones y aún falta por calcular la cuantía de la indemnización que han de recibir Repsol, FENOSA y los demás usuarios del puerto por el traslado de sus instalaciones. La luminosa idea se le ocurrió al anterior alcalde y por ahora improvisado embajador de España ante la Santa Sede, que utilizó el pretexto del naufragio del Prestige para lanzar la iniciativa de un "puerto refugio" en previsión de catástrofes parecidas. Por supuesto, en caso de temporal, aquel es el lugar menos indicado del mundo para refugiarse, pero dio igual y el Gobierno del señor Aznar y la Xunta del señor Fraga acogieron la iniciativa con simpatía, siempre y cuando una parte importante del desembolso correspondiese a la iniciativa privada y no al Estado. Obviamente, el propósito último era urbanizar los terrenos de los muelles actuales ofreciéndolos en subasta a promotores inmobiliarios de toda confianza. En la ciudad donde resido ya había pocos solares libres para edificar, salvo derribo de iglesias, estadios y edificios institucionales, y era imprescindible hacer algo de hueco. El negocio, así planteado, debía de ser muy goloso porque don Florentino Pérez, presidente de ACS y del Real Madrid, se ofreció a iniciar las obras por su cuenta sin que estuviera asegurada la financiación. Por supuesto, y como ocurre casi siempre, la opinión de los expertos sobre la utilidad social del proyecto es totalmente divergente. Hace unos días, tuve ocasión, junto con unos amigos, de compartir mesa y mantel con un técnico que trabaja en el Centro de Estudios de Puertos y Costas, dependiente del Ministerio de Fomento, y nos dijo que el proyecto del puerto exterior coruñés es un disparate total. "Ni es un puerto refugio, ni un puerto de contenedores, ni un puerto de referencia para el tráfico marítimo mundial, ni nada por el estilo. Lo han situado en el peor sitio posible, va a estar cerrado muchos días al año por culpa del oleaje, y se han cargado una rica zona de pesca y marisqueo. Además, deben ir con mucho cuidado en la obra porque van al límite del riesgo constructivo y están a punto de entrar en una zona de aguas profundas". En resumen, es como tirar el dinero al mar".

EL MUSEL

El Puerto de Gijón es el primer puerto granelero del sistema portuario español mantiene un tráfico anual de 20 millones de toneladas, de los cuales 16 millones son descargados a través de la terminal de graneles sólidos EBHISA. Esta terminal, diseñada en el año 1992, para descargar un máximo de 12 millones de toneladas, ha ido mejorando sus instalaciones de descarga y sus muelles para poder atender hasta 17 millones de toneladas al año, pero con unos índices de ocupación superiores a lo aconsejable y con una limitación del calado de los barcos en 18 metros, lo que supone un detrimento del servicio prestado y una falta de competitividad en relación con otros puertos.

Las previsiones de tráfico de mineral de hierro y carbón para el puerto de Gijón en el horizonte del año 2.010 se sitúan en 20 millones de toneladas, que superan notablemente la capacidad de la terminal actual.

La ampliación del Puerto de Gijón permitirá duplicar la actual superficie portuaria, obteniendo espacio para ubicar nuevas y modernas instalaciones capaces de satisfacer las necesidades de sus clientes -empresas del hinterland que alcanza el interior de Asturias y también Castilla y León-, adaptarse a la demanda futura y servir a la modernización de la industria asturiana y de las comunidades autónomas vecinas.

Contará con una nueva terminal de graneles sólidos que se implantará sobre el muelle norte, que dispondrá de una capacidad de descarga superior a los 25 millones de toneladas, con una superficie de almacenamiento de 60 ha que permitirá acopiar hasta 2 millones de toneladas de mineral de hierro y carbón.

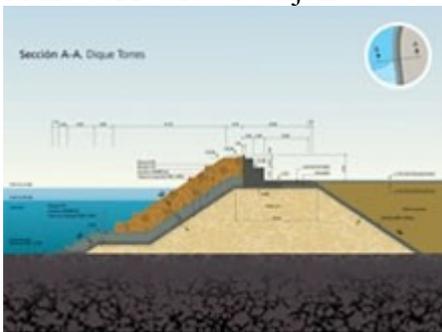
La ampliación contará con espacio para la construcción de una regasificadora - que será elevada por Flúor Asturias para ENAGAS- y sus pantalanés de líquidos en los taludes interiores, paralelos al dique Torres. Asimismo, en los terrenos liberados, se espera levantar una terminal multipropósito, destinada a la mercancía general, de un kilómetro de línea de atraque y calados de 19 metros.

La ampliación consiste en la ejecución de un nuevo dique de abrigo, que partiendo del Cabo de Torres y con una longitud total de 3.834 m y tres alineaciones con diferente tipología estructural, conformará una dársena de 140 Ha de aguas abrigadas. Asimismo comprende la construcción de un muelle ubicado en la parte Norte de la dársena de 1.250 m de longitud, con calados que oscilan entre los 23 y los 27 m y una anchura superior a los 400 m permitiendo el atraque simultáneo de tres bulkcarriers de 230.000 TPM y 20 m de calado. Completan la protección de los rellenos los taludes interiores, ubicados en la parte Oeste y Sur de la dársena con una longitud de 1.732 m, obteniéndose una superficie total emergida de 145 ha con terrenos ganados íntegramente al mar. En este momento, están finalizados el dique Torres y el dique Norte y este mismo año se finalizará el contradique. Asimismo, se iniciará el fondeo de los cajones del muelle norte y los vertidos interiores.

Hasta aquí, una serie de informaciones que fijan desde las posiciones oficiales la realidad del puerto de Musel.



Plano del Puerto de Gijón.



Datos Puerto de Gijón.



Ahora nos sentimos obligados en dar a conocer, un texto de Juan Vega, sobre la privatización de El Musel y Langosteira, y el proceso de venta de Dragados por ACS que resulta tremendamente ilustrativo del desastre económico-financiero de ambos puertos y del juego de influencias políticas y económicas que este tipo de obras genera y que resultan interesantes como puntos de referencia y reflexión para analizar convenientemente otras posibles actuaciones como el puerto exterior de Pasaia.

Algunos han avanzado que el negocio ruinoso para el estado, de las ampliaciones portuarias, solo esta justificado desde la óptica del negocio de la ejecución de la obra publica. Es decir que el negocio no es la explotación del puerto si no su

construcción. Pero si esta viene acompañada de la privatización de algunas de sus instalaciones más rentables... pues mejor. En los dos puertos que nos ocupan, constructora y posterior empresa logística de explotación vienen a coincidir, convirtiendo lo que es una ruina para la administración pública en una operación rentable para la empresa privada. Entiéndase por tanto esto que comentamos, como un aviso a navegantes, para el supuesto de que el puerto exterior de Pasaia llegara a ser construido. Pero demos la palabra a Juan Vega...

Tanto tras el sobrecoste de El Musel, en Gijón, como del sobrecoste del puerto exterior de La Coruña, aparecen la UTE Langosteira y la UTE Dique Torres, adjudicatarias de las obras de ambos puertos, al final, con variantes locales (siempre hay una especie de comisionista local en toda UTE), la misma empresa, Dragados SPL (Servicios Portuarios y Logísticos) que es la división de puertos y logística de ACS, que también gestiona los principales activos del puerto de Santander, entre los que destaca la terminal de graneles sólidos. Tres puertos vecinos, del confín más remoto, distante, marginal y corrupto de España, y una misma gran empresa que anda buscando novios para su división portuaria. Vistas así las cosas, sólo un tonto podría pensar que de repente se empieza a hablar, a la vez, de privatizaciones en Coruña y Gijón, especialmente si nos paramos a pensar que Santander ya es privado. No está de más que echemos un vistazo a cómo se gestionan los puertos en Europa, para que nos demos cuenta de que nos están vendiendo una moto enorme, para justificar el asalto a uno de los principales patrimonios de las naciones europeas, como son sus puertos, al servicio de una operación de pura y dura especulación financiera. La rapacidad de nuestra partitocracia no tiene límites.

Los brutales sobrecostes generados en Coruña y Gijón no son, en ningún caso, una mera coincidencia, ni se puede sostener tal cosa, cuando están siendo construidos por el mismo grupo de empresas, controladas por ACS, que a su vez viene negociando desde hace muchos meses la venta de Dragado SPL, su división de puertos, a una gran compañía extranjera. La venta de Dragados STL) está cruda, porque la actividad portuaria se derrumba, y ACS no acaba de llegar a un acuerdo con el principal candidato, JP Morgan.

ACS, como es sabido, necesita dinero para hacerse con el control de Iberdrola, objetivo para el que ya vendió su participación de control en Unión FENOSA. Visto así, los sobrecostes generados en El Musel y Langosteira no son más que una pequeña pieza en el enorme puzzle especulativo español, para generar liquidez al grupo controlado por Florentino Pérez, la familia March y los Albertos.

Así pues, la privatización del puerto de El Musel recientemente anunciada como "externalización" para desviar la vista de lo esencial, no se puede desligar de ninguna manera del proceso de privatización del puerto de La Coruña, ni por supuesto de la concesión de la terminal de graneles sólidos del puerto de Santander, puesto que tanto en Santander como en Gijón vemos la presencia de los mismos personajes trajinando contratos y obras.

Mientras que El Musel y La Coruña tienen dos enormes sobrecostes que las administraciones portuarias de ambas entidades no pueden financiar sin recurrir a la privatización -en el caso de Asturias, se está renunciando incluso a cargar el

sobrecoste a la UTE, a pesar de tratarse de un contrato “a riesgo y ventura”-, Santander ya se construyó como concesión a Dragados SPL.

Dragados, del grupo ACS, construyó, con un presupuesto de 60 millones de euros, mediante concesión, la terminal de graneles sólidos del espigón de Raos, en Santander, y se trata de una obra singular, pues allí se manipula el carbón bajo cubierta, con lo que se evitan las nubes de polvo que en Gijón hacen incompatibles los graneles con las mercancías generales.

La presencia de Dragados en Santander, y el proceso de privatización generalizada del puerto cántabro, coincide en el tiempo con el paso por la presidencia del puerto y la consejería de Industria del gobierno de Cantabria de personajes como el ex Presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Miguel Ángel Pesquera, o Javier del Olmo, que fue director general de Transportes en Asturias primero, y después, director general de Transportes, presidente de la Autoridad Portuaria y consejero de Industria en Cantabria, puesto del que tuvo que dimitir por sus permanentes conflictos laborales.

El caso de Miguel Ángel Pesquera es paradigmático, pues tuvo que dimitir como presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, al ser procesado por prevaricación, al intercambiar acciones de Oligsa, por acciones de Ebhisa, las empresas que gestionan, respectivamente, la explanada de Aboño y la terminal de graneles de El Musel, acusado de entregar a las empresas privadas patrimonio público en forma de acciones infravaloradas de Puertos del Estado, en espacios ya privatizados del puerto de Gijón.

Esta precipitada dimisión de Pesquera, impidió que adjudicase la ampliación del puerto gijonés, que sólo se pudo ejecutar tras la victoria socialista del 2004, con la presencia del presidente socialista de Asturias, Vicente Álvarez Areces, en el consejo de administración en el que ésta se acordó.

Pero claro, este baile de directivos entre puertos controlados por ACS como son los de Santander y El Musel, no podía ser la única circunstancia llamativa de todas estas evidentes relaciones, pues resulta imposible desligarlas del proceso iniciado por el ministro de Fomento José Blanco, que está impulsando la privatización de los puertos de La Coruña y Gijón, con su presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe -que además de presidente de Galicia también fue primer teniente de alcalde en La Coruña- dedicado full time a evitar una ruptura con el gobierno popular de Alberto Núñez Feijoo, que puede romper la baraja de toda esta operación, al acceder a los datos de las deudas de La Coruña, tras su victoria electoral, en lo que es la vía de agua gallega de todo este gran merengue. No conviene olvidar que ya corrieron abundantes historias sobre la “compra” de servicios de asesores del PP en Coruña, con sueldos de infarto por mejorar la imagen del agujero langosteiro.

Pendiente todo este proceso, de cómo se vista políticamente la privatización de los puertos de El Musel y La Coruña, cuyos primeros tanteos ya se iniciaron a través de La Opinión de Coruña y La Nueva España de Asturias, que tuvo “acceso privilegiado” a la información relacionada con los primeros globo sondas lanzados por Blanco y González Laxe, no podemos obviar la evidente relación que existe en esta pretendida permuta de “pufos” de Gijón y La Coruña (pufos que oscilan, pues mientras el ministro habla de 150 millones de euros en Gijón, el consejo de administración del puerto pidió

a Europa 250 millones para su agujero) por concesiones para Dragados en ambos puertos, y el propio proceso de venta de Dragados.

Son muchos los medios de comunicación que han dado cuenta de las negociaciones entre ACS y JP Morgan para la venta de Dragados. Esta información bastante reciente es de finanzas.com, y procede de “fuentes conocedores de las conversaciones, que están siendo coordinadas por Mediobanca, entidad que asesora al grupo presidido por Florentino Pérez en su reorientación estratégica”:

Según dichas fuentes, ACS habría alcanzado un principio de acuerdo para vender su filial -Dragados- por algo menos de 1.000 millones de euros, lejos de los 1.500 que llegó a pedir en la primera ronda con potenciales compradores. Entre ellos estaban Global Infrastructure Partners, participada por General Electric y Credit Suisse, la china Merchants y el fondo inmobiliario de Dubai Reef Real State Investment. Todas se fueron retirando al ver que ACS no bajaba de sus pretensiones. [...] Sin embargo, fuentes conocedoras de las conversaciones aseguran que el holding español de construcciones, servicios y energía ha acercado posturas con JP Morgan, el único de los candidatos que sigue en pie. Hasta el punto de que indican que el banco estadounidense está haciendo ya el estudio de las cuentas internas de Dragados SPL o due diligence, lo que significaría que ya hay un acuerdo preliminar de precio entre las partes.

Es evidente que un rápido acuerdo entre Dragados, Puertos del Estado, el gobierno de Galicia y el gobierno de Asturias, para que la empresa de logística de ACS se quede con la gestión de las instalaciones a crear en las ampliaciones “agujereadas” de La Coruña y Gijón, puede contribuir a mejorar el precio de la venta de la compañía concesionaria de las obras de estos puertos, que lo tendría muy mal, si por el contrario se le exige que asuma el pufio creado en las obras.

Añadimos al presente documento una última noticia reciente, recogida después de dictada mi conferencia por EL CORREO GALLEGO, el 7 DE JULIO 2010, con el encabezamiento “Prueba superada”. La noticia recogía el acuerdo de Puertos del Estado para otorgar un crédito a la autoridad portuaria de A Coruña a fin de terminar la obra de la dársena de Langosteira. Transcribimos la noticia.

La Autoridad Portuaria de A Coruña respira tranquila después de que ayer el presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, comunicara al máximo responsable coruñés, Enrique Losada, su decisión de garantizar la financiación necesaria para “toda la obra” pendiente en la dársena exterior de Punta Langosteira. Puertos del Estado ha decidido reeditar la fórmula aplicada a la dársena de Gijón. Con un interés mínimo, la aplicación de un tipo diferencial preferente, y un dilatado plazo de amortización, la Autoridad Portuaria de A Coruña dispondrá de los recursos económicos necesarios para finalizar la ampliación.

La reunión en la que se ha cerrado por primera vez un acuerdo sobre la financiación de las obras ha servido para redefinir el proyecto con un nuevo plan estratégico basado tanto en la especialización de los muelles interiores y del exterior, como en la consecución de nuevos tráficos. Así lo confirman fuentes oficiales de la Autoridad Portuaria de A Coruña, que no desvelan el importe global del crédito que concede Puertos del Estado.

. El nuevo plan estratégico y de negocio aprobado, por el que el puerto interior se especializa en cruceros, pesca y contenedores, y el exterior en graneles sólidos y líquidos, establece la implantación de empresas en régimen de concesión, que generarán ingresos.

Se anuncia la realización de las obras necesarias para abrigar la dársena, con la ejecución del dique oeste, destinada a garantizar la plena operatividad del puerto. Este planteamiento conllevará el aumento de muelles y explanadas, según señalan desde la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Enrique Losada agradece la "buena disposición" de Fernando González Laxe para buscar una solución a "un problema heredado por la mala gestión del anterior equipo" y lamenta la falta de apoyo del gobierno local en un proyecto que asegura beneficioso para la ciudad porque "generará empleo".



Estado de las obras de la dársena de Langosteira

Recurriendo al Fondo de Compensación Inter portuario (que no se creó para tal fin) González Laxe, el Presidente socialista de Puertos del Estado, ha acabado finalmente acudiendo en ayuda del puerto de A Coruña como antes acudió en ayuda de El Musel.

Al primero le otorga un crédito en torno a los 240 millones de euros, para hacer frente al sobre coste de 283 mills. del contradique, y también, para no parar las obras y acabar perdiendo la subvención de 268 mills. que dio la UE y que exige para ello finalizar el puerto en 2011.

En el caso del segundo, el sobre coste de 216 mills. se enjugó con un crédito del mismo organismo a 30 años con 7 de carencia y a un precio casi simbólico del dinero (recibiendo también de los Fondos de Cohesión Europea 247,5 mills.). En este caso

dado que el partido del Gobierno en el Estado y en la Comunidad es el mismo, la solución resultó más fácil que en el caso gallego.

A la luz de todo esto, la autonomía portuaria resulta evidentemente una ficción, al menos cuando se trata de repartir o socializar pérdidas. Unas pérdidas que se enjuagan con recursos de un Fondo que tenía que estar dirigido a los puertos menores de la península, los que más dificultades tienen para salir adelante por haberles comido el espacio y el mercado los grandes. Pero cuando estos tienen problemas por sus disparatados y grandes proyectos (casi siempre promovidos por iluminados como el ex alcalde Paco Vázquez) basados en la hipótesis de un crecimiento ilimitado de un país que creía comerse el mundo, o simplemente por una mala (casi siempre clientelista) administración portuaria, se acaban comiendo no solo los recursos propios, las subvenciones institucionales y los créditos (Langosteira tiene un crédito con el Banco Europeo de inversiones de 130 mills. a 25 años y El Musel de 250 mills. a igual plazo con el mismo banco) sino también los de los puertos pequeños vaciando con ello los recursos del Fondo Inter portuario. Ahora nadie se lo plantea, pero todo llega, y también llegará el momento en que habrá que devolver esos créditos, y no podrán ser devueltos, porque las cuentas de explotación de los puertos españoles, sin retoques ni maquillajes, casi todas, están en números rojos... mientras tanto el estado ira tapando agujeros, a la espera, quizás, (como se ha dejado decir el Sr. Buen) que allá por el 2013 o 2014, la economía se recupere y España vuelva a jugar en la división de honor.

Se dirá que no se trata de subvenciones a fondo perdido, sino de créditos recuperables, pero todos sabemos, que aunque dicho de otra manera, acaba siendo lo mismo. Los puertos como empresas privadas si no llegara el papa estado con estos créditos se irían a la quiebra, porque realmente si se les aplicara (lo mismo sucede con bancos y cajas de ahorro) los mismos criterios contables que a la empresa privada, hace tiempo que hubieren cerrado sus muelles.

Y es que la administración portuaria española es un desastre, víctima de la falta de planificación territorial y económica, de los proyectos grandiosos que no tienen en cuenta la realidad de los límites del crecimiento y de las influencias de los caciques locales del partido que en cada momento gobierna.

Y este desbarajuste es lo que esta llevando al redescubrimiento del espacio portuario como lugar de negocio inmobiliario, convirtiéndolo en un polígono industrial del que sacar recursos, para enterrarlos después, en grandes obras de hormigón y en actividades deportivas y lúdicas, donde atraer turistas, que es lo que en este país atraemos, en sustitución de cargas y productos que incidan en los sectores productivos.

En la noticia se recoge también la exigencia por parte de Puertos del Estado de un nuevo Plan Estratégico (el Plan de Negocio de Empresa). Resulta curioso que con todo el dinero de la inversión ya dilapidado se plantee ahora ¿que se puede hacer con el puerto?... porque aunque parezca increíble, esa es la cuestión del llamado nuevo Plan Estratégico, que se tiene puerto, pero que no se sabe que hacer con el... ¿y que se les ocurre?... pues convertir la dársena en un puerto petrolero... otro más... la pregunta es ¿otra vez?... ¿y hasta cuando?... Alguien ha profetizado (¿profetizado?) que dentro de unos años el atlántico norte de este país estará jalonado de monstruos de hormigón medio vacíos, que como grandes esculturas de Chillida, volverán a ser devoradas por el mar, de la misma manera que las grandes ciudades precolombinas se disolvieron en la naturaleza selvática.

Y mientras la Diputación Guipuzcoana, la Autoridad Portuaria, los Partidos de gobierno y la gran empresa guipuzcoana a través de la Cámara de Comercio, siguen con su puerto exterior de Pasaia, erre que erre, empecinados en su pozo de ignorancia.

LA LOGÍSTICA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA

1 – LA CUESTIÓN LOGÍSTICA

La cuestión logística en un territorio es algo que va muchos más allá del tráfico portuario. Ya apenas existen hinterland cautivos. Los puertos no se limitan a cargas y descargas de sus hinterland respectivos, sino que forman parte de redes portuarias y cadenas terrestres de transporte viario y ferroviario y de sus nodos intermodales que van más allá de las regiones y de las fronteras nacionales.

En la actualidad hay operadores portuarios que son tan grandes, que manejan toda la logística con múltiples empresas que se encargan mediante software específicos apoyándose en la red de redes, de agilizar todos los procesos. Por ejemplo la Terminal portuaria ya sabe cuantos contenedores trae un buque, cuales se bajan y donde se distribuyen, con varios días de anticipación a su llegada

El negocio de los puertos es mover el mayor volumen de carga o el mayor numero de contenedores en el menor tiempo y expedirla para los puertos secos del interior lo más rápidamente posible. Así que la localización de estos puertos secos en relación con las redes de comunicaciones y transportes, es una estrategia que va mucho mas allá de la competencia de la administración portuaria entrando en el campo de la competencia autonómica y estatal.

