ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7.
ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

ÍNDICE GENERAL.

-DOCUMENTO A.- MEMORIA.

-DOCUMENTO B.- PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN.

-DOCUMENTO C.- ORDENANZAS REGULADORAS Y FICHAS NORMATIVAS.

-DOCUMENTO D.- PLAN DE ETAPAS.

-DOCUMENTO E.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7.
ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

DOCUMENTO A: MEMORIA.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

ÍNDICE DE LA MEMORIA.

1.- ANTECEDENTES 6

2.- ENCAJE DEL PLAN ESPECIAL EN LAS DIFERENTES INTERVENCIONES TERRITORIALES QUE AFECTAN AL PROYECTO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAIA 10

2.1.- Las Directrices de Ordenación Territorial (D.O.T.) 11
2.2.- El Plan Territorial Parcial Urola-Costa 13
2.3.- Las Normas Subsidiarias de Planeamiento Tipo B del Municipio de Zumaia 13
2.4.- El Plan Estrategico Zumaia 2.005 15

3.- LA CONFLUENCIA DE DOS POLITICAS DISTINTAS SOBRE EL MEDIO FISICO. LITORAL DE LA CAPV 19

4.- EL ESTUDIO PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS DE UBICACION DE INSTALACIONES NAUTICO-DEPORTIVAS EN EL LITORAL DE LA CAPV 20

5.- OPORTUNIDAD DE CONSTRUCCION DE UNA DARSENA DEPORTIVA EN EL PUERTO ZUMAIA 28

6.- LA EVALUACION PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL (EPIA) DE LA DARSENA DEPORTIVA DEL PUERTO DE ZUMAIA 29

7.- INCORPORACION DE LAS CONCLUSIONES DEL EPIA AL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL SISTEMA GENERAL 7 DE ZUMAIA 33

8- CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO. 35

8.1.- Puerto Comercial y Pesquero. 35
8.2.- Parque, Muelle del Urola. 35
8.3.- Borde Marítimo. 35
8.4.- Astilleros Balenciaga. 36
8.5.- Dársena deportiva. 36
8.6.- Dársena del Narrondo. 39
8.7.- Aparcamiento. 39
8.8.- Infraestructuras. 40

9.- RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN PORMENORIZADA. 42

9.1.- Zona Portuaria. Dársena Deportiva. 45
9.2.- Zona Portuaria. Puerto Comercial y Pesquero. 45
9.3.- Red Viaria urbana. 45
9.4.- Equipamiento Comunitario. Capitanía y Gasolinera. 46
9.5.- Espacios Libres. 47
9.6.- Humedal. 47
9.7.- Parcelas pormenorizadas de Uso Industrial. 47
9.8.- Parcelas pormenorizadas de Uso Comercial, Recreativo y Social. 48
9.9.- Pequeños Locales de Reparaciones. 48
9.10.- Terrazas y Exposición al aire libre. 49
9.11.- Red viaria. Puente levadizo. 49

10.- RÉGIMEN DE PLANEAMIENTO Y ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL. 50

10.1.- El planeamiento subordinado. 50
10.2.- Delimitación de Areas de Intervención. 50

11.- CUADRO GENERAL. 51

12.- ANEXOS 52

ANEXO I. Ficha Normativa del Sistema General 7. 53

ANEXO II. Acuerdo entre el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente y el Departamento de Transportes y Obras Públicas relativo a una Planificación de Puertos compatible con la Conservación del Medio Litoral de la CAPV. 55

ANEXO III. Plan Estrategico ZUMAIA 2.005. Subsistema: Regulación y Desarrollo del Puerto (Se incluye Anexo: Aplicación del Metodo Multipol para la elección del Proyecto del Puerto. 61

ANEXO IV. Orden de 28 de Julio de 1997 por la que se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General 7 - Zona portuaria. 118

PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA. DOCUMENTO A - MEMORIA.

1.-ANTECEDENTES.

Desde que en el mes de Febrero del año 93 se presentara el primer plan de ordenación del área portuaria de Zumaia redactado por el arquitecto que suscribe, hasta la fecha de hoy, en que se presenta el documento definitivo destinado a su tramitación, numerosas han sido las circunstancias que han rodeado al proyecto del puerto de Zumaia.

La larga cronología de actuaciones de diversa índole no hace sino reflejar un proceso de reflexión que desde muy diversos ángulos se ha llevado a cabo sobre esta iniciativa.

En este primer apartado de la memoria del plan, se ha querido recoger dicha cronología en forma sucinta, a modo de índice general, el cual se ha desarrollado con posterioridad en el resto de apartados de la memoria.

Pero pasemos ya a señalar la mencionada cronología:

-Con fecha de Febrero de 1993, y por encargo del Departamento de Transportes y Obras Públicas, el que suscribe redactó un primer ***Avance del Plan Especial de Ordenación del área portuaria de Zumaia.***

-Con fecha 29 de Julio de 1993, el Ayuntamiento de Zumaia, en sesión plenaria, acordó apoyar el Plan Especial de Ordenación del área portuaria de Zumaia, aunque no obstante efectuaba una serie de sugerencias aprobadas por la corporación que solicitaba se incluyeran en el documento del Plan Especial.

-Con fecha de Noviembre de 1993 se procede a actualizar el documento del Plan Especial de Ordenación incorporando gran parte de las sugerencias y alternativas de planeamiento solicitadas por el municipio.

-A finales de 1994, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco presentó para su aprobación ***un proyecto de dársena deportiva para Zumaia (INTECSA 1994)*** que incluía el correspondiente ***Estudio de Impacto Ambiental (AZTI 1994).***

-La viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, órgano competente, a efectos de la declaración de impacto ambiental, consideró que debido a que la localización prevista afectaba a un humedal costero y , por tanto, a un espacio de alto valor naturalístico y elevada fragilidad, la importancia de este tipo de zonas sólo podía ser calibrada adecuadamente en un contexto más amplio que el que se proponía en la documentación anteriormente referida. Es decir, que la decisión sobre el carácter asumible o no de los impactos ambientales derivados de la actividad propuesta debería tener en cuenta la comparación de distintas localizaciones en la costa vasca.

-En junio de 1996 se firma un ***"Acuerdo entre los Departamentos de Ordenación del Territorio Vivienda y Medio Ambiente y el Departamento de Transporte y Obras Públicas"*** relativos a una planificación de puertos compatible con la conservación del medio litoral de la CAPV que sirve de referencia para el establecimiento de prioridades sobre un medio físico, el litoral de la CAPV, en el que confluyen dos políticas distintas: la protección del medio litoral de la CAPV, y la construcción de infraestructuras portuarias nautico-deportivas.

-A partir del orden de prioridades que marca el acuerdo interdepartamental , se elabora el documento denominado ***"Estudio Preliminar de alternativas de ubicación de instalaciones nautico-deportivas en el litoral de la CAPV" (Consultrans, BORDE 1996)*** que fija en base a diferentes criterios donde se emplazarán las diferentes instalaciones nautico-deportivas en el litoral de la CAPV.

-Asimismo, se redacta una ***"Evaluación preliminar de impacto ambiental de la dársena deportiva del puerto de Zumaia" (AZTI DIC 95)*** que define la incidencia no solo a nivel local de la propuesta de ordenación de un puerto deportivo en Zumaia (BORDE NOV 93) desarrollada en un proyecto de Construcción del puerto deportivo de Zumaia (INTECSA 1994), sino que describe el medio natural más directamente afectado (humedal costero de Zumaia) y valora su importancia en el contexto del conjunto de los humedales costeros de la CAPV. Entre otras consideraciones de importancia, el citado EPIA, justifica la alternativa seleccionada mediante una comparación entre distintas propuestas de ubicación y propone los principales aspectos a desarrollar en el estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada, con el fin de minimizar el impacto ambiental.

-Por último, en Enero de 1997 se adecua el Plan Especial de ordenación del área portuaria de Zumaia a las diferentes vicisitudes derivadas de la cronología antes expuesta, y en especial se adapta a los diferentes aspectos que el EPIA señalaba para minimizar su impacto ambiental., con lo que se inicia su tramitación.

El 25 de Agosto de 1997, se publica en el B.O.P.V. la orden de 28 de Julio de 1997 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, por la que se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia.

Por su interés, y en tanto en cuanto se recoge el expediente de tramitación del Plan Especial, se incluye como anexo IV (a resolución de aprobación definitiva).

El presente texto refundido, recoge las modificaciones que constan en la resolución de aprobación definitiva y que son las siguientes:

> ***1.- "Se posibilitará una ampliación del pabellón de la empresa Astilleros Balenciaga S.A. contiguo al actualmente existente con una anchura de 18 metros. Esta ampliación deberá realizarse en un plazo máximo de cuatro años."***
>
> ***2.- " Se alterarán puntualmente el vial, los aparcamientos colindantes y las instalaciones de la empresa citada en el apartado anterior."***

Estas dos modificaciones se han recogido en las ordenanzas reguladoras que corresponden al Título III - Ordenanzas de uso dominio y edificación de las parcelas pormenorizadas de uso industrial (PPUI) - Sección 3.3. recogiéndose la posibilidad de que en el primer cuatrienio de vigencia del plan se amplíen las edificaciones de Astilleros Balenciaga S.A. en 18 metros, ocupando terrenos pertenecientes al A.I.1, para lo cual se va rediseñando el vial de acceso al área técnica colocando la batería de aparcamientos contra el lindero de Astilleros Balenciaga S.A., y limitándose la posibilidad de disponer instalaciones bajo los mismos, al objeto de no hipotecar la posible ampliación de los Astilleros.

3.- "Se deberá corregir el plano I.4, reflejando correctamente el deslinde del dominio público marítimo-terrestre."

Se ha corregido el citado plano.

4.- "Se reflejarán gráficamente los disques construidos dentro del ámbito del Plan Especial."

Se recogen en los planos los contradiques existentes de refuerzo de la margen derecha.

2.- ENCAJE DEL PLAN ESPECIAL EN LAS DIFERENTES INTERVENCIONES TERRITORIALES QUE AFECTAN AI PROYECTO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAIA.

La redacción del presente plan de ordenación del área portuaria de Zumaia se enmarca dentro de una estructura jerárquica de planeamiento que tiene su referencia inicial en el documento de las ***Directrices de Ordenación Territorial (D.O.T.)***, como documento que engloba en su sentido más amplio la Ordenación Territorial de la CAPV.

-El mencionado documento de las DOT, se desarrolla a través de un ***Plan Territorial Parcial (PTP) del área funcional Urola-costa***, que pormenoriza, todavía a una escala territorial, el modelo de ordenación general, habiendo alcanzado en la fecha de hoy el nivel de definición de un avance.

-Por último, el plan especial de ordenación desarrolla las ***NNSS municipales*** aprobadas definitivamente el 9/6/93, y concretamente el área calificada como Sistema General 7, zona portuaria.

Estos tres documentos de ámbito territorial y cada uno dentro de su escala, constituyen el marco urbanístico en el que se desarrolla el presente plan.

Por su importancia como motor del relanzamiento del desarrollo del puerto de Zumaia, y dada la dinámica social que entrañó en su día su elaboración, y aunque no se trate de un documento estrictamente urbanístico, es preciso señalar aquí la importancia que en el desarrollo del puerto de Zumaia y por tanto en el presente plan especial ha tenido otro documento cual es el ***PLAN Estratégico Zumaia 2005.***

A continuación pasamos a referir resumidamente en que medida cada uno de estos documentos se engarza con el proyecto de ordenación del área portuaria de Zumaia.

2.1.-LAS DIRECTRICES DE ORDENACION TERRITORIAL (D.O.T.)

Constituidas en el documento de referencia para la ordenación más general de la Comunidad, las DOT hacen lógicamente una serie de referencias expresas a los criterios de ordenación de las infraestructuras básicas, y dentro de estas a las de Transporte y Comunicaciones, que es donde se incluyen las directrices particulares sobre los puertos de la C.A.P.V.

Así cuando se refiere a "Otros puertos de la Comunidad Autónoma", entendiendo como tales el conjunto de puertos menores, excluidos los autónomos de Bilbao y Pasaia, se señala textualmente:

> ***"Se impulsará la ordenación de usos náutico deportivos en todos aquellos puertos en que la disponibilidad de espacio lo permita".***

Asimismo, cuando las DOT se refieren a los objetivos del Plan Territorial Sectorial de Puertos Deportivos e Instalaciones nautico-recreativas, señalan igualmente.

> ***"En el contexto de las estrategias globales de terciarización de la economía vasca y mejora sustancial de las infraestructuras, equipamientos y dotaciones relacionadas con los altos niveles de calidad de vida, se considera que los puertos deportivos, las instalaciones nautico-deportivas y el tratamiento urbanístico coherente y sofisticado de los entornos de los mismos es un objetivo deseable."***

También se refieren las D.O.T. a los puertos deportivos cuando plantean la Ordenación de los equipamientos y en particular los deportivos, señalando su oportunidad en la etapa neoindustrial que afronta la sociedad vasca.

> ***"Debemos señalar el impacto de ciertos equipamientos deportivos, como los campos de golf y los puertos nautico-deportivos que deben tener un mayor protagonismo en el futuro y que son importantes para el desarrollo de la actividad turística y para la mejora de la calidad de vida. Son especialmente oportunas en la etapa neoindustrial que afronta la sociedad vasca."***

O cuando se refieren a la ordenación de los equipamientos deportivos de ámbito regional y señalan:

> ***"Los Puertos Deportivos constituyen una infraestructura con evidente incidencia en la actividad turística y son generadores de actividades terciarias, económicas y sociales. Pueden constituir un elemento importante para mejorar la oferta deportiva, de ocio y esparcimiento de la Comunidad Autónoma. El escaso número de embarcaciones y puntos de amarre en el litoral vasco se debe, junto a causas de índole fiscal, a la falta de condiciones técnicas e instalaciones aptas para albergar y fomentar la práctica de actividades náutico-deportivas."***

Es evidente, a la luz de las anteriores referencias que las D.O.T. apuestan por el desarrollo de una serie de infraestructuras de uso nautico-deportivo. En este sentido el plan especial de ordenación que aquí presentamos no hace sino recoger un sentir general que apuesta por este tipo de instalaciones.

No obstante esta apuesta por el desarrollo de elementos infraestructurales importantes como son las instalaciones nautico-deportivas, se debe compaginar con una adecuada protección del medio físico, para no poner en peligro ecosistemas valiosos como los que constituyen los ecosistemas de la zona costera. En este sentido, las D.O.T. son también muy claras.Como muestra de esta voluntad, que está abundantemente recogida a lo largo del documento reseñamos los objetivos y líneas de acción que las D.O.T. establecen para la ordenación del medio físico; y que se plantean ...

> ***" Garantizar para cada punto del territorio la conservación de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos y científico-culturales".***

> ***" Mejorar, recuperar y rehabilitar, los elementos y procesos del ambiente natural que se encuentren degradados por actividades incompatibles con su capacidad de acogida".***

> ***" Establecer líneas de acción para la puesta en valor de aquellos recursos naturales que se encuentren ociosos o insuficientemente aprovechados".***

De alguna forma, el propio documento de las D.O.T. está estableciendo la adecuación de cada política (la de la construcción de puertos deportivos y la de protección de los ecosistemas valiosos costeros) a sus objetivos, aunque no entra, en su redacción definitiva, a delimitar claramente las prioridades de una sobre otra.

