

**CONTESTACIÓN A LAS APORTACIONES PRESENTADAS AL AVANCE DE LA REVISIÓN DE LAS DOT.**

Ekarpen zenbakia: 25
Aportación nº:
Nork aurkeztu du: Communauté d'Agglomération du Pays Basque
Presentada por:
Aurkezpen data:
Fecha de presentación: 12/06/2017

A. Contenido resumido de la aportación.

El escrito presentado por la Communauté d'Agglomération du Pays Basque comienza con un preámbulo donde se realiza una oportuna referencia a las distintas figuras de ordenación territorial y urbanística existentes en la Comunidad Autónoma de Euskadi y a las equivalentes que, a distintas escalas territoriales, se están desarrollando en el territorio francés. Dicho preámbulo sirve de base para enmarcar diferentes reflexiones en relación con los aspectos generales compartidos entre los documentos de ordenación desarrollados a ambos lados de la frontera y con otros de carácter más preciso que afectan fundamentalmente a las propuestas de las DOT relativas al área metropolitana de Donostia/San Sebastián y a las previsiones contempladas en la ordenación del territorio comprendido entre dicha ciudad y Bayona.

El contenido del escrito se estructura a través de los siguientes apartados:

1. Principios que compartimos.

- Se hace mención en este apartado a los diferentes objetivos y directrices propuestos en el documento de revisión de las DOT a través de los capítulos de Medio Físico, Hábitat rural, Hábitat urbano, Gestión sostenible de recursos y Movilidad y logística; señalándose que los mismos constituyen también la base de las políticas de ordenación territorial y urbanística que se están impulsando en el territorio francés.

2. El sistema polinuclear de las capitales vascas; un proyecto para la cooperación transfronteriza.

- Se secunda en el escrito el interés mostrado en la revisión de las DOT relativo a la articulación de los espacios limítrofes compartidos. En este sentido, se plantea la necesidad de definir mejor la contribución de este territorio transfronterizo al sistema polinuclear: sistema aeroportuario, funcionamiento de las actividades de logística, turismo, equipamientos comerciales, salud, investigación...

3. Directrices territoriales para el Área metropolitana Donostialdea- Bajo Bidasoa.

a) Se considera en el escrito presentado que ninguna de las orientaciones propuestas en el capítulo del Hábitat urbano de las DOT parece contraria a una mejor cohesión transfronteriza, señalándose no obstante que el aumento de las actividades y de la población en esta área funcional tendría efectos en la parte francesa; especialmente en relación con la demanda residencial.

b) En relación con la necesaria estructuración del corredor San Sebastián- Bayona a la que se hace referencia en las DOT, se hace mención en el escrito a los diferentes agentes e instituciones que ya están interviniendo en la materia.

c) Con respecto a las iniciativas planteadas en las DOT relativas a la renovación del Puerto de Pasaia y a las actividades logísticas programadas en el corredor de Jaizkibel, se plantea en el escrito que dichas propuestas se enriquecerían si contemplasen su sinergia con el Puerto de Bayona.

d) En materia de las continuidades transfronterizas que según las DOT había que garantizar (recogidas en el mapa correspondiente al eje de transformación Donostia-Irun), se indica en el escrito que se comparte el objetivo de garantizar la articulación en entre los diferentes sistemas de transporte, haciéndose referencia a la necesidad de que el mismo se refiera a la movilidad tanto de pasajeros, como de mercancías. Igualmente, se señala la necesidad de que las transformaciones urbanas contempladas en el entorno de las estaciones de Irun y de Hendaya se realicen a través de una concertación amplia. Se hace igualmente mención a la necesaria continuidad de los recorridos ciclistas programados a ambos lados de la frontera y de la vía atlántica del Camino de Santiago.

e) En materia de medio ambiente, el escrito se refiere a los retos existentes en relación con la preservación de la continuidad biológica entre ambos lados de la frontera, haciéndose referencia a los trabajos existentes en la materia. Se añade al respecto que se encuentran a la espera de puesta en marcha de una regulación transfronteriza que defina los objetivos de los espacios de la Red Natura 2000 compartidos (Bahía de Txingudi y estuarios del Bidasoa).

B. Valoración de la aportación realizada.

1. Principios que compartimos.

- Tal como se señala en el escrito presentado, se produce una clara coincidencia entre los criterios y objetivos que han servido de base para la redacción de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) y aquellos en los que se fundamentan los instrumentos de planificación territorial que se encuentran en redacción en el ámbito del País Vasco francés. En este sentido, únicamente cabe reseñar que se comparte el análisis realizado en el escrito y se valoran favorablemente sus aportaciones.

2. El sistema polinuclear de las capitales vascas; un proyecto para la cooperación transfronteriza.

- A través de las aportaciones remitidas se comparte igualmente la importancia otorgada en las DOT a la articulación de los espacios limítrofes comunes, planteándose no obstante la necesidad de concretar en mayor medida la contribución de este territorio transfronterizo al sistema polinuclear: sistema aeroportuario, funcionamiento de las actividades de logística, turismo, equipamientos comerciales, salud, investigación...