Es también una cuestión de estrategia económica y política, que en el caso de nuestra autonomía le compete directamente al Gobierno vasco y que esta por encima del marco de las diputaciones, ayuntamientos y por descontado de la AP portuaria. Por eso resulta sorprendente, que esta última se atreva a formular estrategias territoriales que desbordan sus límites competenciales, cuando por otra parte es tan vigilante de los mismos cuando se trata de invasiones municipales, Pero es algo habitualmente en ella, pues igualmente se convierte en planificadora de la estrategia energética de la provincia y de la CA, proponiendo terminales y almacenajes petrolíferos, o centrales eléctricas, asuntos estos que le competen en primer escalón al estado y después a la Comunidad en colaboración con aquel.

Todo esto sucede porque el GV no tiene un verdadero plan estratégico para la logística de su territorio (tampoco la tiene en el sector energético de ahí la aparición de propuestas diversas y por cuenta de cualquier entidad), si no que actúa a golpe de proyecto de la empresa privada, cuando no por iniciativa de las diputaciones que obviamente no pueden tener una visión omnicomprendiva del territorio. Y es que la CA del País Vasco tiene evidentes problemas para articular planes, programas y propuestas para la totalidad de su territorio, dado el lastre administrativo que representan sus Diputaciones.

También hay proyectos que la administración central acomete sin coordinar o tener en cuenta las repercusiones que pueden tener en la logística de las comunidades autónomas. No existe en este sentido una labor de coordinación porque es la propia administración central la que ha renunciado a su función planificadora y armonizadora, limitándose a hacer infraestructuras y a dejarlas después al albur de la iniciativa privada.

2 - EL PUERTO SECO DE JUNDIZ

A partir del 1 de julio, comienza su andadura la futura plataforma logística de Álava, en el polígono industrial de Jundiz, con un convoy de mercancías diario, impulsado por Euskotren, que enlazará el puerto de Bilbao con el que ya se conoce como el *puerto seco* de Euskadi y donde a Pasaia ni se le ha tenido en cuenta. Será el primer paso de una infraestructura que supondrá una inversión de 120 millones de euros del Ministerio de Fomento y que se quiere establecer como enclave en el cambio del ancho de vía ibérico con el continental.

La previsión que maneja el Gobierno Vasco, tal y como adelantó el viceconsejero de Obras Públicas, Ernesto Gasco, estima que en el primer año transiten por esta nueva salida del puerto de Bilbao (fundamentalmente a la meseta y a Madrid) un millón de toneladas de mercancías. Lo harán en un convoy que Euskotren ha alquilado a RENFE, de 650 metros de largo. De momento, se utilizarán los tres andenes del Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria, hasta que se construya la nueva plataforma que se espera esté en funcionamiento en 2013. Gasco afirmó que el compromiso del Gobierno central es del 100%.

El viceconsejero insistió en que se trata de una apuesta por posicionarse en el campo del transporte de mercancías por ferrocarril. "En otras zonas, ya se están impulsando plataformas de estas características, que buscan la conexión de la Península con el continente", comentó en referencia al proyecto que se promociona desde Cataluña. Pero Bilbao, con el cambio de las líneas internacionales que supone el nuevo canal de Panamá, se postula como uno de los puertos atlánticos de referencia. "Y Vitoria es la puerta al Mediterráneo de Euskadi, no se olvide" (parece ser que las repercusiones del futuro corredor Cantábrico – Mediterráneo no está siendo tenidas en cuenta convenientemente)

Gasco destacó las virtudes de Jundiz como enclave en el que los trenes de mercancías podrán cambiar del ancho ibérico al continental, ya que la nueva infraestructura estará ubicada entre la actual línea Madrid-Irún y las vías del AVE vasco. Además, apuntó que este *puerto seco* no sólo es una inversión competitiva, sino también una apuesta por la sostenibilidad. "En la actualidad, sólo el 1,5% de las mercancías que transitan por el puerto de Bilbao llega o sale por ferrocarril, es necesario quitar de carga al transporte por carretera".

3 - EL CORREDOR CANTABRICO - MEDITERRÁNEO

El ministro de Fomento, José Blanco, presentó el 5 / 11 / 2009 en Zaragoza los resultados del estudio funcional del Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, que es una de las principales apuestas del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y que, configurado para transportar mercancías y pasajeros, conectará el corredor Mediterráneo con el País Vasco y Santander a través de Teruel, Zaragoza y el eje del Ebro. Aunque la fecha de la presentación por parte del Ministro es anterior a la

del recorte presupuestario de su ministerio, el futuro de este corredor es indudable y acabará por consolidarse antes o después, así que pasamos a analizarlo por la repercusión que tendrá sin duda en los puertos del Golfo de Bizkaia.

Este futuro corredor conectará mediante una línea de altas prestaciones y tráfico mixto el corredor Mediterráneo con el corredor Cantábrico. La conexión con el País Vasco se realizará por dos corredores, uno por Logroño y otro por Pamplona y se prolongará hasta Santander desde Bilbao.

Además, el futuro corredor ferroviario tendrá características que permitirán el tráfico de mercancías sin las restricciones que tiene en estos momentos la línea actual. El corredor tiene una importante potencial para este tipo de tráfico debido a la elevada presencia industrial y a que conectará seis puertos de importancia internacional como son Valencia, Sagunto, Castellón, Bilbao, Pasajes y Santander, además del importante polo logístico que representa Zaragoza, con PLAZA, y en menor medida Teruel. Según Fomento, desde la aprobación del PEIT se desarrolló un profundo análisis del corredor, estudiando las características que debía tener la futura línea ferroviaria. Así, se ha planificado un corredor que permite incrementar notablemente las velocidades de recorrido para conseguir tiempos de viaje competitivos, pudiendo además desarrollar el tráfico de mercancías.

El objetivo final es ganarle terreno a otros modos de transporte, como la carretera o el avión, mucho más contaminantes y dependientes del consumo de combustibles fósiles. Se trata, en suma, de planificar un sistema de transporte más sostenible y eficiente. Al final del presente año se encontrarán ya en marcha las actuaciones correspondientes a todos los tramos del corredor.

En la actualidad, el corredor está formado por tramos de diferentes líneas ferroviarias y de muy heterogéneas características, (incluso entre Santander y Bilbao no existe línea de ancho ibérico ya que la línea existente es de FEVE), que suman más de 750 kilómetros de longitud total.

La infraestructura ferroviaria existente en muchos de estos tramos está obsoleta, por lo que el tiempo de viaje entre Valencia y Bilbao, por ejemplo, no es competitivo, superando las 9 horas. Por ello, es un modo de transporte minoritario frente a la carretera.

Además, algunos de los tramos del corredor no tienen características adecuadas para el tráfico de mercancías, lo que limita notablemente el potencial de desarrollo de este tráfico.

El nuevo corredor ferroviario permitirá reducir los tiempos de viaje a menos de la mitad de los actuales. Por ejemplo, para la relación Valencia-Bilbao, disminuirá desde las citadas más de 9 horas y media actuales a menos de 4 horas.

Otros tiempos de recorrido futuros serán Valencia-Zaragoza: menos de 2 horas; Teruel-Zaragoza: en el entorno de 1 hora; Zaragoza-Logroño: menos de 1 hora; Zaragoza-Bilbao: en el entorno de 1 hora y 45 minutos; Zaragoza-Pamplona: en el entorno de 1 hora; Zaragoza-San Sebastián: menos de 2 horas; y Bilbao-Santander: en el entorno de 45 minutos.

Estado actual de los distintos tramos ferroviarios del proyecto:

- Tramo Sagunto –Teruel

Se trata de un tramo que presenta grandes dificultades técnicas, orográficas y ambientales y sobre el que se está redactando el Estudio Informativo correspondiente. Se están analizando diferentes alternativas, incluidas soluciones para velocidades

superiores a 300 Km. /h. Está previsto iniciar el trámite ambiental de consultas previas del Estudio Informativo este año.

- Tramo Teruel –Zaragoza

Se encuentran ya en servicio las actuaciones de mejora y modernización de la infraestructura, excepto en los subtramos Villarreal – Cariñena y Caminreal – Ferrerueta. Ello ha permitido tiempos de recorrido de 1 hora y 55 minutos. La electrificación de la línea, a 25 kv y 50 Hz se encuentra en fase avanzada de redacción de proyecto constructivo, lo que va a permitir someterla este año. Además, las obras de catenaria se contratarán en los primeros meses de 2010. Estas actuaciones posibilitarán la llegada de un tren electrificado a Teruel en 2012. A medida que se vayan incrementando los tráficos se acometerá la duplicación de vía. A principios de 2010 se iniciará la tramitación del contrato para desarrollar el Estudio Informativo de esta duplicación.

- Tramo Zaragoza–Castejón

Se encuentran en redacción los proyectos constructivos del tramo comprendido entre Plasencia de Jalón y Tudela de una nueva plataforma de alta velocidad y tráfico mixto. Respecto al subtramo Tudela-Castejón, se está redactando un Estudio Informativo Complementario debido a que las alegaciones recibidas durante la fase de información pública del Estudio Informativo inicial invalidaban el trazado sometido a información pública en el año 2003.

Además, se encuentra en su fase final de redacción el Estudio Informativo de la variante para mercancías en Zaragoza, que conecta la línea Zaragoza-Castejón con las líneas de Teruel y Tarragona, que evita el paso de las mercancías por el centro de Zaragoza, estando previsto someterlo a información pública antes de fin de año.

- Tramo Castejón–Logroño

Se han licitado ya los contratos para la redacción de los proyectos constructivos de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad y tráfico mixto.

- Tramo Miranda – Vitoria

Se encuentran en redacción los proyectos constructivos de una nueva infraestructura de alta velocidad, que convivirá con la infraestructura existente, también en vía doble. Por tanto, se plantea un corredor final con cuatro vías.

- Tramo Castejón–Pamplona

De acuerdo con el Convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra el día 16 de mayo, este último tiene en licitación los proyectos constructivos correspondientes a una nueva infraestructura de alta velocidad y tráfico mixto.

- Tramo: Pamplona – Conexión “Y” Vasca

Dada la especial dificultad de este tramo, está previsto licitar antes de fin de año un estudio de alternativas.

- “Y” Vasca

La “Y Vasca”, línea de alta velocidad que unirá las ciudades de Bilbao, Vitoria y San Sebastián, se encuentra en estos momentos en fase de desarrollo, con algunos tramos en obras, otros tramos en proyecto y otros tramos en Estudio Informativo. Las actuaciones

en marcha consideran una vía doble, electrificada, apta para tráfico mixto y alta velocidad.

- Tramo Bilbao-Santander

El estudio informativo ya se encuentra en redacción, estando previsto que sea sometido a información pública en los primeros meses del próximo año.

4 - LOS CAMBIOS QUE PUEDE TRAER EL CORREDOR

El asunto del corredor Cantábrico – Mediterráneo es un tema eternamente pendiente desde los debates de comienzo del siglo pasado, sobre el ferrocarril Santander – Mediterráneo. A él ha vuelto también, recientemente, el presidente de Cantabria con motivo del AVE.

Este ferrocarril siempre fue pensado por la burguesía industrial del norte desde la perspectiva de la salida de la industria al atrasado Mediterráneo. Pero... en la actualidad adquiere un significado diferente. Las cosas han cambiado... Ahora el corredor hace pensar más en la penetración del puerto de Valencia en el norte que en sentido contrario... Lo que está claro es que la visión exclusiva que ha tenido Bilbao con su única salida hacia la meseta y hacia Madrid (ahora Júndiz) varía profundamente al abrirse este segundo corredor hacia una zona de gran desarrollo ... Así que surgen muchas preguntas... ¿Cómo repercutirá en el sistema portuario vasco?... ¿le será favorable o favorecerá más a los puertos mediterráneos vertebrados por Valencia?... ¿serán los puertos del norte capaces de competir con Valencia por Madrid?... ¿qué sucederá con el transporte de contenedores?... ¿podrá aguantar Bilbao la competencia, directa de Valencia?... ¿cómo se reorganizará el sistema logístico a lo largo del corredor?... ¿qué papel le espera a Barcelona que se ha quedado descolgada en el transporte de contenedores y que ahora pretende recuperar el terreno perdido?... ¿cómo quedarán Navarra y Zaragoza?... en todas estas cuestiones debiera tener un gran protagonismo el puerto de Pasaia, tomando posiciones en los posibles puertos secos que se puedan crear a lo largo de este corredor, en colaboración con los puertos de Bilbao y Santander... Ha ello debiera destinar sus esfuerzos de marketing la autoridad portuaria en lugar de volcar sus esfuerzos en intentar de convencer a los vecinos de las bondades de un puerto petrolero exterior.

EL PUERTO DE PASAIA Y EL TERRITORIO DE ORSOALDEA

1) - El puerto de Pasaia es, desde hace años, un puerto en crisis. Ocupa por su volumen de carga el puesto veinte entre los veintiocho puertos de interés general del estado. En 2008 movía 4,8 mill. Tn. Su nivel máximo ha estado entorno a los 6 mill. de Tn. En la actualidad esta en torno a los 3,5 mill. de Tn. Su papel es cada vez menos relevante en la economía y en el territorio atlántico. Se ha convertido en un puerto regional para Guipuzcoa y Navarra... vinculado a una producción que genera cargas pesadas, con mucho volumen y escaso valor añadido... Su pequeño Hinterland que es cada vez menos cautivo, canalizando Bilbao (incluso otros puertos más lejanos como Barcelona o Valencia) muchos movimientos que tienen su origen destino en este hinterland.



Las características de su espacio físico (las características acogedoras de su bahía, que han sido su mayor virtud) se convirtieron en los años pasados en su mayor limitación, cuando aparecieron los grandes buques (especialmente petroleros y porta contenedores) y la imposibilidad de acogerlos. Esto fue a partir del cierre del Canal de Suez por la Guerra de los Seis Días. Los barcos cambiaron de ruta para bordear África, y cambiaron también su dimensión y su capacidad haciéndose mucho más grandes. Cuando el Canal se reabrió la situación ya no pudo volver al estado anterior. Se habían creado unas nuevas reglas de juego y nuevas inercias, con grandes hipotecas económicas que no se podían cambiar. A partir de entonces el Canal nunca ha vuelto a ser el mismo. Al puerto Exterior de Pasaia le ha pasado algo parecido. Por imponderables físicos (también por incapacidad en la gestión el puerto que entre otras cosas no ha sido capaz de desarrollar una terminal de contenedores de mediana dimensión como tiene otros puertos de similar entidad) no pudo entonces adecuarse a la nueva situación, y ahora las cosas son diferentes.

Le pasó como a las ciudades históricas, que no se pueden adecuar a las exigencias de la ciudad industrial y post-industrial ni a los tráficos rodados que estas generan sin destruirse. En el caso de la ciudad, lo razonable, en nuestra actual cultura urbanística es, aceptar la ciudad histórica como es, sin intentar forzarla para adaptarla a

la nueva situación. En el caso del puerto de Pasaia definir el modelo portuario es un asunto central y esto tiene que ver, con cual es a su vez ese modelo deseable dentro del respeto al espacio físico y a la geografía de la bahía, y también, cual es el encaje económico y funcional posible entre los actuales puertos peninsulares del atlántico norte.

Año	Graneles Líq	Graneles Sólid	Merc. General	Pesca Fresca	Avituallamiento	Tráfico Local	TOTAL TRAFIC
2002	261.900	3.245.738	1.838.143	11.900	45.059	0	
2001	251.600	2.734.618	1.673.112	13.699	46.962	0	
2000	159.900	2.815.682	1.629.640	14.682	51.473	0	
1999	253.645	2.570.039	1.664.042	14.092	50.890	0	
1998	254.619	2.194.286	1.492.639	13.976	52.407	0	
1997	309.287	1.830.773	1.620.855	14.937	61.964	0	
1996	313.452	1.819.862	1.298.438	16.191	62.105	0	
1995	470.232	2.218.851	1.378.198	13.456	65.837	0	
1994	405.288	2.046.594	1.349.758	10.243	72.888	0	
1993	592.134	2.292.498	1.318.287	13.412	76.182	0	
1992	633.684	2.111.543	1.301.071	10.181	81.618	0	
1991	598.146	1.810.245	1.478.436	12.336	81.630	0	
1990	582.865	824.359	2.329.366	13.925	73.008	0	
1989	672.973	899.020	2.469.904	10.921	83.061	0	
1988	708.774	649.929	2.339.493	13.228	78.887	0	
1987	727.802	563.873	2.074.296	12.448	86.062	0	
1986	838.872	587.465	2.824.262	15.309	107.544	3.374	
1985	935.889	592.523	3.378.596	25.400	123.926	4.131	
1984	950.396	697.287	2.762.572	24.110	108.321	2.159	
1983	1.114.603	969.232	2.910.239	21.994	139.429	9.760	
1982	1.177.915	1.251.503	2.809.747	22.551	132.539	54.852	
1981	1.322.062	1.187.384	2.366.261	22.293	133.441	91.184	
1980	1.393.020	1.015.691	2.536.571	37.184	180.934	69.848	
1979	1.466.433	1.091.997	2.053.197	39.608	199.105	1.956	
1978	1.323.331	820.282	1.825.520	53.541	211.029	1.915	
1977	1.377.977	1.049.986	1.660.174	57.646	207.858	3.962	
1976	1.608.245	601.414	1.565.518	69.998	241.025	2.070	
1975	1.441.699	514.328	1.297.610	65.155	242.851	3.439	
1974	1.505.237	740.204	1.684.860	65.987	237.686	3.459	
1973	1.306.634	841.912	1.639.188	71.581	233.328	3.233	
1972	1.200.347	1.072.306	1.622.197	87.518	214.853	1.838	

1971	1.105.586	1.146.833	1.188.425	94.942	213.145	0
1970	996.385	1.225.004	1.014.236	101.329	211.724	17.792
1969	890.076	1.310.264	1.193.269	105.278	187.308	0
1968	829.098	1.278.438	1.029.602	106.523	182.001	1.122
1967	788.312	1.390.608	601.390	107.964	155.464	6.518
1966	573.097	844.815	1.051.629	91.360	170.290	0
1965	453.501	838.683	1.073.893	80.809	161.854	0
1964	407.892	877.725	785.521	76.408	130.041	0
1963	360.403	811.743	653.439	72.005	133.195	0
1962	305.430	819.221	595.359	69.041	105.902	0

2) - El puerto de Bilbao deja poco espacio a otros puertos como Pasaia o Santander e incluso a puertos franceses, que tienen que buscarse la vida en los tráficos especializados o de entidad menor. Además nos encontramos con cuatro comunidades autónomas con importantes puertos disputando entre sí y con el estado quien desde la planificación debiera actuar como arbitro, al ser puertos de Interés General, pero que se limita a quedarse tras la barrera, dejando hacer mientras unos y otros se destruyen. A ello hay que admitir la competencia portuaria francesa: Bayona 3,7 mill. Tn. - año 2009 y Burdeos 8.75 mill. Tn. - año 2009...de las cuales 4.7 son de hidrocarburos, el 53,7% y 8,82 % de contenedores.

Esta lucha a muerte se da incluso dentro de las propias comunidades autónomas. Hace unos años Valencia y Alicante era unos puertos de parecida entidad. Pero Valencia supo adecuarse con grandes inversiones a las exigencias del tráfico de contenedores, prestando todo tipo de servicios integrales a los clientes y consiguiendo que las grandes compañías internacionales, marítimas y logísticas se asentaran en Valencia. El resultado ha sido el crecimiento desorbitado del puerto de Valencia (también de la ciudad y su territorio metropolitano) en detrimento de los de Alicante y Castellón a los que se ha comido sus hinterland hasta no hace mucho cautivos arrebatándole al primero la exportación del calzado y al segundo la de los productos cerámicos para la construcción.

El problema es que hay demasiados puertos de interés general en el estado. Que existe una enorme sobre oferta y que el modelo de gestión privada que inauguró la ley de 1992 y que continuaron las siguientes, ha llevado a una lucha sin cuartel haciendo crecer algunos pocos puertos (Valencia, Algeciras, Barcelona, Bilbao...) en detrimento de los demás, a los que se ha llevado a permanentes números rojos y en algunos casos, por su voluntad de equipararse a los grandes, a la ruina. Y es que actualmente tanto como disponer de unas amplias instalaciones y un buen equipamiento portuario para la carga y descarga, se trata de disponer y ofrecer modernos servicios complementarios que hagan fácil y rápidas las gestiones (incluso en ruta) con amplitud de suelo e instalaciones en un amplio traspuesto, con buenas comunicaciones

En el Cantábrico sucede otro tanto. Hay demasiados puertos compitiendo entre sí por las mismas cargas y con el agravante, lo volvemos a repetir, de tener que luchar con algunos puertos franceses como Bayona y sobre todo Burdeos. Y además el volumen de estas cargas continúa descendiendo, como consecuencia de la crisis económica y de la crisis energética, que esta en su base, y que esta cambiando, quizás de forma definitiva, el tráfico internacional.

En cuanto al hinterland no da para tantos puertos y además los hinterland han dejado de tener el carácter cautivo que antes tenían. Actualmente las comunicaciones marítimas y terrestres forman verdaderas redes que rebasan los límites de los hinterland portuarios. Además cada uno de ellos acaba teniendo tras el, un espacio económico demasiado pequeño. Así que acaban luchando entre si por las migajas.