2.2.-EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL UROLA-COSTA.

Tramitado a nivel de avance, y sometido por tanto a futuras vicisitudes, propone para el área funcional Urola-costa una serie de acciones urbanísticas puntuales de muy diversas características para cada punto del territorio con una serie de rasgos básicos comunes, que denomina "Nodos de Potenciación de Centralidades" (N.P.C.).

Uno de dichos NPC contempla como acción básica ...

> ***"El puerto deportivo de Zumaia y nuevo enlace de la A-8 en Oikina. Creación de un puerto deportivo como elemento dinamizador de la actividad turística y económica Potenciación de la playa. Resolución de la accesibilidad viaria directa a Zumaia y Getaria desde la autopista. Reconsideración del futuro desarrollo Zumaia-Este en función de la existencia del puerto deportivo. Configuración de un futuro eje urbano de conexión Playa-Puerto-Centro Urbano alternativo al de una variante de tráfico de paso".***

Dicha intervención estratégica, incide por tanto en el interés de la propuesta de un puerto deportivo enmarcándolo dentro de un conjunto de actuaciones territoriales. Algunas de las ideas apuntadas, como la de crear un futuro eje urbano de conexión Playa-Puerto-Centro Urbano, por su escala, quedan recogidas en la ordenación que propone el presente plan especial.

2.3.-LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO TIPO B DEL MUNICIPIO DE ZUMAIA.

Las NNSS de planeamiento tipo B del municipio de Zumaia delimitan un área, calificada como Sistema General 7 de Transporte y Comunicaciones, que coincide con el ámbito portuario transferido a la Comunidad Autónoma, y que es responsabilidad de la Dirección de Puertos.

Estas Normas establecen las condiciones bajo las cuales se debe desarrollar el planeamiento en ese ámbito y que se recogen en su correspondiente Ficha Normativa. (ver anexo).

En la misma se señala se deberán incorporar las servidumbres de la línea de contacto con la trama urbana residencial consolidada, manteniendo las características de las Unidades de Actuación Aisladas que quedan solapadas con el Sistema General 7, a saber:

- **U.A.A. 19/1(A.D.U.19): Julio Beobide Ibil Tokia.**
- **U.A.A. 15/1(A.D.U.15): Julio Beobide Ibil Tokia.**
- **U.A.A. 8/1 (A.D.U. 8): Txomin Aguirre Kale.**

La ejecución de las obras de urbanización de estas Unidades deben quedar encuadradas en el planeamiento del desarrollo integral del S.G.7 sin que dicha inclusión suponga modificaciones a las Normas.

- **U.A.A. 5/1 (S.G.5): Txomin Aguirre Kale.**

Ampliación del puente actual sobre el río Narrondo, de sección transversal insuficiente para la intensidad del flujo peatonal sobre el mismo.

- **U.A.A. 1/1 (S.G.1).**

Paseo marítimo sobre el espigón de defensa de acceso a la ría, cuya ordenación propuesta sólo puede considerarse a título orientativo y que quede incorporada al S.G.7. sin que esta inclusión suponga modificación a las Normas.

Resolución del borde urbano con la A.D.U.20

Incorporación del paseo peatonal en el borde de la CN.634 y Zona de solape con el S.G.2. (Playa de Santiago).

2.4.-EL PLAN ESTRATEGICO ZUMAIA 2005.

Constituye este plan, como se señalaba anteriormente un documento a nuestro entender de gran importancia. La definición de las estrategias fundamentales que debe encarar el municipio para su futuro desarrollo, elaboradas desde un sistema de trabajo participativo que integra los colectivos sociales más importantes a través de una serie de grupos de trabajo, tiene por resultado final la aprobación por el Ayuntamiento de las líneas estratégicas fundamentales sobre los que hay que insistir para acceder a ese futuro desarrollo en las condiciones fijadas.

El documento aquí analizado, entra al problema global de lo que representa el relanzamiento y desarrollo del área portuaria de Zumaia, e incluso pormenoriza algunos aspectos que evidentemente han condicionado el tratamiento que en este plan especial se da a la ordenación.

Por su interés me remito a una lectura del anexo correspondiente en el que se recoge el subsistema: ***Regulación y Desarrollo del Puerto***, que se adjunta a la presente memoria, del que sin embargo queremos resaltar el apartado que se refiere a su futuro:

" De nuevo en la historia de Zumaia resurge el puerto y su desarrollo como uno de los factores-clave del futuro de Zumaia. En 1992, con ocasión de la realización del Análisis estructural del Plan Estratégico de Zumaia, se identificó el eje estratégico de desarrollo que comprendía, entre otros, los siguientes factores-clave:

- ***Actuación del Ayuntamiento***
- ***Regulación y desarrollo del puerto***
- ***Protección de las áreas naturales de interés especial***
- ***Desarrollo del sector ocio-turismo***
- ***Adecuación de los uso del suelo***
- ***Puerto deportivo***
- ***Actuación del Gobierno Vasco***
- ***Control del impacto medio-ambiental de nuevas construcciones***
- ***Compromiso cultural y de ocio de la población***
- ***Implicación de la iniciativa privada***

El diseño del futuro de Zumaia, supone que a todas estas variables esenciales ha de prestárseles una atención prioritaria por resultar estratégicas en el sistema estudiado. Naturalmente, el factor más importante en el caso de Zumaia es la ACTUACION DEL AYUNTAMIENTO y su evolución debe servir para traccionar y arrastrar el resto de las variables a través de la gestión y seguimiento del Proyecto Zumaia 2005 que estamos realizando.

En segundo lugar, aparece destacada la variable-clave REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO, posición que nos indica la alta prioridad que adquiere estratégicamente para el futuro de Zumaia. De nuevo, es el puerto y sus posibles actividades las que comienzan a tomar las riendas del sentido de la historia de Zumaia. Parece como si el pasado y el futuro se dieran la mano satisfaciendo la vocación natural que caracteriza a Zumaia como villa marinera.

La protección de las AREAS NATURALES DE INTERES ESPECIAL, el DESARROLLO DEL SECTOR DEL OCIO Y EL TURISMO Y LA ADECUACION DE LOS USOS DEL SUELO son variables que también, atendiendo a los retos de futuro, deben considerarse como muy importantes sirviendo y complementado, a la vez, el logro y la consecución de la REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO DE ZUMAIA. Por último, complementando y sirviendo al desarrollo y regulación del Puerto de Zumaia se encuentra la variable CONSTRUCCION DEL PUERTO DEPORTIVO que, a su vez, encuentra el complemento y servicio de las variables: actuación del Gobierno Vasco, control del impacto medio-ambiental de nuevas construcciones y compromiso cultural y de ocio de la población. Todas estas variables-clave fueron tenidas en cuenta a la hora de diseñar las estrategias de futuro para el puerto de Zumaia.

A lo largo de los debates y discusiones, mantenidas en el seno del grupo de trabajo, las conclusiones, de modo mayoritario, fueron las siguientes:

- Se considera prioritario para la regulación y desarrollo del Puerto de Zumaia la solución definitiva al problema de la barra.

Este problema ha quedado resuelto con la obra del dique exterior.

- Se considera como muy aceptable el tratamiento integral del Puerto de Zumaia que comprendería diversas zonas especializadas en usos diferentes:

. Construcción y reparación naval

. Equipamiento y usos deportivos

. Comercial, pesquero

- Estos últimos posibles usos, -comercial, pesquero- se consideran como más difíciles de alcanzar aunque se admite reservar esta futura utilización del puerto como posible contingencia."

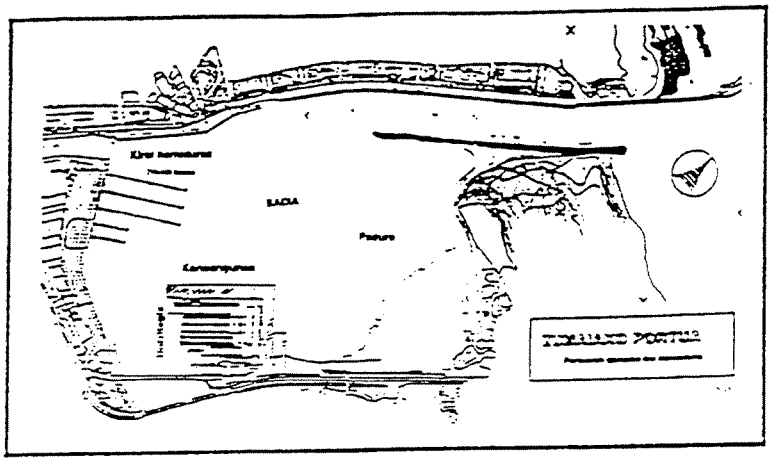
El plan estratégico por tanto señala las claves de los usos que desde la óptica municipal se deben incorporar a la ordenación portuaria.

Pero el plan estratégico ha ido más allá, y en tanto en cuanto ha servido como debate de los diversos grupos sociales, y vertebrado opiniones refrendadas posteriormente por el Ayuntamiento, con la aprobación definitiva del plan ha entrado también en una valoración de ***alternativas de ubicación*** de la futura dársena deportiva. Planteadas tres alternativas de solución al emplazamiento de la dársena deportiva, según esquema que se adjunta al termino del apartado, al final los grupos de trabajo se decantaron por la solución 2:

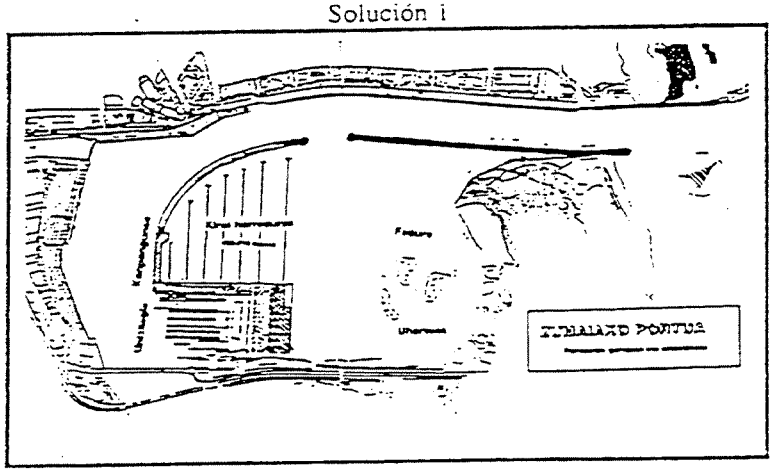
> ***" Consistente en la realización de un nuevo dique para el Astillero, con atraque en la zona de la ría que permita realizar las operaciones de montaje, el dragado de las zonas sur y oeste de la marisma hasta una profundidad de 4-5 metros en bajamar equinocial, la creación de una dársena interior protegida con escollera que permita el atraque de 450-710 embarcaciones nautico-deportivas de tamaños diferentes. Esta solución es la que recoge la aceptación más amplia, conciliable con los diferentes intereses y sensibilidades."***

Finalmente, la " ***Evaluación Preliminar de Impacto Ambiental (E.P.I.A.) de la dársena deportiva del puerto de Zumaia (AZTI 1995)*** ha demostrado que el impacto medioambiental de dicha solución 2, evolucionada hasta la ordenación que el presente plan especial propone, no es crítica y resulta asumible, pero este tema se refiere más adelante por lo que queda aquí simplemente apuntado.

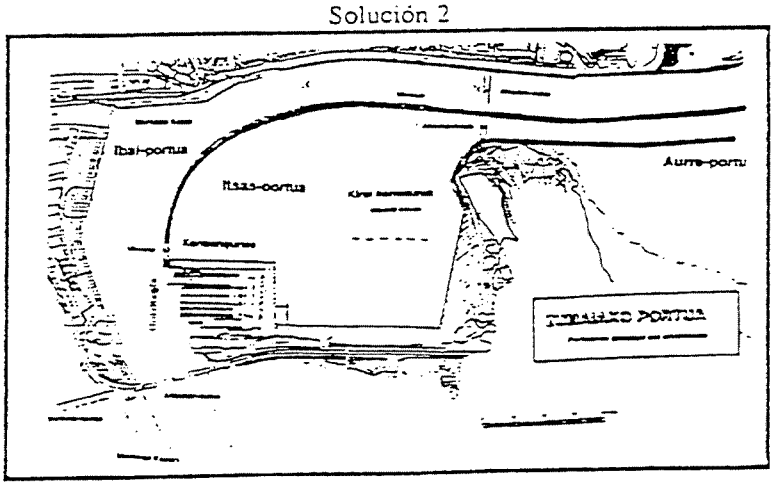
Tan solo quisiera subrayar por último, que la gran mayoría del pueblo de Zumaia, a través de la aprobación del plan estratégico primeramente y a través del apoyo plenario del 29 de Julio de 1993 al plan especial de ordenación se ha decantado por la solución de ordenación que en líneas generales se daba al puerto.



Solución 1



Solución 2



Solución 3

Figura 34.- Alternativas planteadas para la construcción de un puerto en Zumaia.

3.- LA CONFLUENCIA DE DOS POLITICAS DISTINTAS SOBRE EL MEDIO FISICO. LITORAL DE LA CAPV.

En el capítulo anterior, se enmarcaba la actuación sobre el área portuaria de Zumaia dentro del ámbito más general del planeamiento territorial en el ámbito de la CAPV.

De la exposición que se efectuaba se deducía claramente, (y ello es más notorio en las propias D.O.T.) como sobre un medio físico, como el que constituye el ecosistema de la zona costera, confluían dos objetivos que se superponían. Por un lado, el Departamento de Transportes y Obras Públicas planteaba una política de implantación de nuevos puertos deportivos, que por las características del litoral se llevaba a cabo en muchos casos sobre las ensenadas que forman los humedales costeros, y por otra, el Departamento de Ordenación del Territorio Vivienda y Medio Ambiente desarrollaba, una política de protección y conservación del ecosistema de la zona costera, limitando los posibles usos sobre dicho medio físico.

Esta superposición de dos políticas sobre un único medio físico obligó, a través de un acuerdo político interdepartamental, a marcar una serie de prioridades que hicieran compatibles el desarrollo de las infraestructuras portuarias con la conservación del medio litoral, y todo ello de conformidad con las conclusiones de la Comisión Técnica Interdepartamental constituida con objeto de contrastar las previsiones del Departamento de Transportes y Obras Públicas relativas a la localización de puertos pesqueros y deportivos para todo el litoral de la CAPV, con las directrices y criterios territoriales y ambientales del Departamento de Ordenación del Territorio Vivienda y Medio Ambiente.

El citado acuerdo delimita por tanto las prioridades de una y otra política y permite la consecución armónica de ambos objetivos.

4.-EL ESTUDIO PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS DE UBICACION DE INSTALACIONES NAUTICO-DEPORTIVAS EN EL LITORAL DE LA CAPV.

