

# ANÁLISIS ESTRUCTURAL PROSPECTIVO DEL PUERTO DE PASAIA

(dossier de prensa)



30 de julio de 2014

## **EL PUERTO DE PASAIA PRESENTA LAS PRIMERAS CONCLUSIONES DEL ANALISIS PROSPECTIVO.**

EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE SEPTIEMBRE SE PROPONDRÁ LA RETIRADA DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

SE PROPONE LA MODIFICACIÓN DEL ACTUAL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN PORTUARIA

Teniendo en cuenta que en 2015 se debe abordar la elaboración de un nuevo plan estratégico para la APP, desde la Presidencia de la Autoridad Portuaria se ha considerado conveniente preparar dicho proceso de planificación abriéndonos, previamente a su elaboración, al intercambio de perspectivas y opiniones entre todos los agentes relacionados con la actividad y el negocio del Puerto.

El objetivo principal de esta iniciativa ha sido identificar y compartir cuáles son los factores clave que van a determinar el devenir del puerto de Pasaia en el horizonte del año 2025. El proyecto se ha denominado “Análisis Estructural Prospectivo del Puerto de Pasaia” y se ha iniciado a finales de marzo, con previsión de finalizarlo en octubre.

El proyecto se está desarrollando en dos etapas: una primera iniciada a finales de marzo ha constado de tres fases: elaboración de un listado de variables, puesta en relación de las mismas y clasificación-jerarquización. En esta primera etapa se ha contado con la opinión de cerca de 60 personas, representantes tanto de las instituciones: Puertos del Estado, subdelegación del Gobierno, ADIF, Gobierno Vasco, Diputación, Ayuntamientos, Cámara de Comercio, como de la comunidad portuaria: empresas, servicios, transportistas, estiba, sindicatos, lonja y también de la propia APP, a través de las entrevistas que se han mantenido entre los meses de abril y mayo. De dicha consulta se recogieron un total de 50 variables diferentes que son las que se han sometido a debate en las sesiones plenarias que tuvieron lugar los pasados 2 y 3 de junio, en las que participaron un total de 32 personas.

En este ejercicio, todas las personas consultadas, han tenido ocasión de proponer las variables que a su juicio son o serán las variables clave para el futuro del puerto y su actividad.

Una vez cerrada esta etapa, se ha iniciado una segunda, este mismo mes de julio que se prevé finalice en octubre, que tiene como objetivo trabajar y desarrollar aspectos propositivos y criterios a tener en cuenta a la hora de elaborar el próximo plan.

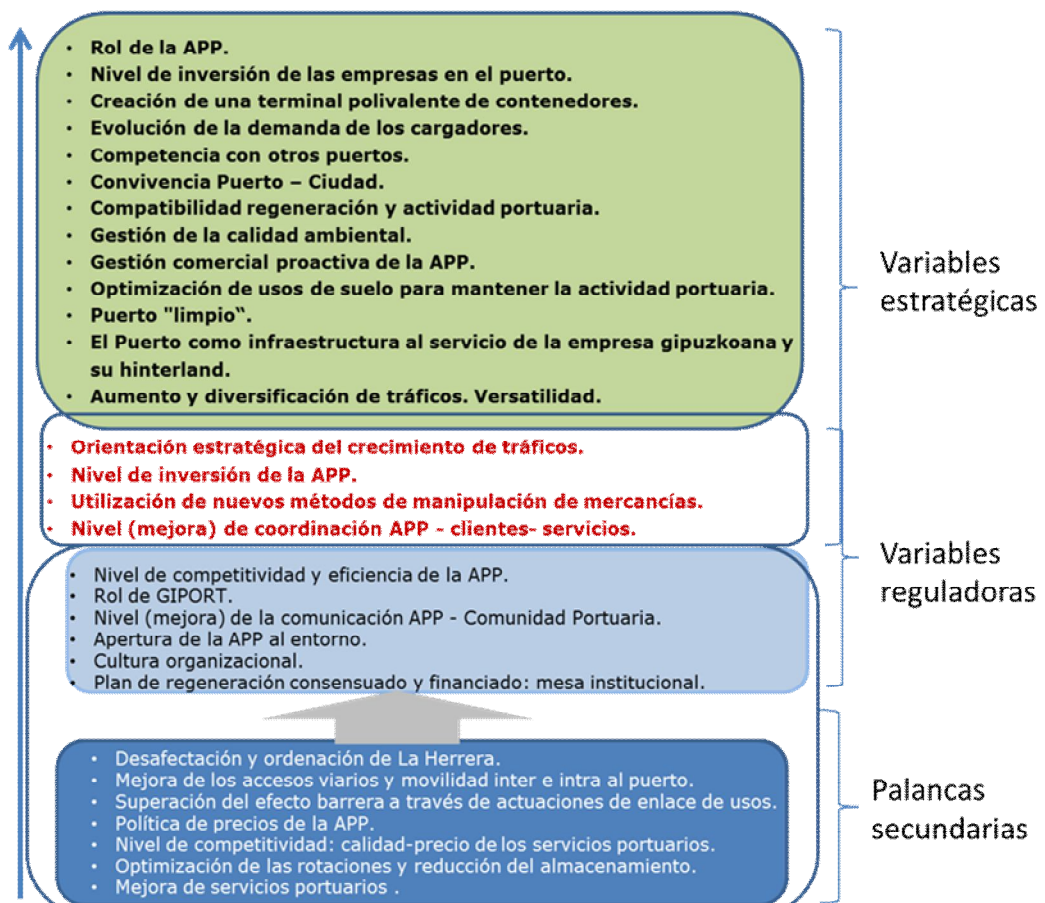
La metodología que se ha aplicado en la primera etapa del proyecto se denomina Análisis Estructural y es utilizada en los ejercicios de prospectiva y elaboración de escenarios de futuro, abordando el objeto de análisis y reflexión desde un enfoque sistémico. Es una metodología que propicia la participación y el intercambio de perspectivas y puntos de vista diferentes.