3) - Ante esta situación ¿que hace el Estado? La ley de 1992 y siguientes dejaron, por un lado, total libertad de gestión a las autoridades portuarias en consonancia con los tiempos privatizadores de las empresas publicas y de desregulación de las actividades económicas y del planeamiento. Por otro crearon un Fondo de Compensación Inter portuarias, para corregir las desigualdades entre puertos, de modo similar al creado para las Comunidades Autónomas, pero tal fondo ha resultado irrelevante ante la potencia de unos puertos y la debilidad de otros. Cuando las cosas iban viento en popa el Fondo recaudaba sin problemas, pero con el viento de proa, aparecen los números rojos, instalándose de forma definitiva en las cuentas de las AP y dejando el Fondo en mínimos. Además como en el caso de la Coruña y Gijón las circunstancias de los desastres económicos a que les ha llevado sus nuevas dársenas exteriores, hace que este Fondo acabe siendo empleado para acudir a su rescate.

Así que el Estado no reequilibra, ni armoniza. Renunciando a planificar deja que sea el mercado el que darwinianamente seleccione que puertos sobreviven y cuales mueren. Esta cultura económica, que ha dominado la economía y la planificación del territorio en los años pasados, es la misma que ha permitido crear graves desequilibrios territoriales inducidos por los puertos en las ciudades, que hace que por ejemplo, Valencia no pare de crecer y Alicante y Castellón sigan vegetando como ciudades provincianas a las que no les queda otra salida que apoyarse en el turismo. Esta ausencia planificadora, esta renuncia a aprovechar el capital fijo y la gran inversión patrimonial que representan nuestros puertos, es una verdadera estupidez y un despilfarro inadmisibles de los recursos públicos.

El papel del estado y del organismo portuario que administra sus puertos, con esta perspectiva ha perdido todo su significado. Si no se planifica, si no se coordina, si no se optimizan los recursos, si el estado no invierte en los puertos ni en sus instalaciones, la pregunta es: ¿que pinta entonces el estado en todo esto?... ¿por qué no se transfieren las competencias de las autoridades portuarias a las Comunidades Autónomas?...¿o para que mantener la existencia de puertos de interés general si el estado no se ocupa de este interés general?...En este sentido, quizás, lo mejor que les podía pasar a algunos puertos, es que dejaran de ser puertos de Interés General, pues tanto las AP como el organismo portuario estatal se están convirtiendo en unos pesados y burocráticos organismos que pesan mucho y hacen bien poco. Esto es pertinente también para el puerto de Pasaia, donde la AP no hace otra cosa que enfrentarse a los municipios con proyectos disparatados como la dársena exterior, dejando abandonado al puerto a su propia dinámica diaria. Un puerto que en cualquier caso, no creo que funcionara peor solo, sin la tutela de la AP.

4) - Otra cuestión es el tipo de cargas y su posible especialización. El peso mayor, casi aplastante actualmente en casi todos los puertos grandes, son los petróleos. Pero los buques petroleros no requieren de un puerto, en el sentido que conocemos, sino de una Terminal (una maquina realmente) unida en un punto a tierra mediante un cordón umbilical. Además los grandes buques petroleros cada vez son más automáticos y apenas tienen tripulación (un gran petrolero no lleva una tripulación superior a 30 o 40 marinos que no llegan a bajar a tierra firme) o sea que su relación con la ciudad y el

territorio es puramente técnico- mecánica. Por el contrario, es la carga general la que da carácter y vida social a los puertos. Aunque hora se centra en los contenedores.

¿Se puede mantener en todos los puertos el modelo diversificado de cargas: puerto petrolero, mas puerto industrial de materias primas, mas carga general, mas puerto pesquero, mas puerto de recreo?...o ¿habría que especializarse, en función de las posibilidades y disponibilidades de espacio físico, muelles, profundidades, puerto seco (traspuerto) y encaje con el territorio, paisaje circundante, estructura y relación con la ciudad?. Los grandes puertos, esto es, los que tienen un determinado volumen de cargas, están especializados o domina en su composición un tipo de cargas. Así los podemos dividir en: 1) petroleros, Bilbao 2) Graneleros, El Musel 3) porta contenedores, Valencia. Resulta muy ilustrativo analizar comparativamente la composición de las cargas en todos estos puertos (ver tablas).

5) - La actual crisis está obligando a la Administración Central a reconsiderar el planteamiento del Puerto exterior de Pasaia. Pero tal y como van las cosas, lo razonable es pensar que en el próximo decenio no podrán acometerse grandes inversiones en obra pública como la requerida para la construcción de un puerto como el que se pretende. Incluso la reducción de su entidad para adecuarse a la nueva situación, pienso que no será factible. Hoy no hay dinero para ello y no lo habrá en los próximos años. Así que en mi opinión la dársena de Pasaia esta condenada al fracaso. Entre otras razones, además, porque es un puerto que, como he adelantado, no tiene espacio económico ante la competencia de puertos cercanos ya totalmente consolidados en el tráfico internacional de mercancías. Una foto aérea de los puertos de Bilbao o Burdeos resulta muy ilustrativa si después la comparamos con el puerto de. No hay posible comparación, ni aún con el puerto exterior

Aún así la Administración portuaria pasaitarra sigue pensando en su proyecto, aunque sea para dentro de unos años cuando la economía se haya recuperado (esa es la teoría de Buen) pero... ¿como será el trafico marítimo después de veinte años de crisis?... ¿cuales serán los cambios?...¿cómo será el trafico de contenedores?...¿que pasara con el petróleo?...¿habrá cambiado la coyuntura energética?...¿se habrá actuado contra tanto desastre ecológico por los vertidos petroleros al mar?... nadie lo sabe...pero con seguridad el puerto exterior de Pasaia aparecerá antes de su creación como algo desfasado... así que acometerlo hoy es una ciega aventura que la Administración Central no puede acometer ya que se corre el riesgo de construir un enorme monumento de hormigón a la estupidez humana.

6) - El tipo de puerto orienta y determina en gran medida la ocupación del suelo en el espacio del traspuerto. Los municipio de la comarca de Orsoaldea tendrían que tener esto muy presente para su ordenación. En este espacio donde se encuentran los municipios de Pasaia, Lezo y Oiartzun, no se puede seguir como hasta ahora, con una ocupación de suelo indiscriminada y aleatoria mediante polígonos industriales, cuyo nacimiento solamente responde a criterios de oportunidad de negocio del capital inmobiliario y de la estructura de la propiedad del suelo, en muchos casos de origen rural. Un tipo de implantación que recuerda en muchos aspectos, al modelo de ciudad difusa.

Toda este área esta demandando una urgente planificación unitaria, a fin de romper con la inercia de asentamientos discontinuos. Y si no la hacen los Ayuntamientos, se la harán otros por la vía de los hechos, con o si PTP. Es lo que esta pasando con el goteo de polígonos industriales y de servicios, que se van asentando en este espacio, cuya ocupación del suelo con estos usos, es visto por la propiedad privada

como algo natural o con las grandes infraestructuras, como el Puerto Exterior y su sistema de accesos, el cinturón viario de San Sebastián (pensado solamente desde la óptica del paso hacia la frontera para liberar a la ciudad) o del TAV implantado como un artefacto. Infraestructuras todas ellas, concebidas con su propia lógica, al margen de la ordenación del territorio, entendido como una preexistencia unitaria, que es preciso tener en cuenta, y no solo como algo a proteger (las Declaraciones de Impacto Ambiental, se han convertido en simples expedientes legitimadores a cumplimentar) sino también como capital fijo, como espacio rural, como paisaje, como memoria histórica y como identidad cultural.

A ello hay que añadir el carácter de límite, de borde, que tiene el área con relación a Francia. Hoy incluso en el marco de la Unión Europea no está clara ni la disolución de estos límites a efectos de planeamiento. Si no que bien al contrario, es previsible un reforzamiento de las políticas territoriales nacionales como autodefensa ante la crisis. Es el camino que en estos últimos días está tomando incluso Alemania, la gran esperanza que nos iba a salvar a todos.

En el capítulo anterior referido a la logística de cargas y transporte, poníamos de relieve la falta de una estrategia que dejara clara la su organización territorial en cuanto a corredores, comunicaciones y nodos de distribución y roturas de carga. Nuestra comunidad es pequeña, las distancias cortas y las comunicaciones buenas. Así que una intervención de entidad, como por ejemplo Jándiz, puede llegar a tener una capacidad vertebradora, prácticamente de todo el territorio autónomo. Viene esto a cuento del territorio de Orsoaldea contemplado históricamente como un corredor hacia la frontera francesa, una visión que si bien estaba antes apoyada en la CN, hoy ha perdido todo su sentido, con la nueva red viaria y de autopistas, los cambios previstos en la red ferroviaria (que van a desarrollar significativamente el eje de Astigarraga) el papel predominante del puerto de Bilbao, el centro logístico de Jándiz y la potenciación del corredor Cantábrico- Mediterráneo.

En consecuencia Orsoaldea es un territorio de oportunidad, que debe ser visto en sí mismo y desde sí mismo y no como un lugar de paso o un corredor entre ninguna parte (¿San Sebastián?) y la frontera francesa. Es por tanto un error de visión localista, pensar en una gran ZAL (zona de actividades logísticas) como parecen pensar algunas fuerzas empresariales provinciales y la Diputación. Evidentemente tendrá un papel de apoyo como traspuerto de Pasaia, pero ese no es su único destino, pues su futuro pasa además (especialmente) por convertirse en un espacio de usos diversificados, acordes con unos nuevos tiempos, en los que el conocimiento, la ciencia, la comunicación, el arte y la cultura vinculados al trabajo, junto con el respeto y cuidado del medio geográfico, deben ser las bases del desarrollo y de las relaciones sociales.

7) - En un periodo desarrollista tan largo como el que hemos pasado, planificar no tenía buena prensa. Las cosas iban bien, los mercados regulaban todo y la riqueza llegaba en abundancia a las clases medias. En los momentos de crisis económica resulta necesario recapitular, optimizar y reasignar recursos. Ya no hay dinero sin fin para acometer proyectos sin más, según el interés de un agente económico o del político de turno. Es por ello que de nuevo se hace presente la necesidad de planificar. Y esto es válido tanto para la economía como para el territorio, aunque en un caso como en otro, los neoliberales neocons sigan proponiendo dejar todo al albur de los mercados, reduciendo el estado, privatizando lo público, recortando derechos y desmontando el llamado estado del bienestar (es lo que actualmente propone el FMI y los llamados mercados, como en otro momento hicieron con las débiles democracias sudamericanas).

Lo sorprendente es que en esta operación los neocons tengan la colaboración de la socialdemocracia que levanto aquel estado. Así que la cuestión ahora es volver a plantear la necesidad de planificar, y no indicativamente sino fijando criterios y objetivos precisos.

8) - ¿En un país tan reducido como el País Vasco, como es posible que no se plantee una política territorial unitaria en materia de puertos?

Quizás para los partidos mas estatalistas, imbuidos como están del furor de los mercados y de la economía privada, es razonable el que no haya una política portuaria unitaria para el País Vasco si no estatal y que haya varios puertos que compitan entre si, como empresas privadas, hasta desangrarse entre ellas. Esto que es un desajuste territorial y un despilfarro económico en todos los sentidos, parece que tendría que resultar contradictorio con la lógica de un partido como el PNV. Pero resulta que a este le puede más su provincianismo paleta y su reparto de poder político provincial y se acaba prestando al juego.

Una política unitaria en materia de puertos de interés general para el País Vasco es sin embargo una necesidad evidente. Por una parte, el carácter fronterizo del país hará que Burdeos sea siempre una fuerte competencia y por otra Santander se ira afirmando cada vez más como una alternativa a la salida de Castilla por Palencia y Valladolid como reivindica el Presidente cántabro Revilla. Así que Bilbao-Pasajes debiera de verse como una unidad con división y reparto de funciones y territorios y no como dos puertos en competencia, lo que resultará aún más evidente con el corredor Cantábrico – Mediterráneo en funcionamiento.

Bilbao seguirá siendo un puerto de primer nivel nacional y Pasajes más regional. Bilbao seguirá compitiendo con Valencia por el centro de la península y en su eterna lucha con Santander por el eje de castilla a Madrid. Bilbao y Pasaia tienen también una competencia creciente con Burdeos, quizás menos con El Musel por su especialidad en graneles) y menos con los gallegos aunque estos tienen una posición geográfica muy privilegiada que pueden hacer valer en su relación con las rutas internacionales. También, junto con Pasajes tiene un segundo eje a desarrollar hacia Navarra y Aragón y así mismo como ya hemos dicho, en el corredor Mediterráneo, con Barcelona y Valencia.

PASAIA: TERCER PUERTO EXTERIOR DEL ATLANTICO NORTE



La autoridad portuaria lleva varios años empeñada en este proyecto (empleamos el término proyecto no en su sentido técnico, ya que lo que la AAP ha desarrollado hasta ahora, no pasan de ser dibujos y perspectivas infográficas, sin la necesaria memoria técnica justificativa de las soluciones adoptadas, los correspondientes datos técnicos de las obras portuarias, las repercusiones medio-ambientales, los estudios de tráfico y viabilidad y por descontado el estudio económico-financiero del que nunca se habla, porque la verdad es que no saben como financiar la dársena... En resumen que lo que presentan, caricaturizando, son “dibujitos”, sabiendo además que la dársena, no es precisamente demasiado bien vista por el Estado.

Pero es que además de la enorme incógnita financiera (el Estado que ha salido trasquilado con los precedentes de las aventuras en que le metieron los caciques locales en Coruña – Langosteira y Musel – Gijón donde ha tenido que poner dinero, cuando son puertos cuya financiación tendría que resultar autónoma, se las va a tener que ver

ahora de nuevo con los caciques guipuzcoanos) la dársena plantea evidentes problemas de agresión al medio y a la costa que la actual conciencia ecológica no puede aceptar.

Al margen de el PSOE y PNV liderados por la Diputación, el resto de los partidos (también los sindicatos) o se han opuesto o han mostrado muchas dudas. Estas dudas se han acrecentado cuando la Autoridad portuaria ha presentado un segundo dibujo con una dársena mas reducida, que ha vuelto a ser aprobada por el Consejo del Puerto (donde se dan cita las principales fuerzas empresariales guipuzcoanas) sin que al margen de Ayuntamientos y sindicatos presentes, nadie haya cuestionado la propuesta en lo mas mínimo, ni se haya preguntado como se paga...¿Inaudito, en unos empresarios acostumbrados a pensar en términos de inversión y rentabilidad, verdad?...¿cualquiera se preguntaría, como pueden actuar de forma tan superficial e irresponsable?...sin duda porque el dinero que estiman se va a poner no será de ellos...seguramente, piensan, que será del papa Estado y si no de la Diputación o del Gobierno Vasco...

Los sindicatos (con excepción de la UGT del puerto que sigue ciegamente al PSOE local y este a la Autoridad Portuaria) se oponen intuyendo acertadamente que el puerto exterior lleva aparejada la desaparición del interior y ello conllevará una profunda transformación de las formas de trabajo (automatización de las nuevas cargas a que se destinara la dársena petrolera) y del número de puestos de trabajo.

Las organizaciones populares, especialmente las ecologistas han puesto el grito en el cielo y el Ministerio de Medio Ambiente no puede cerrar los ojos a ello, con precedentes tan escandalosos, también en lo medioambiental, como el de Langosteira.

La Diputación que encargo un famoso informe (decimos famoso, por haber sido ocultado deliberadamente a la ciudadanía) al equipo del catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, Julio Pozueta, con un resultado totalmente opuesto al desarrollo de la dársena exterior, por múltiples motivos (que más adelante se resumen) ha cerrado los ojos al informe, imponiendo el silencio sobre su contenido, en una actuación totalmente caciquil. No creemos, sin embargo, que el Gobierno del Estado haga lo mismo, ni tampoco que la Unión Europea, cuando conozca el disparate que se pretende consumir, mire para otra parte.

Además nos encontramos en un momento económico en que no hay recursos para este tipo de aventuras. Así que aunque el Estado no le ha dicho directamente NO a la Autoridad Portuaria, se lo está adelantando indirectamente con la intervención del Ministro Blanco en su comparecencia de Mayo de este año en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, donde planteo la necesidad de recortes drásticos en los presupuestos de inversión publica y en la necesidad de seleccionar con sumo cuidado los proyectos de obra publica sean o no de inversión directa de su Ministerio, o este sometida a su control, como es el caso.

Otro documento fundamental es el del Ministerio de Medio Ambiente denominado: DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE PASAJES. En el se detallan tal numero de condicionantes y exigencias a tener en cuenta en el proyecto del puerto exterior de Pasaia, que resulta imposible cumplirlas o soslayarlas, lo que sin decirlo de forma expresa, viene indirectamente poner de relieve lo disparatado del proyecto de la APP.

LA DARSENA GRANDE

Veamos cuales son los parámetros fundamentales del proyecto. En el video de presentación del puerto exterior de Pasaia la autoridad portuaria distribuye el espacio de la nueva dársena de la siguiente manera:

Presupuesto	1.500 Mill. de euros
Lamina de agua encerrada por la dársena	120 has
Muelles de atraque:	
Contra tierra	1500 mts.
Perpendiculares al anterior	300 mts. y 775mts.
Espigón	2890 mts.

La profundidad del espigón es de 45 mts. lo que permite el atraque de grandes buques... La pregunta obvia es: ¿Qué clase de buques? ...sin duda alguna petroleros, puesto que la tendencia en los porta contenedores no es precisamente seguir aumentando en tamaño si más bien al contrario...

Espacio terrestre ganado al mar 200 has. repartidas en:

- 10,5 has para contenedores = 503.000 TEUs de capacidad anual...

¿De verdad piensan en esta cifra?... Bilbao ha movido en el 2009 un total de 443.464 TEUs... ¿Quién puede suponer que Pasaia pueda llegar a medio millón cuando el trafico de contenedores, a nivel mundial ha descendido drásticamente (según se analiza en otro lugar de este texto, un 16% en el primer semestre de este año) los grandes buques van a media carga o están inmovilizados en los puertos y los que circulan han vuelto a ser los más pequeños... Fijémonos en Santander, un puerto que ha iniciado este año el tráfico de contenedores... ¿cuál es su objetivo?... iniciarse poco a poco hasta conseguir llegar en el futuro a 100.000 TEUs / año, o fijémonos en el Ferrol donde la concesionaria a la que se dio la explotación del servicio en 2004 acaba de renunciar...

- 5,6 has. para chatarra y 7,5 has. para productos siderúrgicos

Pensado en función de ARCELOR - MITTAL (Olaberria, Zumárraga Bergara) una empresa multinacional de un sector en permanente crisis y reconversión, con sobreproducción en el mercado, que en cualquier momento puede modificar sus previsiones y trasladar sus instalaciones o cerrar, (hay que

añadir el Grupo Gallardo de Azpeitia). ¿Que garantías se pueden tener del mantenimiento de estas empresas en Guipuzcoa?

- **11,3 has. para almacenes varios y usos logísticos**
- **25 has. para vehículos** (Opel, Mercedes, empresas que en cualquier momento pueden decidir cambiar e irse a otro puerto (Bilbao, Santander) o fabricar en otra parte... (¿cuanto tiempo les queda a los fabricantes de coches en Europa para irse a la India o a China...?)
- **6 has. para tráfico Ro – Ro**
- **11.6 has. Para usos polivalentes, pasta de papel, construcción, abonos**

TOTAL CARGA GENERAL SUPERFICIE 77,5 has.
TOTAL POLO ENERGÉTICO SUPERFICIE 43.6 has.

- **23 has. para grandes líquidos**
- **20.6 has. para el área energética**

El resto del espacio se destina a red viaria y ferroviaria, terminal ferroviaria, servicios generales etc.

Veamos ahora los datos del puerto actual según el estudio de Ekogarapen.

La superficie total de los actuales muelles es de 599.471 m², de los cuales 317.486 m²

corresponden a depósito descubierto y 41.639 m² a almacenes cubiertos.

La anchura media de los muelles es de unos 58 metros, considerando la superficie total de depósito descubierto y teniendo en cuenta longitud de 5.431 metros. Esta anchura se amplía en la zona comercial (Antxo y Lezo) hasta los 81 metros, considerando que la superficie total de depósito en esta zona es de 270.982 m² para una longitud de 3.349 metros.

Las mayores superficies corresponden al muelle Buenavista (49.816m²) y sobre todo a los muelles especializados en Ro-Ro y automóviles como son el muelle Ro-Ro (57.223 m²) y Lezo 3 (78.333 m²).

La superficie cubierta (41.639 m²) se emplaza en la zona pesquera (12.380 m²), usos mixtos (757 m²) y zona comercial (29.259 m²). Destaca al respecto la preponderancia de las superficies cubiertas sobre las descubiertas en la zona pesquera y la muy inferior presencia en la zona comercial.

A pesar de la importancia de los tráficó como la chatarra, troncos y perfiles, que no suelen manejarse en zonas cubiertas, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios considera que es escasa, ya que la tendencia de los productos siderúrgicos de alto valor añadido y de los graneles pulverulentos es a necesitar una protección de la intemperie.

Resumiendo: el total de hectáreas interiores es de **62,7 has.** No hay por tanto un incremento significativo en cuanto al espacio destinado a carga general. La verdad es que si se descuenta el espacio destinado a contenedores, las superficies entre puerto exterior e interior es prácticamente la misma. La prueba está en que la autoridad portuaria pretende vender **80 has.** de dominio público del puerto interior ...entonces...¿donde está enterrado el tesoro?...pues en las 43,6 has del llamado Polo Energético.