La delimitación de prioridades que establecía el acuerdo Interdepartamental, permitió al Departamento de Transportes y Obras Públicas trazar con mayor criterio las líneas generales de su política de implantación de nuevas instalaciones náutico deportivas a lo largo del litoral de la CAPV. Se inicia por tanto la redacción del ***Plan Territorial Sectorial de los puertos de la CAPV***, estableciéndose con carácter preliminar, un estudio de Alternativas de Ubicación de Instalaciones Náutico-deportivas (E.A.U.I.N.) en el litoral de la CAPV, en el que se concluye estableciendo el conjunto de emplazamientos de futuros puertos deportivos de una forma genérica a lo largo del litoral.

El mencionado Estudio de Alternativas, comienza estableciendo la demanda potencial de embarcaciones en la CAPV demanda que de alguna forma se apunta a través de unos indicadores que por su interés pasamos a reseñar:

- ***El ratio "embarcaciones por 1000 habitantes", es ligeramente inferior en el País Vasco (2,8) que el conjunto del Estado (3,2) (datos:1993).***

- ***La tasa de propiedad de embarcaciones en relación a la "renta familiar disponible per cápita" (rfdpc) en Euskadi se encuentra por debajo de la media. Euskadi tiene 4.237 embarcaciones por millón de rfdpc, frente a 5.830 de Galicia, 13.019 de Andalucía, 24.460 de Cataluña o 25.525 de Baleares.***

- ***Comparando con el PNB se llega a la misma conclusión: escasez de embarcaciones en el País Vasco. Euskadi tiene 1.739 embarcaciones por billón de ptas. de PNB, frente a 2.089 de España, 3.642 de Dinamarca, 5.110 de Alemania, 5.598 de Reino Unido o 6.360 de Francia.***

Posteriormente y a través de un modelo de regresión lineal múltiple, se determina la demanda potencial de embarcaciones con horizonte del año 2000 y 2010, obteniéndose las siguientes conclusiones:

> ***" El resultado es que la demanda del año 2000 ascendería a 7.192 embarcaciones y la del año 2010 a 9.676. Por tanto, la demanda de embarcaciones para el año 2.010 casi duplica el número actual de embarcaciones del litoral del País Vasco (5.480)."***

No obstante, comparando dicha demanda potencial, con una hipótesis de implantación masiva de puertos deportivos "macizando todo el litoral" es decir, aprovechando cada emplazamiento potencial para situar un puerto, se comprueba que ni aún así se satisface la demanda, señalándose:

> ***" La conclusión, por tanto, obtenida del siguiente estudio es que incluso en el hipotético caso de que se macizara todo el litoral de la C.A.P.V. (13.577 embarcaciones), existiría una demanda insatisfecha ya que la demanda total ascendería a 13.822 embarcaciones en el año 2010."***

A partir de estos datos, que dan una idea del retraso que la CAPV lleva en la dotación de este tipo de infraestructuras se concluye que efectivamente existe una demanda insatisfecha y asimismo que dicha demanda va a permanecer sin cubrir puesto que dar respuesta a la misma es imposible, incluso en el hipotético caso de que se emplazara un puerto en cada localización potencial.

A partir de aquí se plantea en el estudio el localizar los puertos el aquellos lugares más adecuados en función de dos grandes grupos de parámetros: los que denomina "Criterios de Emplazamiento" y "Criterios Medio-ambientales"

Tras señalar pormenorizadamente cuales son dichos criterios de emplazamiento; de los que se excluyen los puertos destinados a usos pesqueros (ver documento que se adjunta al Plan Especial - Consultrans, Borde 1996) se concluye un orden de prioridades reflejado en la siguiente Matriz de Asignación, con su orden de prioridades

CRITERIOS PARA LA SELECCION DE NUEVOS EMPLAZAMIENTOS.

MATRIZ DE ASIGNACION.

PUERTOS GIPUZKOA	Denominación.	CRITERIOS DE EXCLUSION 0. EX	CRITERIOS DE EMPLAZAMIENTO 1. AA	2. AC	3. DT	4. VT	5. AI	6. PN	7. CP	8. CT	9. AM	TOTAL
HONDARRIBIA	Kai Berria.	Excluido										
HONDARRIBIA	Sur de la Playa.		5	5	5	5	0	2	2	0	1	25
HONDARRIBIA	Kai Zaharra.	Excluido										
HONDARRIBIA	Dars. Veteranos.		5	5	2	5	1	2	0	0	1	21
IRUN	Playa Aundi.		5	5	5	0	0	1	2	0	1	19
PASAIA	Dársena de Herrera.		5	5	2	0	2	2	2	0	1	19
DONOSTIA	Puerto Actual.	Excluido										
DONOSTIA	Monpás. La Zurriola.		0	5	0	5	0	2	2	0	0	14
DONOSTIA	Urgul. Urumea.	Excluido										
DONOSTIA	Isla de Sta. Clara.	Excluido										
ORIO	Puerto Actual.	Excluido										
ORIO	Zubipe.		5	5	5	2	1	1	1	0	1	21
ZARAUTZ	Ubiri.		2	5	0	5	0	1	2	0	1	16
GETARIA	Puerto Actual.	Excluido										
ZUMAIA	Puerto Actual.	Excluido										
ZUMAIA	Dársena de Santiago.		5	5	5	2	1	2	2	0	1	23
DEBA	Muelle Actual.		5	5	0	2	1	2	1	0	0	16
DEBA	Margen Izda.		5	5	0	2	1	1	1	0	0	15
MUTRIKU	Casa de Campo.		5	5	5	2	0	1	1	0	0	19
MUTRIKU	Puerto Actual.(ampl.)		2	5	0	2	1	2	1	0	0	13

PUERTOS BIZKAIA	Denominación.	CRITERIOS DE EXCLUSION 0. EX	CRITERIOS DE EMPLAZAMIENTO 1. AA	2. AC	3. DT	4. VT	5. AI	6. PN	7. CP	8. CT	9. AM	TOTAL
ONDARROA	Puerto Actual.	Excluido										
ONDARROA	Dársena ria Artibai.	Excluido										
LEKEITIO	Puerto Actual.	Excluido										
LEKEITIO	Fondeo Isuntza.	Excluido										
EA	Puerto Actual.	Excluido										
ELANTXOBE	Puerto Actual.	Excluido										
RIA DE GERNIKA		Excluido										
RIA DE GERNIKA	Fondeo Sukarrieta.	Excluido										
MUNDAKA	Puerto Actual.	Excluido										
BERMEO	Puerto Actual.	Excluido										
BAKIO	Fondeo.	Excluido										
ARMINTZA	Puerto Actual.	Excluido										
ARMINTZA	Puerto Actual.(ampl.)		2	5	2	2	1	2	1	1	0	16
PLENTZIA	Puerto Actual.	Excluido										
PLENTZIA	Txipios.		5	5	5	5	0	2	2	1	1	26
BILBAO. M.DCHA.	Getxo.	Excluido										
BILBAO. M.DCHA.	Club Marítimo.	Excluido										
BILBAO. M.IZDA.	P.D. Sestao.		5	5	0	0	1	1	1	0	1	14
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Portugalete.		5	5	0	0	1	2	0	0	1	14
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Santurzi.		5	5	0	0	1	2	0	0	1	14
BILBAO. M.IZDA.	Zierbana.		5	5	2	2	0	1	1	0	1	17

ORDEN DE PRIORIDADES

	PUERTOS	Denominación.
1°.-	PLENTZIA	Txipios.
2°.-	HONDARRIBIA	Sur de la Playa.
3°.-	ZUMAIA	Dársena de Santiago.
4°.-	HONDARRIBIA	Dars. Veteranos.
	ORIO	Zubipe.
5°.-	IRUN	Playa Aundi.
	PASAIA	Dársena de Herrera.
	MUTRIKU	Casa de Campo.
6°.-	BILBAO. M.IZDA.	Zierbana.
7°.-	ZARAUTZ	Ubiri.
	DEBA	Muelle Actual.
8°.-	DEBA	Margen Izda.
	ARMINTZA	Puerto Actual. (ampl.)
9°.-	DONOSTIA	Monpás. La Zurriola.
	BILBAO. M.IZDA.	P.D. Sestao.
	BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Portugalete.
	BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Santurzi.
10°.	MUTRIKU	Puerto Actual.

CRITERIOS DE EMPLAZAMIENTO

1. AA Existencia de Aguas Abrigadas.
2. AC Accesibilidad por Carretera.
3. DT Disponibilidad de Terrenos.
4. VT Relación con la Vocación Turística del Area.
5. AI Aprovechamiento de Infraestructuras.
6. PN Proximidad a Núcleos Urbanos existentes.
7. CP Capacidad del Puerto previsto.
8. CT Integración en un Circuito Turístico náutico deportivo.
9. AM Accesibilidad por Mar.

NOTA:
Las puntuaciones usados para los criterios de emplazamiento se corresponden con las especificadas en el apartado anterior para cada uno de los mismos.

Tras establecer un orden de prioridades en función de los diferentes criterios de emplazamiento, y en el que se observa la fuerte prioridad de Zumaia-Humedal de Santiago, se procede a estudiar el orden de afecciones por criterios medio-ambientales sobre cada uno de los emplazamientos considerados. Para ello se toma como referencia la información contenida en el:

- Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la CAPV en el cual se encuentra la información referente a las zonas húmedas, y

- Catálogo de Espacios y Enclaves Naturales de Interés de la CAPV, en el que se encuentra la información referente a las zonas no húmedas.

Concluyéndose con una matriz de asignación y un orden de afecciones que resulta como sigue:

CRITERIOS MEDIO AMBIENTALES (ZH) Y (ZNH).

MATRIZ DE ASIGNACION.

PUERTOS GIPUZKOA	Denominación.	CRITERIOS DE EMPLAZAM. EXCLUSIONES	CRITERIOS MED. AMBIENT. EXCLUSIONES	Z.HUMEDAS (ZH) CCH	VFN	VFL	PCC	Z.N.HUMEDAS (ZNH)	TOTAL
HONDARRIBIA	Kai Berria.	Excluido							
HONDARRIBIA	Sur de la Playa.		Excluido						
HONDARRIBIA	Kai Zaharra.	Excluido							
HONDARRIBIA	Dars. Veteranos.		Excluido						
IRUN	Playa Aundi.			4	3	2	3		12
PASAIA	Dársena de Herrera.		Excluido						
DONOSTIA	Puerto Actual.	Excluido							
DONOSTIA	Monpás. La Zurriola.							8	8
DONOSTIA	Urgul. Urumea.	Excluido							
DONOSTIA	Isla de Sta. Clara.	Excluido							
ORIO	Puerto Actual.	Excluido							
ORIO	Zubipe.			3	2	2	2		9
ZARAUTZ	Ubiri.		Excluido						
GETARIA	Puerto Actual.	Excluido							
ZUMAIA	Puerto Actual.	Excluido							
ZUMAIA	Dársena de Santiago.			3	2	1	2		8
DEBA	Muelle Actual.			1	1	1	1		4
DEBA	Margen Izda.			1	1	1	1		4
MUTRIKU	Casa de Campo.			1	1	1	1	*1	10
MUTRIKU	Puerto Actual.(Ampl.)		Excluido						

PUERTOS BIZKAIA	Denominación.	CRITERIOS DE EMPLAZAM. EXCLUSIONES	CRITERIOS MED. AMBIENT. EXCLUSIONES	Z.HUMEDAS (ZH) CCH	VFN	VFL	PCC	Z.N.HUMEDAS (ZNH)	TOTAL
ONDARROA	Puerto Actual.	Excluido							
ONDARROA	Dársena ria Artibai.	Excluido							
LEKEITIO	Puerto Actual.	Excluido							
LEKEITIO	Fondeo Isuntza.	Excluido							
EA	Puerto Actual.	Excluido							
ELANTXOBE	Puerto Actual.	Excluido							
RIA DE GERNIKA	Fondeo Arquetas.	Excluido							
RIA DE GERNIKA	Fondeo Sukarrieta.	Excluido							
MUNDAKA	Puerto Actual.	Excluido							
BERMEO	Puerto Actual.	Excluido							
BAKIO	Fondeo.	Excluido							
ARMINTZA	Puerto Actual.	Excluido							
ARMINTZA	Puerto Actual.(Ampl.)							8	8
PLENTZIA	Puerto Actual.	Excluido							
PLENTZIA	Txipios.			3	2	2	2		9
BILBAO. M.DCHA.	Getxo.	Excluido							
BILBAO. M.DCHA.	Club Marítimo.	Excluido							
BILBAO. M.IZDA.	P.D. Sestao.		Excluido						
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Portugalete.		Excluido						
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Santurzi.		Excluido						
BILBAO. M.IZDA.	Zierbana.		Excluido						

ORDEN DE AFECCIONES

	PUERTOS	Denominación.	
1°.-	IRUN	Playa Aundi.	
2°.-	MUTRIKU	Casa de Campo.	*1
3°.-	PLENTZIA	Txipios.	
	ORIO	Zubipe.	
4°.-	ARMINTZA	Puerto Actual (ampl.).	
	ZUMAIA	Dársena de Santiago.	
	DONOSTIA	Monpás. La Zurriola.	
5°.-	DEBA	Muelle Actual.	
	DEBA	Margen Izda.	

SIN AFECCIONES

HONDARRIBIA	Sur de la Playa.
HONDARRIBIA	Dars. Veteranos.
PASAIA	Dársena de Herrera.
ZARAUTZ	Ubiri.
MUTRIKU	Puerto Actual (ampl.).
BILBAO. M.IZDA.	P.D. Sestao.
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Santurzi.
BILBAO. M.IZDA.	Fondeo Portugalete.
BILBAO. M.IZDA.	Zierbana.

CRITERIOS MEDIO AMBIENTALES

CCH	Características y Calidad del Hábitat.
VFN	Valoración de la Fauna.
VFL	Valoración de la Flora.
PCC	Valoración del Patrimonio Cultural, Científico y Recreativo.

NOTA:
* (1 La puntuación de MUTRIKU Casa de Campo se incremente hasta el valor 10 por lo expuesto en el apartado anterior, al considerar la Vega de Casa de Campo como de los pocos elementos sobresalientes de la Ria de Deba

El cruce o contraste entre ambos criterios (de emplazamiento y medioambientales) se lleva a cabo a la luz del acuerdo interdepartamental al que nos referíamos en el capítulo 3°, resultando del mismo las siguientes conclusiones:

" La necesidad de compatibilizar el desarrollo económico y social que conlleva la implantación de un nuevo puerto náutico deportivo con la utilización racional de los recursos naturales y la protección del medio ambiente, y en base a los criterios estudiados en el presente documento que evaluan todos los puertos del litoral de la C.A.P.V. capaces de albergar infraestructuras deportivas, se exponen las siguientes conclusiones:

1.- Las determinaciones referidas en este documento son fruto de la interpretación conjunta de los datos obtenidos en el estudio de las posibles localizaciones con la repercusión medio ambiental de los mismos.
Esta interpretación conjunta de los datos tiene además su complemento previo con el estudio de la demanda cuyos resultados quedan perfectamente reflejados en su capítulo correspondiente.

2.- Asimismo se tienen en cuenta las determinaciones de la Comisión Técnica interdepartamental constituída con objeto de contrastar las previsiones de localización de puertos para todo el litoral de la Comunidad Autónoma, con las directrices y criterios territorales y ambientales del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, y fundamentalmente, en lo que respecta a los criterios de protección y conservación.

