

Una salida al mar... y al futuro

El transporte y lo que hoy llamamos logística están presentes en los inicios de la humanidad. La posibilidad de controlar y gestionar eficientemente los flujos de bienes está en la base del crecimiento y expansión de las grandes civilizaciones que se han sucedido a lo largo de la historia. El desarrollo de infraestructuras y su gestión al servicio del impulso del comercio ha sido y sigue siendo una prioridad para los países y comunidades que aspiran a tener una relevancia económica en su entorno, condición indispensable, entre otras, para la generación de riqueza y bienestar social.

Gipuzkoa se ha significado a lo largo de su historia, basada en su tradición naval y su posición estratégica en el paso de los Pirineos, en el desarrollo de empresas comerciales e infraestructuras de comunicación que facilitarían ese comercio. Así, los caminos reales y los puertos costeros, permitieron en los siglos XV y XVI el establecimiento de las rutas comerciales del vino, lana, minerales y los productos de las ferrierías del interior de Gipuzkoa. En el siglo XVIII encontramos otro exponente de esta actividad comercial en la 'Real Compañía Guipuzcoana de Caracas' que operaba desde Pasaia puerto con gran relevancia en la actividad pesquera de altura.

En el siglo XIX y primer cuarto del XX Gipuzkoa aborda la adaptación de esas infraestructuras a las nuevas necesidades del transporte y el comercio al servicio de la incipiente industria. Sobre los antiguos trazados carretilos se configuran las nuevas carreteras que articulan los valles de Gipuzkoa y se perfila la N-1 como eje norte-sur. También se construye el ferrocarril del norte y la red de ferrocarriles de vía estrecha y el puerto de Pasaia se convierte en el puerto de Gipuzkoa adquiriendo la configuración que hoy conocemos. Al calor de las posibilidades que estas infraestructuras ofrecen al traslado de personas y al comercio de bienes y servicios, se desarrolla en el siglo XX una industria transformadora que introduce a Gipuzkoa en la modernidad y per-



:: A. BERRIDI

mite construir los cimientos de su realidad actual.

Sin embargo, en el último cuarto del siglo XX se hace patente la necesidad de renovar esas infraestructuras para adaptarse a las nuevas necesidades para mantener la competitividad del territorio y de sus empresas. A la autopista A-8 le sigue la construcción de las variantes urbanas y la nueva red de alta capacidad o lo que se ha dado en llamar la 'rotonda de Gipuzkoa' con las nuevas conexiones con Nafarroa y con la meseta (A-15 y AP-1). Con cierto retraso, pero también el ferrocarril aborda su renovación con la nueva red vasca de altas prestaciones, la llamada 'y griega vasca', que unirá en breve las nuevas redes ferroviarias de ancho europeo de la península con el resto del continente europeo.

Pero en este escenario hay una signatura pendiente, no es otra que articular una salida al mar acorde a las nuevas necesidades del comercio mundial, que sea eficiente y que posibilite mantener la competitividad del territorio al que da servicio, de forma que le permita seguir creando riqueza y bienestar.

Ese proyecto tiene nombre, 'Nuevo Puerto de Pasaia' y lleva ya demasiados años de retraso mientras el tráfico marítimo de Gipuzkoa languidece presa de las limitaciones de calado y ancho de la bocana, la falta de espacios, la imposibilidad de realizar tráficos de hidrocarburos y

contenedores, etc. Entre tanto, la actividad económica de Gipuzkoa se resiente, se pierde empleo y la Hacienda de Gipuzkoa reduce sus ingresos y en consecuencia disminuye el bienestar de sus ciudadanos.

Llevamos veinte años de discusiones e indecisiones viendo como otros en nuestro entorno construyen y crecen sin problemas y captan nuestros tráficos y nuestros recursos y nosotros nos quedamos atrás. El puerto de Pasaia, es decir el puerto de Gipuzkoa, ha pasado de ocupar, a comienzos de los 80, puestos de cabecera en la red general, a situarse ahora en la parte trasera del pelotón. Pero se cometería un grave error si se plantea el nuevo puerto como un traslado del puerto actual al exterior, al contrario, se trata de articular una respuesta intermodal a los nuevos requerimientos del comercio global. Hoy el puerto del siglo XXI requiere plataformas intermodales y conexión directa a las redes de alta capacidad, tanto viarias como ferroviarias, que le permitan dar respuesta a los nuevos tráficos que viajan en contenedor, a los cruceros turísticos, al tráfico continental y a las líneas regulares intercontinentales.

Pasaia tiene la posibilidad de ofrecer una salida marítima competitiva conectada a las redes de alta capacidad viaria y ferroviaria de rango europeo a través de una plataforma intermodal que integra los tres anchos de vía (europea, estrecha e ibérica). Además, ofrece una posición estratégica de salida preferente al atlántico para Nafarroa, el corredor del Ebro, Iparralde y el sur de Francia. Si a todo lo anterior unimos que la salida de la bahía de los tráficos comerciales propiciaría la regeneración integral de su entorno, nos encontramos ante la mayor empresa, el principal reto que puede acometer Gipuzkoa en los próximos 100 años.

La alternativa es seguir maréando la perdimos, perdiendo tráficos y peso económico, proyectos, ingresos, empleos y como consecuencia el empobrecimiento progresivo, la degradación, la conflictividad social y la pérdida de bienestar.