LA DARSENA REDUCIDA

El 23 de junio el presidente de la autoridad portuaria Buen presentaba un proyecto de darse reducida al Consejo... motivo... no hay dinero... Buen asume que los recortes retrasarán tres años el puerto exterior de Pasajes

*... "ha admitido en la prensa que los recortes anunciados por Zapatero obligarán a "reperiodificar" los planes para la construcción del Puerto de Pasajes y retrasar "entre dos y tres años" la culminación del proyecto, que **tiene un coste de 750 millones de euros y tenía previsto culminarse en 2020**... ha explicado que el recorte de 6.000 millones en infraestructuras anunciado para 2010 no tiene una influencia inmediata en el proyecto, porque el puerto exterior no tendrá necesidades de financiación hasta finales de 2012 o 2013, cuando confía que la economía esté recuperado y los mercados hayan consolidado su "senda de recuperación".*

*No obstante, ha reconocido que el Ministerio de **Fomento se verá obligado a replantear sus prioridades** y eso puede repercutir en el retraso de las obras de la dársena guipuzcoana.*

*La Autoridad Portuaria ya tiene sobre la mesa las **siete alternativas posibles para el futuro del puerto**, un exhaustivo estudio que analiza desde la 'alternativa cero' a la viabilidad de la dársena exterior.*

*Buen ha asegurado que sólo hay dos opciones "viabiles", que pasan por la construcción de un puerto exterior de unas 240 hectáreas que ocupará el 20% del litoral de Jaizkibel y tendrá un dique de abrigo de 2.300 metros de longitud. Con estas directrices sobre la mesa, la Diputación de Gipuzkoa ha reactivado el estudio para la construcción de los **dos túneles que atravesarán el monte** que separa la zona urbana de Pasaialdea y el mar, obra clave para que la dársena vea la luz.*

Los nuevos datos son:

Tierra	90 has
Agua	90 has
Dique	2400 MTS. mas cercano a la costa.
Profundidad	30-35 mts.
Presupuesto	1000 Mill. €
Buques	50.000TN. eslora 230 mts.
Aportación de la administración?	750 Mill. €
Endeudamiento de la APP	250 Mill. € a 40 años

A la vista de un cambio de parámetros tan significativo y atendiendo a que el Sr. Buen afirma (algo que por otra parte nadie cree) que la reducción de la dársena no se debe a la crisis económica, parece razonable formularse la pregunta: ¿ si es así, entonces, en que estudios se basaba la primera dársena y se basa ahora la reducida, para fijar su dimensionamiento, la distribución de las superficies de agua y tierra y las profundidades de los muelles de atraque?...¿si en verdad existen (cosa que dudamos) donde están esos estudios y esos datos para poder consultarlos y contrastarlos?...la verdad es que no dudamos...estamos convencidos que esos estudios rigurosos no existen, que las propuestas se están haciendo sin rigor, presentando dibujos bonitos para encandilar al personal, según corren los tiempos y las sensibilidades ciudadanas y aconseja el marketing urbanístico...en fin, una vergüenza, que va a hacer buenos los desastres de Langosteira y Musel

RESUMEN DE CONCLUSIONES DEL ESTUDIO POZUETA

IMPACTO GLOBAL

-- La alternativa más negativa considerando criterios ambientales, económicos y sociales --

Entre las alternativas de desarrollo del Puerto de Pasaia, *“la alternativa de construcción de la Ampliación Exterior, resulta general en **último lugar por su mayor número de impactos críticos** (1) y sus menores puntuaciones”* (Tomo IV. Evaluación global de las alternativas. p.43)

La construcción del Puerto Exterior *“produciría numerosos **impactos que se estiman relevantes**, sobre todo en los aspectos medio ambientales, donde la extracción de materiales de la ladera norte de Jaizkibel para la construcción de la Ampliación Exterior se estima comportaría un impacto negativo sobre aspectos geomorfológicos, vegetación, paisaje,... Así mismo, podría suponer un **impacto crítico en la economía**, por el importante gasto público que exige y que no se compensa suficientemente con la puesta en valor de los espacios portuarios reconvertibles del interior de la Bahía”*. (Tomo IV. Evaluación global de las alternativas. p.43)

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES

-- Numerosos impactos críticos e irreversibles sobre un espacio protegido --

*“Analizados los impactos que supondría la alternativa de construcción de un puerto exterior se obtienen un total de 290 impactos (119 durante los procesos de explotación y 171 durante la construcción) de los cuales 9 se calificarían como beneficiosos altos, 19 beneficiosos medios, **46 perjudiciales severos y 8 perjudiciales críticos**”*. (Tomo IV. p.46). La mayor parte de los efectos beneficiosos se atribuyen a la regeneración del interior de la Bahía, aspecto que no se plantea más que parcialmente (en torno a un 50%) en el proyecto de la Autoridad Portuaria, en cuyo caso la valoración sería aún más negativa.

Sobre los espacios naturales de Jaizkibel y Uliia, y en cuanto a la construcción del Puerto Exterior, el Estudio determina que *“... **produciría una serie de impactos críticos sobre los valores que los hacen dignos de conservación**. En este sentido, el desarrollo de actividades que pudiesen afectar a estos espacios protegidos no debe comprometer su conservación, y debería actuarse sin contravenir las figuras de protección*

mencionadas” (Lugar de Interés Comunitario –Red Natura 2000-, Listado de Áreas de Interés Naturalístico de las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco, Plan Territorial Sectorial del Litoral de la CAPV –gran parte de sus terrenos calificados como de alto y muy alto valor para la conservación, protección estricta-) (Tomo IV. p.16)

-- Impactos sobre acantilados, suelos, vegetación, geomorfología, hidrología, paisaje, dinámica litoral, bentos, calidad atmosférica --

A continuación se detallan algunos de los impactos calificados como críticos y severos.

- *“Afecciones a los acantilados. El impacto sobre los acantilados será crítico, ya que la extracción de materiales supone la eliminación total de los mismos, y por tanto una afección irreversible. Los acantilados desaparecerán y será imposible su recuperación, ya sea natural como artificial. Además la zona se encuentra protegida por el conjunto paisajístico y geológico que los acantilados conforman, de manera que el impacto será aún más acentuado”* (Anexo al Tomo II. p. 27)
- *“Afecciones a usos y ocupación. La extracción de materiales supone una reconversión total de la zona y la ocupación de un suelo, actualmente protegido. Por tanto, se pasa de un suelo con un uso agropecuario-forestal, a un suelo industrial. Por tanto el **impacto sobre los actuales usos y ocupaciones será crítico destacando la irreversibilidad de la actuación**”* (Anexo al Tomo II. p. 28). *“Las perforaciones y voladuras afectarán directamente a las formaciones de acantilados, por lo que **se modificarán sustancialmente las características físicas de este Espacio Natural**”* (Anexo al Tomo II. p. 32).
- *“Afecciones a pérdidas y alteración de suelos. La extracción de materiales supone la retirada de todos los materiales comprendidos en la zona de actuación, por lo que si el suelo se considera aquel sustrato capaz de permitir desarrollo vegetal y animal, la extracción de los materiales de Jaizkibel **supondrá la eliminación total del mismo**. Las pérdidas del suelo serán igualmente totales, ya que los materiales serán retirados completamente, **por lo que las pérdidas de suelo serán absolutas**. Por tanto, se considera que dado que la pérdida de suelo y la alteración del mismo es total, el impacto será crítico”*. (Anexo al Tomo II. p. 28). *“Las perforaciones y las voladuras necesarias para la extracción del material suponen una **alteración total del suelo** y unas pérdidas importantes debidas a la disgregación de partículas que se produce”* (Anexo al Tomo II. p. 33)

- **“Afecciones a la geomorfología.** El impacto será crítico. La extracción de materiales supone la **modificación absoluta de las formas actuales del terreno**, de forma que se pasará de una zona de fuertes pendientes y crestas de aristas puntiagudas, a una zona con muy poca pendiente y sin aristas. Con respecto a la geología, la extracción de materiales de Jaizkibel supondrá una **alteración total** ya que se extraerán todos los materiales geológicos comprendidos entre la actual cota de terreno y la cota de situación de nuevo puerto” (Anexo al Tomo II. p. 29)
- **“Afecciones a la cubierta vegetal.** Toda la cubierta vegetal comprendida en la zona de actuación, y por tanto en la zona donde se realizará la extracción de materiales, se eliminará totalmente y en su lugar se localizarán diferentes superficies de hormigón y asfalto que conformarán el nuevo puerto. **La cubierta vegetal no será recuperable, pudiéndose afectar a especies endémicas de la zona.** Por tanto el impacto se considera crítico”. (Anexo al Tomo II. p. 29).
- **“Afecciones a la hidrología subterránea.** Actualmente Jaizkibel se considera una zona de abundantes manantiales y fuentes naturales de origen subterráneo. La extracción de materiales **modificará totalmente las conducciones subterráneas**, eliminándolas totalmente en muchos casos”. (Anexo al Tomo II. p. 31). “Las perforaciones y voladuras provocarán vibraciones que aumentan los arrastres de partículas, aumentando la turbidez de las aguas” (Anexo al Tomo II. p. 34)
- **Afecciones a la dinámica litoral (corrientes marinas, oleaje, transporte de sedimentos, playas, fondos marinos).** La presencia física de los diques y muelles del Puerto Exterior provocarían impactos severos sobre todos estos elementos. “Debido al nuevo transporte de sedimentos, la deposición de éstos se hará dependiendo del nuevo régimen de corrientes, lo que, según la parte del estudio correspondiente a Dinámica Marina, tendrá una orientación Suroeste, acercándose de este modo a las playas situadas en la parte occidental de Gipuzkoa” (Anexo al Tomo II. p. 140). “La puesta en funcionamiento del nuevo puerto exterior supondrá un fuerte incremento del tráfico marítimo en el litoral próximo a la zona de estudio (...). En el caso de los vertidos de las embarcaciones en las inmediaciones del puerto de Pasaia, **la zona costera y las playas de Donostia podrían verse claramente afectadas**, como se observó en un estudio previo llevado a cabo por la Fundación AZTI (González et al., 2004)”. (Anexo al Tomo II. p. 152).
- **“Afecciones al Bentos.** Respecto del bentos como recurso (caso de *Gelidium*), la pérdida de valor del stock afectado puede cifrarse en 260.000 euros, pero la pérdida de recogida anual de *Gelidium* se cifraría en 390.000 euros. Todo ello

sin tener en cuenta la pérdida de naturalidad y biodiversidad asociada a esta especie que estructura la zona”. (Anexo al Tomo II. p.143)

- *“**Afecciones al paisaje.** Tanto por la existencia de una vegetación de marcada singularidad, como por el estudio de las diferentes cuencas visuales, la zona con mayor calidad intrínseca coincide con las franjas costeras de Jaizkibel y Uliia, donde dominan acantilados de espectacular morfología y donde la proximidad de la masa marina añade un valor adicional al paisaje a causa de su continuo dinamismo”. (Tomo IV. p. 15). “... cualquier alteración de los acantilados **repercutirá irreversiblemente sobre el paisaje natural.** Por ello, se considera que la afección será crítico-severa” (Anexo al Tomo II. p. 32) “La urbanización de la zona afectada, supone el último grado de antropización que se puede desarrollar en una zona determinada, por lo que dadas las características naturales de los alrededores el impacto sobre el paisaje será total y muy poco ‘camuflable’, por lo que el impacto se considerará **crítico**” (Anexo al Tomo II. p. 54).*
- *“**Afecciones a la Calidad Atmosférica.** La combustión producida por los vehículos de transporte provoca la emisión de partículas contaminantes a la atmósfera. Además, en este caso, se ven incrementados los focos de emisión a causa de las chimeneas del túnel, creadas para eliminar los gases que se producen por el tráfico rodado. Estos efectos se ven agravados en gran parte en el entorno de Lezo motivados por el constante movimiento de camiones con destino y provenientes del nuevo puerto que **generarían una continua degradación de la calidad atmosférica** a causa de emisiones de Nox y otras sustancias acumulativas. Debido a la intensidad prevista de tráfico, **aumentarían paulatinamente las concentraciones de estas sustancias tóxicas, pudiéndose alcanzar, si no se adoptan medidas, límites nocivos para la comunidad humana**”. (Anexo al Tomo II. p. 159).*

FUNCIONALIDAD DEL PUERTO ACTUAL

-- Problemas de gestión, no de espacio --

En cuanto al problema de la falta de suelo en el puerto actual, el Estudio indica que es posible aumentar el aprovechamiento de la superficie de almacenamiento, y concluye que *“Tomadas globalmente, **la suma de las necesidades de suelo de los cuatro grandes tráfico de Pasajes en 2003 (chatarra, productos siderúrgicos, carbón, automóviles), año récord en tonelaje del puerto, es de 11 hectáreas, es decir, una superficie inferior al 15% de la actual zona de servicio**” (Tomo I, Introducción e Informe funcional. p. 12).*

*“Ello quiere decir que, dentro de las actuales instalaciones del Puerto de Pasajes, sin proceder a implantar medidas de gestión portuaria que aumentarán los rendimientos por encima de los habituales, **caben sobradamente los actuales tráficos** o, lo que es lo mismo, Pasajes dispone todavía de cierta elasticidad en su **capacidad portuaria, susceptible de asegurar un cierto crecimiento de sus principales tráficos en el futuro**”* (Tomo I. p. 12-13)

“Si se acomete la construcción de instalaciones especiales y se racionaliza la utilización del espacio, es posible obtener una capacidad suplementaria y reducir las afecciones, lo que podría hacer posible la convivencia de la actividad portuaria con un entorno tan urbanizado como el existente”

“La posibilidad de concentrar y reagrupar las actividades portuarias en la Bahía de Pasaia y la liberación consecuente del suelo, podría permitir dedicar alguna parcela o tramo de muelle a usos ciudadanos, que pudieran disfrutar las poblaciones cercanas”. (Tomo I. p. 42).

-- No se aplican medidas para reducir la contaminación --

*“Con objeto de controlar las emisiones de partículas al medio atmosférico, y dada la efectividad demostrada de reducción de emisiones los días de lluvia, sería aconsejable **disponer de sistemas de riego** (por aspersión, vaporización, etc), cuando los materiales a descargar lo permitan, capaces de depositar una película de agua que recubriera los materiales y que disminuyera su emisión a la atmósfera”*

*“De cara a un futuro muy cercano, sería muy apropiada la implantación de **un Sistema de Gestión Medioambiental** que vigilase todas las actividades contaminantes del puerto, controlando los procesos industriales y la generación y gestión de residuos”* (Tomo IV. p. 14).

PREVISIONES DE TRAFICO Y NECESIDAD DEL PUERTO EXTERIOR

-- Previsiones arriesgadas dependientes de las decisiones de dos empresas --

*“Debe subrayarse la estrecha dependencia que tiene el Puerto de Pasajes de unos cuantos productos y unas pocas empresas y el riesgo que se asume al realizar previsiones a muy largo plazo con una base de demanda tan estrecha. De hecho, en torno a **las tres cuartas partes del movimiento de mercancías por el Puerto de Pasajes depende prácticamente de dos empresas (Arcelor e Iberdrola), una de ellas de tipo multinacional**”.*

“Esta situación plantea interrogantes muy delicados sobre la justificación de la Ampliación Exterior, en el sentido que ésta debería fundamentarse con estudios muy afinados de las posibilidades que, a largo plazo, tiene la siderurgia, cuando no exigir

compromisos firmes a éstas o una participación mayoritaria en la Financiación del Puerto Exterior”. (Tomo I. p. 44)

-- El Puerto Exterior estará infrautilizado --

Este Estudio considera que el Puerto Exterior está “*sobredimensionado*”, lo que podría provocar la “*infrautilización de sus instalaciones durante un largo periodo de tiempo, tal vez de 15 a 20 años, más allá del cual toda previsión se convierte en mera especulación, toda vez que ese lapso de tiempo pueden producirse cambios, inimaginables hoy, que trastocuen totalmente el comercio marítimo internacional (reducción de la siderurgia de la Unión Europea, por ejemplo)*”

“*El problema del sobredimensionamiento remite directamente a la justificación del Ampliación, es decir, a la necesidad de proceder a realizarla. Y, ahí, las dudas son importantes*”. (Tomo I. p. 43).

-- Dudosa justificación de las previsiones de crecimiento del tráfico de mercancías --

El crecimiento de tráfico previsto (84,3%) supone “*enormes y discutibles crecimientos de algunas mercancías*” y “*nuevos tráficos cuya aparición nadie puede garantizar con fundamento*”. “*Algunos de los nuevos tráficos, como los asociados al ‘short sea shipping’, que podría por sus escasas exigencias de calado aprovechar Pasajes, parece que se decantan por Bilbao, y otros como los contenedores, serían de casi imposible viabilidad por su limitado hinterland*”.

“*De hecho, la fragilidad de las previsiones que sirven de base a la justificación de la Ampliación Exterior queda de manifiesto claramente cuando se comprueba que, en 2002 y 2003, se han superado ampliamente los tonelajes de chatarra previstos*” (tras la construcción del puerto exterior). (Tomo I. p. 18).

“*Previsión del movimiento de chatarra con la Ampliación Exterior: 1,457 millones de toneladas. Movimiento de chatarra en 2003: 2,280 millones de toneladas*” (Tomo I. Tabla 4. p. 18).

“*El hecho de que la realidad supere a las previsiones en más de un 56% sin que se haya iniciado la construcción de las nuevas instalaciones, no solamente solapa serias dudas sobre este aspecto de los estudios sobre los que se apoya la idea de la Ampliación Exterior, es decir, los límites de capacidad del actual puerto, sino que, además, ilustra claramente sobre la dificultad de realizar previsiones fiables en Pasajes, incluso en tráficos tan conocidos y tradicionales en el puerto como las chatarras*”. (Tomo I. p. 18).

ALGUNAS PREGUNTAS PERTINENTES

En el asunto del puerto pasaitarra siempre me he venido preguntando porque un proyecto como el del puerto exterior, sin ser necesario desde la evolución de la demanda de cargas generales, de vehículos etc. se defiende tan vehementemente por las autoridades portuarias, por algunos sectores de la burguesía industrial guipuzcoana y por la Diputación.

- ¡Será por la propia inercia del desarrollismo de los negocios del ultimo periodo de desaforado desarrollo capitalista, financiero e inmobiliario que nos ha hecho creer a todos que el crecimiento, también en el País Vasco, no tenía termino y que por tanto la carga movida en el puerto no pararía de crecer?

- ¿Se tratará de ese gran pelotazo inmobiliario consistente en el desarrollo de una gran marina y un centro turístico con apartamentos y servicios de ocio en una combinación entre puerto deportivo mediterráneo y remodelación interior de la Ría bilbaína que tantos éxitos de marketing ha tenido y del que nadie menciona que es un ejemplo paradigmático de transformación del centro de la ciudad a partir de la recuperación de plusvalías de una burbuja inmobiliaria incentivada por Bilbao Ría 2000 a base de pelotazos urbanísticos y más ladrillo?... ¿Será así, como conseguirá su puerto deportivo la ciudad pija de San Sebastian que tanto anhela su alcalde?

- ¿O el negocio inmobiliario será el desarrollo en el actual puerto interior de un gran polígono industrial convencional de naves de alquiler, como complemento del exterior, tal y como ya se ha iniciado?

- ¿Quizás se persiga sin más, desarrollar otra gran obra publica keynesiana que ofrecer a las grandes constructoras del país para combatir el paro?... (un proyecto como la dársena exterior no es un caramelo despreciable para empresas como Dragados – ACS que ha construido dársenas similares en A Coruña y Gijón)... Pudiera serlo en la línea de las grandes inversiones del Plan E, pero parece que últimamente la orientación del Gobierno ha variado trescientos sesenta grados y de lo que se trata ahora es de recortar el gasto publico para reducir la deuda...

- ¿O se tratara de eso que llaman el Polo Energético (el término es de ellos) formado por una terminal petrolera y de gas, una nueva central eléctrica (téngase en cuenta que la actual finaliza su concesión el año 2022) y una planta de cogeneración...?

- ¿O será en mayor o menor medida, una combinación de todas ellas?

Pero ante el empeinamiento de la APP surgen algunas preguntas más:

¿A quien y porque se le ocurre el proyecto de la dársena exterior de Pasaia?...
¿Quién esta realmente tras esa idea?...

Sin duda no al Ministerio de Fomento ni al Estado, que ha ido viendo como las dársenas exteriores de A Coruña y Gijón se iban transformando en dos cánceres, que no han parado de tragar dinero y hormigón. Así que parece tratarse de una iniciativa de la propia Autoridad Portuaria, quien lanza la idea azuzada por esa parte de la burguesía guipuzcoana organizada en torno a la Cámara de Comercio, a la que se le llena la boca

con declaraciones reiteradas de un foralismo guipuzcoano basado en una cegata y localista visión de futuro (la KUTXA es un apoyo importante de estas posiciones, hasta que deje de serlo cuando convertida en una empresa de verdad tenga que dejar de invertir y repartir con criterios políticos y comenzar a dar cuentas a sus accionistas) y que cuenta así mismo con el respaldo de una Diputación, que quiere mantener el poder en su particular corralito (ya están pensando en el incremento recaudatorio de los impuestos) y que con su postura provinciana y un cierto complejo de inferioridad con Bilbao, hace buenos los chistes de vizcaínos y guipuzcoanos

¿Una burguesía local desarrollista sin más?... ¿Una fracción del capital inmobiliario?...¿Alguna de las grandes constructoras del país en colaboración con una constructora local?... ¿Alguna de las hermanas mayores o menores petroleras travestida de autonomismo?... ¿Alguna de las grandes compañías energéticas, léase la vasca Iberdrola ?... ¿varias de ellas juntas?... ¿o todas ellas?

