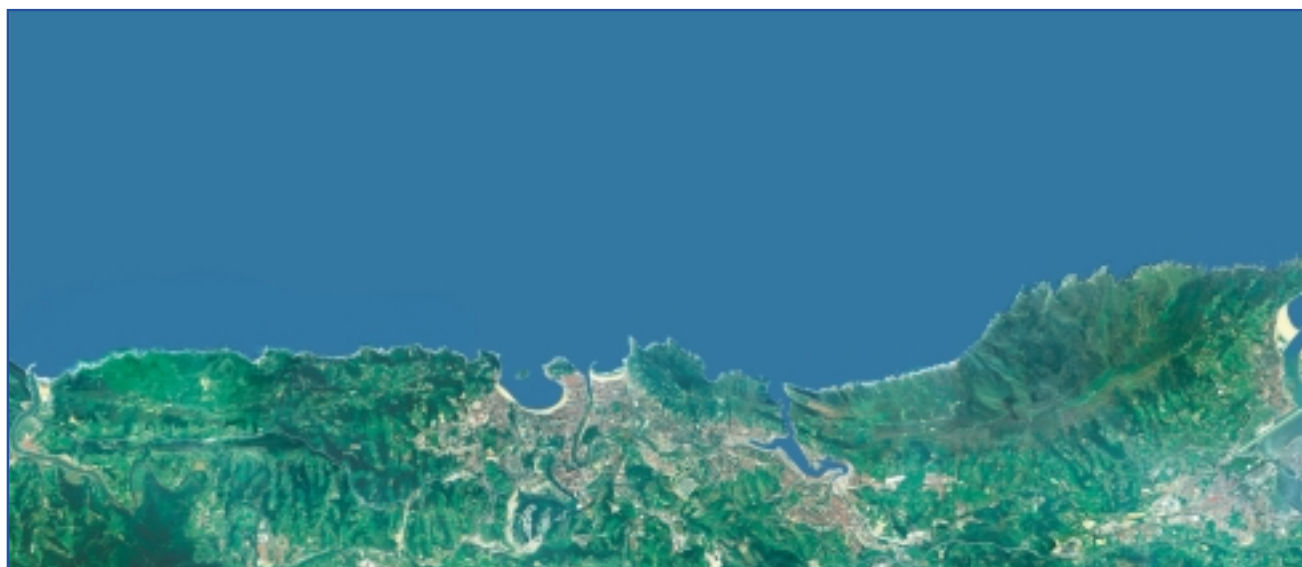




Infraestructuras y Eurociudad,



El proyecto de eurociudad

La existencia de una aglomeración urbana distribuida a lo largo del eje costero entre Donostia-San Sebastián y Baiona ha dado lugar a numerosos flujos económicos y personales desde tiempo atrás. Aunque la eliminación de la frontera ha intensificado los flujos, por sí sola no es suficiente para generar una nueva dinámica integradora entre los distintos polos urbanos existentes que le dé una nueva dimensión.

Dentro de esta ciudad lineal hay un núcleo central en el que los procesos de cambio tienen mayor intensidad y que permiten vislumbrar un nuevo dinamismo. Así, en el triángulo Hondarribia-Hendaia-Irún, facilitados por su contigüidad física en torno a la bahía de Txingudi, se empiezan a dar cambios en la intensidad y naturaleza de las relaciones intermunicipales (flujos de trabajo, residencia, ocio, servicios, educación, cultura...). Es un primer paso hacia la formación de una conurbación de rango superior. Pero más allá de este núcleo central los cambios son menos notorios.

Entre estos flujos, la pauta de des-

plazamientos de las personas y mercancías constituye un indicador de primer orden para identificar la consolidación del proceso. A la inversa, la existencia de una infraestructura física y de servicios que permita que esos flujos se den de forma fluida es un requisito (¿prerrequisito?) que facilita o dificulta el proceso.

En ese sentido, hay que decir que, desde la eliminación de la frontera, poco o nada se ha avanzado en la dirección de tejer una malla de transportes que facilite el proceso de integración entre los extremos de la eurociudad, que son al mismo tiempo los núcleos más poblados. Hoy por hoy, sólo el medio de transporte individual por excelencia, o sea, el automóvil, permite un incremento de los flujos de personas entre las distintas comunidades que conforman la eurociudad. Infraestructuras y servicios ignoran esa otra realidad que se quiere construir. Y los proyectos que pudieran contemplarse como instrumento de integración (v.g., el tren de alta velocidad) están pensados en función de las grandes distancias de la interconexión europea, bien sea de tránsito entre la península y el continente o de origen y destino en

el País Vasco hacia la península o el continente. En sí mismo, estos proyectos ni están pensados ni ayudan al proyecto de tejido de la eurociudad.