En el documento de las DOT se singulariza especialmente el corredor urbano que discurre entre Bayona y San Sebastián en la fachada atlántica de la frontera pirenaica. El mismo constituye, según el documento, un ámbito con casi 700.000 habitantes, que se extiende entre Bayona y San Sebastián; y que a su vez se integra en la Euroregión compuesta por la Nueva Aquitania, Euskadi y Navarra.

En relación con dicho aspecto, cabe señalar que entre las diversas propuestas contenidas en las DOT orientadas a conseguir una visión integral del territorio, cabe destacar por su relación con lo comentado en el escrito presentado la correspondiente a los “Ejes de transformación”.

Dichos Ejes constituyen unos ámbitos territoriales de carácter supramunicipal, que permiten incidir en la planificación de los ámbitos territoriales que conectan los diferentes desarrollos urbanos. Con el fin de evitar que la planificación de dichos desarrollos se afronte únicamente desde una visión local, mediante la ordenación de los Ejes de transformación, entendidos como corredores que sirven de enlace a los diferentes asentamientos, se pretende que las diversas actuaciones que se planteen en el territorio se aborden de forma coherente y coordinada, a través de una visión integral del territorio.

No obstante, debe hacerse también referencia a las limitaciones que en un documento de la escala propia de las DOT, dificultan una mayor concreción de los compromisos de intervención y de financiación de las diversas iniciativas propuestas por parte de las diferentes Administraciones de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Dicha dificultad es extensible, en mayor medida si cabe, a cualquier actuación cuya afección exceda del ámbito territorial y competencial que corresponde al documento de las Directrices.

3. Directrices territoriales para el Área metropolitana Donostialdea- Bajo Bidasoa.

a) Se hace referencia en el escrito a la posibilidad de que el aumento de las actividades y de la población en esta área funcional tenga efectos en la parte francesa; especialmente en relación con la demanda residencial.

De acuerdo con el análisis del contexto socio-económico y territorial incluido en el documento de las DOT, fundamentado en los últimos datos estadísticos y prospecciones existentes, a nivel global del territorio de la CAPV se prevé que en las próximas décadas se produzca una cierta estabilización o ligera regresión de su población. Según las previsiones efectuadas, dicha regresión no se producirá sin embargo de manera uniforme en todo el territorio. La misma sería el resultado de un crecimiento poblacional en el territorio histórico de Álava, y de un decrecimiento algo mayor en Bizkaia; acompañado de una práctica estabilización (o limitado incremento) de la población de Gipuzkoa. Como consecuencia de lo señalado y según dichas previsiones, la demanda residencial a prever para los próximos años se considera en principio que será limitada. La misma además no se producirá como consecuencia de un incremento de la componente demográfica, sino en todo caso, como resultado de una reducción muy paulatina de la tasa media de ocupación de las viviendas existentes.

b) En relación con la necesaria estructuración del corredor San Sebastián- Bayona se hace mención en el escrito a los diferentes agentes e instituciones que ya están interviniendo en la materia. Únicamente cabe señalar al respecto que en el propio documento de las DOT se hace referencia a la importancia que tendría el mantenimiento de la colaboración interinstitucional entre las administraciones responsables del ámbito de la planificación territorial en ambos lados de la frontera, con el fin de llevar adelante las iniciativas planteadas en relación con el referido corredor.

c) Con respecto a la renovación del Puerto de Pasaia y a las actividades logísticas programadas en el corredor de Jaizkibel, se plantea en el escrito que dichas propuestas se enriquecerían si contemplasen su sinergia con el Puerto de Bayona.

Cabe indicar en relación con este tema que en la normativa del documento de las DOT que será aprobado inicialmente se incluye el artículo 27, referido a las “Directrices en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria”. A través de las directrices propuestas en el mismo se pretende destacar la necesidad de garantizar la interconexión entre

las infraestructuras existentes a ambos lados de la frontera. En cuanto a la posible consideración de iniciativas que pudieran afectar de forma específica a la planificación de las infraestructuras portuarias (como se menciona en el escrito), aeroportuarias o de otro tipo, si bien se comparte la necesidad de concebir la planificación desde una visión global interterritorial, es necesario hacer mención a las limitaciones que hoy en día afectan a dicha planificación en relación con su ámbito territorial y competencial.

d) En materia de las continuidades transfronterizas, se señala en el escrito la necesidad de que la articulación entre los diferentes sistemas de transporte se garantice en cuanto a la movilidad de pasajeros y de mercancías. Igualmente, se señala la necesidad de que las transformaciones urbanas contempladas en el entorno de las estaciones de Irun y de Hendaya se realicen a través de una concertación amplia. Se hace igualmente mención a la necesaria continuidad de los recorridos ciclistas programados a ambos lados de la frontera y de la vía atlántica del Camino de Santiago.

Por lo que respecta a la necesidad de garantizar la movilidad tanto de pasajeros, como de mercancías, las DOT comparten dicho objetivo, haciendo referencia al mismo en diversos apartados del documento.