EL PUERTO PETROLERO

Ante lo visto, parece razonable hacerse la pregunta: ¿1200 millones de euros de inversión en la primera versión y 750 en la reducida y ello sin tener en cuenta otras inversiones imprescindibles como los sistemas de comunicaciones viarios y ferroviarios, los túneles bajo Jaizkibel; la terminal de intercambio de mercancías; la conexión con el TAV; los problemas de los anchos de vías ferroviarias; los imprevistos; los seguros problemas con el mar en el curso de las obras, que como en Langosteira se llevara en más de una ocasión toneladas de hormigón; la revisión de precios en una obra de larga duración; las desviaciones presupuestarias por reforma que seguro introducirá la constructora, tal y como se viene haciendo en toda obra pública; y tantas otras cosas mas que el señor Buen no computa y que como en los casos de Coruña y Gijón acabarán por duplicar o triplicar el presupuesto... Estas cantidades enormes de dinero pueden hoy defenderse, con la que esta cayendo, para conseguir unos incrementos tan reducidos de espacio portuario, incluso con menos desarrollo de muelles que los actuales y además con estas perspectivas tan inconsistentes de unas empresas sin compromiso alguno de permanencia en cuanto a sus cargas?...¿como pueden ser estas gentes tan irresponsables?...

La clave de todo asunto esta en lo que ellos llaman El Polo Energético.

En un escrito remitido por el director del Puerto, Gregorio Irigoyen, al entonces presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, quien posteriormente fue sustituido por Fernando González Laxe, dejaba constancia de que en las conversaciones mantenidas con las "principales empresas" eléctricas y petroleras que operan en Guipúzcoa "se ha obtenido el compromiso de todas ellas de ocupar una superficie en el puerto exterior".

Las compañías que habían mostrado su intención de implantarse en la nueva dársena son Iberdrola, Petronor y Esergui, según precisa el citado escrito. Irigoyen ofrecía estos detalles en respuesta a la petición de unas observaciones planteadas por Puertos del Estado en relación con el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasajes, aún pendiente de recibir el visto bueno medioambiental del ministerio. El documento aclaratorio, calcula que dichas empresas realizarían una inversión cercana a los 2.000 millones de euros en instalaciones energéticas.

La Autoridad Portuaria asegura que la actual central térmica de Iberdrola en Pasajes -con licencia de actividad hasta 2022- será sustituida por otra de ciclo combinado con dos grupos de 800 megawatios o una central de carbón con la misma capacidad que "incorpore las últimas tecnologías" en fijación de emisiones de CO2.

El puerto exterior también podría albergar una terminal para productos petrolíferos refinados y una planta de cogeneración eléctrica a partir de coque de petróleo. La primera ocuparía una superficie de 12 hectáreas y movería unas 500.000 toneladas anuales. La planta de coque, de ocho hectáreas, tendría un tráfico de 700.000 toneladas.

El objetivo es que la distribución de productos petrolíferos refinados permita "abastecer desde éstas toda la zona de influencia del puerto, sin tener que realizar transporte del combustible desde Bilbao o Navarra", aseguraba el director del puerto.

El complejo energético podría completarse con una planta desgasificadora, con un volumen previsto de 500.000 metros cúbicos de gas en su inicio, y una instalación de biodiesel, de tres hectáreas y con tráfico de 300.000 toneladas.

La superficie total necesaria para albergar todas estas instalaciones se acercaría a las 20 hectáreas (el 12% del total). En todo caso, la Autoridad Portuaria hace constar que el interés mostrado por dichos operadores energéticos, salvo en el caso del titular de la central eléctrica, cuya presencia está garantizada, debe tomarse con "cautela", al ser una inversión a muy largo plazo.

En resumidas cuentas no se trata de un nuevo puerto de carga general, que para nada hace falta, sino de una Terminal petrolera, que los que están detrás de la AP y de la Diputación quieren que pague el Estado para después llegar ellos, con todo preparado, a ocupar los solares urbanizados... Pero esta vez, como se suele decir ¡van listos!... pues el Estado ya ha aprendido en carne propia, en Coruña y en Gijón, lo que son estos proyectos y da la casualidad que tanto el Ministro de Fomento como el Presidente de los puertos son gallegos.

O dicho de otra manera... todo el discurso está queriendo tapar la construcción de un puerto petrolero... ¡Por ahí había que haber comenzado!... Todo el asunto de las actuales limitaciones del puerto interior para nada se corresponde con la realidad de la carga general. Además Pasaia es un puerto pequeño entre los Puertos del Estado. Ocupa por cargas, el número 20, como ya hemos mencionado, entre un total de 28 y además con un elevado componente de tonelaje pesado (los productos siderúrgicos más la chatarra representan las 2/3 partes del total).

González Chávarri en el 2008 pensaba que el estancamiento en torno a los 6 mill. Tn. se debía a las limitaciones portuarias de falta de espacio, y que con el exterior se podría llegar a 17 mill. Tn. (Buen habla de 12)... pero... ¿de qué cargas?.. pues en el 2008 no se llegó ni a 5 mill. Tn.... Evidentemente no de carga general, sino de petróleo. Como en Bilbao o Burdeos donde los hidrocarburos representan más de la mitad.

El problema está en que el momento económico no es precisamente el más adecuado para su construcción. Cuando todo el mundo en este país, e incluso en Europa, está por el recorte de la inversión, pues no puede ni con los gastos corrientes, un proyecto como este ni tiene ningún sentido ni le auguro ningún futuro. Por eso resulta sorprendente que algunos se empeñen en ello y que el Gobierno Vasco no salte de una vez por todas a la palestra y diga: "señores, ya vale de aventuras" tal y como lo ha dicho en otros casos con inversiones de menor entidad (véase Tabacalera en San Sebastián o el Guggenheim en Urdaibai). Y no es un asunto de unos pocos años, sino al menos de una década de estancamiento... así que también desde la perspectiva económica el asunto está muerto.

En cuanto al planteamiento ecológico, el momento actual que está viviendo el Golfo de México y el Estado de Louisiana con el escape en aguas profundas de BP, pone más claro que nunca el riesgo que se correría con un puerto petrolero junto a una costa tan delicada como los acantilados del Jaizkibel. El Presidente Obama acaba de anunciar que este accidente es la gota que ha rebasado el vaso. Que los riesgos han llegado a un momento que resultan desde toda lógica científica inasumibles, y que no cabe más opción de dar un golpe de timón y caminar por la senda de las energías

limpias. Que esto lo diga el Presidente del primer país contaminante del mundo, resulta más que ilustrativo.

La autoridad portuaria argumentaba que en el llamado Polo Energético había varias empresas dispuestas a invertir 2000 Mills. de euros (entiéndase que se trata de sus propias plantas e instalaciones)... pero no hay ningún compromiso por parte de esas empresas, solo declaraciones... Pero de todos modos... ¿quiénes eran esas posibles empresas?:

En primer lugar **Petronor**... la petrolera presidida por **Yosu Jon Imaz** quien se ha posicionado ya en la prensa sobre la necesidad del puerto de Pasaia... Yosu Jon Imaz el nacionalista ya no piensa en Euzkadi, ahora piensa en Petronor... piensa en **Repsol**... que es una trasnacional. Veamos sus opiniones.

JOSU JON IMAZ, PRESIDENTE DE PETRONOR.

ENTREVISTA EN LA PRENSA

«El puerto exterior atraerá proyectos energéticos, gran fuente de ingresos fiscales»

Cree que en el debate sobre el puerto de Pasajes «conviene valorar su potencial impacto fiscal» cuando se piensa cómo obtener ingresos para sostener el Estado del Bienestar

«Con una demanda en aumento, hacen falta todas las fuentes de energía posibles»

«Sólo el 5,7% del consumo procede de renovables, y crecerá hasta el 14% en 2028»

«Una empresa quiso invertir en Gipuzkoa en ciclo combinado y se la dejó escapar»

«Petronor aporta a la Hacienda de Vizcaya entre 700 y 800 millones al año»

MIGUEL ANGEL MATA / EL DIARIO VASCO / DOM 06.09.09

Consciente de la repercusión que aún pueden tener sus reflexiones, elude pronunciarse sobre política o sobre cualquier otro tema no relacionado con el sector energético, respetando al milímetro su papel de presidente de Petronor y desde julio del Cluster vasco de la Energía. Como tal, advierte de que la demanda de energía aumentará considerablemente en los próximos años, tanto en Euzkadi como a nivel mundial, por lo que *«no nos podemos permitir prescindir de las fuentes de generación que tenemos en la actualidad» -incluidas las centrales nucleares como la de Garoña- «sin haber garantizado como mínimo una reposición de la potencia de las mismas con tecnología renovada»*. Considera asimismo que el Puerto exterior de Pasajes supondrá una *«magnífica oportunidad para atraer a Gipuzkoa proyectos energéticos»*. En un momento de debate sobre cómo generar ingresos fiscales para sostener el Estado del Bienestar, recuerda que las actividades energéticas tienen un impacto extraordinario en los ingresos públicos. Como ejemplo, Petronor deja en las arcas de Vizcaya entre 700 y 800 millones de euros anuales.

- Ha venido a los Cursos de Verano de la UPV a disertar sobre Energía y Fiscalidad. ¿Desde qué punto de vista?

- *Para defender que la fiscalidad es un instrumento muy importante que debe servir para impulsar el desarrollo de nuevas energías y potenciar la investigación y el desarrollo (I+D) en el sector, fundamentalmente en los ámbitos de la captación y almacenaje del CO2 y de la mejora de la intensidad y la eficiencia energética.*

- Mediante deducciones y subvenciones...

- *Yo diría, mediante un marco estable de financiación en energías con potencial de crecimiento, como las renovables, ya que sólo la estabilidad en las primas, ayudas o beneficios fiscales sirve de ayuda a la inversión a largo plazo. Pero tampoco hay que olvidar que aún necesitamos y necesitaremos las otras fuentes, como **la nuclear o la fósil (petróleo, gas, carbón...)**. Si queremos satisfacer la demanda de energía fósil al tiempo que avanzar en la sostenibilidad medioambiental, deberemos realizar un gran esfuerzo tecnológico y de inversión en dos facetas: reducción de consumos (eficiencia energética) y desarrollo de tecnologías de captura y almacenamiento del CO2.*

- De sus palabras se deduce la advertencia de que por mucho que se impulsen las energías renovables, seguiremos necesitando el petróleo y la energía nuclear.

- *La demanda energética va a seguir en aumento en los próximos años, en Euskadi y a nivel mundial, sobre todo en la medida en que países muy poblados como China o India se acerquen a los niveles de consumo del primer mundo. Con una demanda en aumento, hacen falta todas las fuentes de energía posibles y seguir investigando sobre cómo mejorar la eficiencia energética.*

- Pasemos de la teoría a lo concreto. ¿Hay que cerrar Garoña?

- *Reitero que con una demanda en aumento, no podemos permitirnos el lujo de prescindir de las fuentes de generación que tenemos en la actualidad sin haber garantizado como mínimo una reposición de la potencia de las mismas con tecnología renovada. En el caso concreto de Garoña, si se cierra ¿cómo reemplazamos su servicio? El debate nuclear hay que hacerlo con serenidad, transparencia y honestidad intelectual. En este sentido, recuerdo que a 250 kilómetros de Donostia, en Francia, hay una central nuclear de 3.600 Mw., es decir, como dos Lemóniz y ocho garoñas. Muchas de las 430 centrales nucleares que hay en el mundo están en fase avanzada de sus vidas. Por eso debe abordarse con rigor el debate nuclear, para que no se nos agrave el problema energético, teniendo en cuenta que uno de cada seis Kw. /h consumidos proviene de la electricidad nuclear.*

- ¿Hasta dónde pueden dar de sí las energías renovables?

- *En la actualidad, apenas el 5,7% de la energía consumida procede de energías renovables. Según el Observatorio Mundial de la Energía, la renovable puede crecer hasta suponer el 14% dentro de veinte años. Que conste que soy un firme defensor de las energías renovables, pero al mismo tiempo consciente de que el futuro de los próximos 25 años pasa por apostar por todas las energías como condición necesaria para garantizar el suministro.*

- En Gipuzkoa se habla mucho de energía renovable, pero salvo la mitad de Elgea, no hay ni un parque eólico ni solar. De hecho, sólo producimos energía a través de la térmica de Iberdrola en Pasajes, quizá el sistema más contaminante...

- *Como guipuzcoano, me preocupa esta situación. Cuando se hacen apuestas hay que hacerlas en serio. La sociedad guipuzcoana debe reflexionar sobre lo que usted*

plantea, que es una realidad. En este curso ha salido a la luz que una empresa estuvo buscando hace unos años emplazamientos en Gipuzkoa para una central de ciclo combinado y le fue imposible, por lo que acabó invirtiendo en otra comunidad próxima (Asturias). Una oportunidad perdida.

- Es comprensible que nadie quiera una instalación energética al lado de casa...

*- **En Gipuzkoa tenemos una excelente oportunidad con el puerto exterior de Pasajes.** Una infraestructura de ese tipo atraerá sin duda importantes inversiones de proyectos energéticos, desde centrales de ciclo combinado a instalaciones de almacenaje o refino de petróleo. En este punto me gustaría destacar, además, el importante aporte que el sector energético realiza a las haciendas respectivas. Petronor, por ejemplo, aporta cada año entre 700 y 800 millones de euros a la Hacienda de Vizcaya. En un momento en el que todos los días sale en la Prensa el debate de qué deben hacer las instituciones para aumentar sus recursos y la necesidad de hacerlo de forma estable para afrontar con garantías el aumento del gasto social y mantener el Estado del Bienestar, el sector energético ofrece una oportunidad inigualable. Y en Gipuzkoa, cuando finalice la concesión de la térmica de Pasajes, no habrá ni una sola gran instalación energética. Eso sin contar el efecto que produce en el empleo. Cualquier proyecto energético supone inversiones de al menos entre 700 y 800 millones de euros, entre 70 y 100 empleos creados, y unos ingresos fiscales de 20 ó 30 millones de euros anuales. Cabe recordar que la Energía supone uno de cada doce empleos industriales en Euskadi, y que las empresas del sector facturan entre 25.000 y 30.000 millones de euros anuales.*

- Hablaba antes de la intensidad energética y de la captura y almacenaje del CO2...

- El cerco contra el CO2 se va a estrechar aún más, por lo que necesitamos investigar maneras de capturarlo para no emitirlo a la atmósfera y, si es posible, reutilizarlo. Se trata de una inversión rentable, no sólo en términos de sostenibilidad. También económicamente. Cada litro de gasolina emite 2,3 Kg. de CO2. Con lo que se paga en impuestos por ese litro y con la tecnología actual, se puede eliminar el doble de esa emisión. Y con la mejora tecnológica, el porcentaje se ampliará hasta las cinco veces. Además, ese CO2 capturado se puede reutilizar, porque no es tóxico. Hay experiencias en las que se ha fijado como carbonato cálcico para la Construcción. El apoyo fiscal a la investigación en este campo es una de las mejores contribuciones posibles para que las energías competitivas actuales sigan asegurando el suministro siendo medioambientalmente sostenibles.

Ante estas declaraciones, un amigo mío diría: blanco y en botella... pues leche.

La segunda empresa que se menciona como interesada en instalarse en la dársena exterior es **Iberdrola**... a quien en 2022 se le acaba la licencia de la actual central (de 240 megavatios) que tiene implantada en el puerto. Su interés está en sustituirla por otra de ciclo combinado de dos grupos de 800 megavatios (**o por una de carbón con la misma capacidad pero de última tecnología para aminorar las emisiones de CO2**) más una planta de cogeneración eléctrica a partir del coque del petróleo.

La tercera es **Esergi**... empresa guipuzcoana distribuidora de productos petrolíferos, formada por empresarios de estaciones de servicio, que adquiere el combustible en el mercado internacional a las distintas grandes petroleras de forma indiferente y en función de los precios del mercado. Dispone de una red de gasolineras, en plena expansión por el territorio peninsular, con una Terminal y una planta de almacenaje en ampliación en el Puerto de Bilbao que se encuentra conectada mediante una conducto a la refinería de Petronor a efectos de garantizar el suministro.

Empresas vascas todas ellas, que pretenden hacer, según dicen, autónomo energéticamente al territorio de Guipúzcoa eliminando así el transporte de petróleo desde Bilbao y Navarra (la Diputación, preocupada, al parecer, por el futuro energético provincial, tiene un “Plan de sostenibilidad energética de Guipúzcoa...¿en la sostenibilidad esta incluido destruir la costa?... ¿Pero qué sentido tiene en la actualidad plantearse la autonomía energética de una provincia y además de tan reducida extensión como Guipuzcoa?...¿Incluso que sentido tiene hacerlo para un territorio autonómico o un estado en la Europa actual?... ¿No creo que se haga por escaparse de las multinacionales de la energía y de crear una energía nacional, cuando los que lo plantean tan imbricados están en esas multinacionales?... ¿Como se compatibiliza esto con el desarrollo de la UE?... ¿

Desde luego ninguno de ellos esta pensando en que el futuro estratégico pasa por el desarrollo de energías limpias y por su implantación al margen de las trasnacionales de tal manera que hagan en verdad autónomo al ciudadano... ¿cuanto cambiarían las cosas si esta opción técnicamente posible se llevara a cabo al margen de las grandes o pequeñas hermanas!...la energía multiplicada en infinitas plantas de producción, ofrecería una nueva manera de ocupar y utilizar el territorio, lo que abriría un nuevo marco de relaciones políticas y de su administración...autonomía energética, autonomía política y autonomía en la vida social, es el debate vigente para un futuro inmediato...

González Laxe en el caso del puerto de Langosteira planteaba que la inversión portuaria de las infraestructuras básicas de los diques, debiera financiarla un consorcio publico-privado en donde participaran especialmente REPSOL y FENOSA las empresas principalmente interesadas en el la nueva dársena...En el caso de Pasaia ¿han dicho algo al respecto PETRONOR, IBERDROLA y ESERGI?...evidentemente no...ellas se limitaran a financiar sus propias plantas sobre terrenos previamente urbanizados por el puerto con cargo a los recursos públicos de la administración.

Quien no ha aparecido todavía por Pasaia, es el constructor del puerto. Porque la construcción del puerto es, en si, como se ha demostrado en Langosteira y Musel, un buen negocio. Eso no quiere decir que el lobo no este entre nosotros, si no que todavía no ha mostrado su patita...pero aparecerá, ya lo creo que aparecerá...cuando Buen considere que el marketing lo requiera...y pondrá en proyecto por las nubes...y dirá que va a ser la obra de ingeniería portuaria más avanzada de Europa...que los vascos somos la hostia... y dirá que va a ofrecer no se cuantos puestos de trabajo...e incluso que ayudara a su financiación cobrando más tarde si hiciera falta porque cree en el proyecto y otras muchas cosas por el estilo...¿que porque lo se?...porque lo hacen siempre...¿y quien será?...pues me voy a aventurar a pronosticarlo con un alto grado de acierto...será una UTE, entre alguna empresa local bien vista en el entorno del PNV y DRAGADOS-ACS, la empresa de Florentino bien vista en el Gobierno Central...y diré más, la empresa logística de Florentino se quedará con alguna de las concesiones más rentables del puerto...Así están siendo las cosas y así serán...

DARSENA Y TERMINAL EXTERIOR **POLIGONO DE NAVES Y MARINA INTERIOR**

La transformación que la AAP esta llevando a cabo en el interior de la bahía con el Plan Especial (o sin el, puesto que sin aprobarse hace tiempo que inició las obras) se orienta en dos sentidos que van en la línea de justificar y apoyar la propuesta del puerto exterior. Se quiere con ello ir dando pasos para consolidar por la vía de los hechos consumados la necesidad ineludible del puerto exterior.

1º) El Plan Especial de la actual Zona de Servicios elaborada por la AAP y aprobado de forma ignominiosa y forzando la interpretación de la legislación urbanística hasta lo inconcebible (la resolución de la aprobación provisional del Plan Especial es de una calidad jurídica que roza el ridículo profesional) por la Diputación con la oposición de los Ayuntamientos directamente mas afectados, va en la línea de privatizar los espacios portuarios con la construcción de naves enfocadas al alquiler para empresas privadas. No se trata exclusivamente de empresas vinculadas a las actividades portuarias, pues en la cantidad que se han construido no se llenarían con la demanda real y menos al precio de las concesiones. En realidad es un polígono industrial más, orientado especialmente al almacenaje y distribución (lo que representa un bajo nivel de empleo) solo que en suelo de dominio publico, orientado a aumentar los ingresos del organismo portuario. Una actuación que pone bien a las claras la estrechez de miras de la APP que dice no tener espacio en el puerto y sin embargo ocupa el disponible con un polígono industrial convencional, robándoselo a los muelles que por otra parte dice que son escasos. Un discurso no solo contradictorio, pues lo mismo argumenta una cosa que la contraria, sino descaradamente hipócrita. Un verdadero despilfarro inmobiliario, si tenemos en cuenta el costo de la preparación del suelo portuario, cuya creación ha requerido de importantes obras públicas por su proximidad al mar, en comparación con suelos normales del interior del territorio, donde el suelo es mucho más barato por ser más abundante y con un costo de urbanización infinitamente menor. Lo que ha hecho Buen es, como se suele decir, vender el coche para comprar gasolina, aunque quizás ello le sirva ahora para argumentar mejor la falta de espacio en la bahía con que se quiere justificar la necesidad de la dársena exterior.

En cualquier caso doy por echo que, las posibles adjudicaciones concesionarias de dichas naves a empresas que no tengan una relación directa con las actividades portuarias, podrían transformarse en actos nulos de pleno derecho (e incluso causa de prevaricación) pues pervierten el objetivo de los destinos portuarios, que sustentan el dominio publico y el interés social de la zona de servicio...