3.- Atendiendo al acuerdo interdepartamental, referido con anterioridad, se señalan que son inasumibles los costes ambientales que se derivarían de la construcción de los siguientes puertos:

IRUN	*Playa Aundi.*
PLENTZIA	*Txipios.*
MUTRIKU	*Casa de Campo.*

4.- Se consideran asumibles, atendiendo igualmente al acuerdo, las siguientes actuaciones:

ZUMAIA	*Humedal de Santiago.*

DONOSTIA *Monpas. La Zurriola.*

5.- Aunque el acuerdo consideraba condicionados la construcción de los nuevos puertos de Hondarribia y Orio a la ejecución de solamente uno de ellos, priorizando Hondarribia sobre Orio, se proponen, en atención a la demanda estudiada la ejecución de los dos.

HONDARRIBIA *Sur de la Playa.*
ORIO *Zubipe.*

6.- Complementariamente, y dentro de otras posibles actuaciones a desarrollar en el horizonte del Plan se proponen las siguientes:

ARMINTZA *Puerto Actual (ampl.)*
Por la importancia que supone un equipamiento en ese tramo de la costa de Bizkaia.

MUTRIKU *Puerto Actual (ampl.)*
Por la importancia que conlleva la mejora de su acceso por mar, también reclamada desde el sector pesquero, así como la situación interna del puerto.

DEBA *Muelle Actual.*
Margen Izquierda.
Como potenciación y desarrollo de la vocación turística que posee la zona.

HONDARRIBIA *Dársena de Veteranos.*
Como complemento a un equipamiento de mayor importancia que conlleve la transformación de éste hacia una demanda específica (pesca tradicional, pequeños botes, club de remo etc...).

ZARAUTZ *Ubiri.*
Considerado como alternativa en el caso de incrementarse sustancialmente la demanda o en el caso de no poder desarrollarse alguno de los equipamientos importantes proyectados en el litoral costero de Gipuzkoa.

7.- Es preciso señalar que las actuaciones en los Puertos de Pasaia y Bilbao, a pesar de haber sido evaluadas, exceden de las competencias del departamento, no

obstante son alternativas sobre las que se tendrán que manifestar los organismos competentes, y tan solo señalar desde el plan que su desarrollo conlleva una mejora considerable en cuanto al número de amarres (1.650 uds.), por lo que su ejecución es deseable o posible, pero en todo caso impredecible.

En este caso se encuentran las siguientes actuaciones:

PASAIA	*Dársena de Herrera.*
BILBAO M.Izqda.	*P.D. Sestao.*
BILBAO M.Izqda.	*Fondeo Portugalete.*
BILBAO M.Izqda.	*Fondeo Santurtzi.*
BILBAO M.Izqda.	*Ziérbana.*

8.- La relación de puertos propuestos, desde este estudio, cuya ejecución se establece como deseable, y su capacidad prevista, es la siguiente:

ZUMAIA	*Humedal de Santiago.*	*550*	
DONOSTIA	*Monpas. La Zurriola.*	*700*	
			1.250,-
HONDARRIBIA	*Sur de la Playa.*	*500*	
ORIO	*Zubipe.*	*375*	
			875,-
ARMINTZA	*Puerto Actual (ampl.)*	*400*	
MUTRIKU	*Puerto Actual (ampl.)*	*372*	
DEBA	*Muelle Actual*	*300*	
DEBA	*Margen Izqda.*	*----*	
HONDARRIBIA	*Dársena Veteranos*	*140*	
ZARAUTZ	*Ubiri*	*700*	
			1.912,-

TOTAL 4.037,-

9.- A pesar del orden de prioridades que implícitamente se deduce del presente documento, la oportunidad política, económica o social es la que marcará la ejecución de uno u otro puerto, y muchas veces los criterios de oportunidad se antepondrán a un posible orden de prioridades planificado."

5.-OPORTUNIDAD DE CONSTRUCCION DE UNA DARSENA DEPORTIVA EN EL PUERTO DE ZUMAIA.

La firma del ***Acuerdo Interdepartamental*** establecía claramente entre las conclusiones de la comisión Técnica cuando se refería a los puertos deportivos la siguiente:

> ***"Aunque afecta a una zona de humedal costero de alto interés naturalístico y paisajístico, se considera compatible con los objetivos de conservación del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente el puerto deportivo de Zumaia, dado su carácter prioritario para el desarrollo de la planificación de puertos del Departamento de Transportes y Obras Públicas."***

El ***Estudio preliminar de alternativas*** por otra parte establecía claramente que la construcción de una dársena deportiva ocupando una parte del Humedal de Santiago resultaba un objetivo deseable, y de acuerdo con una serie de criterios generales de demanda, emplazamiento y medioambientales que en el citado estudio se recogían

Quedaba por tanto confirmada la oportunidad de construir un puerto deportivo en el emplazamiento barajado, oportunidad que se ratificará posteriormente, con carácter general, al analizar el impacto ambiental como veremos más adelante.

6.-LA EVALUACION PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL (EPIA) de la dársena deportiva del Puerto de Zumaia.

En Diciembre de 1995, como se señalaba en los antecedentes del presente documento, la empresa AZTI procede a evaluar globalmente los distintos proyectos que con base en la solución 2 del plan estratégico Zumaia 2005, señalada en un apartado anterior de la presente memoria, se redactan para el puerto deportivo de Zumaia. Dicha evaluación lógicamente se hace desde el punto de vista de su incidencia medioambiental.

No obstante, en el mencionado estudio no sólo se analiza la incidencia a nivel local de dicha obra, sino que se describe el medio natural más directamente afectado y valora su importancia en el contexto del conjunto de los humedales costeros de la CAPV.

Asimismo, el estudio justifica la alternativa seleccionada mediante una comparación entre distintas propuestas de ubicación, señalando aquellas que son incompatibles con el objetivo general de conservación de los humedales costeros de la CAPV.

Por último, el EPIA propone los principales aspectos a desarrollar en el estudio de impacto ambiental del proyecto de la alternativa seleccionada, con el fin de minimizar su impacto.

Del estudio referido, y tomando los humedales costeros en su conjunto, se señala:

> ***" La construcción de una dársena deportiva en la desembocadura del Urola, y más en concreto en el humedal de Santiago, constituye una intervención puntual en una de las rías consideradas como de valor apreciable en el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la C.A.P.V. (GOBIERNO VASCO, 1994b). Sin embargo, ante la existencia de planes que podrían afectar a otras zonas de alto valor (Urdaibai, Plentzia, Txingudi), la consideramos preferible y perfectamente compatible con la conservación del conjunto de nuestros humedales costeros (considerando éstos como un recurso en su conjunto), siempre que no suponga la destrucción total e irrecuperable de la zona de estudio."***

> ***"Según dicho razonamiento, no sería asumible aquella acción que afectase gravemente (aspectos críticos) a ninguna zona húmeda. De manera general quedarían excluidas las alternativas que se ubicasen en zonas de valor excepcional (Urdaibai) o alto (Plentzia y Txingudi), debiéndose estudiar en cualquier caso el efecto de la obra prevista sobre el humedal en el que se pretenda ubicar."***

Posteriormente, y al analizar los proyectos concretos de ordenación consideradas, el estudio se decanta por la propuesta de INTECSA-94 que es un desarrollo a nivel de proyecto de la ordenación que proponía el Plan Especial de Noviembre de 1993 (Borde 1993), calificando el impacto global de dicha propuesta de moderado:

> ***"El impacto global puede considerarse como moderado, ya que los principales efectos (contaminación de las aguas y alejamiento de las aves) desaparecerán una vez acabada la obra, y aquellas irreversibles (ocupación del intermareal, destrucción de manchas de vegetación, y alteración del paisaje) serían limitadas y no debieran suponer la desaparición de la dinámica natural en la zona".***

Asimismo, y tras analizar la variación de los valores ecológicos del humedal, el EPIA concluye señalando:

> ***"El conjunto, el valor global del humedal será similar al actual, ya que aunque empeoran la calidad del hábitat y de los sedimentos, mejora mucho el patrimonio cultural y permanecen estables la productividad (si bien aumenta ligeramente la retención de nutrientes, lo cual es positivo), la biodiversidad, el riesgo de inundaciones y la calidad del agua".***

Por último, el EPIA tiene una parte propositiva, tendente a prevenir y corregir los efectos de la obra sobre el medio ambiente:

"-Las obras deberían afectar lo menos posible al humedal, no permitiéndose la entrada de material (camiones) ni personas dentro del área protegida (zona con vegetación) ni realizándose ningún tipo de vertido que pudiera afectarla. Por otro lado, en ningún momento se podría interrumpir el flujo natural de la marea, diseñando las escolleras de forma que permitan el paso del agua.

-Sería conveniente que las actividades de mayor impacto (cimentación, dragado y vertido de bloques) se realice en verano, fuera de la época de paso o estancia de una mayor número de aves. Esto podría interferir con la presencia de visitantes, pero al mismo tiempo sería una garantía del control efectivo de las obras.

-En ningún caso debería asentarse la pista que bordea el humedal a lo largo de la finca Zuloaga, que la vegetación natural irá colonizando poco a poco. El paseo podría seguir los diques del puerto, prolongándose hasta la playa de Santiago a lo largo del arcén de la carretera N-634. Sería interesante la recuperación como vía peatonal del antiguo puente del ferrocarril.

-Convendría tener en cuenta la posible detección de restos de valor arqueológico, tratando de mantener alguno de los cascos existentes, integrados ya en el paisaje de la zona.

-Deberían evitarse, en la medida de lo posible, los vertidos al mar de sedimentos utilizándolos en la obras de relleno del propio puerto o en el polígono industrial de la margen izquierda, pudiéndose también añadir a alguna franja intermareal ya existente aguas arriba.

-Se podrían revegetar los diques, utilizando especies presentes en el entorno como el tamariz (Tamarix sp.).

-El dique interior, perpendicular a la carretera N-634 y que hace de separación entre el humedal y el puerto, podría tener un carácter aéreo en base a un espigón de madera. En su parte inferior, un murete de contención mantendría el fango, llegando su estructura hasta la altura de las marea media (2 m), de manera que la circulación de agua en la marisma se asegure durante períodos largos (al menos un 40 % de tiempo). El tramo final de espigón que cierra el puerto respecto de la ría podría rebajarse hasta la cota de 4m, de manera que en mareas vivas se cubriese durante unas pocas horas.De esta manera se reduciría el impacto visual al poder seguir viéndose un plano de agua continuo ría-puerto-humedal durante unas horas cada 15 días o durante medio día en el caso del puerto-humedal.

-El edificio de mayor altura (capitanía) debería situarse junto al astillero, sin interferir la panorámica general desde el centro urbano.

En todo momento hemos supuesto que la obra que se plantea será una instalación moderna, dotada de las mejores garantías y servicios (saneamiento, recogida de residuos, vigilancia y mantenimiento), tal y como lo exige la legislación actual. Su integración en el paisaje y el respecto del entorno natural debe facilitar su aceptación social y convertirla en un modelo de referencia, que atraiga y dé cumplida satisfacción a todos sus visitantes y usuarios."

7.-INCORPORACION DE LAS CONCLUSIONES DEL EPIA AL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL SISTEMA GENERAL 7 DE ZUMAIA.

Las propuestas que el EPIA hacía para minimizar el impacto ambiental del conjunto de la ordenación, constituyen el grueso de las modificaciones que se incorporan al presente plan especial, en relación con la ordenación del documento elaborado en Noviembre de 1993.

Concretamente, la presente ordenación contempla ya la ***modificación del dique interior perpendicular a la CN-634***, del que se recoge la propuesta que efectúa el EPIA.

Dado que se está trabajando simultáneamente con la ordenación sobre la fase de proyecto de ejecución, el mencionado dique ha sido objeto de un proyecto que modifica el de INTECSA del año 94, para diseñar una solución (BORDE, SESTRA 1996) con carácter de pasarela aérea de madera, en línea con la solución que insinúa el EPIA. Lógicamente esta solución, que se integra a la presente ordenación minimizará el impacto visual y asegurará que la circulación del agua en el humedal se asegure durante periodos largos (al menos un 40 % del tiempo). La ejecución de una pasarela en las condiciones que establece el EPIA se entiende como obligatoria.

Asimismo, se establece que ***las obras de abrigo*** de la dársena que delimitan la misma con la ria ***se coronen a la cota +4.00*** -al objeto de favorecer la renovación del agua nuevamente al interno de la marisma y de reducir el impacto visual desde el muelle pesquero y comercial. No obstante, y como se señala al referirnos a las obras de abrigo (capítulo 8.5) se debe ser prudente con esta solución.

Se ha trasladado el conjunto ***capitania-gasolinera*** hacia el área de trabajo, dado que el tratamiento de hito visual que se daba a este uso en el plan del 93 en una posición central dentro de la lámina de agua no ha sido en general bien recibido. Por otra parte, es evidente su mayor funcionalidad asociada al área de trabajo, en relación con la zona de más actividad.

Se ha eliminado el ***paseo peatonal que bordeaba la finca de Zuloaga*** por la zona del humedal. de acuerdo con la "Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Zumaia". incorporando dicha área al humedal.

Asimismo, se plantean una serie de ***restricciones en relación con el uso del humedal***, encaminadas a su protección. Será la propia dinámica natural del mismo, sin interferencia del hombre, la que mantenga sus características y le haga evolucionar.

Dichas restricciones de uso, recogidas en ficha normativa correspondiente plantean:

- La prohibición del transito de vehículos
- La prohibición de instalación de cualquier tipo de maquinaria
- La prohibición de efectuar cualquier tipo de vertido o actividad en general que pueda alterar los valores naturalisticos de la zona.

Asimismo las actividades de mayor impacto (cimentación, dragado y vertido de bloques) es conveniente se realicen en verano, fuera de la época de paso o estancia de un mayor número de aves .

Todas estas conclusiones del EPIA se han recogido en la documentación concordante del presente plan especial.

8.- CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO.

El Plan Especial recoge la ordenación, usos y determinaciones del Sistema General 7, dando solución al Puerto y los equipamientos e infraestructuras necesarios para su desarrollo y construcción.

Dentro de las actuaciones previstas para el desarrollo del puerto, unas corresponderán a la consolidación de elementos existentes que se consideran adecuados y compatibles con la ordenación prevista y por otro lado tendremos una serie de actuaciones nuevas tendentes a la ordenación, construcción y desarrollo de una dársena deportiva, dentro del ámbito del puerto existente.

Entre los elementos a consolidar tenemos los siguientes:

8.1.- Puerto Comercial y Pesquero: Se consolida en su actual ubicación produciéndose las mejoras que sean necesarias en cuanto a remate de sus elementos de urbanización.

8.2.- Parque. Muelle del Urola (Parque de Gernika): La actuación prevista para este parque pasa por la consolidación de su uso, con una pequeña reordenación para dar resolución al borde urbano en el límite con el A.D.U-20. Se realizará un proyecto de obras de urbanización complementarias que recoja estas determinaciones, incluyendo una adaptación del borde de contacto con la ría para facilitar su uso como zona de baño, debido a la demanda existente en pleamar, al saturarse la Playa de Itzurun.