En cuanto a la transformación del entorno de la estación de Irun o a las que puedan afectar al entorno de la estación de Hendaya, cabe señalar que el primero de dichos ámbitos se encuentra ya integrado en una de las áreas de interés estratégico singularizadas en el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia/San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa), aprobado mediante el Decreto 121/2016, de 27 de julio. Se comparte al respecto la necesidad que las pautas para la ordenación de dichos entornos sean establecidas a través del consenso común de las administraciones implicadas.

En lo que se refiere a la continuidad de los recorridos ciclistas a ambos lados de la frontera, el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia/San Sebastián recoge entre sus previsiones la necesidad de conectar con la frontera la red ciclista existente en el territorio guipuzcoano. De acuerdo con dicha previsión y con lo establecido en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, aprobado definitivamente mediante Norma Foral de 10 de junio de 2013, se encuentra en redacción el proyecto para el trazado de dicha conexión hasta su enlace con el ámbito fronterizo en el Puente de Santiago.

e) En materia de medio ambiente, el escrito se refiere a los retos que se presentan en relación con la preservación de la continuidad biológica entre ambos lados de la frontera, haciéndose referencia a los trabajos existentes en la materia. Se añade al respecto que se encuentran a la espera de puesta en marcha de una regulación transfronteriza que defina los objetivos de los espacios de la Red Natura 2000 compartidos (Bahía de Txingudi y estuarios del Bidasoa).

En relación con dichos aspectos, en la normativa del documento de las DOT que será objeto de Aprobación Inicial se ha incluido el "Artículo 34. Directrices en materia de interrelación territorial", el cual plantea la necesidad de *"Elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial en materia de ordenación del territorio. En este sentido, y de manera concreta se recomienda de modo conjunto entre las Administraciones competentes afectadas: a) Redactar en el corredor Bayona-San Sebastián un documento territorial, en base a un diagnóstico conjunto que analice cuestiones específicas en un contexto de búsqueda de las bases en las que cimentar la construcción de este territorio [...]".*

Se estima al respecto que en dicho documento territorial común podrían tener cabida aspectos como los apuntados en el escrito presentado en relación con los espacios naturales comunes al ámbito transfronterizo.

A modo de comentario final a varias de las aportaciones plantadas en el escrito, podemos indicar que el documento de las DOT que será objeto de aprobación inicial incluye en su capítulo "IV Directrices específicas para cada una de las capitales" las correspondientes al Área

Urbana Integrada de Donostia/San Sebastián, recogiendo entre ellas las siguientes referencias a la Eurociudad Bayona- San Sebastián:

“7. Configurar el Corredor del Jaizkibel, desde Lezo hasta Irun, como un gran eje de vocación tecno-industrial integrado con el paisaje, donde puedan desarrollarse actividades industriales y vinculadas a la logística o a la tecnología; así como diversos equipamientos integrados en el contexto de la Eurociudad Bayona - Donostia.

8. Plantear la articulación de la Eurociudad Bayona – San Sebastián en torno a iniciativas de integración de los sistemas de transporte, el desarrollo de intervenciones conjuntas en materia de grandes equipamientos, espacios de actividad y gestión de recursos naturales, o la utilización integrada de las grandes infraestructuras de conexión exterior. La transformación de la playa de vías de Irun revestirá especial importancia en la articulación de la Eurociudad” [...].

CONCLUSIÓN.

Como consecuencia de lo señalado anteriormente y a modo de conclusión, consideramos que existe una concordancia general entre los objetivos, criterios y directrices planteados en el documento de las DOT y las estrategias territoriales generales descritas en la aportación presentada por la Communauté d'Agglomération du Pays Basque.

No obstante, debe señalarse que una vez que se produzca la aprobación inicial del documento, se abrirá un nuevo periodo de participación durante el que serán objeto de análisis y valoración todas aquellas aportaciones que puedan contribuir a enriquecer el documento de cara a la consecución de los objetivos que en el mismo se plantean.

Como resultado, se agradece el interés y el grado de colaboración mostrados a través de las aportaciones realizadas, las cuales contribuirán a la planificación de los espacios fronterizos con el carácter de “zonas de especial significación” que les otorga la Estrategia Territorial Europea; esperando que dicha colaboración siga manteniéndose a lo largo de las sucesivas fases de tramitación del documento.

1. - Communauté d'Agglomération du Pays Basque Komunitateak egindako ekarpena irakurri ostean, lehenik eta behin dokumentua aztertzen egindako ahalegina eskertu behar dugu, eta baita haren balioespen zein ekarpenak helarazi izana ere.	1- De la lectura de la aportación efectuada por la Communauté d'Agglomération du Pays Basque, cabe en primer lugar agradecer el esfuerzo realizado en analizar el documento, y en remitirnos su valoración y aportaciones.
2. - Halaber, garrantzitsua da zenbateraino datozen bat ikustea eta jakitea dokumentua adostasunez eratzen ari dela Organismo horren aldetiko balioespen positibo batekin.	2- Así mismo, es importante observar el grado de coincidencia y saber que el documento se está realizando de forma consensuada con una valoración positiva por parte de ese Organismo.

(Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana, febrero de 2018)