2º) En otro orden de cosas, las brillantes mentes provinciales han planteado como una manera de financiar el puerto exterior, la construcción de una marina lúdico-deportiva-recreativa-de servicios turísticos, comerciales y hosteleros junto con un desarrollo residencial, que solo puede ser, tanto por las necesidades de recaudación, como por el carácter exclusivista de los usos portuarios de la marina, de apartamentos de alto standing. Un negocio inmobiliario en toda regla, característico de la llamada cultura del pelotazo. Así que la regeneración propuesta en esta clave para la bahía, no va

ir precisamente para el uso y disfrute de los actuales vecinos de los municipios... Regeneración entonces... ¿para quién?.. Evidentemente para los visitantes y usuarios privilegiados de la marina...

Claro que con ello se consigue de una vez dotar a San Sebastián del puerto pijo y que lujo que según su iluminado alcalde, su turismo demanda. Para ello se han fijado (así lo dicen ellos mismos) en el éxito de la reconversión territorial llevada a cabo por Bilbao Ría 2000. Pero... ¿en que consiste esa manera de actuar de la que Bilbao Ría 2000 es un ejemplo paradigmático? Básicamente en la obtención de plusvalías urbanísticas a partir de la recalificación de suelos portuarios para convertirlos en usos residenciales, turísticos y de servicios, en línea con la cultura del ladrillo y la especulación inmobiliaria, que ha llevado a este país a la burbuja inmobiliaria y al borde de la suspensión de pagos... ¿Y así las cosas todavía quieren seguir por este camino?... pues sí, aunque resulte en verdad inaudito.

La APP pretende vender 80 has. de dominio publico del puerto interior (previa desafectación) con el fin de sacar unos 400, 500 o 600 millones de euros (con la dársena reducida han bajado a 350 o 400 millones... es curioso... baja la extensión de la dársena y sacan menos con el pelotazo inmobiliario del interior... es sorprendente como hacen encajar los números) para financiar la dársena exterior. Es lo mismo que se ha querido hacer en los casos ya comentados de El Musel y Langosteira. El Presidente de la organización portuaria del Estado González Laxe, ya ha mencionado su oposición a estas prácticas refiriéndose a los dos casos anteriores, advirtiéndole a las autoridades portuarias que este no es el camino ni la manera de administrar un puerto, si no que por el contrario, se trata de mejorar los servicios y aumentar las ventas haciendo la empresa portuaria más competitiva y rentable. Pero en este sentido empresarial ¿que se puede esperar de un personaje como Buen?... sería como pedir peras al olmo. Y para ello crean una entidad fantasma como Guipúzcoa Aurrerá con la participación de la Diputación, la KUTXA (cuyas experiencias inmobiliarias por el territorio mediterráneo han sido un desastre) y las fuerzas empresariales de la provincia organizadas en torno a la Cámara de Comercio. Una entidad fantasma la hemos llamado, porque curiosamente, en ella no participan ninguna institución con competencias territoriales sobre el espacio con el que se pretende especular.

¿Cuándo se darán cuenta esta gente que esto del negocio urbanístico se ha acabado?... Y esto lo hacen ninguneando a los Ayuntamientos y con la complicidad vergonzante de la Diputación... Con la que esta cayendo, con los recortes de gasto del Gobierno, con la década de austeridad y sufrimiento que nos espera, ¿como pueden siquiera atreverse a plantearlo?... ¿como es que nadie pide la destitución del presidente de La Autoridad Portuaria, la dimisión del Presidente de la Diputación (tan preocupado en su discurso de ahorrar migajas en algunas partidas presupuestarias) o la rescisión del contrato de unos planificadores del PTP que han vendido su dignidad profesional por un plato de lentejas, recogiendo en sus propuestas la dársena exterior cuando saben que no esta recogida ni en las DOT a las que tendrían que someterse ni en los estudios de su revisión?... Y el GV a todo esto sin decir ni esta boca es mía... ¿como es posible que a toda esta gente que se llenan la boca de amor a la patria les importe tan poco la identidad de su territorio, hasta el punto de sacrificarlo y destruirlo por una idea no solo sin sentido, sino que ya ha nacido vieja?

Y por ultimo como pretenden hacerlo en una época de crisis como la que vivimos, cuando el propio Ministro de Fomento en su comparecencia en las Cortes, ha mencionado que se trata de recortar y optimizar lo que se tiene, en lugar de emprender nuevas aventuras.

LOS PUESTOS DE TRABAJO Y **EL FUTURO DE LOS JOVENES GUIPUZCOANOS**

La doble alternativa con la dársena exterior por un lado, con su polo energético, su puerto petrolero y su Terminal y con la ,bahía interior por otro, con la marina turística deportiva, nos ofrece un escenario de trabajo y de vida futuro, sobre el que es preciso reflexionar.

Porque...¿ que es una Terminal si no una maquina, una planta automática que apenas requiere de personal a la que llegan grandes buques que descargan sin apenas participación humana...algo parecido a una central térmica o de gas que ya funcionan casi solas...

Así que... ¿que será de todos los puestos de trabajo vinculados a las actividades portuarias de la carga general y la pesca?... (la que de verdad da la vida al puerto)...pues que paulatinamente iran descendiendo y con ello el alma del puerto ira poco a poco apagándose a la vez que se ve sustituida por el alma de una máquina... ¿demagogia? ...veremos.

Frente a esta alternativa, que pasa por abandonar y renunciar al conocimiento y la experiencia de aquellos oficios industriales en la que se han formado los trabajadores guipuzcoanos, y del conocimiento acumulado por nuestros trabajadores jóvenes (uno de cada tres tiene estudios superiores)...¿qué nos ofrecen las gentes que predicán aquellos proyectos?...

La marina que nos proponen no es evidentemente para que la gente corriente pueda disfrutarla...eso queda para los propietarios de los yates, para las rentas altas y para las clases medias capitalizadas, que tienen dinero y tiempo para ello...en fin para los que vienen de visita, a divertirse...para los turistas...

Bueno también dicen que pueden llegar cruceros de recreo...Donostia es una ciudad que tiene mucho atractivo...así que nos preguntamos... ¿y los trabajadores actuales y sus hijos, todos esos que actualmente viven en torno al actual puerto a que se dedicarán?...Dicen que se recolocarán en la marina y en sus múltiples servicios... ¿ de que?...pues de cocineros, de camareros...de mantenimiento y reparación en los yates...de marineros de compañía...de amarradores...de vigilantes de seguridad...de camareras de planta en los hoteles...de porteros de discoteca...de dependientes en las tiendas...de guías turísticos...de relaciones públicas en los locales nocturnos de marcha... ¿y los astilleros?...pues harán yates o los repararan porque ya no habrá grandes barcos que construir o reparar...¿Y ese es el futuro que espera a los jóvenes guipuzcoanos?...estudiar, formarse, hacer una carrera o aprender un oficio para acabar así... ¿como en Benidorm donde se dedican a eso porque solo tiene sol y playa?...¿eso nos espera?...¿lo han pensado los sindicatos?...¿y no han puesto el grito en el cielo?

LA FINANCIACIÓN

La financiación ?...no se sabe...La legislación portuaria obliga a una financiación autónoma por parte de las AAPP para desarrollar sus obras.

Buen, aseguró ante la prensa que, según estudios económicos, la actividad de la dársena exterior podría suponer "un retorno fiscal para Gipuzkoa que puede llegar a ser del orden de entre 40 y 50 millones de euros al año". Es sorprendente que la APP, para argumentar su posición y encandilar a la Diputación se permita entrar incluso en un asunto como este que debe afrontarse con una visión conjunta de la comunidad autónoma.

Buen calcula para la inversión un periodo de amortización 200 años...
¿Sorprendente no?... quizás para entonces ya no habrá ni petróleo ni gas, ni...

En la mayor parte de los estudios de prospectiva se estima que, en la década próxima se habrá alcanzado el pico del petróleo en el que el crudo extraído (ya de baja calidad) será muy inferior a la demanda... ¡Y Buen pensando en dos siglos!

¿Pero como le deja el Gobierno a este personaje de opereta meterse en una aventura como esta, diciendo las cosas que dice?

El planteamiento de Buen es que hacia finales de 2012 ó 2013 todavía no necesitarán dinero para las obras...que será a partir de entonces cuando lo necesiten, y que para entonces la economía ya se habrá recuperado... ¿ingenuidad, ignorancia, incompetencia para el cargo que ocupa?...el Gobierno ya ha dicho que en esos años todavía se mantendrá el paro en tasas parecidas a las actuales... ¿que escenario imagina Buen ahora con esos últimos datos?

Y mientras el Consejo sigue aprobando dibujitos de dársenas. En este mes de Junio la reducida... ¿cuantas más aprobará todavía, antes de tirar la toalla definitivamente?...¿Pero en estas circunstancias, qué respaldo puede tener lo que se apruebe?

La Diputación dice que pondrá 120Mill. para los túneles viarios y también esperan que el GV se ocupe de construir un ramal del ferrocarril de ancho métrico... ¿de verdad lo esperan?...y que ADIF haga otro tanto con el ancho nacional y europeo...¿pero de verdad cree la APP y la Diputación que es esta una actuación prioritaria en los momentos que vivimos, como para que estas instituciones se metan en estos berenjenales?...¿no tiene la Diputación necesidades mas urgentes que cubrir tal y como están la cosas?...¿como va a quedar el TAV con los nuevos recortes?...¿y el ramal a San Sebastián desde Astigarraga... y la nueva estación de Atocha?...

Hemos mencionada más arriba, que González Laxe en el caso de Langosteira planteaba que la inversión portuaria de las infraestructuras básicas de los diques, debiera financiarla un consorcio publico-privado, donde participaran especialmente REPSOL y FENOSA las empresas principalmente interesadas en el la nueva dársena y que en el caso de Pasaia serían PETRONOR, IBERDROLA y ESERGI. Estas sin embargo, sin asegurar nada, se limitaran a decir que financiaran en su caso, sus propias plantas, una vez que los terrenos estén urbanizados por la APP con cargo a sus recursos o a los de la administración... ¿El asunto es de que administración?...Mientras la APP propone los siguientes caminos para la financiación:

1) - Vender su propia camisa, esto es, los terrenos del puerto interior. Así prevé la venta del suelo de dominio público de los muelles, de donde esperan sacar la financiación para el 60% de la inversión (600 Mill.). No cuentan con que tratándose de dominio público, no se puede vender sin solucionar antes los problemas de reversión, que seguro le plantearán, con motivo de los expedientes de desafectación, y en mas de un caso, los anteriores propietarios, entre los que se encontrará seguramente al propio Ayuntamiento...¿De todas maneras, se puede consentir un negocio de este tipo, y a estas alturas (después de lo que ha padecido el pueblo de Pasaia) con todo el espacio de dominio público de un puerto?....

Según Buen la venta de estos suelos representará el 60 % del presupuesto de las obras de la dársena (la grande)...Guipuzcoa Aurrerá será la encargada de desarrollar estos suelos para una gran marina con sus correspondientes servicios, hoteles y apartamentos de lujo, en la línea de lo realizado por Bilbao Ría 2000... ¿pero y la crisis inmobiliaria?...en el caso de Coruña este planteamiento lo ha echado por tierra la crisis. Ya hemos comentado en varias ocasiones, la oposición a este tipo de financiaciones del presidente de Puertos del Estado, recordando que el puerto es una empresa privada y que como tal sus recursos para la inversión tienen que salir del propio negocio portuario.

2) - Hipotecarse con créditos. Con la dársena grande la APP pretendía pedir 250 mill. con la pequeña solo 150 mill. de euros...pero con sus reiterados números rojos de explotación... ¿que banco se los va a dar?... ¿y a cuantos años, Buen dice que a 40?...bueno, quizás la KUTXA...

3) - La APP piensa que la Diputación pondrá dinero fresco, y así la Diputada Señora Tapia, vocera actual del puerto, ha emplazado también al Gobierno Vasco y al Estado para que se impliquen y suelten fondos...claro que dudamos que lo consiga, pues el puerto ni es competencia del Gobierno Autónomo (bien al contrario es motivo de reiterados enfrentamientos con el Estado) ni esta entre las infraestructuras previsiblemente transferibles a la comunidad, (aunque claro, visto como le va en lo económico a Puertos del Estado es posible que cualquier día se quiera quitar de encima esta cruz y acabe por trasferirla a las autonomía en cuyo caso...a lo mejor el GV se replantea las cosas...en fin alta política.

4) - La APP espera que al final, cuando no pueda más, cuando las obras se vayan a parar como en Langosteira, el Estado le suelte unos millones del pozo medio seco del Fondo de Compensación Inter portuario. Pero después de los fracasos de Coruña y Gijón mucho dudamos que lo haga. El Estado no esta precisamente ahora para estas aventuras.

5) - En cuanto al Plan Especial de reordenación del puerto interior, con la paulatina construcción de pabellones para concesionarios, ocupando y reduciendo el espacio de muelles, la APP espera aumentar también sus magros ingresos. Solo comentar que tal actuación responde a una falta total de perspectiva. Como se suele decir, está vendiendo el coche para comprar gasolina.

Con este esquema de financiación tan en el aire, se puede acometer un proyecto de esta envergadura...y además en estos momentos?...El Gobierno del Estado sin duda no lo ve...ni económicamente, ni como oportunidad y necesidad ni como atentado ecológico... En la nueva Ley de puertos se recoge que todos estos proyectos deben contener para su aprobación un programa financiero perfectamente ajustado a compromisos fehacientes...Con esta óptica y sin financiación concreta, el nuevo puerto no puede ser planteado y mucho menos aprobado.

ALGUNOS ASPECTOS CONCEPTUALES DE LA ORDENACION URBANISTICA Y TERRITORIAL EN UNA EPOCA DE CRISIS.

La crisis actual lo esta cambiando todo, también la manera de concebir la ordenación urbanística y territorial. La ciudad y el territorio hay que saberlos ver además de como escenario para la vida, como un importantísimo capital fijo, tanto por ser el primer soporte de las actividades humanas, como por la inversión que el transcurso del tiempo ha ido dejando en su geografía. Así que un principio de aprovechamiento, derivado del más pedestre sentido común, llevaría a plantear que el territorio es también un bien limitado y en nuestro caso, muy escaso, que no se puede desaprovechar, abandonar ni destruir. Esto es especialmente relevante en momentos de crisis económica, motivada por la escasez de recursos, la reducción del gasto y del consumo y el incremento del ahorro, conceptos todos ellos que también le son de aplicación al territorio.

La cuestión tiene dos vertientes de aproximación según se trate de: **A)** la ciudad consolidada, especialmente de su centro y: **B)** las áreas de urbanización difusa por donde la ciudad se extiende confundándose con el campo, empleando las nuevas accesibilidades generadas por el desarrollo imparable de la red viaria y las telecomunicaciones.

Claro esta que nos estamos refiriendo a la ciudad y al territorio del privilegiado mundo desarrollado occidental que no incluye a la mayor parte del mundo, del otro mundo, donde los temas urbanos y territoriales son diferentes.

Primera aproximación. Abandonar áreas del centro de la ciudad (en general habitados por clases populares), derribarlas por obsoletas y sustituirlas con otros usos, es una practica que se justificada en base a una ideología urbana del llamado saneamiento o reconversión urbana y del embellecimiento para la consecución de la ciudad turística y del espectáculo y que ha ocultado operaciones urbanísticas y de negocio inmobiliario que han acabado con barrios residenciales enteros o con sectores tradicionales de industria, que incluso siendo rentables, no lo eran tanto como otros sectores más especulativos y con retorno de capital más rápidos. Esta práctica, que ha llegado a su máxima expresión en el caso de la ciudad americana, está destruyendo también la ciudad europea y su forma tradicional de acoger las relaciones sociales. Pero curiosamente, a diferencia de la ciudad americana cuya historia allí no se valora, aquí se lleva a cabo bajo el argumento de salvarla, salvando su patrimonio edificado y superando la ciudad industrial con la nueva ciudad de los llamados servicios avanzados y financieros, las nuevas tecnologías, la industria limpia, el ocio y el turismo. Agentes relevantes de esta operación han sido los arquitectos que han prestado su profesión para la construcción de una nueva ciudad Potenkim de cartón-piedra, de una ciudad temática, como pensada por Disney en donde el rey protagonista del espacio público es el turista y los habituales habitantes los figurantes.

Pero este tipo de reconstrucción de la ciudad sobre si misma resulta insostenible, tanto por la injusta social en que se fundamente como por sus costes económicos. Así que su construcción tiene que acabar, porque además es un despilfarro

inmobiliario que el conjunto de la sociedad no se puede permitir, aunque lo deseen los propietarios del suelo, los promotores inmobiliarios, los empresarios del sector de la construcción y los concejales ignorantes o corruptos.

Todas las ciudades europeas se han apuntado al embellecimiento y al espectáculo para ofrecerse como putas a fin de conseguir la llegada de visitantes-clientes con rentas elevadas y empresas de alto valor añadido. El problema es que no hay para todas. Y esto lo ha puesto de relieve encima de la mesa y de forma dramática, la crisis. Porque todas no tiene una Alhambra como Granada ni son equiparables a París. La reconversión y el embellecimiento del resto de las ciudades que no cuentan con el brillo de aquellas, intentan poner de relieve una historia monumental menor que solo interesa a los paletos locales, buscando cubrir sus limitaciones objetivas con el valor añadido del diseño de los arquitectos estrellas, que han ido dejando por Europa sus detritus, produciendo el fenómeno curioso, de que todas las ciudades segundas han acabado pareciéndose más unas a otras, como la arquitectura provinciana que en las ciudades alejadas del imperio copiaba a las grandes obras de la metrópoli y a los grandes maestros.

Volver, a la ciudad con gente, con habitantes permanentes, no solo con espectros visitantes que la recorren durante las horas del día y después desaparecen, volver a la ciudad donde se trabaja, donde se producen cosas no solo intangibles sino también tangibles, volver a la ciudad de la economía real, a la ciudad donde los espacios públicos se usan habitualmente y no solo se miran o fotografian, volver a la ciudad tradicional, a la que la perversión de la vida individualista del liberalismo capitalista mas neo-con, se ha convertido en una alternativa democrática, más vigente que nunca.

Segunda aproximación. La expansión de la ciudad en el territorio, de forma difusa, apoyándose en las redes viarias y en las comunicaciones telemáticas, esta destruyendo tanto la ciudad tradicional como la geografía rural y los espacios naturales. Este modelo difuso, no solo es destructor de la herencia identitaria del territorio y de su cultura e historia, sino dilapidador de un capital fijo invertido por la comunidad a lo largo de los años. Al mantenimiento y sostenibilidad de un territorio así entendido, algunos le llaman conciencia ecológica. Y con esa visión hay que actuar a partir de ahora en el territorio. Y no solo porque la ocupación difusa comienza a resultar insostenible en términos culturales geográficos y paisajísticos, sino también porque es insostenible en términos económicos, porque los costes de la energía, de los combustibles y de los transportes, por los aumentos de las distancias, que antes resultaban reducidos, están disparándose exponencialmente junto con el de las infraestructuras. Y la sociedad no puede soportarlo porque los costes sociales también se han desbordado.

LA ORDENACION TERRITORIAL

Parece ocioso a estas alturas, tener que argumentar que la Ordenación Territorial (OT) se ha de basar en unos análisis lo más objetivos posibles del territorio y sus potencialidades y en una serie lógica de tomas de decisión sobre las que basar la ordenación del espacio. Sin embargo, la OT se ha desarrollado en este país a golpe de obra pública y de proyecto, y la obra pública a golpe de decisión (casi siempre arbitraria) del político de turno. Por eso se viene diciendo que como disciplina es una falacia, algo de lo que se trata en los congresos de urbanistas, arquitectos, geógrafos e ingenieros de caminos, pero que no va más allá. Como la geografía, cuya virtualidad científica se ve constreñida a enseñar los ríos y los montes del país a los niños. Es una forma de pensar y gobernar el país que esta presente y que hemos heredado del franquismo. No es casualidad que al Ministerio encargado de estos asuntos responda a las denominaciones de Fomento, después de Obras Públicas y en un corto periodo en el que el Gobierno del PSOE todavía creía en el planeamiento de Obras Publicas y Urbanismo, para volver de nuevo a Fomento.

Para el futuro del área situada al sur del macizo de Jaizkibel, la decisión sobre la consecución o no el proyecto de Puerto Exterior de Pasaia resulta determinante. El Puerto Exterior hipotecará y excluirá cualquier otra propuesta para el desarrollo del área. Sin embargo no existe el mínimo estudio que sustente la conveniencia territorial, económica y social de la construcción de ese puerto, ni un análisis de la relación coste-beneficio. Es una idea que se vende desde las administraciones como algo evidente, como una obra pública indiscutible, necesaria para el desarrollo de Guipuzcoa, a la que solo contestan aquellos, a los despectivamente se les denomina antisistema, en lenguaje oficial, “los de siempre”, operándose en este discurso con la practica de que a base de tanto repetirlo en los medios, el puerto Exterior no es un grano purulento o un cáncer que en su metástasis se acabara comiendo los acantilados (como es el caso de Bilbao) si no algo tan lógico y natural como una pradera de poseidonia. Sin embargo hay ya múltiples estudios y análisis (Pozueta, Beltza, Ministerio de Medio Ambiente...) que bien al contrario plantean lo disparatado de un proyecto que solo encuentra su lógica en la forma más depredadora del capitalismo neoliberal, que ha destruido buena parte del territorio peninsular en los recientes años.

Como ya analizó en 2004 el ingeniero, Julio Pozueta en su informe, el proyecto territorialmente es insostenible pues representará (con los grandes movimientos de tierras) la destrucción de los acantilados de Jaizkibel. Pero así mismo tal y como se despende de los análisis económicos de Beltza, tanto como inversión como explotación resulta además un despilfarro económico, pues para nada responde a las proyecciones y demandas futuras, resultando la capacidad del actual puerto interior mas que suficiente para acoger un volumen de cargas muy superior, a condición de racionalizar el espacio portuario, actualmente desordenado e infrautilizado.