8.3.- Borde Marítimo: Consiste esta actuación en la ordenación del borde del casco urbano que queda solapado con el Sistema General 7 dando solución integrada a todo ese frente marítimo, manteniendo los criterios existentes en cuanto a urbanización de todo el ámbito, pero incorporando la ampliación del puente actual sobre el río Narrondo, de sección insuficiente para la intensidad del flujo peatonal sobre el mismo así como el paseo marítimo sobre el espigón de defensa de acceso a la ría, en función de su nuevo diseño de acuerdo al proyecto de los nuevos diques exteriores de acceso al puerto. Se realizará un proyecto de obras de urbanización complementario que resuelva, de forma integral el borde marítimo aunque su desarrollo y construcción se produzca por fases que se delimiten en dicho proyecto.

Frente a esos elementos a consolidar, tenemos las nuevas actuaciones planteadas en dicho ámbito que se refieren básicamente a la construcción de la nueva dársena deportiva junto a Astilleros Balenciaga, la reordenación de estos Astilleros, el equipamiento del espacio "entrepuentes del río Narrondo como dársena deportiva para embarcaciones de menor porte (txipironeras, etc...) y los aparcamientos e infraestructuras necesarias para dichas implantaciones.

8.4.- Astilleros Balenciaga: Elemento importante a tener en cuenta en el desarrollo de la ordenación ya que por su actividad, escala, ubicación y función condiciona en todos los aspectos cualquier actuación. Se aprovechará su urbanización perimetral para apoyar los muelles de la futura dársena ubicando en su proximidad las áreas de reparación, carga y descarga, botadura, etc... relacionados directamente con la actividad de astillero siendo posible su futuro uso compatible debido a esa relación funcional. También se plantea la ampliación de los diques de atraque, en la zona de contacto con la ría para dar abrigo a una zona de montaje entre el muelle de servicio y de la dársena deportiva que reserve, mediante esclusas, un calado de 6,00 m., según plano definido por los propios Astilleros.

8.5.- Dársena Deportiva: Se ha emplazado la misma dentro del ámbito general que establecía la solución 2 que marcaba el Plan Estratégico Zumaia 2005. Apoyada directamente sobre la CN-634, desde la que se accede con comodidad. Este emplazamiento permite desarrollar un programa con cabida para un número variable de embarcaciones, en función del tamaño de las mismas pero que se situará en torno a 550 atraques, tamaño que por otra parte debe permitir unas economías de escala que rentabilicen los diversos servicios comunes previstos (reparaciones, gasolinera, capitanía...etc). La disponibilidad de espacio permite, la ubicación de un relativamente completo programa de servicios en tierra, nucleada entorno a dos áreas principales: el área comercial recreativa y social y el área de trabajo ó área técnica que se describen más adelante.

- Dimensionamiento general: La superficie a ocupar es de 9 Ha. de ellas corresponden 5,6 Ha. al agua abrigada y 2,7 Ha. a la zona de servicio terrestre compuesta por la Capitanía, Gasolinera y el Area de equipamiento comercial, recreativo y social. La zona de servicio terrestre se completa con la zona de aparcamientos proyectados así como los aparcamientos y espacios previstos en el A.D.U. 34, obteniéndose 3,12 Ha. de superficie terrestre, siendo superior al estándar medio que es el 50% de la superficie del agua abrigada.

- Obras de abrigo: Las obras de abrigo están limitadas a la construcción al noroeste de un dique de ribera o encauzamiento de 120 m. de longitud. Se proyecta dicha construcción con una cota de coronación +4,00 m., inferior a la cota de pleamar viva equinocial (+4,65 m.) para conseguir una menor interferencia visual en la lámina de agua, evitando así que se corte la vista desde el casco urbano y por tanto dar una apariencia de continuidad a toda la zona del puerto con la ría y favorecer tanto el movimiento de agua como la visual desde el pueblo. El efecto que esta disminución en altura pueda tener sobre la seguridad del puerto, en cuanto a aportaciones de residuos de la ría a la dársena deportiva recomienda adoptar una actitud prudente ante el proceso de construcción de los mencionados diques, por lo que en todo caso, se calcularan las secciones para los diques suponiendo que estos puedan adoptar, si fuera necesario, una altura de +4,70 m., ligeramente superior a la pleamar viva equinocial (+4,65 m.), con la reducción de los 70 cm. exclusivamente en altura. Ello permitirá, tras un período de observación, levantar el dique hasta la +4,70 m. si fuera preciso, y no adoptar una decisión definitiva al respecto.

- Area Comercial Recreativa y Social: Se plantea la ubicación de una gran zona comercial, recreativa y social que albergue los principales usos complementarios del puerto como son tiendas de material náutico-deportivo, comestibles a pequeña escala, ropa, librería náutica, agentes de venta de embarcaciones, restaurantes, bares, clubes náuticos, de pesca, escuela de vela, etc...

Dichos usos se deberán emplazar en pequeñas superficies consiguiendo que en el edificio que se proyecta convivan una multitud de usos.

Asimismo en el muelle delantero a los edificios de la zona comercial se define un ámbito de dominio público y uso privado en previsión de diferentes usos o actividades que pudieran realizarse en la edificación que se proyecta. Se trataría mediante dicho espacio, de permitir el emplazamiento de alguna embarcación al aire libre como exposición (motoras frente a las tiendas,...) o una terraza vinculada a un bar en planta baja, o usos en general que prolonguen al aire libre las actividades previstas en el semisótano, entendiéndose siempre que los usos a desarrollar en éste área, deberán ser compatibles con los establecidos en los edificios.

El mantenimiento de un mínimo de 8 m. como zona de paso, de dominio y usos públicos podría ser una referencia.

La ordenación se prevé apoyando la edificación en el desnivel del terreno existente entre la CN-634 y la cota a la que se proyecta el Muelle del puerto, contiguo a este área, y que es la +5,50 m. Este muelle proyectado para recepción de embarcaciones tiene dos partes bien diferenciadas, una próxima a la edificación, con bastante anchura, 25,00 m., libre de circulación de vehículos para estancia y paseo, y otra definida como un gran eje que nos separa de la marisma de un máximo de 10,00 m. de anchura, que servirá por unos de sus lados para la instalación de los pantalanes de recepción de embarcaciones.

En cuanto al muelle, básicamente se busca una buena capacidad de regeneración del agua al interno del humedal, renovación y circulación que favorezcan la dinámica biológica del conjunto ocupado y sin ocupar.

En base fundamentalmente a estos dos razonamientos se plantea la posibilidad de construir el dique interior o dique Nordeste (N.E) como un elemento mucho más ligero (posiblemente incluyendo la madera) y que a partir de la media marea permitiera el flujo de agua entre el humedal y el puerto. Podría tener un carácter aéreo en base a una estructura de madera apoyada en su parte inferior en un murete de contención que mantendría el fango, llegando su estructura hasta la altura de la marea media (2,00 m.), de manera que la circulación de agua en la marisma se asegure durante períodos largos (al menos un 40% de tiempo) y pueda seguir viéndose un plano de agua continuo durante medio día en el caso del puerto-humedal.

En estos muelles de recepción se han dispuesto pantalanes flotantes adosados para facilitar su utilización con la carrera de marea que es de 4,60 m. Se han previsto para todo el puerto, un total de 1.000 m. de longitud de pantalanes y un total de 289 ud. de fingers.

- Area de trabajo: Se compone principalmente del área de reparación en seco de barcos, de 4.010 m² situada en las proximidades de los Astilleros Balenciaga quedando así agrupada la zona más relacionada con el trabajo y puesta a punto de embarcaciones. Se proyectan unos muelles de servicio a la cota +6,20, en relación con la urbanización existente, produciéndose un acceso rodado directo a la zona de carga y descarga de embarcaciones desde la CN-634, el travel-lift, la grúa y más adelante la rampa de varado, consiguiendo de esta forma además de esa accesibilidad directa una gran facilidad de botadura y maniobra.

La posibilidad de disponer en el muelle técnico, cuando menos, y dada la precariedad del espacio disponible, de un pequeño almacén para que las empresas de reparaciones puedan mantener un cierto equipo mínimo de apoyo (herramientas, repuestos, maquinaria liviana, etc...), recomienda la previsión de dicho equipamiento. Se trataría en todo caso de que fuera "cabeza de puente" de unas instalaciones de mayor envergadura, o complemento de las tiendas emplazadas en el A.I.3. En todo caso se mantendrán del orden de 10-15 puestos para reparación de embarcaciones.

A través de estos muelles también tenemos conexión con el dique de encauzamiento descrito anteriormente y parte de estos muelles servirán también de apoyo de pantalanes flotantes para fondeo de embarcaciones.

- Capitanía y gasolinera: Se proyecta la capitanía de puerto como un edificio que, con un límite de 400 m² construidos, albergue los usos propios de la capitanía del puerto, debiendo tener una escala que nos aproxime a la transición Ciudad - Equipamiento Social - Equipamiento Industrial de la manera más acorde posible. Anexo a la Capitanía se prevé la instalación de un área de servicio para suministro de combustible. El solape de usos con el de Capitanía permite rentabilizar más el personal del puerto de forma que un empleado del mismo atienda la gasolinera.

8.6.- Dársena del Narrondo: Ligado con la ordenación de la dársena deportiva se propone conseguir una nueva dársena portuaria para pequeñas embarcaciones en el tramo final del río Narrondo, entre los dos últimos puentes, proponiéndose una actuación que transforme el puente peatonal existente en otro levadizo, exclusa o elemento de ingeniería que permita así el acceso de embarcaciones a la dársena anteriormente mencionada.

8.7.- Aparcamientos: Las dotaciones previstas de aparcamientos en el entorno de la dársena deportiva son de 332 plazas distribuidas 201 en el parking del edificio de equipamiento comercial recreativo y social, y 131 plazas a lo largo de lo que denominábamos área técnica, es decir, en el entorno del Astillero según se ve en los planos.

A estas plazas, será preciso añadirles 91 más que se localizan en el A.D.U. 34, por tanto al otro lado de la carretera. Dado el carácter industrial del A.D.U. 34, dichas plazas se utilizaran básicamente durante los días laborables, siendo lógico pensar que en fines de semana sirvan al puerto y se puedan acumular a las 332 anteriores. Se completan por ultimo las plazas, con las 15 existentes en el A.I.5. El total de aparcamientos en el entorno inmediato del puerto será de 438 plazas.

En general, un aumento del número de plazas, por la propia configuración del área a ordenar, implicaría una mayor ocupación del humedal, por lo que entendemos se debería abordar fuera del S.G.7. Téngase en cuenta que la inexistencia de aparcamientos para la playa de Santiago está demandando una actuación importante en la zona que además pudiera completar las dotaciones de la dársena deportiva. En todo caso, y por el impacto ambiental que ello supone, se ha desechado el aparcamiento que en el S.G.2 planteaban las normas, actuación esta a todas luces inadecuada en nuestra opinión.

8.8.- Infraestructuras: Se han recogido en un plano las infraestructuras existentes en el S.G.7., que consisten en una red eléctrica en alta tensión que acomete a un transformador aéreo en la zona de Astilleros Balenciaga; una línea de distribución de alumbrado así como las correspondientes farolas existentes; y por último una red de abastecimiento de aguas, que queda algo alejada de la zona de actuación, próxima a la confluencia de la CN-634 con el antiguo puente existente y que según proyecto de abastecimiento de aguas al municipio se va a ver complementada con un trazado que discurre paralelo a dicha carretera, considerándose como nueva arteria principal y teniendo una longitud de 1.500 m. y un diámetro de 400 mm.

Por otro lado, también se han tenido en cuenta las infraestructuras proyectadas para los Astilleros Balenciaga consistentes básicamente en una red de agua potable, que acometiendo a la arteria principal antes mencionada distribuye el agua por esa zona mediante una tubería de diámetro 100 de fundición dúctil. Una red de drenaje superficial para recogida de las aguas que discurren por los viales y aparcamientos proyectados. Una red de saneamiento separativa con colectores de recogida de las aguas pluviales y unos colectores de aguas fecales con tratamiento posterior en una fosa séptica con salida sifónica y chimenea de PVC. Una red de alumbrado suministrada desde un centro de transformación nuevo proyectado donde el existente, y una línea enterrada de baja tensión de suministro a las instalaciones. Por último existe también una conexión mediante línea enterrada de telefonía desde una arqueta existente de telefónica próxima a la CN-634.

Las infraestructuras proyectadas, recogidas de forma esquemática general en el plano correspondiente de ordenación, se basan pues en la instalación y dotación de las infraestructuras necesarias para el nuevo puerto proyectado. Estas infraestructuras básicas consisten en una línea de fuerza o alumbrado que partiendo del centro de transformación existente, y completándose con otro si es necesario, distribuya energía tanto para el suministro a las edificaciones e instalaciones proyectadas como a la red de alumbrado público. Se propone también una red de abastecimiento de agua potable que conectándose a la acometida proyectada para Astilleros Balenciaga de servicio a las edificaciones así como al área de reparación de barcos en seco y a los muelles para que posean abastecimiento todos los pantalanes previstos. La red de telefonía consistirá en un trazado que partiendo de la arqueta de telefónica existente, donde se conecta la red de suministro al Astillero, nos de suministro a los edificios y a unos puntos, estratégicamente distribuidos por los muelles, para uso público. Se ha previsto también dotar a dos de los pantalanes de red para conexión de T.V. y de esta manera dejar previstos una serie de amarres del nuevo puerto con esta instalación por si existiera esa demanda concreta.

La instalación de saneamiento prevista se propone separativa, con una red de colectores de pluviales que complementando la red de Astilleros Balenciaga dote a la nueva instalación del drenaje superficial y recogida de pluviales, produciéndose el vertido de estas aguas directamente a la ría. Por otra parte se propone una red de colectores de fecales que recojan las posibles aguas residuales que se produzcan y se eliminen mediante el tratamiento adecuado, o con conexión directa a la red general cuando quede definitivamente ejecutada en ese área.

9.- RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN PORMENORIZADA.

Dentro del ámbito del Plan Especial del S.G.7 tendremos una serie de parcelas pormenorizadas, destinadas a las actividades generales asignadas a la Zona Portuaria, a saber, Dársena Deportiva con sus usos específicos como son muelles, pantalanes, reparación en seco de embarcaciones, rampa de varado, travel-lift; Puerto Comercial y Pesquero; Red Viaria Urbana con circulación rodada de distribución, circulación rodada de acceso, aparcamientos y circulación peatonal; Capitanía del Puerto y Gasolinera de suministro al tráfico marítimo; Espacios Libres formados por Parques Urbanos y zonas verdes urbanas; Humedal; Industria Media Astilleros; Usos Comerciales Recreativos y Sociales con comercio al detalle, hostelería, oficinas, pequeños almacenes, club náutico, escuela de vela, etc...

