



Polígono Lanbarren

Planificación de usos del suelo y desarrollo económico

Tradicionalmente la Cámara de Gipuzkoa ha manifestado que todo el proceso de planificación territorial que arranca con la Ley de Ordenación del Territorio resulta muy interesante 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. La concreción de esta legislación se materializa a través de los Planes Territoriales Parciales (PTP) y Sectoriales (PTS).

La competitividad y la sostenibilidad de la actividad económica son para la Cámara objetivos básicos, y en

esa línea parece adecuado clasificar los municipios, en base a la problemática de actividad que presentan y a su potencial de futuro crecimiento. También, se estiman acertados los procesos de eliminación de ruinas industriales y la reconversión de zonas industriales obsoletas, para nuevas áreas de actividad económica.

Dentro de la tipificación de espacios para actividades económicas en general, se plantean para Alava y Bizkaia sendas "áreas de reserva estratégica", respectivamente en Lantarón y Boroa. No se hace para Gipuzkoa, sino que por el contrario se propone que la previsión hecha en este sentido para el

polígono de Sansinenea en el Urola (Arrona) se reconsidere, dada la escasez de terrenos. En este sentido, el P.T.S. considerado no tiene en cuenta la capacidad espacial marginal que el Puerto Exterior de Pasajes puede generar para estos fines, como está sucediendo en procesos similares.

En estas fechas está información pública el Avance del P.T.S. de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma. Se considera imprescindible la armonización de dicho Avance y el documento que estamos comentando, pues esta actividad económica, logística y transporte exige extensiones de terreno a veces muy

La concreción de esta legislación se materializa a través de los Planes Territoriales Parciales (PTP) y Sectoriales (PTS)

importantes y localizaciones muy concretas, para plataformas y centros.

El documento para aprobación inicial del P.T.S. de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, incluye la actividad de transporte y logística en sus propuestas de creación de suelo. Queda sin embargo fuera de dichas previsiones la comarca del Bajo Deba, dada la extremada escasez de espacios en esta comarca. No obstante las dificultades, se entiende que alguna previsión debiera hacerse, como son los denominados Centros de Servicios al Transporte.

Las evaluaciones cuantitativas que se hacen, en general parecen adecuadas, aunque el documento no especifica algunas de ellas, como el caso del polígono Apatta en Tolosaldea. Más importancia tiene la indefinición de la plataforma intermodal ferrocarril-carretera de Irún, con la reordenación ferroviaria integral del corredor Ventas de Irún –Puente de Santiago, pues su extensión no menor a las 50 Has. y su situación encastrada en zonas residenciales le añaden una mayor dificultad y una necesidad de previsión y planificación cuidadosa.

Desde la Cámara de Gipuzkoa se observa con preocupación el tratamiento que se da en el documento al Puerto de Pasajes. En términos generales, no se le concede la importancia que tiene en su doble faceta de centro generador de riqueza y empleo y de plataforma multimodal por excelencia. Como consecuencia, el proceso iniciado hace ya años para su ampliación en el exterior se califica de "... incipientes estudios de viabilidad...", siendo así que existe un anteproyecto formalmente presentado ante la Administración competente, hace casi un año.

Se estima que al documento le falta anticipación a futuro en esta cuestión, porque una somera observación de lo que desde hace muchos años viene pasando en puertos de todo el mundo rodeados de población, nos indica que

la situación actual no es sostenible. En el caso de Pasajes, además, concurre la circunstancia de que las limitaciones técnicas de calado y eslora en la bocana de entrada, tenderían por sí solas a reducir paulatinamente la operatividad del puerto, con las pérdidas de actividad, empleo y competitividad que ello acarrearía.

En contradicción, en cierto modo, a esta falta de toma de postura en la ampliación exterior, se hace la propuesta de reconvertir en Parque de Servicios a las Empresas y de Actividades Avanzadas el polígono industrial de La Herrera, siendo esos espacios, en tanto no se inicie la obra exterior, reserva necesaria para la actividad portuaria.

El traslado al exterior de la bahía de la actividad comercial portuaria desencadenará un proceso de reurbanización de dicha bahía de grandes proporciones, no sólo de La Herrera, aspecto éste que se trata en el P.T.P. de Donostialdea y en otros instrumentos de ordenación territorial. Recordar además a este respecto lo que más arriba se indica con relación a "reservas estratégicas de espacios".

Por todo ello, se entiende que el P.T.S. debe adoptar propuestas más decididas respecto al Puerto Exterior y plantearlo como un hecho cierto a un plazo que entraría en el horizonte temporal de planificación de 16 años que tiene el documento.

Con relación a los grandes equipamientos comerciales, se estiman oportunas las apreciaciones sobre las disfunciones que crean en los nudos de comunicaciones de interés general, por lo que los estudios de ubicación han de ser especialmente cuidadosos. Asimismo, se comparte la idea de que su construcción suplanta otro tipo de establecimientos urbanos, de menor tamaño que ayudan a rehabilitar barrios o zonas urbanas, lo que no sería posible de otra manera. Conviene recordar a este respecto, que ya al inicio de los '90, en documentos de ordenación territorial del Gobierno Vasco se constataba que en Europa "se estaban pasando de moda" los grandes centros extraurbanos y se retornaba a tamaños menores y urbanos, por parte de los mismos agentes económicos.

William J. Gisbert

Staff de la Dirección General
Cámara de Gipuzkoa