



Los Planes

Territoriales Parciales

La planificación territorial y sectorial en la Comunidad Autónoma del País Vasco sigue dando los pasos previstos en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, habitualmente conocida como la LOT, aprobada el 31 de mayo de 1990. Pretende dar coherencia a las actuaciones de las Administraciones Públicas y de la iniciativa privada en el espacio geográfico de nuestra Comunidad.

Siguieron cronológicamente las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), cuyo Avance se publicó en mayo de 1992 y que fueron aprobadas definitivamente el 11 de febrero, mediante el Decreto 28/1997. Tienen la misión de ser el marco de referencia para el desarrollo de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales y también de los planeamientos municipales.

Desde entonces, se han ido presentando Avances y aprobando Planes de diferente contenido y ámbito de aplicación; así, los Territoriales de las diferentes Comarcas de la Comunidad Autónoma Vasca, de ellos los tres de Araba y cinco de los seis de Gipuzkoa, quedando pendientes el de Tolosaldea y los seis de Bizkaia. En cuanto a los Planes Sectoriales, están definidos 25, de los que cuatro han sido aprobados, ocho están en fase de realización y 13 pendientes de inicio.

En las últimas semanas, y ya con referencia a Gipuzkoa, han sido aprobados inicialmente los Territoriales Parciales del Alto Deba, Bajo Deba, Goierri y Urola-Costa, y ha sido presentado un nuevo Avance actualizado del correspondiente a Donostialdea-Bajo Bidasoa, cuyo ámbito es el de mayor peso poblacional, afectando al 57% de los habitantes del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Todo el proceso planificador realizado y en curso resulta muy interesan-

te y supone un esfuerzo importante que, sin duda, reportará a nuestra Comunidad en los próximos años ventajas comparativas notables, tanto de carácter social como económico y competitivo. Máxime teniendo en cuenta la posibilidad que se viene brindando a instituciones, colectivos y ciudadanos en general de formular observaciones, propuestas y alternativas a los textos desarrollados por los equipos técnicos redactores.

Donostialdea-Bajo Bidasoa

La importancia relativa de este Plan Territorial y la trascendencia para todo el Territorio de Gipuzkoa de las actuaciones en él contempladas, invitan especialmente a ciertas reflexiones.

Presenta el documento grados no homogéneos de profundización y detalle, así como de apuesta, sin que se razonen dichas circunstancias, lo cual induce a confusión por el papel que las proposiciones que hace el Plan pueden jugar en las decisiones de los Ayuntamientos y de los agentes económicos privados. Y eso es así, por las expectativas que crean, las cuales desencadenan tomas de posturas en diversos sentidos y de diferente trascendencia. Así, parece adecuada la prudencia inicial (a nivel de Avance) y luego, tras la valoración de alegaciones y propuestas alternativas, concretar las propuestas en el documento para su aprobación inicial.

Sin embargo, el Plan Territorial que se comenta hace algunas manifestaciones muy rotundas de deslocalización de algunas empresas, sin plantear simultáneamente alternativas. Parecería que se den por decididas determinadas cosas en ausencia, aparente al menos, de las partes involucradas, y éstas son muy concretas, por lo que quizás no hubiera hecho falta ese nivel

de detalle, en este momento.

Modelos Funcional y Alternativo

La situación de bisagra con Francia de la comarca y el desplazamiento poblacional hacia ella desde el interior del Territorio que se viene produciendo en los últimos años y que se proyecta para el horizonte temporal que el Plan contempla (2018), hace que el tráfico, de personas y mercancías, interno y de tránsito, y los asentamientos urbanos se aprecien como principales problemas a solucionar.

En este sentido, se hacen amplias provisiones de suelo residencial y también de infraestructuras de carretera y ferrocarril. Especial mención merece lo relativo a las infraestructuras intermodales de Irún y Astigarraga y a la "A-8 exterior" que enlazaría Arizeta con la A-63 en Biriattou, situadas en los modelos alternativos.

Sin embargo, son mucho más cautelosas en ambos modelos las referencias que se hacen al proyecto de Puerto Exterior, el más emblemático y de mayor repercusión, en base a que "rebasa el marco propositivo del Plan". No parece que esto sea así, puesto que las proposiciones no aluden a competencias ni a capacidad financiera y, además, lo mismo se podría decir de los grandes ejes viarios y ferroviarios.