Del resultado de las sesiones de debate, se ha obtenido una clasificación de todas las variables analizadas, en función de las puntuaciones otorgadas por el grupo de reflexión. Dichas puntuaciones clasifican a las variables en un plano motricidad/dependencia.

En esta clasificación, cada variable cumple un papel diferente en cuanto a su efecto en el devenir futuro del puerto y su actividad. Las clasificaciones más relevantes, en función de las puntuaciones obtenidas son las de variable clave y variable estratégica. Con menor valor se sitúan las variables denominadas reguladoras y palancas secundarias.

El esquema de clasificación en función de las puntuaciones otorgadas por el grupo de reflexión ha arrojado este resultado: 17 de las 50 variables se clasifican como variables estratégicas, 12 porque obtienen una puntuación que las posiciona como clave (las sombreadas en verde) y 4 que se ubican en el espacio de las variables reguladoras (las rojas). La evolución en una u otra dirección que se de en todas estas variables determinará un escenario diferente en el horizonte de los próximos 10 años. El hecho de que la variable que ha obtenido mayor puntuación sea el Rol de la APP, permite pensar que las opciones de construir un escenario positivo son posibles, ya que en gran medida va a depender de sí misma.

### Clasificación de las variables en función de las puntuaciones otorgadas.



Para compartir los resultados se convocó al grupo de reflexión a una reunión de trabajo el pasado 2 de julio, donde se concluyó en la necesidad de continuar avanzado pero con un enfoque propositivo que complementara al de la reflexión para plantear propuestas concretas que ayuden a la materialización de los objetivos.

Se acordó en dicha reunión que los ámbitos de: Espacios portuarios, Medioambiente e Infraestructuras que refuercen al puerto actual, constituyen tres ámbitos donde se encuadran muchas de las variables clave y estratégicas y sobre los que se va a trabajar en grupos orientados a la definición de estrategias de actuación. El primer grupo focal dirigido a trabajar el ámbito de los espacios portuarios ha celebrado su primera reunión el pasado 10 de julio.

Algunas reflexiones a compartir provenientes tanto de los resultados obtenidos por el ejercicio de análisis estructural, como del proceso que estamos llevando a cabo:

- Destacar la **generosidad** en el ejercicio de compartir puntos de vista, diferentes y en ocasiones enfrentados, **por parte de todas las personas que han participado** en las sesiones de reflexión.
- **Unanimidad** en valorar la **importancia** de que Gipuzkoa y Pasaia cuenten con un **puerto comercial**.
- El que exista **el puerto Pasaia propicia inversiones productivas** en empresas que tienen a este puerto como referente logístico, (caso del sector de fabricantes de automóvil al que provee nuestra industria auxiliar). Somos una infraestructura que **incide directamente en la cadena de valor de las empresas guipuzcoanas** y de su hinterland, en la medida que le ofrece una solución a sus necesidades logísticas. Tenemos un **efecto directo e indirecto en el empleo** de esta comarca y, como consecuencia de todo ello, somos un **factor de atractividad** del Territorio guipuzcoano desde el punto de vista de la actividad económica.
- Se ha constatado la necesidad de entender y gestionar la actividad portuaria desde claves de búsqueda de un **equilibrio entre** ser una **infraestructura atractiva** para las empresas guipuzcoanas, y **rentable como negocio**, con la **convivencia** de dicha actividad **en un espacio urbano**. La convivencia puerto-ciudad ha resultado ser una variable importante en el horizonte del año 2025, sobre la que debemos trabajar tanto las instituciones como las empresas.
- La necesidad de gestionar el carácter de **Puerto-Ciudad** que tiene este puerto nos **obliga a colaborar en los espacios frontera con la ciudad**, tanto con Pasaia como con Lezo y Errenteria.
- El **“Rol de la APP”**, ha resultado ser la **variable que más influye en el futuro del puerto** lo que nos obliga a definir un **proyecto estratégico, competitivo y sostenible** en 2025, donde el puerto **deberá ofrecer otros servicios** que ahora no ofrece, como por ejemplo una **terminal de contenedores**.