Se establece por tanto, el siguiente régimen de calificación pormenorizada para el ámbito del S.G.7. Zona Portuaria:

A1.- ZONA PORTUARIA. DÁRSENA DEPORTIVA.
A2.- ZONA PORTUARIA. PUERTO COMERCIAL Y PESQUERO.
B.- RED VIARIA URBANA.
C.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO. CAPITANÍA Y GASOLINERA.
D.- ESPACIOS LIBRES.
E.- HUMEDAL.
F.- PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO INDUSTRIAL.
G.- PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO COMERCIAL, RECREATIVO Y SOCIAL.
H.- PEQUEÑOS LOCALES DE REPARACIONES.
I.- TERRAZA Y EXPOSICIÓN AL AIRE LIBRE.
J.- RED VIARIA. PUENTE LEVADIZO.

A continuación pasamos a establecer el correspondiente régimen de uso, dominio y edificación para cada una de las calificaciones señaladas.

A.1.- Zona Portuaria- Dársena Deportiva (P.D.)

-Dominio: público.

-Uso: Dársena deportiva con sus usos específicos (diques de abrigo, muelles, pantalanes, reparación de embarcaciones en seco, rampa de varado, travel-lift...).

-Edificación: excluida.

A.2.- Zona Portuaria- Puerto Comercial y Pesquero (P.C.P.)

-Dominio: público.

-Uso: Puerto Comercial y Pesquero.

-Edificación: excluida.

B.- Red Viaria Urbana (R.V.)

-Dominio: público.

-Uso: Circulación rodada de distribución urbana.
Circulación rodada de acceso.
Aparcamiento anejo a la red viaria.
Circulación peatonal.

-Edificación: excluida.

C.- Equipamiento Comunitario. Capitanía y Gasolinera (E.C.)

-Dominio: público.

-Uso: Cívico-administrativo. Capitanía del puerto y gasolinera.

-Edificación: según Ordenanzas.

D.- Espacios Libres (E.L.)

-Dominio: público.

-Uso: Parque Urbano/Espacios libres y zonas verdes

-Edificación: excluida. Posible ampliación del ambulatorio.

E.- Humedal (HUMEDAL)

-Dominio: público.

-Uso: El existente.

En todo caso, se prohibe el tránsito de vehículos, la instalación de maquinaria, la realización de vertidos y en general el desarrollo de actividades que puedan alterar sensiblemente los valores naturalísticos de la zona.

-Edificación: excluida.

F.- Parcelas pormenorizadas de uso industrial (P.P.U.I.)

-Dominio: público.

-Uso: Industria media. Astilleros.

-Edificación: según Ordenanzas.

G.- Parcelas pormenorizadas de uso Comercial, Recreativo y Social (P.P.C.R.S.)

-Dominio: público.

-Uso: Instalaciones y dotaciones de la dársena deportiva: Comercio al detalle, Hostelería, oficinas, pequeños almacenes, club náutico, escuela de vela...etc.)

-Edificación: según Ordenanzas.

H.- Pequeños Locales de Reparación (P.L.R.)

-Dominio: público.

-Uso: Instalaciones de asistencia técnica en el área de reparaciones.

-Edificación: según Ordenanzas.

I.- Terrazas y Exposición al Aire Libre (T.E.A.L.)

-Dominio: público.

-Uso: Privado. Exposición al aire libre, de productos de los locales comerciales anexos (pequeñas embarcaciones, artículos de pesca, etc...) así como terrazas correspondientes a los establecimientos de hostelería ubicados.

-Edificación: excluida.

J.- Red Viaria. Puente Levadizo (R.V.P.L.)

-Dominio: público.
-Uso: Circulación peatonal, puente levadizo, esclusa o elemento de ingeniería que permita el acceso a la Dársena del Narrondo.
-Edificación: excluida.

9.1.- Zona Portuaria. Dársena Deportiva: Corresponde a la zona, así señalada en los planos de ordenación, destinada a la maniobra y atraque de las embarcaciones, y compuesta esencialmente por las obras de abrigo, los muelles, pantalanes y la zona de reparación en seco de embarcaciones.

No existirá por tanto, ningún tipo de edificación siendo las actuaciones principales a acometer la construcción de las obras de abrigo y encauzamiento al NW, coronadas a la cota +4,00 m; los muelles de recepción al SE, coronados a la cota +5,50 m que sirven de apoyo a la zona de uso comercial, recreativo y social así como el muelle pasarela al NE, y al SW, coronados a la cota +6,20 m, los muelles para la zona de reparación en seco de embarcaciones.

Se propone asimismo la consecución de otra dársena portuaria en la zona final del río Narrondo en la que se trataría de habilitar un espacio para chipironeras y otras pequeñas embarcaciones.

9.2.- Zona Portuaria. Puerto Comercial y Pesquero: Corresponde a la zona, así señalada en los planos de ordenación, coincidente con el actual Puerto Comercial y Pesquero. No se prevé ningún cambio de uso ni actuación sobre dicho ámbito, excepto la repercusión que sobre la zona pueda tener la solución de borde urbano-marítimo que se desarrolle para toda la zona de suelo urbano que queda solapada con el S.G.7. Zona Portuaria.

9.3.- Red Viaria Urbana: Uno de los principales objetivos, en cuanto a las soluciones viarias proyectadas, lo constituye la solución idónea de accesibilidad a la Dársena Deportiva de forma que produzca la menor interferencia posible en el tráfico de la CN-634.

Se dispone un acceso, coincidente con el de los Astilleros Balenciaga, produciéndose a continuación la alternativa posible de tráfico hacia los Astilleros, los aparcamientos de la zona Comercial recreativa y social de la Dársena Deportiva, o la zona de carga y descarga de embarcaciones (travel-lift, grúa, etc...) así como reparación en seco de las mismas.

Esta solución, de un punto único de acceso, también influye positivamente en la continuación del paseo peatonal que proveniente del casco urbano, atraviesa el Parque Urbano del Muelle del Urola y discurre a continuación de forma paralela a la CN-634 para terminar en la Finca Zuloaga.

La actuación sobre la Red Viaria Urbana se completa con la solución del borde marítimo, realizando un Proyecto de Obras de Urbanización que lo integre homogéneamente, y dé continuidad al espacio urbano coincidente con el solape de las Areas de desarrollo Urbano previstas en las NN.SS. Actuaciones puntuales serán el ensanche y la sustitución del actual Puente peatonal sobre el río Narrondo por uno levadizo, que posibilite el acceso de embarcaciones con mayor tamaño, o con mástil, a la dársena del Narrondo aumentando así la capacidad del conjunto del puerto.

9.4.- Equipamiento Comunitario. Capitanía y Gasolinera: Corresponde a la zona, así señalada en los planos de ordenación, destinada a la capitanía del puerto con el uso cívico-administrativo que ello conlleva (despachos, salas de reuniones, torre de control, vestuarios, etc...).

Se deja una ocupación libre dentro de la parcela pormenorizada así como una altura libre para el edificio que se proyecte quedando limitada su superficie máxima construida a 400 m^2.

Como complemento a la instalación de la capitanía se prevé la instalación de una gasolinera para el trafico marítimo.

9.5.- Espacios libres: Corresponde a las zonas, así señaladas en los planos de ordenación, y básicamente se trata del Parque Urbano del muelle del Urola.

Para dicho Parque del Muelle del Urola se realizará un proyecto de obras de urbanización complementarias que resuelva el encuentro con el A.D.U. 20. Se incluirá también una adaptación del borde de contacto con la ría del Urola para facilitar su uso como zona de baño y solarium.

Se considerará excluida cualquier tipo de edificación, salvo cuando se trate de ampliar usos de equipamiento comunitario, como es el caso del ambulatorio, manteniéndose el uso de Parque Urbano existente en la actualidad. Corresponderán 12.129 m² de espacios libreas a dicho parque.

9.6.- Humedal: Corresponde a las zonas así señaladas en planos para las que se propone el mantenimiento en su estado actual, de manera que mantenga su propia actividad y ciclo ecológico.

En todo caso, se prohibe el tránsito de vehículos, la instalación de maquinaria, la realización de vertidos y en general el desarrollo de actividades que puedan alterar sensiblemente los valores naturalísticos de la zona. Asimismo, durante el transcurso de las obras de construcción de la dársena deportiva, se deberán tener en cuenta las disposiciones que señale el Estudio de Impacto Ambiental para proteger el humedal, y en especial lo que el mencionado estudio establezca en cuanto a épocas en que acometer las diversas fases de obra un orden a respetar las épocas de paso o estancia de aves.

9.7.- Parcelas Pormenorizadas de Uso Industrial: Corresponde a las zonas, así señaladas en los planos de ordenación, destinadas al uso de astillero existente con los servicios que unas instalaciones de este tipo conllevan y que son rampas, esclusas para varado de buques, grúas de servicio, espacios de almacenaje al aire libre y las edificaciones destinadas a oficinas y servicios.

Se define esta parcela en la zona de Astilleros Balenciaga, existente en la actualidad quedando excluidos aquellos usos industriales no directamente vinculados a la actividad del astillero.

9.8.- Parcelas Pormenorizadas de Uso Comercial, Recreativo y Social: Corresponde a las zonas, así señaladas en los planos de ordenación, destinadas a las instalación de edificaciones que alberguen usos de tipo comercial, como pueden ser tiendas de material náutico-deportivo, ropa, librería náutico, agentes de venta de embarcaciones; de tipo recreativo como restaurantes y bares; y sociales como club náuticos, de pesca y escuela de vela. Es espíritu del presente Plan el que en el edificio a construir convivan una multitud de usos por lo que dichos usos, descritos anteriormente se deberán emplazar en pequeñas superficies.

Esta parcela se ubica en el desnivel existente entre la CN-634 y la cota a la que se proyecta el Muelle de la dársena deportiva. La edificación que se proyecte deberá absorber ese desnivel, debiendo ocupar en planta semisótano una superficie del 65% de la parcela y para que no suponga un fuerte obstáculo visual, las demás plantas no ocuparán una superficie superior al 60% de la ocupación de la planta semisótano.

La superficie máxima edificable será de 3.700 m² para cualquier solución que se proponga, debiendo tener la planta semisótano una altura máxima de 3,20 m. de suelo a techo para recoger el desnivel existente. Esta altura podrá ser variada ligeramente para adaptarse al Proyecto Básico pero manteniéndose el espíritu plasmado en los planos, de configurar con el edificio el frente del muelle y salvar la diferencia de cotas de urbanización previstas. En número de plantas permitidas será de tres desde el muelle y dos únicas plantas por tanto desde el aparcamiento proyectado para el área.

9.9.- Pequeños locales de reparaciones: Corresponde a la zona, así señalada en los planos de ordenación, destinada a pequeñas instalaciones de asistencia técnica y equipamiento de apoyo (herramientas, repuestos, maquinaria liviana, etc...) en el área de reparación en seco de embarcaciones.

Se prevé la instalación de un pequeño pabellón (20 x 10 m.) para la ubicación, a modo de "cabeza de puente", de las instalaciones complementarias de las de mayor envergadura existentes en otras Areas de Actuación, así como un posible complemento de las tiendas emplazadas en el área comercial, recreativa y social.

9.10.- Terrazas y exposición al Aire Libre: Corresponde a la zona, así señalada en los planos, destinada a exposición, al aire libre, de productos de los locales comerciales emplazados en el área comercial, recreativa y social (pequeñas embarcaciones, artículos de pesca, etc...) así como terrazas vinculadas a los establecimientos de hostelería allí ubicados.

Esta parcela será exclusivamente para esos usos, sin ningún otro tipo de edificación temporal o desmontable, y siempre compatible con los usos establecidos para el área comercial, recreativa y social.

9.11.- Red viaria. Puente Levadizo: Corresponde a la zona, así señalada en los planos de ordenación, destinada al trafico peatonal que une los dos márgenes del río Narrondo en su tramo final, proponiéndose la sustitución del puente actual por un puente levadizo, esclusa o elemento de ingeniería que permita el acceso de embarcaciones a la dársena del Narrondo.

10.- RÉGIMEN DE PLANEAMIENTO Y ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.

10.1.- El Planeamiento subordinado: Para el desarrollo del presente Plan Especial no se requerirá de régimen de planeamiento subordinado. Se desarrollará el Plan Especial mediante Proyectos Básicos de edificación que definan en su totalidad las construcciones que se van a llevar a cabo en las parcelas pormenorizadas, así como Proyectos de Obras de Urbanización complementarios que resuelvan las Areas de Intervención en las que se va a desarrollar el Plan Especial. Se plantean por tanto soluciones flexibles con una normativa no muy rígida al tener la garantía de ser el suelo de titularidad pública.

10.2.- Delimitación de Areas de Intervención: Para la delimitación de los espacios en los que se pretende desarrollar el Plan Especial, se introduce el concepto nuevo de **Areas de Intervención**, distinto a lo que la Ley define como unidades de ejecución ya que según el Art. 143 de dicha Ley cuando se trate de ejecutar directamente los Sistemas Generales o alguno de sus elementos no es necesaria la actuación mediante las mencionadas unidades de ejecución.

Efectuaremos por tanto, una delimitación del territorio para la ejecución de las distintas fases de obra que se planteen para el desarrollo del Sistema General, además de delimitar áreas al interno de las cuales se puedan establecer las condiciones de posible concesión según la Ley de Costas.

Donostia, Octubre de 1997.



Fdo: Pablo Borde Ondarra (Arquitecto).

11.- CUADRO GENERAL.

- AREAS DE INTERVENCIÓN, CLASIFICACIÓN, CALIFICACIÓN GENERAL y PORMENORIZADA y SUPERFICIES.

FICHA NORMATIVA. Resumen de Areas de Intervencion, Clasificacion, Calificacion General, Calificacion Pormenorizada y Resumen de Superficies.

AREAS DE INTERVENCION / DENOMINACION	SUPERFICIE	CLASIFICACION	CALIFICACION GENERAL	CALIFICACION PORMENORIZADA										
				(P.D.) ZONA PORTUARIA DARSENA DEPORTIVA	(P.C.P.) ZONA PORTUARIA PUERTO COMERC. Y PESQUERO	(R.V.A.R.A.) RED VIARIA URBANA	(EQUIP.C.) EQUIP. COMUNIT. CAPITANIA GASOLINERA	(EL. LIBRES.) ESPACIOS LIBRES	(HUMEDAL) HUMEDAL	(P.P.U.I.) PARC. PORMEN. USO INDUSTRIAL	(P.P.C.R.S.) PARC. PORMEN. USO COMERCIAL RECR. Y SOCIAL	(P.L.B.) PEQUEÑOS LOCALES REPARACIONES	(I.I.A.U.) TERRAZA Y EXPOSICION AL AIRE LIBRE	(R.V.P.L.) RED. VIARIA PUENTE LEMAIZO
A.I.0 ASTILLEROS BALENCIAGA.	20.111 m2	No Urbaniz.	SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES. ZONA PORTUARIA.											
A.I.1 DARSENA DEPORTIVA.	76.889 m2	No Urbaniz.		70.824 m2		3.859 m2			19.686 m2					
A.I.2 CAPITANIA Y GASOLINERA.	753 m2	No Urbaniz.					753 m2							
A.I.3 EQUIPAM. DARSENA DEPORTIVA.	8.644 m2	No Urbaniz.				5.082 m2					3.562 m2			
A.I.4 DARSENA DEL NARRONDO.	6.941 m2	No Urbaniz.		6.000 m2								200 m2	1.997 m2	
A.I.5 PARQUE. MUELLE DEL UROLA	12.129 m2	Urbano						12.129 m2						941 m2
A.I.6 PUENTE DEL NARRONDO.	977 m2	Urbano				966 m2								
A.I.7 BORDE MARITIMO.	16.941 m2	Urbano			2.308 m2	14.604 m2								
A.I.8 HUMEDAL.	63.798 m2	No Urbaniz.							63.798 m2					

El A.I.5 Parque. Muelle del Urola (Parque de Gernika) se encuentra Calificado según las NN.SS. como Sistema General de Espacios Libres. Parque Urbano

Fdo: Pablo Borde Ondarra (Arquitecto). En Donostia, Octubre de 1997.