Las necesidades de transporte y comunicación en la eurociudad

El eje Baiona-Donostia puede verse desde tres perspectivas:

- a. Como una comunidad urbana distribuida a lo largo de un eje viario de 50 kilómetros, con sus interrelaciones personales y económicas (desplazamientos motivados por el ocio, el comercio, el trabajo).
- b. Como un espacio de actividad económica que, como tal, se interrelaciona con el resto del mundo y que genera unos flujos de mercancías que se intercambian y de personas que se desplazan (aunque de menor intensidad).
- c. Como un espacio de tránsito atravesado por uno de los dos pasos importantes de comunicación entre la península y el continente, con unos flujos de mercancías y de personas que han sufrido un crecimiento espectacular



un proyecto en marcha



y que, entre otras cosas, genera importantes deseconomías en la eurociudad: necesidades de infraestructuras costosas, consumidoras de un suelo muy escaso, congestión de tráfico, contaminación, alto riesgo (y porcentaje) de accidentes y conflictos periódicos. También genera oportunidades de negocio ligadas a ese tránsito, tanto en el ámbito de los servicios ligados al tráfico como a la logística, aunque de forma mucho menos nítida que cuando existía una frontera (que entonces creaba claras barreras e imponía trabas de tipo fiscal y administrativo).

De este modo, la red de transportes en la eurociudad sirve o da cobertura a tres funciones diferentes:

- Necesidades de comunicación local dentro de la eurociudad;
- Necesidades de conexión entre la eurociudad y el resto del mundo;
- Necesidades de tránsito intracontinental. Estos tres niveles de conectividad en la actualidad están en continuo conflicto al no estar adecuadamente resueltos.



Se debe apoyar sin complejos las iniciativas para habilitar otros pasos fronterizos alternativos transpirenaicos

Problemas del transporte

Aunque la lista de problemas concretos es sin duda mucho más larga, un ejercicio de síntesis nos permite reducir las cuestiones pendientes a cuatro tipos de problemas:

1. Congestión local en las dos principales aglomeraciones urbanas de la eurociudad: Donostialdea y BAB, que en el segundo caso se agravan durante la temporada estival.
2. Carencia de infraestructuras estructurantes que permitan crear eurociudad. Como se ha dicho, hoy por hoy hay varios núcleos urbanos y las infraestructuras y servicios existentes reflejan la

demanda actual.

3. Falta de perspectiva regional de las infraestructuras clave para la actividad económica (puertos, aeropuertos, centros logísticos, polos tecnológicos).
4. Saturación vial provocada por el hecho de ser uno de los dos únicos pasos transpirenaicos que, además, carece de alternativas intermodales efectivas.

El orden de la lista no es casual: Los problemas 1 y 2 se corresponden con las necesidades internas de la eurociudad (perspectiva a) y los problemas 3 y 4 con las necesidades de la eurociudad como centro productivo (perspectiva b) y como lugar de tránsito intenso (perspectiva c).

A la vista del diagnóstico realizado sobre estos problemas, su superación requiere aplicar unas directrices claras:

1. Frente a la congestión local: Jerarquización de las vías de comunicación

La congestión de los tráficos locales responde a problemas internos de las aglomeraciones urbanas, pero se ve complicada por la incidencia de los tráficos de tránsito. De ahí que sea preciso separarlos reduciendo de ese modo



el impacto negativo de la posición de la eurociudad en el eje de comunicación franco-español.

Desde esta perspectiva, resultan imprescindibles proyectos ya en marcha como:

- Segundo cinturón de San Sebastián
- Desdoblamiento de la N-I y su contraparte francesa N-10
- Variantes de Pasaia y Baiona
- Ampliación de la Autopista A-8

Esta separación permitirá dar un carácter de bulevar urbano a los tramos de la N-I que atraviesan en la actualidad las zonas urbanas.

Sin embargo, no serán suficientes a largo plazo si las actuaciones se limitan al aumento de la capacidad de las carreteras, que es una solución muy costosa y difícil de gestionar (conflictiva) y con una incidencia negativa muy fuerte en un bien ya escaso en la euroregión: el suelo rústico.