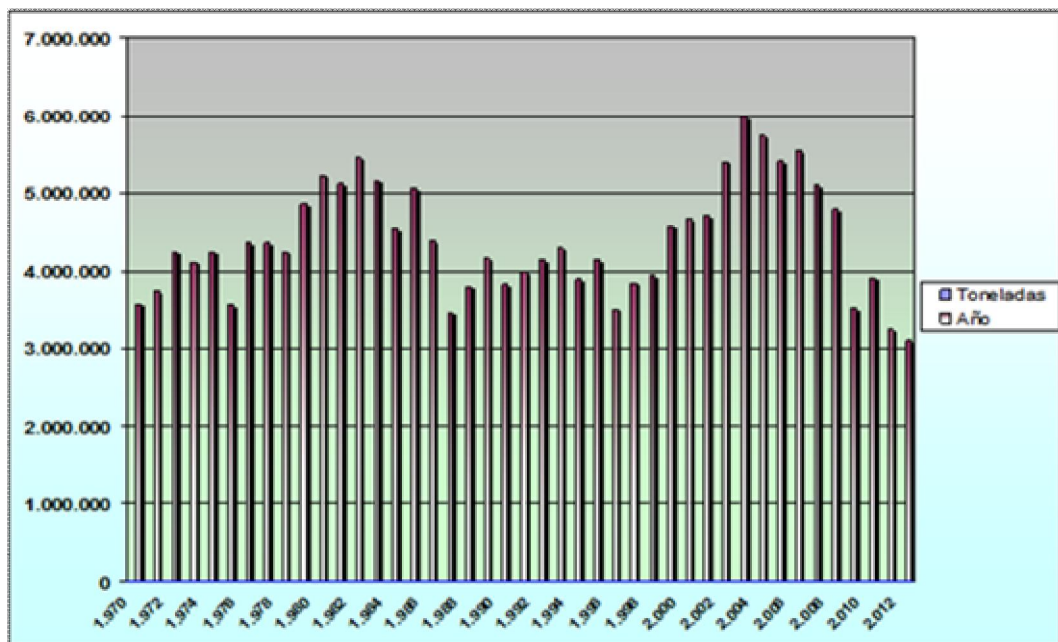


## PUERTO EXTERIOR

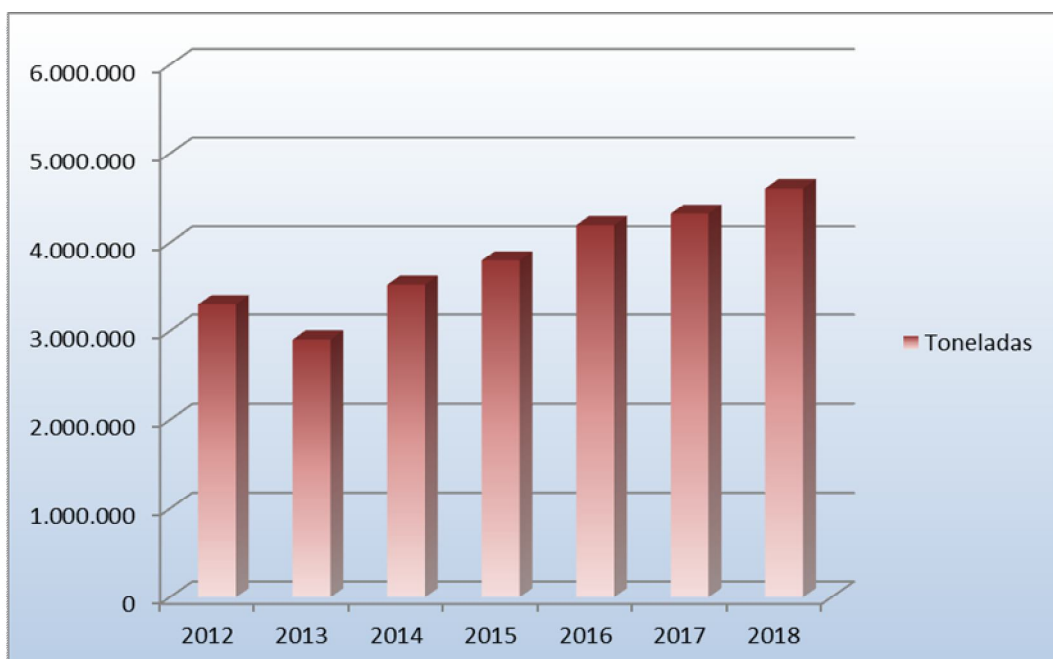
- La existencia de la actual **crisis económica** ha propiciado un cambio en la evolución de los tráficos tradicionales, encontrándonos hoy un **40% por debajo de la evolución que se preveía hace 10 años** y con una **previsión de evolución en los próximos 10 años estabilizada en los 5 millones de toneladas** aproximadamente.