Por contra, en el Avance sí se plantea el cambio de usos de varios espacios portuarios o afines en base a una "reordenación de espacios, deslocalización de industrias y especialización de tráfico", actuaciones las dos primeras que se podrán acometer una vez se hayan dado pasos claros hacia la realización del proyecto exterior, pero no antes ni desvinculados de él.

En cuanto a "la especialización de tráfico", no se entiende muy bien el



significado, dado el alto grado actual de especialización. De hecho, y camino de la materialización del proyecto exterior, el Puerto de Pasajes ha de empezar a promover su diversificación y a difundir que en un tiempo futuro, pero previsible, podrá atender otros tráficos que hoy no tienen cabida por la falta de espacios y por las limitaciones técnicas de eslora y calado, aspecto técnico éste que el Avance no menciona.

Desde la Cámara se entiende que el puerto exterior, contribuirá decisivamente al alivio de la congestión del tráfico en la comarca y en el cruce de la frontera. En este sentido se enmarcan iniciativas como la propuesta de líneas Ro-Ro que uniesen puertos de la fachada atlántica francesa con Bilbao, proyecto en el que la Cámara solicita la participación del Puerto Exterior de Pasajes. Puerto que, además, permitirá la reordenación integral y mejora medioambiental del interior de la bahía de Pasaia y constituirá en sí mismo un motor de desarrollo económico y social de primer orden para Gipuzkoa, la Comunidad Autónoma y los territo-

rios vecinos

Aeropuerto y Territorios colindantes

Sorprende la ausencia de referencias al aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia. El silencio es tal, que figura en los planos tan sólo como una lengua de tierra sin identificación, a pesar



de su existencia real y de la polémica que desde la aprobación de su Plan Director, hace ahora 3 años, ha venido suscitando.

La Cámara ya expresó su opinión al respecto, que en resumen es mantenerlo, adecuando los tipos de aviones y las frecuencias de vuelos, así que no se quiere sino confirmar esa valoración.

Por otro lado, las referencias a los territorios colindantes de Navarra y Lapurdi suenan excesivamente distantes. Se entiende que la coordinación con los proyectos de los territorios vecinos no se pueda imponer desde Gipuzkoa ni desde la C.A.P.V. Pero también parece conveniente hacer propuestas decididas de futuro para en algún momento plantear la vertebración que se propone, buscando los acuerdos precisos. La descoordinación entre Aquitania y Aragón en el recién inaugurado túnel de Somport es un ejemplo a evitar.

William J. Gisbert
Staff de la Dirección General
de la Cámara de Gipuzkoa



Primer Grupo Vasco en fabricación y desarrollo de productos basados en tecnología Linux.

WWW.DUNSOFT.COM
EL VALOR DE LA TECNOLOGIA

SISTEMA DE CONTROL DE PRESENCIA EN TIEMPO REAL

EMPRESAS LIDERES QUE HAN INSTALADO ESTE SISTEMA PIONERO EN EL PAIS VASCO:

VENTANAS SAN MIGUEL (USURBIL) KRUMETAL (ANDOAIN) ZIHURKO
GRUPO TTT (BERGARA) ZIHURKO (SAN SEBASTIAN)
QASA (SAN SEBASTIAN) KRONITEK (BERGARA)... ENTRE OTROS



- LA APLICACION DE GESTION HORARIA MAS AVANZADA DEL MERCADO.
- PERSONALIZADA PARA CADA EMPRESA.
- SE ELIMINA TODA INTERVENCION MANUAL DEL OPERARIO
- COMPATIBLE CON CUALQUIER APLICACION DE NOMINAS.
- RELOJ PATRON CONECTADO VIA SATELITE.
- INSTALACION Y MANTENIMIENTO REALIZADO POR NUESTRO DEPARTAMENTO TECNICO.

PRESENTACIONES SIN COMPROMISO

TLF: 943260567-DUNSOFT@DUNSOFT.COM-DONOSTIA-PAMPLONA-MADRID