En estos momentos (como por otra parte ha puesto de relieve el Ministro Blanco para otras infraestructuras) este tipo de obras no se las puede permitir el país, por mucho que no representen un incremento de la deuda contable del Estado, al desarrollarse, según la Autoridad Portuaria, en el marco de la iniciativa privada. Pero es que la misma Ley de Puertos que se encuentra actualmente en trámite parlamentario, ya advierte que, una obra de esta envergadura para poderse autorizar, debe basarse en la existencia real de los recursos necesarios para su construcción, su mantenimiento y explotación... y es más que evidente que estos recursos ni existen, ni con lo presentado hasta ahora por la APP, es previsible que existan.

Los informes elaborados han polemizado con la autoridad portuaria argumentando que, con el tipo de cargas actuales, el puerto actual resulta más que suficiente. Pero este es también un debate desviado, ya que oculta los verdaderos motivos por los que se quiere construir el puerto exterior.

Toda la explicación, aunque no se atrevan a decirlo, esta en el hecho de que nos enfrentamos a la construcción de un puerto petrolero...el único tipo de actividad que en la actualidad puede plantear la necesidad del crecimiento... pero claro tal y como están las cosas sobre el futuro de esta energía cuyo pico de extracción esta llegando a su fin y comienza su declive y tal y como están los problemas ecológicos que traen aparejadas las extracciones cada vez más dificultosas en aguas profundas (desastre de BP en el Golfo de México que ha llevado a Obama a reconsiderar las prospecciones en otros lugares especialmente sensibles como Alaska y a hacer una declaración sobre la consecución de un nuevo modelo energético basado en las energías limpias... (ahora calificarán a Obama de radical, antisistema y dirán que esta alejado de la realidad) no es de extrañar que los promotores del proyecto, a fin de disfrazarlo, pongan el acento en otro tipo de cargas, en lugar de en el petróleo.

Así que la ordenación territorial del sur de Jaizkibel no depende de la opinión de los ayuntamientos que administran el territorio, ni de la Diputación que solo actúa de vocero, ni incluso de la Autoridad Portuaria que sin recursos se encuentra embarcada en una campaña de marketing en defensa de un proyecto en el que pareciera que lo que se juega es su propia existencia, sino del lobby energético formado por Petronor (Repsol) Iberdrola y Esergi (falta la constructora) a quienes la destrucción del territorio les trae al paio, a pesar de llenárseles la boca de amor patrio, como hace el ex presidente del PNV, J.J. Imaz, ahora en su nueva función de vocero alquilado al servicio de Repsol.

En cuanto al Avance del Plan Territorial Parcial de Donostialdea que hasta ahora conocemos, asume acríticamente, como muna realidad, la propuesta del Puerto Exterior (por cierto al margen de la Directrices Territoriales aprobadas en 1997 a las que debiera someterse e incluso al margen de los estudios del GV de 2009 para su revisión) con lo que el espacio al sur de Jaizkibel, queda al servicio de esta decisión. Así viene a plantear los túneles viarios y ferroviarios, la estación de intercambio de mercancías y la ocupación de todo el espacio, con las actividades de una ZAL de apoyo al puerto, que como bien dice J.J. Imaz: “ atraerá, sin duda, importantes inversiones de proyectos energéticos, desde centrales de ciclo combinado a instalaciones de almacenaje o refino de petróleo”

Un PTP totalmente diferente, pasaría por el mantenimiento del puerto interior frente a la opción del exterior, optando por la especialización por un puerto de carga

convencional modernizado y coordinado con el de Bilbao, en un puerto de cuarta generación convertido en una herramienta dinámica apoyada en un parque empresarial “tecnológico industrial” (así lo define los estudios para la revisión de 2009 de las Directrices) y en un traspuerto de actividades logísticas con una amplia diversidad de usos.

El PTP tendría que ser, bajo la jerarquía de la Directrices Territoriales, quien analizara los pros y los contras de las diferentes alternativas a desarrollar en el área. Sin embargo la devaluación del planeamiento y de la ordenación territorial en los últimos años, ha convertido los PTP en discursos legitimadores de opciones políticas tomadas con anterioridad, en cerrados cenáculos de intereses político-empresariales, al margen de procedimientos y métodos racionales, ponderados en la toma de decisiones tras un amplio debate político y ciudadano. Esto no está siendo así, porque la propia administración, aunque hace planes, los hace por obligación, para cumplir con la ley, porque no cree en ellos. Y así no hay manera. El Planeamiento estratégico se sustituye por proyectos y por ocurrencias coyunturales de los políticos influenciados por presiones de los grupos económicos. Un ejemplo paradigmático de esta situación y de esta manera de hacer es el Puerto Exterior de Pasaia.

EL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIOS Y SU TRAMITACION

Aunque este es un tema menor y quizás mas propio del mundo profesional del urbanismo, no lo queremos dejar de mencionar ya que mas arriba nos hemos referido a el, por la manera ignominiosa y la falta de rigor de la Diputación en su tramitación.

El Art.18 de la Ley de puertos impone que la Zona de Servicios se configure en los PG y NNSS como Sistema General Portuario a desarrollar (como siempre ha previsto la Legislación del Suelo para los Sistemas Generales) mediante un Plan Especial, en línea con la tradicional legislación urbanística, en la que los Planes Especiales no pueden sustituir en sus determinaciones a los Generales, debiendo además someterse a su jerarquía.

La Ley del Suelo a la que remite el Art. 17 de la Ley 27/ 1992, recoge este tipo de Planes Especiales en su Art.12.1 y 8.d y en su Reglamento de Planeamiento en el Art. 33.1. La Ley del Suelo Vasca, la Ley Madrazo, en su pobreza intelectual (totalmente desfasada ya, al estar concebida en tiempos del boom inmobiliario de la vivienda) no recoge estos planes especiales, ni contempla en absoluto el hecho portuario, como si el País Vasco fuera Castilla la Mancha. Así que el Puerto de Bilbao crece y crece a golpe de proyecto, sin planificación territorial, como un monstruoso carramarro que penetra en el mar destruyendo el territorio costero. Es el coste que hay que pagar por el desarrollo, se dirá...el coste estaría mejor dicho, que hay que pagar a las petroleras.

La Diputación se ha hecho valedora del Plan Especial del Puerto de Pasaia elaborado por la Autoridad Portuaria en detrimento de los Ayuntamientos (con excepción del de Rentería que por obediencia mal entendida de partido ha vendido su territorio y sus competencias). El Departamento Foral encargado del Urbanismo ha tenido que hacer verdaderas giribillas legales para encajar el PE en la ley del suelo vasca. Incluso ha tirado del articulo 92 de esa ley para inventarse un Plan de Compatibilización (algo que esta pensado para los Planes Generales de varios municipios y no para los Especiales que deben desarrollarse después de la compatibilización) a fin de tomar cartas en el asunto, ya que según el organismo foral, en el documento de aprobación provisional, APP y Ayuntamientos no se ponen de acuerdo y no es deseable que el Consejo de Ministros (eso dice) tome la decisión final, según se recoge en la Ley de 1992.

Leer la resolución de la aprobación provisional del Plan Especial de 15/04/2010, tanto por su contenido como por su reflexión y justificación jurídica (por llamarlo de alguna manera) como por los razonamientos y empleo de lenguaje, da verdadera vergüenza ajena.

GRANDES CAMBIOS PARA EL FUTURO

El mundo esta cambiando profundamente. La crisis financiera pone de relieve el carácter dispar entre la cantidad de dinero circulante y la economía real. Tras esta crisis económica, vela una crisis más profunda del modelo energético en que se basa el capitalismo actual. El crecimiento infinito esta en cuestión y con el todo el sistema. El desarrollismo se acaba como ideología.

El pico de los combustibles fósiles esta llegando a su máximo nivel. A partir de ahora todo es decrecimiento pues la extracción de petróleo es ya inferior a las demandas del consumo. El desbarajuste político de Oriente Medio, los enfrentamientos y las continuas guerras son una muestra que puede prefigurar el futuro.

El estancamiento económico en que nos encontramos no es más que la puerta al decrecimiento del que va a salir un nuevo modelo de relaciones sociales y de forma de concebir el territorio. El gran complejo agro - industrial – urbano – entrara en crisis y no podrá mantenerse.

Las grandes estructuras transnacionales, carentes de la necesaria cintura resultaran menos operativas que otras de menor dimensión y más flexibles. Es un poco como el fracaso de los grandes ordenadores ante el éxito de los PC o de las pequeñas compañías aéreas de bajo costo ante los grandes gigantes de las llamadas compañías de bandera.

Los grandes estados se convertirán en organizaciones pesadas, caras y lentas para hacer frente a una realidad cambiante mucho inmediata. Los pequeños entes territoriales, con unas economías de escala mas pegadas al suelo tendrán un nuevo futuro mucho más operativo.

Algunas de estas cuestiones centrales, tiene su relevancia sobre el caso que nos ocupa:

1 – El tráfico marítimo ha descendido y seguirá descendiendo al reducirse la actividad productiva en los países capitalistas desarrollados.

2 – La reducción de las extracciones de petróleo va a cambiar incluso el trafico en grandes buques, que entrarán en crisis como ya han entrado los grandes buques porta contenedores.

3 – Los grandes puertos desarrollados a partir de los graneles líquidos se convertirán en dinosaurios sin futuro con el descenso del petróleo. Cuando se acabe, si se hace, Pasaia puede convertirse en un enorme monumento de hormigón, como ya lo es Langosteira.

4 - Las actividades económicas se volverán más hacia el propio país y la producción será menos dependiente de los circuitos internacionales.

5 – La industria tradicional se acaba. La agricultura, los oficios y el trabajo manual, volverán a ser valorados, a la vez que el conocimiento, la comunicación, la ciencia, el arte y la cultura se convertirán en la base del futuro.

PORQUE NOS OPONEMOS AL PUERTO EXTERIOR

El proyecto no ha sido solo motivo de contestación por parte de algunos partidos, sindicatos, ayuntamientos y organizaciones vecinales y ecologistas, sino que también nos hemos posicionado claramente en contra, apoyándonos en estudios rigurosos, algunos profesionales y entidades preocupados por una racional ordenación del territorio. Vengo mencionado por su relevancia:

1) El informe del ingeniero de caminos y catedrático de urbanismo y ordenación del territorio de la Universidad Politécnica de Madrid, Julio Pozueta.

2) El informe del Ministerio de Medio Ambiente elaborado por rigurosos y competentes profesionales del Ministerio bajo el título: DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO D PASAJES

3) El estudio elaborado por el equipo EKOGRAPEN dirigido por el economista Javier Beltza bajo el título: ESTUDIO AMBIENTAL EN RELACION AL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE PASAJES

Estos informes, con evidentes matices y diferencias vienen a coincidir en lo fundamental y representan la mejor refutación al proyecto de la dársena:

a) La dársena propuesta es un disparate ecológico, un atentado al espacio natural de la costa, a sus acantilados, a sus fondos marinos y al espacio protegido del macizo de Jaizkibel. El atentado es de tal calibre que no hay formulas razonables de aminorar su impacto ambiental. Solo cabe rechazarlo, porque hay cosas que en el territorio nunca se deben hacer y esta es una de ellas. Resulta obvia la mención al enfrentamiento que representa con el Plan Sectorial de Protección del Litoral del País Vasco y la afección así mismo sobre el LIC Jaizkibel, un espacio protegido dentro de la Red Natura 2000. El informe del Ministerio indica que el proyecto pudiera tener efectos significativos en la costa vasco francesa por lo que plantea la consulta a ese país.

b) La dársena oculta en el fondo (su verdadera justificación) un proyecto petrolero. Un puerto petrolero, que es lo último que se puede admitir en un entorno geográfico como este. La defensa de una Guipuzcoa autónoma energéticamente como hacen la APP, la Cámara de Comercio y la Diputación, es en estos momentos, un provincianismo ridículo y si embargo los riesgos medioambientales que se corren con ello enormes. Los fantasmas del Prestige y lo que actualmente está sucediendo en el Golfo de México con la incontrolada fuga en aguas profundas de BP, son argumentos de peso suficientes para abandonar esta disparatada idea.

c) Los ingresos fiscales derivados del puerto petrolífero, se presentan

como un atractivo fiscal para la Diputación, pero resultan a la larga una carga y una servidumbre ambiental bastante superior a lo que aportan. En cualquier caso son asuntos que deben afrontarse en el marco de la Comunidad Autónoma y que para nada son competencia de la APP. Por otra parte este tipo de actividades tienen un peso muy poco significativo en el desarrollo económico de las empresas del entorno.

d) La apuesta por una nueva central de carbón o de ciclo combinado con doble potencia que la actual, no se adecua a los nuevos tiempos que corren donde la crisis energética motivada por el pico del petróleo y de los combustibles fósiles, lleva indefectiblemente a su sustitución por energías limpias y renovables.

e) La época de los grandes buques petroleros y porta contenedores está en camino de llegar a su fin, al menos en el entorno económico en que se mueve Pasaia. Así que la necesidad de enormes atraques y grandes profundidades debe plantearse con mucha moderación.

f) Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma, no contemplan la dársena ni en su versión aprobada en 1997 ni en los documentos de revisión que hasta ahora se conocen. Los intentos de introducirla a través del PTP de Donostialdea no responden a una lógica de la ordenación del territorio si no a un juego rastrero de influencias políticas.

g) La propuesta de la dársena se presenta como un objeto de otro mundo, yuxtapuesto totalmente al margen de la ordenación territorial del territorio más inmediato.

h) Sorprende la falta de memorias y documentos técnicos rigurosos que avalen el proyecto. Todo lo que se conoce de la dársena, es a través del marketing.

i) La falta de planeamiento territorial hace prever un desparrame incoherente de usos logísticos, totalmente incontrolado por toda la comarca de Orsoaldea. Esto resulta especialmente peligroso, por los usos de almacenaje y refinado de productos petrolíferos que algunos pretenden implantar.

j) Atendiendo al volumen de cargas que actualmente mueve el puerto, e incluso asumiendo movimientos mayores (algo muy poco factible dada la crisis económica y el descenso general del tráfico marítimo) la dársena resulta totalmente innecesaria. Esto resulta especialmente claro a la luz de la propuesta de dársena reducida, en la que en relación al puerto actual, no aumentan ni la superficie de muelles ni la longitud de atraques. El desbarajuste portuario en la ocupación de los suelos (de manera significativa los montones de chatarra, que tan pronto aparecen y desaparecen en un sitio como otro) es lo que da la sensación de falta de espacio, cuando la realidad es que el puerto actual no llega ni a la mitad de su capacidad operativa.

k) Por otra parte los clientes que en la actualidad aportan las cargas, no presentan un perfil de cautividad y fidelidad que permita programas a largo plazo, pues lo mismo siguen muchos años, que en cualquier momento, sin avisar, desaparecen de los muelles del puerto.

l) La polémica propuesta sobre el traslado del puerto de Pasaia a Bilbao no resulta la más acertada. Es verdad que a ambos puertos les separa menos de 100 Km. Y también es verdad que Bilbao tiene capacidad suficiente (realmente está a menos de la mitad de su capacidad). Pero no es menos verdad, que un puerto es un núcleo de actividad, vida, diversidad y trabajo para una ciudad, más allá de lo estrictamente funcional y del estrecho marco de su entendimiento como negocio.

m) Lo razonable es sustituir la competencia por la colaboración y la especialización, tanto en el tipo de cargas como en la penetración en los hinterlands y la participación de los puertos secos del interior, donde Bilbao y Pasaia debieran actuar conjuntamente para posicionarse en el territorio estatal e internacional.

n) El caso de Valencia Port que se ha comentado al hablar del puerto de Valencia, puede ser una orientación. Un solo Consejo para ambos puertos y una sola AP sería lo inteligente, funcional y más económico con los tiempos que corren.

o) En lugar de despilfarrar dinero en nuevas dársenas, las inversiones debieran ir a racionalizar el actual puerto, modernizándolo y equipándolo con las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, con las que actualmente se mueven los mercados y la logística a nivel internacional.

p) Pasaia necesita un traspuerto y para ello es precisa la colaboración con los municipios colindantes (especialmente Lezo) en donde existe ese suelo.

q) Pasaia necesita una Terminal de contenedores de dimensiones razonablemente reales, lejos de las cifras que ha venido mencionando la APP. Esa Terminal debiera estar en el traspuerto.

r) Pasaia necesita planificar el transporte, especialmente el ferroviario y desarrollar un área de intercambio de mercancías en el traspuerto.

s) Estos proyectos complementarios imprescindibles para el desarrollo del actual puerto, rebasan los estrechos límites del Área de Servicios del Puerto. En consecuencia, para su desarrollo, se necesita abandonar la política de enfrentamientos con los municipios del entorno, sustituyéndola por el trato directo (sin necesidad de la intervención distorsionadora de la Diputación) en busca de una relación fluida y de franca colaboración. Hay varios puertos de interés general que han concretado esta colaboración mediante protocolos y procedimientos para la toma de decisiones. Solo habría que aprender de ellos. Desarrollar proyectos contra los ayuntamientos como están haciendo la APP y la Diputación no lleva a ninguna parte.

t) La APP tiene que dejar de ver la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico como un problema en la relación con los municipios, pues bien al contrario, es ahí donde se encuentra precisamente la solución

u) La búsqueda de una relación lo mas armoniosa posible con la ciudad, debe ser un objetivo estratégico por parte de todos, también de la APP.

v) La mejora ambiental del espacio portuario es una necesidad desde la óptica de la contaminación atmosférica, los vertidos, el ruido, el transporte, la limpieza y la estética de los espacios portuarios. El diseño y puesta en práctica de políticas medioambientales y de los mecanismos de control y seguimiento convenientes, resultan imprescindibles en un puerto moderno que debe buscar una convivencia sin conflictos con la ciudad.

w) La ocupación de los muelles con naves industriales y de almacenaje en régimen de concesión, es una política recaudatoria desastrosa de pan para hoy y hambre para mañana, dado que hipoteca el espacio del propio puerto. El presidente de los puertos del Estado González Laxe ya ha dejado bien claro que la obtención de plusvalías urbanísticas no es el camino para capitalizar el puerto. Bien al contrario esta debe buscarse en la efectividad y competencia en la prestación de sus servicios entendidos desde una amplia visión de lo que actualmente son las redes de transportes y la logística internacional, en hacer, su explotación, rentable.

x) La desaparición del puerto tradicional del interior de la bahía, del puerto de carga general y pesquero, representaría una pérdida de diversidad urbana y de puestos cualificados de trabajo (tanto en el puerto como en su entorno) que no se puede aceptar. Y menos para sustituirlos por una marina turística como pretende tanto la APP como ese organismo fantasma llamado Guipuzcoa Aurrerá. Y ello no significa que el puerto interior no pudiera incluir en su seno una marina deportiva, pero no hasta el punto de acabar con el puerto tradicional.

y) Los costes de la dársena, dado el lugar escogido a mar abierto y sin

ningún abrigo natural, son enormes (las cifras que maneja la AP son totalmente irreales) teniendo además una componente de alto riesgo en cuanto a la imprevisibilidad que puede darse en una obra de esta naturaleza. En consecuencia, los costes pueden dispararse de forma escandalosa, tal y como ha sucedido en las dársenas a mar abierto construidas en Coruña y Gijón, que han visto doblar su presupuesto inicial, teniendo que afrontar grandes arrastres del mar y viéndose obligados a realizar en el caso de A Coruña, un contradique, no previsto en origen, a fin de que lo ya construido pudiera ser utilizable.

z) Además en un estudio económico mínimamente riguroso debieran incluirse los costos de los accesos, la reconversión ferroviaria, las instalaciones, los servicios complementarios, los elementos correctores medioambientales, las expropiaciones, la revisión de precios etc. En la primera dársena se hablaba de 1.200 Mills. y en la reducida de 800 mills. Si nos atenemos a otras experiencias paralelas tenemos que hablar como mínimo del doble, esto es, de 2.400 mills. o 1.600 mills.... En verdad, o son unos incompetentes, o unos ignorantes, o unos corruptos o están locos.

UN MODELO PARA JAIZKIBEL – ORSOALDEA

El Planeamiento urbanístico y territorial no debe entenderse solo como un instrumento para formular respuestas de ordenación a las demandas de usos que plantea la actividad humana sobre el territorio. Esto sería como limitarse a dar respuestas y preparar suelo para los mercados. El planeamiento debe ser bastante más. Debe ser prospectivo, estratégico y una guía para la acción...por eso debe poner a la política en el puesto de mando...por eso debe de estar al servicio de alguien...El planeamiento no es una ciencia exacta, ni imparcial...exige la primera elección de saber al servicio de quien está. Para ello hay que tener, una idea de ciudad y territorio, de cómo desarrollarlo y utilizarlo...de un proyecto

Les propongo una serie de ideas:

1) Hay que conseguir que se abandone la idea de proyecto de puerto exterior, por resultar un disparate ecológico, económico y funcional propio del periodo expansivo-especulativo que ha llevado al capitalismo a una crisis sin precedentes. Hay que poner de relieve que la agresión al territorio que el puerto exterior representa no debe verse solo sobre los acantilados y el macizo de Jaizkibel (como bien ha analizado Julio Pozueta)...quizás una repercusión aun mas grave será la que le caerá encima al área situada al sur del Jaizkibel, cuya invasión por actividades de almacenaje y refino como se ha dejado decir J.J. Imaz, prefiguran una destrucción del territorio como la que ha sufrido Somorrostro en el puerto de Bilbao.

2) Plantear un modelo territorial alternativo para el conjunto del área, aún a riesgo de recibir una critica implacable por parte de las administraciones y grupos económicos vinculados a aquel proyecto.