Para ilustrar estos datos, ver gráficos adjuntos.

**Evolución de los tráficos entre 1970 y 2012 en el Puerto de Pasaia.**



**Previsión de los tráficos en el Plan de Negocio del Puerto de Pasaia**



Los citados datos y previsiones **hacen que el Plan Director de Infraestructuras que se encuentra en tramitación haya quedado desfasado.**

Dicho Plan Director preveía la construcción de un puerto exterior. Desde el inicio de su tramitación se ha producido la crisis económica que ha motivado **la desaparición de la Central Térmica de Pasaia y el cese de la actividad en la empresa Corrugados de Azpeitia, propiciando que durante el año 2013 únicamente se hayan movido en el Puerto de Pasaia 2,9 millones de tns, con unas estimaciones futuras para los próximos 10 años por debajo de los 5 millones de toneladas que se movieron durante el periodo del 2002 al 2007 , lejos de los 6,27 millones de capacidad del actual puerto y de los 17 millones de toneladas previstos con la construcción del puerto exterior.**

- **Estas previsiones de tráfico nos llevan a la conclusión de que a medio plazo no está justificada económicamente la fuerte inversión que conllevaría la construcción del puerto exterior.**
- Por ello vamos a **proponer** en el **próximo Consejo Administración** de la APP, a celebrar el próximo mes de **septiembre**, la **retirada del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia.**
- Esta retirada **no significa el abandono definitivo del proyecto de puerto exterior**, sino su **retirada hasta en tanto en cuanto la evolución de los tráfico vuelva a poner sobre la mesa la necesidad de su construcción.**
- En la reunión del **grupo** que está trabajando el **ámbito** de los **espacios portuarios** se ha compartido la necesidad de que para el **periodo de vigencia** de esta **reflexión**, el **escenario se circunscriba al puerto actual**, lo que obliga a **concentrar los esfuerzos en el espacio disponible.**
- Para gestionar esta realidad, es **necesario redefinir los instrumentos de planificación** para que den **respuesta a las necesidades actuales**, ya que toda la planificación vigente está basada en la construcción del puerto exterior.
- Tenemos que **elaborar** tanto un **nuevo Plan Estratégico** como un **nuevo Plan Especial Portuario.**
- La redacción de un nuevo Plan Especial Portuario **permitirá concretar**, especialmente en la zona de La Herrera, la **conciliación** imprescindible **entre las necesidades del puerto y las de la población de Pasaia.**

## OTROS ASPECTOS RESEÑABLES DEL ANALISIS PROSPECTIVO.

- El **segundo ámbito** que se ha revelado importante es el **medioambiental**. Los trabajos del grupo comenzarán en el mes de septiembre para **hacer propuestas** en torno a las **variables** que se han posicionado como **estratégicas**: “compatibilidad regeneración y actividad portuaria”, “gestión de la calidad ambiental”, “puerto limpio”, “utilización de nuevos métodos de manipulación de mercancías”. Actualmente **todos los puertos** y con mayor intensidad los puertos calificados como urbanos, y Pasaia lo es, **tienen en sus agendas** de trabajo como una de sus **prioridades la gestión ambiental**, como compromiso por un desarrollo más sostenible de todas las actividades económicas. Las **orientaciones** que al respecto propone la **European Sea Ports Organisation (ESPO)** en su proyecto Ecoports serán trabajadas en este grupo.
- Finalmente mencionar el ámbito de las **infraestructuras**. Al igual que en el anterior caso, los trabajos se iniciarán en septiembre. El puerto necesita abordar inversiones en infraestructuras **destinadas a mejorar su oferta de servicios**, como es el caso de la **terminal de contenedores** o el acceso a la **alta velocidad ferroviaria**, También habrá que invertir en infraestructuras para atender adecuadamente la **gestión ambiental**, así como para **mejorar la accesibilidad** y la movilidad interna.
- Prevemos que para **finales de septiembre los grupos de trabajo tengan preparadas sus aportaciones** que serán presentadas en sesión plenaria al grupo de reflexión, de modo que puedan ser compartidas y en su caso modificadas y de este modo llegar al **mes de octubre** con los **trabajos finalizados**.

Pasaia a 30 de julio de 2014