2. Frente a la congestión local:

Potenciar el transporte público

Esta potenciación tiene dos facetas claramente diferenciadas:

- Por un lado, actuando sobre las infraestructuras. Encaja aquí el diseño de un servicio ferroviario que conecte Donostia y Baiona y (a escala más local) la implantación de tranvías urbanos en Donostia, Baiona, Irún-Hondarribia.
- Por otro, actuando sobre los servicios ofertados, coordinando y valorizando las ofertas existentes, creando correspondencias cómodas, mejorando la eficiencia en el trámite de cambio de ancho ferroviario etc. y eliminando la ruptura del servicio en la frontera.

Pero es muy posible que un nuevo servicio ferroviario San-Sebastián-Baiona no precise de nuevas infraestructuras (al menos, en la mayor parte del itinerario) para que el viaje se realice sin cambio de tren. Desde una perspectiva de transporte realmente urbano, de un eurometro, ¿tan inusual resultaría cambiar de vagón en una estación si el tiempo de espera se reduce a un par de minutos? Después de todo, así es como funcionan los metros... Sin negar que hay cuestiones pendientes, el pro-



Es muy posible que un nuevo servicio ferroviario San-Sebastián-Baiona no precise de nuevas infraestructuras

blema hoy en día está más en el servicio que en la infraestructura.

3. Frente a la congestión local:

Planificar coordinadamente la expansión urbana y las infraestructuras de transporte

Es harto frecuente que la creación de nuevas áreas urbanas, de servicios o de industria no tenga en cuenta los flujos de movilidad que generarán sus residentes y usuarios, por lo que es preciso insistir en la confluencia de las tareas de los urbanistas y planificadores del transporte. Es también razonable pensar en ir poniendo coto a la extensión de la urbanización periférica.

4. Frente a la ausencia de

infraestructuras eurourbanas:

Coordinar servicios de transporte y crear infraestructuras para el servicio de la eurociudad, asumiendo plenamente una visión transfronteriza en su papel como motor de desarrollo regional

La eurociudad cuenta con dos puertos comerciales, dos aeropuertos, dos o más (si se incluyen los proyectos en marcha) centros logísticos, dos polos tecnológicos. Se trata sin duda de una riqueza de la zona, pero su potencial aumentaría si se gestionaran con una cierta coordinación, que puede ir:

- Desde la planificación de las inversiones (¿No es realista, tal vez, pensar incluso en un único aeropuerto, con servicios distintos de los que ahora están ofreciendo ambos?)
- A la coordinación de la gestión (¿Es imposible una única autoridad portuaria?).

Resulta difícil de concebir por implicar a administraciones que trascienden a la eurociudad, pero seguramente no se trata de una misión imposible.

Es obvio que son infraestructuras que compiten, pero ¿deben competir entre ellas o competir conjuntamente con los restantes modos de transporte o las infraestructuras equivalentes de otros lugares?

Cooperar localmente para competir globalmente es una receta muy utilizada para nuestras empresas y no parece que sea mala para nuestras infraestructuras. De seguro redundaría en un mejor servicio para las empresas y los ciudadanos.

5. Para fortalecer el potencial económico de la eurociudad:

Crear infraestructuras de transporte con valor añadido

Hay un cierto espejismo en el valor que se atribuye al tráfico de mercancías como generador de negocio local. Es evidente que genera una demanda de consumo (combustible, restauración, alojamiento, talleres de mantenimiento, etc.) pero con un coste alto: congestión, contaminación, ocupación de suelo. El beneficio neto de este tráfico para la eurociudad es más que dudoso.

No deben, pues, crearse infraestructuras de ocupación sino las que tengan capacidad de generar negocio logístico y de distribución. Y esas están más ligadas al tráfico que tiene por origen o destino la eurociudad y su entorno regional que al tráfico de paso estrictamente internacional. Por lo tanto, se debe apoyar sin complejos las iniciativas para habilitar otros pasos fronterizos alternativos transpirenaicos.

6. Para reducir la incidencia negativa del tráfico viario internacional:

Fomentar la intermodalidad para potenciar el transporte ferroviario y marítimo

Se trata de configurar una oferta de transporte alternativa a la carretera, facilitando la transferencia de cargas hacia el ferrocarril y el barco. Esto pasa por promover la navegación de cabotaje (short sea shipping) y el desarrollo coordinado de los polos intermodales de Mouguerre e Irún, Baiona y Pasaia.

Y una vez constituida una alternativa efectiva, podrá pensarse en introducir una gestión controlada del tráfico de camiones por carretera.

Juan Luis Lloréns Urrutia (LKS)