3) Crear un modelo de gestión para el desarrollo del área a través del reforzamiento de la Agencia Publica de Desarrollo Orsoaldea y ello no solo a pesar de la crisis en la que estamos metidos, que incluye a los recursos públicos (también municipales) sino precisamente por eso, por la crisis...porque los mercados van a intentar salir de la crisis produciendo un mayor destrozo territorial, aprovechando el momento de debilidad de las administraciones, para imponer proyectos insostenibles. Un ejemplo de esto puede ser el intento de mantener la central Térmica de Pasaia en base al argumento de que estamos en crisis y no se puede perder su capacidad productiva... el mismo razonamiento que para Garoña.

4) Las administraciones, comenzando por la portuaria y por Diputación deben entender que la guerra con los Ayuntamientos no puede continuar. Es una enorme irresponsabilidad y una carga que el puerto no puede sostener si quiere mantener y mejorar su actividad. Los Puertos de Interés General necesitan gestores que sepan relacionarse con los ayuntamientos a fin de tener una relación lo menos conflictiva con la ciudad y no guardias de la porra encargados de proteger los tesoros del Estado. Una

mala relación o un enfrentamiento continuado en este sentido, es la muestra más evidente del fracaso de una autoridad portuaria.

5) La administración y la iniciativa privada (con o sin puerto exterior) ha venido considerando el área como un corredor “natural”, lógico, para la implantación de servicios de transporte de mercancías (especialmente por carretera) y como una ZAL para los usos logísticos. Frente a esta visión, hay que elaborar otra distinta en las siguientes líneas:

a) Que respete la propia realidad e identidad geográfica del territorio.

b) Que se deseche la idea de corredor.

c) Que se planifique desde el propio territorio entendido como un echo en si y como una entidad de planeamiento.

d) Que respete el propio interés de los municipios y que se haga con su participación directa.

e) Que busque nuevos modelos económicos y territoriales para la salida de la crisis y para el desarrollo de nuevas alternativas, en el marco de una nueva economía productiva.

6) Los municipios del área deben entender, que si no son capaces de elaborar una alternativa para este área y saberla defender consecuentemente, serán otros los que (por mucho planeamiento protector que aprueben) las acaben llevando. Y estas propuestas llegarán: desde la Diputación; desde la iniciativa privada (Guipúzcoa Aurrerá); desde otras administraciones (PTP) o desde la lógica más dura de los intereses privados de las empresas. Porque querrán actuar, como se ha venido haciendo en los años pasados del boom económico, a base de proyectos e intervenciones puntuales apoyados en la desregulación.

Aunque la mayor parte de este espacio corresponde al término municipal de Lezo, la propuesta debe incluir a los municipios de Pasaia, Lezo, Rentería, Oiartzun, Hondarribia e Irún.

LA PROPUESTA

El territorio de Orsoaldea contemplado históricamente como un corredor hacia la frontera francesa, es una visión, que si bien en otro tiempo estuvo apoyada en la CN, hoy ha perdido todo su sentido, con la nueva red viaria y de autopistas de la Comunidad Autónoma, los cambios previstos en la red ferroviaria (que van a desarrollar significativamente el eje de Astigarraga) el papel predominante del puerto de Bilbao, el centro logístico de Jándiz y la potenciación del corredor Cantábrico- Mediterráneo.

En consecuencia Orsoaldea, para bien o para mal, es un territorio de oportunidad, que debe ser visto en sí mismo y desde sí mismo y no como un lugar de paso o un corredor entre ninguna parte (¿San Sebastián?) y la frontera francesa. Es por tanto un error de visión localista, pensar en una gran ZAL (zona de actividades logísticas) como parecen pensar algunas fuerzas empresariales provinciales y la propia Diputación. Evidentemente tendrá un papel de apoyo como traspuerto de Pasaia, pero ese no es su único destino, pues su futuro pasa además (especialmente) por convertirse en un espacio de usos diversificados, acordes con unos nuevos tiempos, en los que el conocimiento, la ciencia, el arte y la cultura vinculados al trabajo, junto con el respeto y cuidado por el medio geográfico, deben ser las bases del desarrollo y de las relaciones sociales.

Para el puerto de Pasaia proponemos su reconversión sobre si mismo, sin renunciar a las actividad portuarias de carga general y pesca, que son las que aportan diversidad social a la ciudad, unas mejores posibilidades de relación entre puerto y ciudad y una mayor componente de mantenimiento y creación de puestos de trabajo...pero... adaptándola a los nuevos tiempos que se presentan en el trafico portuario.... La propuesta se desarrollaría en base a los siguientes criterios:

a) - Pasaia debe formar una alianza estratégica con el puerto de Bilbao desarrollando una unidad de actuación. Las líneas de colaboración debieran ser:

- 1: la complementación - 2: la especialización en cargas
- 3: el reparto regional - 4: la dirección y gestión unificadas

b) - Deben asumirse las características de la bahía, poniendo de relieve la singularidad de su espacio geográfico, de su paisaje y de su asentamiento humano en torno a ella. Todo ello tiene un valor en si mismo incuestionable, que habla de la identidad de un territorio y de una estructura urbana que hay que mantener mediante un dialogo constructivo entre puerto y ciudad. En consecuencia se trata de aceptar que el espacio portuario es, el que es. La cuestión ahora es saberlo reinventar en su especificidad, sin llegar a violentarlo.

c) - Hay que entender que Pasaia no puede ser un gran puerto, a no ser que se destruya su bahía interior o su costa exterior. Esto hay que aceptarlo de una vez por todas. Y en consecuencia se ha de asumir, que no puede cubrir todos los tipos de cargas. Las cargas, tal y como esta el comercio internacional y el trafico marítimo intercontinental es difícil que crezcan a corto y medio plazo (crisis actual del trafico de contenedores) existiendo grandes incógnitas sobre el largo plazo. Nos encontramos

además en una crisis económica, que en el fondo no es otra cosa que una crisis de la energía y de las materias primas.

Así que aunque los únicos tráficos con los que un puerto como Pasaia podría crecer en plazo corto - medio, son los productos petrolíferos y los combustibles fósiles en general (en base exclusivamente a ellos se propone la idea del puerto exterior) en medio - largo plazo, quizás para cuando el puerto exterior pudiera entrar en funcionamiento, estos combustibles estarían en franco retroceso y con ellos el tráfico petrolero, e incluso el carbonífero. Así que también se corre el riesgo de que después de hecho el daño al territorio y producida la inversión, la crisis energética que ya, a la vuelta de la esquina, va mostrar toda su crudeza, convierta al puerto exterior en algo inservible.

d) - Pasaia no debe desarrollarse a partir de una terminal petrolífera y mucho menos mediante industrias de almacenaje y refino en sus inmediaciones como propone el presidente de Petronor. El territorio resulta extremadamente sensible para la implantación de estos usos, además de resultar cada vez menos una opción de futuro. Bilbao decidió en su momento convertirse en un puerto petrolero, así que el asunto está resuelto sin necesidad de que Pasaia tenga que crear una terminal y soportar lo que pronto se comenzara a ver como una hipoteca. Incluso se puede avanzar que, en no muchos años, el puerto bilbaíno será un enorme monstruo infrutilizado en muchos de sus muelles. Ya lo están intuyendo con el escaso crecimiento de los contenedores, y no muy tarde, verán descender su tráfico petrolero. Es también muy posible que Bilbao esté llegando a un pico máximo en sus tráficos, pues la reducción es general a nivel mundial y a nivel estatal existe una competencia brutal y una enorme sobreoferta portuaria.

Por otra parte... ¿qué es una Terminal petrolera?..Una conexión para grandes buques sin apenas tripulación, porque operan en todas sus funciones con ordenador, desde la propia navegación a las cargas y descargas, conectándose a tierra mediante una manguera con un sistema automatizado... Así que se trata de sustituir, un puerto de carga general y pesca, un puerto con los muelles llenos de actividad y vida... ¿por qué?...por una máquina, sin apenas trabajadores porque ella sola lo hace todo... Eso es el puerto exterior... Esa es su filosofía... Al igual que un taller mecánico en Eibar, hace ahora, con la tercera parte de trabajadores, cinco veces más trabajo que antes, el puerto petrolero mueve más toneladas, sustituyendo personas por máquinas, evitando así el trato con los siempre molestos sindicatos... El problema es... ¿qué hacer con la gente?

e) - Pasaia para recuperar su actividad, no debe caer en la idea de una gran marina turística- lúdico-deportiva-recreativa-residencia-hotelera, terciaria y de servicios (como están proponiendo algunas fuerzas empresariales y algunas autoridades donostiarra a través de Guipúzcoa Aurrerá) del tipo que se está imponiendo en aquellos puertos o tramos portuarios de los estuarios interiores, que han quedado obsoletos (estaría mejor dicho abandonados) por el desarrollo de los grandes puertos y la crisis de los medianos puertos industriales, que han reordenado sus espacios en este sentido (Alicante, Cartagena, Castellón, Málaga)... Pero Pasaia tiene otras alternativas derivadas de un hinterland y una cultura industrial, que no tienen aquellos puertos mediterráneos. ¿Pero qué nos espera con el proyecto de Guipúzcoa Aurrerá?... ¿lo han pensado ustedes?... ¿qué futuro les espera a sus hijos si el puerto de Pasaia desaparece y se sustituye por una marina de recreo?... hayan estudiado o no... serán camareros... como en Benidorm, por 1000 euros al mes, por diez horas de trabajo... y probablemente sin contrato.

f) - El futuro de Pasaia pasa por transformarse en un moderno tele puerto

con la incorporación de las últimas tecnologías de comunicación, que permita ofrecer todo tipo de servicios a buques, consignatarios, compañías marítimas, sociedades de estiba, de transporte y logística etc. sin olvidar que actualmente hay también un negocio en ruta, en el mar, antes de llegar a los puertos.

Esta es una estrategia de rutas integradas en mar y tierra, combinando y enlazando logística e información a escala estatal e internacional, asumiendo que los puertos han visto reducido su hinterland cautivo, y que todos los días nos sorprendemos con que, tal o cual empresa, cercana a un puerto, resulta que hace sus exportaciones a través de otro puerto mucho más alejado.

El puerto que mas mueve, no es siempre el que mas espacio tiene, o el que mejor esta equipado con medios mecánicos, sino el que mas, mejor y mas rápidos servicios presta, incluyendo dentro de estos servicios (además los imprescindibles de estiba y desestiba) otros que aportan incluso mayor valor añadido.

g) - Pasaia debe orientarse más que a ampliar el espacio físico a convertirse en un puerto de cuarta generación, donde los muelles en el entorno de la lámina de agua ofrezca la máxima efectividad y rapidez de los movimientos de carga y descarga. Para ello no necesita de nuevos espacios, sino la adecuación y orden en los existentes.

Por otra parte los actuales espacios portuarios (siempre y cuando no se malvendan) de la zona de servicios deben de dejar de ocuparse con edificaciones de concesionarios que podían tener perfectamente su ubicación en el transpuerto. Estas concesiones acogen en algunos casos, actividades que no están vinculadas directamente a la actividad portuaria (en ese sentido debieran estar sometidas al control municipal) ocupando espacios que estarían mejor destinados a muelles o que podrían resolver mejor la relación puerto ciudad. Una visión estrecha y cegata de la recaudación económica (acuciada por los números rojos del puerto) esta llevando a ocupar todos estos espacios (también como justificación) para argumentar con posterioridad, que no hay espacio para muelles en el puerto interior y que por tanto hay que salir con el puerto al exterior por necesidades de demanda de la carga general, de los contenedores, de los coches y de la chatarra.

h) - La desaparición de la central térmica de la zona de servicios es una necesidad evidente. Además de encontrarse más que amortizada, desarrollada una tecnología totalmente obsoleta, que la ha convertido en un foco contaminante de primer orden. El espacio liberado debe incorporarse a mejorar la ciudad y los muelles. Su eliminación representa además una visión estratégica de futuro a favor de sistemas alternativos, de energías limpias y renovables.

Aunque su concesión finaliza en el 2022 va a ser difícil que Iberdrola y la administración acepten sin más su desaparición. Es lo que ahora esta sucediendo con las centrales nucleares, con el argumento de la crisis energética y la carestía de los combustibles.

Para un nuevo modelo basado en energías limpias y renovables, podía resultar emblemático, que precisamente allí donde desaparece una muestra de un pasado que queremos superar, como es la térmica de carbón de Iberdrola, pudiera aparecer una instalación de energías alternativas. Aunque esto es algo que entra en las competencias del GV, sugerimos la idea de que, la fachada norte del macizo de Jaizkibel, podía ser un lugar adecuado para la implantación de aerogeneradores, de que la sur podía serlo para las fotovoltaicas y las termovoltáicas y que las olas de nuestro encrespado mar, que baten contra los acantilados de Jaizkibel podían ser así mismo, un foco energético inacabable. Un centro de investigación experimental y de formación, en energías

renovables en este lugar, sería el complemento ideal de este proyecto...¿Un sueño?...¿una utopía?...¡que va!..solo el futuro a la vuelta de la esquina.

i) - El puerto debe tener un amplio traspuerto, próximo, amplio y bien organizado con fáciles, claros y rápidos accesos y adecuadas salidas. Pasaia dispone en territorio de Lezo de espacio para ello.

j) - Pasaia debe dotarse, de una Terminal de contenedores que no tiene porque estar forzosamente en terrenos de la zona de servicios, si no que también puede localizarse en terrenos próximos al puerto. En cualquier caso debe saberse que esta Terminal llega en un momento en que el trafico internacional de contenedores esta estabilizado si no en retroceso y que Bilbao ya la tiene, y además sin apenas crecimiento.

k) - La propuesta de movilidad de cargas en su salida del puerto, debe basarse en lo fundamental en el transporte ferroviario. El intercambio a carretera debe hacerse en el traspuerto.

l) - Pasaia debe participar junto con Bilbao en los puertos secos creados en el interior del territorio autonómico (Júndiz) y estatal como han hecho otros puertos en las proximidades de Madrid y otras zonas de la península.

m) - El puerto en lugar de centrarse tanto en la inversión en infraestructura, debe de invertir en promoción internacional, debe salir al exterior, dedicarse a venderse, telemáticamente y con presencia directa en todos los foros internacionales, en lugar de desarrollar todo su esfuerzo de imagen y marketing en parar los embates de las fuerzas de oposición que se generan en el interior de los municipios ribereños.

n) - Para el territorio existente entre la bahía de Pasaia y la de Txindugui para la comarca de Orsoaldea, se propone una nueva ordenación con un modelo lineal, que se apoyaría en los núcleos urbanos de sus extremos, Pasaia-Lezo-Rentería por una parte, Irún- Hondarribia por otra.

El espacio más llano del territorio, acogería las actividades de un parque tecno-industrial (lo tomo de la Revisión de las Directrices) que englobaría a su vez los dispersos e inconexos polígonos industriales actuales en una ordenación unitaria.

Las actividades de este parque debieran ser diversificadas, manteniendo junto a los usos industriales convencionales, los propios de un traspuerto con sus áreas logísticas, de almacenaje, lonja pesquera, industria conservera, consignación, administración portuaria, aduana... las de un tele puerto... la terminal de contenedores... las de servicios terciarios y de oficinas... las de intercambio entre sistemas de transporte por ferrocarril y carretera... las de formación y conocimiento, las universitarias, científicas y de investigación... las de la industria de la cultura... Quedarían excluidos de este esquema de usos, de forma expresa, las grandes superficies comerciales de alimentación y distribución del hogar y el comercio minorista (con excepción de la zona residencial).

El desarrollo de este espacio se organizaría en base a una parrilla lo más abstracta que el territorio permita (adecuándose a los imperativos topográficos). Esta parrilla se apoyaría en un sistema viario y ferroviario lineal, que a la vez que estructuraría el modelo y canalizaría el transporte de mercancías y pasajeros entre aquellos núcleos, el puerto y Francia.

La proximidad de este área tecno-industrial a la zona estrictamente portuaria, permitiría que fuera una continuidad natural del puerto, a cuyos muelles estaría conectado directamente mediante vía rodada y ferroviaria, de tal manera que la transferencia de cargas entre buque y traspuerto fuera prácticamente automática,

quedando reducido el tiempo de estancia en los muelles al mínimo (prácticamente reducido movimiento técnico de la carga).

La reconversión de la estación central de Irún debiera ser tenida en cuenta en esta en el marco de esta propuesta.

o) – Parece ocioso tener que reafirmar la protección del macizo y los acantilados de Jaizkibel como espacio natural, procurando mantener un cierto poblamiento aislado vinculado a las actividades agrícolas y forestales como mejor solución para su mantenimiento y conservación, Esto no debe impedir el desarrollo de algunas actividades de ocio, acampada, picnic e incluso hoteleras sometidas al control municipal. El carácter de espacio protegido, no tiene porque ser incompatible con la concepción de todo el macizo como el gran parque natural de la comarca.

p) – En las partes inferiores de la ladera, donde esta se encontraría con el espacio plano del complejo tecnointustrial, podrían desarrollarse usos residenciales que acompañarían linealmente a este entre los núcleos urbanos situados en los extremos. Los usos residenciales presentarían una baja densidad con trazados de ciudad jardín en las partes más elevadas y de densidad media, con estructuras más urbanas, en las próximas al llano. Con ello se pretende buscar la mixtura entre los usos residenciales y las actividades productivas y los lugares de trabajo, evitando así que el área tecno - industrial se vacíe de actividad en algunas horas del día.

En ese sentido en las zonas donde el espacio tecno-industrial y residencial se encuentran, podría desarrollarse una franja de usos terciarios que prestaran sus servicios tanto a una zona como a la otra. Aquí podrían asentarse usos hoteleros, comerciales, lúdicos y recreativos, algunos equipamientos, centros de formación y universitarios, colegios mayores...

Como complemento del sistema ferroviario de transporte de pasajeros una red de transporte en superficie, tipo metro-bus, recorrería la franja residencial entre los dos núcleos extremos a la vez que redistribuiría los movimientos de personas y trabajadores en el interior del área tecnointustrial y de los actuales polígonos industriales convencionales.

q) – La bahía, como ciudad residencial, esta demandando una actuación global de regeneración urbana. Para ello necesita de un proyecto unitario, de un nuevo Plan Especial de Reforma Interior, que vaya más allá en sus determinaciones específicas, de los aspectos de estricta protección de las arquitecturas, tan caros a los arquitectos. Hay asuntos como la solución del aparcamiento, que dadas las condiciones angostas del espacio, requieren de un tratamiento detallado y en profundidad. En el rediseño del espacio inferior de los muelles, puede estar parte de la solución.

La relación distendida y la colaboración con la APP es desde luego una necesidad y somos conscientes de la dificultad que ello supone, mientras esté quien está en la presidencia de ese organismo. Pero las cosas no son para siempre. Todo cambia y la aptitud y las personas de la APP también pueden cambiar. A veces se trata de llamar a las puertas adecuadas y también de saber llamar. Así que cuanto antes se empiece a pensar en como regenerar la ciudad mejor. El asunto es tomar la iniciativa y entender que el planeamiento urbano es un proceso, lento y largo, en el que casi siempre vence aquel que no desfallece.

r) - De la misma manera que asumimos el territorio de Orsoaldea como una unidad, la gestión de esta propuesta debiera ser también unitaria y correr a cargo de los ayuntamientos con intereses directos en el área, esto es, los municipios mencionados al principio, que relanzarían para ello la Agencia Orsoaldea de Desarrollo Local de los Municipios del Jaizkibel.

A la vista de la gestión que ha desarrollado la Diputación, en su desgraciado papel como armonizador entre Autoridad Portuaria y Ayuntamientos, su participación en el proyecto resulta innecesaria, ya que viene defendiendo políticas territoriales tan desfasadas como insostenibles (puerto exterior, marina interior, carreteras) sin perspectiva sobre como se esta configurando el futuro. Políticas además seguidistas de las administraciones más fuertes, sin comprender ni favorecer los intereses y problemáticas municipales, hasta haberse convertido con su cerrazón, en el mayor handicap para un desarrollo equilibrado del territorio, lo que pone sobre el tapete su mismo papel como institución y más en un reducido territorio como nuestra Comunidad Autónoma y en un momento de crisis económica donde algunos recortes económicos, como el de sus desaparición, resultarían más que razonables.

¿Porque... donde reside la competencia real de la Diputación para tomar sus decisiones por encima de los municipios?...quizás, como se suele decir, en las competencias de las que hablan los papeles...porque no creo que nadie se atreva a decir que, en la capacidad de diputados y junteros este por encima de la de alcaldes y concejales.

En cuanto al ayuntamiento donostiarra, sus intereses turístico- espectaculares se hayan bien lejos de la problemática de estos municipios. Para las autoridades donostiarras se trata de la periferia. Nosotros por el contrario, donde ellos sólo ven periferia, vemos precisamente un lugar de oportunidades, donde se asienta el presente y el futuro de una ciudad y de una nueva economía real.

Después de años de desregularización neoliberal, es la hora en que en la política urbanística y territorial, los ayuntamientos vuelvan a tomar en sus manos el desarrollo armónico y equilibrado de su territorio al servicio de los ciudadanos.

s) – Y acabo...He dicho hace un momento, que donde otros solo ven periferia, algunos vemos un lugar de oportunidades donde se asientan el presente y el futuro de una nueva ciudad. Digo esto, porque estoy convencido de que ese continuo urbano que es Pasaia – Rentaría - Lezo...puede dejar de ser aquel lugar alejado de San Sebastián, donde había un puerto rodeado de industria y vivían por obreros, para pasar a convertirse en el centro de una nueva ciudad que tendría sus extremos en San Sebastián y Hendaia. Las circunstancias y el crecimiento urbano, han convertido la periferia, el extremo, en centro, y el centro en extremo. No es un sueño. Es una oportunidad. Además...quien pude asegurar, que en la argamasa con que se construye la ciudad, no tengan cabida los sueños...