12.-ANEXOS.

Para una adecuada comprensión del proceso de reflexión general llevada a cabo en torno al proyecto de ordenación del puerto de Zumaia se ha considerado importante adjuntar al presente plan especial los documentos completos de:

-EVALUACION PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DARSENA DEPORTIVA DEL PUERTO DE ZUMAIA.

-ESTUDIO PRELIMINAR DE ALTERNATIVAS DE UBICACION DE INSTALACIONES NAUTICO DEPORTIVAS.

Asimismo se adjuntan los siguientes anexos a la memoria:

ANEXO I. FICHA NORMATIVA DEL SISTEMA GENERAL 7.

ANEXO II. ACUERDO ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE Y EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS RELATIVO A UNA PLANIFICACION DE PUERTOS COMPATIBLE CON LA CONSERVACION DEL MEDIO LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO.

ANEXO III. PLAN ESTRATEGICO ZUMAIA 2.005. SUBSISTEMA: REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO (SE INCLUYE ANEXO: APLICACION DEL METODO MULTIPOL PARA LA ELECCION DEL PROYECTO DEL PUERTO).

ANEXO IV. ORDEN DE 28 DE JULIO DE 1997 POR LA QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE EL PLAN ESPECIAL 7 - ZONA PORTUARIA.

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7.
ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

ANEXO I.
Ficha Normativa del Sistema General 7.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

S.G. 7

1. DATOS DE SUPERFICIE

S.G. 7 ..... 325.880 m2

2. OBJETIVOS URBANISTICOS

Se constituye el presente Sistema General en el ámbito que se corresponde con la superficie comprendida dentro de la línea de transferencia que la Administración (Gobierno Vasco: Departamento de Transportes y Obras Públicas - Dirección de -- Puertos y Asuntos Marítimos -), define como Zona Portuaria.
A la unidad morfológica resultante, se le denomina S.G.7 que se califica como -- Sistema General de Transportes y Comunicaciones: Zona Portuaria.

3. CONDICIONES DE GESTION

3.1 DOCUMENTOS DE PLANEAMIENTO A TRAMITAR

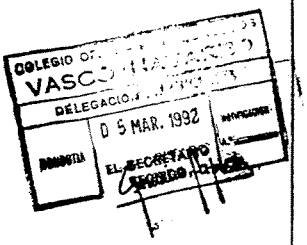
-Plan Especial Portuario, para la totalidad del ámbito definido en el S.G.7. Dicho documento definirá la ordenación y usos en el ámbito portuario en -- función de su naturaleza específica.

-El Plan Especial definirá la ordenación del S.G.7 en función de los requerimientos de su uso específico: Zona Portuaria.
No obstante deberá incorporar las servidumbres de la línea de contacto con- la trama urbana residencial consolidada:

-Mantenimiento de las características de las:
U.A.A. 19/1 (A.D.U.19): Julio Beobide Ibil Tokia.
U.A.A. 15/1 (A.D.U.15): Julio Beobide Ibil Tokia.
U.A.A. 8/1 (A.D.U. 8): Txomin Aguirre Kale.
U.A.A. 5/1 (S.G.5): Txomin Aguirre Kale.

-Resolución del borde urbano con la A.D.U. 20.

-Incorporación del paseo peatonal en el borde de la C.N.634 y Zona de aparcamientos de servicio al S.G.2 (Playa de Santiago).



NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE ZUMAIA

arquitecto: Xabier Garbizu

promotor: Exmo. Ayuntamiento de ZUMAIA

FICHA NORMATIVA
S.G. 7
SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES : ZONA PORTUARIA
(TEXTO REFUNDIDO : APROBACION DEFINITIVA)
FEBRERO 1991

numero plano: **52**

escala: 1/2000

B-III. NORMAS URBANISTICAS

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

ANEXO II.

ACUERDO ENTRE AL DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE Y EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS RELATIVO A UNA PLANIFICACIÓN DE PUERTOS COMPATIBLE CON LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAÍS VASCO.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

AKORDIOA, LURRALDE ANTOLAMENDU, ETXEBIZITZA ETA INGURUGIRO SAILAREN ETA GARRAIO ETA HERRILAN SAILAREN ARTEKOA, EUSKAL AUTONOMI ELKARTEKO ITSASERTZA ZAINTZEAREKIN BATERAGARRI DEN PORTU PLANGINTZARI BURUZKOA.

ACUERDO ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE Y EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS RELATIVO A UNA PLANIFICACION DE PUERTOS COMPATIBLE CON LA CONSERVACION DEL MEDIO LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO.

Vitoria-Gasteizen, 1996ko ekainaren 11n

En Vitoria-Gasteiz, a 11 de junio de 1996.

BILDUTA

Francisco José Ormazabal Zamakona Jaun Txit Gorena, Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailburua.

José Antonio Maturana Plaza Jaun Txit Gorena, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Sailburua.

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Francisco José Ormazabal Zamakona, Consejero del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

El Excmo. Sr. D. José Antonio Maturana Plaza, Consejero del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

BERTARATU DIRA

Lehena, Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailburua izanik berenez dituen eskunduntzen indarrez, eta Saila legez ordezkatuz.

Bigarrena, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Sailburua izanik berenez dituen eskunduntzen indarrez, eta Saila legez ordezkatuz.

Bi hitzarmenkideek elkarri aitortu diote

INTERVIENEN

El primero, en virtud de las atribuciones que le son propias como titular del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y en representación legal del mismo.

El segundo en virtud de las atribuciones que le son propias como titular del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y en representación legal del mismo.

Ambos intervinientes se reconocen

Akerdio hau izenpetzeko legezko gaitasun nahikoa, eta horretarako honakoak adierazi dituzte:

ADIERAZITAKOAK

Lehenengoa.- Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro, eta Garraio eta Herrilan Sailak, ingurugiroa babesteko betebeharrak, Euskal Autonomi Elkartearen esparruan burutu beharreko arlokako politiken definizioan eta gauzatzean lotu behar zaizkiela jakitun dira.

Bigarrena.- Era berean, bi Sailek garapen euskorrerako politika eta jokabidea sustatu nahi dute, hau da, eten gabeko ekonomia eta gizarte garapenerako jokabidea, ingurugiroaren edota baliabide naturalen kaltetan jotzen ez duena alegia, gizakien ihardueraren jarraipena eta garapena azken hauen errealitatearen menpe baitaude.

Hirugarrena.- Esparru honetan, bi Sailek portu azpiegituren garapena eta Euskal Autonomi Elkarteko itsasertzaren zaingoa bateragarri izan ahal izateko ihardutze-oinarriek duten garrantzia aitortu dute.

Laugarrena.- Ildo honetatik, beharrezkotzat jo da Euskal Autonomi Elkarteko portuen eta hezeguneen plangintzei ekitea, maiatzaren 31ko 4/1990 Legean ohartemandakoaren arabera, Euskal Herriko Lurralde Antolaketari buruzkoa, bi Sailok portuen arloan lehentasunezko ihardueraK burutzea ahalbideratuz.

Bosgarrena.- Aipatutako plangintzak Sailarteko Batzorde Teknikoaren ondorioetan (Eraskinean datozenak) oinarritu behar dira. Batzorde honek, 1995. ekitaldian zehar, Euskal Autonomi Elkarteko itsasertz osorako arrantza

mutuamente capacidad suficiente para suscribir el presente Acuerdo y a tal efecto,

EXPONEN

Primero.- Que los Departamentos de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente y de Transportes y Obras Públicas son conscientes de que las exigencias de protección del medio ambiente deben integrarse en la definición y en la realización de las diversas políticas sectoriales a ejecutar en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Segundo.- Que asimismo ambos Departamentos desean impulsar una política y una estrategia de desarrollo sostenible, esto es una estrategia de desarrollo económico y social continuo que no vaya en detrimento del medio ambiente ni de los recursos naturales de cuya realidad dependen la continuidad de la actividad y el desarrollo de los seres humanos.

Tercero.- Que en este marco ambos Departamentos reconocen el interés de las bases operativas que permiten compatibilizar el desarrollo de las infraestructuras portuarias con la conservación del medio litoral de la Comunidad Autónoma.

Cuarto.- Que en este sentido se considera necesario abordar las planificaciones de los puertos y de las zonas húmedas de la Comunidad Autónoma, de conformidad con lo previsto en la Ley 4/1990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, posibilitando ambos Departamentos, la ejecución de actuaciones prioritarias en materia de puertos

Quinto - Que las planificaciones arriba mencionadas deben fundamentarse en las conclusiones de la Comisión Técnica Interdepartamental (que se adjunta en Anexo) que durante el ejercicio de 1995 ha contrastado

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

eta kirol kaien kokapenaren aurrikuspenak eta Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailetko lurralde eta ingurugiro artezpide eta irizpideak erkatu ditu, eta batez ere, Euskal Autonomi Elkarteko kostaldeko hezeguneak babesteko eta zaintzeko irizpideei dagokienean.

Seigarrena.- Aipatutakoaren indarrez, Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailburuak eta Garraio eta Herrilan Sailburuak, hauxe

ERABAKI DUTE

Euskal Autonomi Elkarteko portuen eta hezeguneen plangintzei ekitea, portu azpiegituren garapena eta itsasertzaren zaingoa bateragarri eginez, eta guzti hau Sailarteko Batzorde Teknikoaren ondorioen arabera Garraio eta Herrilan Sailak, Euskal Autonomi Elkarteko itsasertz osorako arrantza eta kirol kaien kokapenari dagozkion eta dituen aurrikuspenak eta Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailetko lurralde eta ingurugiro artezpide eta irizpideak erkatzeko eratu zen Batzorde hau.

Eta azaldutako guztiarekiko adostasuna erakusteko, Akordio hau izenpetu dute lau aletan, idazpuruan adierazitako leku eta egunean.

las previsiones de localización de puertos pesqueros y deportivos para todo el litoral de la Comunidad Autónoma con las directrices y criterios territoriales y ambientales del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente y fundamentalmente, en lo que respecta a los criterios de protección y conservación de los humedales costeros de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Sexto.- Que en virtud de todo lo expuesto los Consejeros del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente y Transportes y Obras Públicas,

ACUERDAN

Abordar las planificaciones de los puertos y de las zonas húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, haciendo compatibles el desarrollo de las infraestructuras portuarias con la conservación del medio litoral y todo ello de conformidad con las conclusiones de la Comisión Técnica Interdepartamental, constituida con objeto de contrastar las previsiones del Departamento de Transportes y Obras Públicas relativas a la localización de puertos pesqueros y deportivos para todo el litoral de la Comunidad Autónoma, con las directrices y criterios territoriales y ambientales del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, firman el presente Acuerdo, en cuadriplicado ejemplar en el lugar y fecha al inicio indicado.

EL CONSEJERO DE ORDENACION DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE.

Fdo.: Francisco José Ormazabal Zamakona

EL CONSEJERO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

Fdo.: José Antonio Maturana Plaza

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

ERASKINA

SAILARTEKO BATZORDE TEKNIKOAREN ONDORIOAK

Euskal Autonomi Elkarteko itsasertz osorako arrantza eta kirol kaien kokapenari dagozkion aurrikuspenak eta Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailetko lurralde eta ingurugiro artezpide eta irizpideak eta, batez ere, Euskal Autonomi Elkarteko kostaldeko hezegunean babesteko eta zaintzeko irizpideei dagokienean, erkatzeko eratu zen Sailarteko Batzorde Teknikoa, eta hauexek dira honen ondorioak:

Kirol Kaiak:

- Garraio eta Herrilan Sailak Getxoko eta Donostiako portuak jo ditu lehentasunezko, eta hauek burutzea bateragarri da egun E.A.E.ko itsasadar eta kostaldean dauden balio naturalistikoak mantentzearekin. Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailak itsasertza zaintzeko dituen helburuen arabera. Deba itsasadarreko kanpoaldean kirol-ditxoak eraikitzea ere bailo hauek zaintzearekin bateragarri dela jo da.

- Natura eta paisaia aldetik oso interesgarri den kostaldeko hezegune bat eragiten badu ere, Zumaiako portua Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailak zaintzeko dituen helburuekin bateragarri dela jo da, Garraio eta Herrilan Saileko portu plangintza garatzeko lehentasunezko izaera baitu honek.

ANEXO

CONCLUSIONES DE LA COMISION TECNICA INTERDEPARTAMENTAL

Las conclusiones de la Comisión Técnica Interdepartamental, constituida con objeto de contrastar las previsiones de localización de puertos pesqueros y deportivos para todo el litoral de la Comunidad Autónoma, con las directrices y criterios territoriales y ambientales del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio ambiente y, fundamentalmente, en lo que respecta a los criterios de protección y conservación de los humedales costeros de la C.A.P.V., son las siguientes:

Puertos deportivos:

- El Departamento de Transportes y Obras Públicas considera prioritarios los puertos de Getxo y Donostia, cuya ejecución resulta compatible con el mantenimiento del conjunto de los valores naturalísticos que actualmente persisten en las rías y el borde costero de la C.A.P.V., según los objetivos de conservación del litoral del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente. La construcción de las dársenas deportivas del tramo exterior de la ría del Deba se considera, asimismo, compatible con la conservación de estos valores.

- Aunque afecta a una zona de humedal costero de alto interés naturalístico y paisajístico, se considera compatible con los objetivos de conservación del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente el puerto deportivo de Zumaia, dado su carácter prioritario para el desarrollo de la planificación de puertos del Departamento de Transportes y Obras Públicas.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

- Halaber, Hondarribian kirol kaia eraikitzea aurrikusiko da, hondartzaren atzealdean hain zuzen, honela baztertu egiten da Bidasoako ugarancan kokatu ahal izatea. Eskaintzak hala behartuta, Orioko itsasadarrean ere kirol kaia eraikitzea ohartemango litzateke.

- Asimismo, se contemplará la construcción de un puerto deportivo en Hondarribia, en la zona de trasplaya, quedando excluida la posible ubicación en la ribera del Bidasoa. En el caso de que la demanda así lo justificase, se contemplaría también la construcción de un puerto deportivo en la ría de Orio.

- Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailak hartu ezintzat jotzen ditu honako kai hauek eraikitzetik sortuko liratekeen ingurugiro-gastuak. Butroi itsasadarrean Txipios, Deba itsasadarrean Casa de Campo delakoa eta Lea itsasadarrean gordeleku nautikoa. Guzti hauek Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Saileko portu plangintzan daude ohartemanda. E.A.E.ko Portuetarako Arlokako Lurralde Planak beranaz jaso behar lukeela aipatutako kokapenetan ezin izango dela inolako kairik eraiki.

- El Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente considera inasumibles los costes ambientales que se derivarían de la construcción de los puertos de Txipios en la ría del Butrón, de Casa de Campo en la ría del Deba y la guardería náutica en la ría del Lea, previstos en la planificación de puertos del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, debiendo el Plan Territorial Sectorial de Puertos de la C.A.P.V. contemplar explícitamente que en tales localizaciones no deberá llevarse a cabo la construcción de puerto alguno.

Arrantza kaiak:

- Ingurugiroaren aldetik, lehentasunezkoa ez ezik bateragarri ere jotzen da Oria Itsasadarreko ezkerraldean arrantza kai berria eraikitzea, bai eta Ondarroako portua handitzea ere, hain zuzen egungo kaiaren tartean, marea-mailari eta mendebaldeko amildegiari eragindu gabe.

- Marea-mailako ukitu gabeko eremuari eta amildegiari eragiten dion Ondarroako portua handitzeko ekialdeko alorrean, ordea, baztertu egingo da hedapena, ingurugiroaren aldetik hartu ezina delako.

Puertos pesqueros:

- Se considerará prioritaria y además compatible, desde el punto de vista ambiental, la construcción de un nuevo muelle pesquero en la margen izquierda de la ría del Oria, así como la ampliación del puerto pesquero de Ondarroa en el tramo del actual muelle sin afectar a la rasa mareal y acantilado del sector oeste.

- Por el contrario, se descartará la ampliación, por considerarse ambientalmente inasumible en el sector occidental de la ampliación del puerto de Ondarroa que afecta a la zona intacta de la rasa mareal y el acantilado.

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

ANEXO III.
PLAN ESTRATEGICO ZUMAIA 2.005.
SUBSISTEMA: REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO
(SE INCLUYE ANEXO: APLICACION DEL METODO MULTIPOL PARA LA ELECCION DEL PROYECTO DEL PUERTO).

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

SUBSISTEMA: REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO

1.- LAS TENDENCIAS DE ENTORNO

Se parte del hecho innegable de que para Zumaia, las actividades directa e indirectamente relacionadas con el puerto cuentan con un peso importante en el empleo total del municipio, hasta el punto que algunos consideran que el "puerto de Zumaia" es la tercera. actividad importante, conjuntamente con la industria y el sector del comercio y los Servicios.

1.1.-LA INDUSTRIA NAUTICA

Si se considera fríamente el peso relativo de la industria naval náutica referido al conjunto de la economía del país, el resultado es que tiene una importancia relativamente baja, pero si se concretiza más, refiriéndola a la economía regional de determinadas zonas del litoral, se observa que el Sector es importante, especialmente por el soporte industrial que supone para determinados municipios. Su importancia también deriva del hecho de que mantiene estrecha conexión con otros sectores, induciendo empleos, de tal manera que puede considerarse que si, en España, existen unos 5.000 trabajadores empleados directamente y de forma fija en el Sector de construcción de embarcaciones de recreo, y unos 2.000 eventuales, si se considera la ocupación indirecta que crea, es decir, servicios auxiliares, reparaciones, mantenimiento, etc., puede llegarse a calcular un total empleo de unos 20.000 trabajadores.

Es decir, por cada empleado fijo o eventual directo en el Sector se crean tres empleos inducidos o indirectos.

En lo que respecta a la localización geográfica de los astilleros, por lógica pura se sitúan en las zonas costeras, en razón a la disminución de costes y proximidad del principal mercado potencial. La costa mediterránea concentra, en la actualidad, la mayor parte de los astilleros, destacando Cataluña, Alicante y las Islas Baleares.

La citada relación de causa a efecto, entre la existencia de embarcaciones para la práctica del deporte náutico y la de astilleros para fabricar o reparar aquéllos es evidente, así como la ya comentada interdependencia entre desarrollo de la práctica náutico-deportiva y la existencia de infraestructuras adecuadas a su ejercicio. Existe, por

tanto, una clara interconexión de impulsos generadores de crecimiento entre los tres elementos tratados:

- Parque de embarcaciones de recreo existente.
- Instalaciones de producción y mantenimiento de embarcaciones (astilleros).
- Infraestructura adecuada a la práctica deportiva.

Aunque se trata, de una triple interconexión sinérgica, es decir, que cualquier crecimiento de uno de los elementos tira automáticamente de los otros dos en cadena, en búsqueda de un nuevo equilibrio tridimensional, nos atreveríamos a decir que la secuencia más lógica de impulsos de desarrollo vendría dada por:

a) Un aumento de infraestructuras (puertos, comunicaciones, servicios conexos al puerto, oferta turística general), que generaría.

b) Una mayor demanda de embarcaciones al disponerse de instalaciones para poderlas utilizar eficazmente, lo que motivaría.

c) Una presión de la demanda sobre los astilleros y demás industrias afines a la náutica.

Servicios conexos al Sector Náutico

El desarrollo del Sector Náutico en una determinada área geográfica está en íntima relación con el desarrollo y dotación de infraestructuras turísticas que dicha área posea. Como modalidad de élite del disfrute turístico, la náutica deportiva requiere y exige disponer de determinados servicios, unos específicos de su propia especialidad deportiva, y otros genéricos del turismo en general, aunque con una especial exigencia de calidad en este último caso.

El deporte náutico es hoy accesible a clases sociales medias lo que conlleva una importante masificación social de este deporte y opción, es claro que son las embarcaciones grandes, las que siguen estando y estarán en manos de personas de gran potencial económico, empresas, u organizaciones de cualquier tipo, las que precisan de servicios turísticos, y ello no va en contra del crecimiento de la náutica en embarcaciones

de uso individual y de radicación, prácticamente permanente, en el lugar de residencia del propietario o usuario.

Se debe conseguir un puerto con vida, y no parkings para embarcaciones.

Como índice general, se considera que un puerto equilibrado debe tener superficie de tierra comprendida entre 1/2 y 1 de la superficie abrigada.

En cuanto a las condiciones genéricas que se deben dar para que un puerto deportivo se desarrolle y utilice de forma adecuada, destacaríamos:

- Disposición de una red de comunicación de fácil acceso.

- Disponibilidad de aparcamientos adecuados de vehículos.

- Infraestructuras de saneamientos, alumbrado, teléfonos y seguridad que faciliten y hagan agradable la utilización de las instalaciones portuario deportivas.

- Locales de servicios, tales como tiendas de efectos náuticos, bancos, lavanderías, ambulatorios, establecimientos hoteleros y de hostelería, boutique, supermercado, estanco, etc.

- Servicios deportivos para el fomento de actividades deportivas. A este respecto, debe disponerse de:
  - Escuela de vela y wind-surf.
  - Prácticas de submarinismo.
  - Organización de regatas y todo tipo de competiciones deportivas.

Efectos inducidos en otros sectores o actividades

La instalación de un Puerto Deportivo crea puestos de trabajo directos e indirectos, entendiendo por estos los generados por las empresas de servicios, tanto técnicos como turísticos, que se desarrollan alrededor del puerto.

Se estima que un Puerto de 1.000 atraques precisa de una estructura humana directa de 25 personas.

Teniendo en cuenta que el anterior equipo o estructura no cubre las labores de mantenimientos ni reparación de embarcaciones, ni labores de comercialización de embarcaciones, primera venta y mercado de ocasión, se puede fijar en 150 puestos de trabajo los que estas funciones pueden generar para un puesto de 1.000 atraques.

En cuanto a los empleos que pueden ser generados por la explotación de la zona comercial (restaurante, boutiques, tiendas de repuestos, agencias bancarias, etc.), se pueden estimar unas 200 personas con carácter permanente, que pueden crecer hasta 400 en temporada alta.

1.2.- LAS RESPUESTAS A LOS RETOS QUE LA REGULACION Y ORDENACION DEL PUERTO PLANTEA A ZUMAIA

1.2.1.- El puerto de Zumaia y su pasado.

La vocación comercial y merinera de Zumaia hunde sus raíces en los tiempos más antiguos cuando se produjeron los primeros asentamientos humanos de forma estable en la desembocadura del río Urola y desde entonces se han desarrollado en una continuidad llena de vicisitudes pero nunca rota hasta llegar a nuestros días.

Los orígenes del Puerto de Zumaia se remontan al siglo XIV cuando la Casa de Bedua obtiene, en 1347, el monopolio para la carga y descarga de los minerales de hierro necesarios para las ferrerías del valle del Urola. A partir de 1398, la villa de Zumaia inicia dos batallas importantes. Por una parte, es la batalla por conseguir la soberanía sobre ambos márgenes de la ría y por la otra, la batalla contra el monopolio de la carga y descarga de la Casa de Bedua. A finales del siglo XV, Zumaia consigue realizar opereciones de carga y descarga en el muelle de Zumaia.

La tendencia a fomentar el uso y la utilización del puerto de Zumaia se acrecienta durante el siglo XVI y así, en 1549, las Juntas Generales autorizan un gasto de 250 ducados para la mejora de las condiciones portuarias. El despegue y la importancia de Zumaia se desarrolló entre 1550 y 1610 que pasó de contar una población de residentes adultos en número de 96 hombres y 55 mujeres a totalizar una población de 368 vecinos.

Desde el inicio, Zumaia desarrolló sus actividades en torno al puerto. Así, la economía de la villa estaba fundamentada en actividades marítimas: transporte y comercio marítimos, pesca de bajura y de altura y construcción naval —Zumaia contaba con 7 astilleros—. Se trabajaba también en la manufactura de productos del hierro, especialmente para ser exportados, así como en otras actividades relacionadas con la construcción naval y las pesquerías —tonelería y cordelería—. La mayor parte de sus habitantes vivían de una o más de estas actividades y siempre relacionadas con el puerto y la mar.

En Zumaia, había mercaderes, comerciantes, carpinteros de ribera, herreros y toneleros pero la mayoría eran maestres, pilotos, marineros y pescadores tal como se desprende de la lectura de las ordenanzas de la Villa de Zumaia redactadas en 1584:

" La mayor parte de los vecinos de esta villa son hombres que andan por el mundo". De este modo, las rutas a Flandes, Andalucía, Azores, Francia, Terranova, Cartagena de Indias, etc, resultaban el domicilio habitual de los marinos zumaiarras.

Los primeros intentos de actuar fisicamente sobre la navegabilidad e hidrodinámica de la ría se inician en el siglo XVIII. Fundamentalmente, debido a que, poco a poco, los barcos son de mayor tamaño y van requiriendo mayor calado. En 1712, las Juntas Generales aprueban rectificar el trazado del canal de entrada que comunica con la bahía interior. El canal de entrada resultaba ser un trazado muy tortuoso debido a la intrusión de la arena en la playa de Santiago y la presencia de bajos de roca en el margen oeste. Sin embargo, estos proyectos de encauzamiento encontraron una oposición entre los vecinos de la Villa por lo que no se realizaron entonces las obras proyectadas.

Habría que esperar hasta el siglo XIX para que se realizaran las obras de encauzamiento. Durante este siglo, se produce un importante aumento de la actividad comercial del puerto —principalmente debido a las exportaciones de cemento— que ya en 1834 contabiliza una salida de más de 25.000 Tn. Este incremento de la actividad portuaria obliga a replantear seriamente el proyecto de la canalización de la ría y la construcción de un muelle adecuado. Esta obras, iniciadas en 1835, finalizaron en 1909, no obstante resultaron insuficientes puesto que hubo que realizar trabajos de dragado de la ría en 1915.

En 1925, se terminan las obras de construcción del ferrocarril de Zumárraga a Zumaia, construyendose otro muelle comercial en margen izquierda del Urola y dos años más tarde, en 1927, se prolonga el rompeolas hacia el norte hasta la situación que conocemos actualmente. En 1939, se adjudican las obras de construcción del dique de Levante, basado en un rpyecto del ingeniero del Grupo de Puertos de Gipuzkoa, Ramón de Iribarren, con el objetivo de contener el avance del bajo de la playa de Santiago. Estas obras finalizaron en 1948.

A partir de 1950, se relantizan las obras portuarias, siendo ya pocas las obras que se realizan en el puerto: completar el muelle de la estación, diques de los astilleros y cierres de la marisma en la parte de la ría para áreas industriales y agrícolas.

Podíamos concluir que esta relantización, coincide con la máxima actividad portuaria de Zumaia y el auge de las industrias fabricantes de motores navales que se dió en la década de los sesenta. Desde entonces hasta nuestros días, el puerto de Zumaia y las actividades relacionadas con su vocación marítima, comercial y mercantil han experimentado una evolución regresiva y de decadencia.

1.2.2.- El puerto y su futuro

De nuevo en la historia de Zumaia resurge el puerto y su desarrollo como uno de los factores-clave del futuro de Zumaia. En 1992, con ocasión de la realización del Análisis estructural del Plan estratégico de Zumaia, se identificó el eje estratégico de desarrollo que comprendía, entre otros, los siguientes factores-clave:

- Actuación del Ayuntamiento
- Regulación y desarrollo del puerto
- Protección de las áreas naturales de interés especial
- Desarrollo del sector ocio-turismo
- Adecuación de los usos del suelo
- Puerto deportivo
- Actuación del Gobierno Vasco
- Control del impacto medio-ambiental de nuevas construcciones
- Compromiso cultural y de ocio de la población
- Implicación de la iniciativa privada
-....

El diseño del futuro de Zumaia, supone que a todas estas variables esenciales ha de prestarseles una atención prioritaria por resultar estratégicas en el sistema estudiado. Naturalmente, el factor más importante en el caso de Zumaia es la actuación del Ayuntamiento y su evolución debe servir para traccionar y arrastrar el resto de las variables a través de la gestión y seguimiento del Proyecto Zumaia 2005 que estamos realizando. En segundo lugar, aparece destacada la variable-clave ***Regulación y***

desarrollo del puerto, posición que nos indica la alta prioridad que adquiere estrategicamente para el futuro de Zumaia. De nuevo, es el puerto y sus posibles actividades las que comienzan a tomar las riendas del sentido de la historia de Zumaia. Parece como si el pasado y el futuro se dieran la mano satisfaciendo la vocación natural que caracteriza a Zumaia como villa marinera.

La *protección de las áreas naturales de interés especial* , el *desarrollo del sector del ocio y el turismo* y la *adecuación de los usos del suelo* son variables que también, atendiendo a los retos de futuro, deben considerarse como muy importantes sirviendo y complementado, a la vez, el logro y la consecución de .la *regulación y desarrollo del Puerto de Zumaia*. Por último, complementando y sirviendo al desarrollo y regulación del Puerto de Zumaia se encuentra la variable construcción del *puerto deportivo* que, a su vez, encuentra el complemento y servicio de las variables: *actuación del Gobierno Vasco*, *control del impacto medio-ambiental de nuevas construcciones* y *compromiso cultural y de ocio de la población*. Todas estas variables-clave fueron tenidas en cuenta a la hora de diseñar las estrategias de futuro para el puerto de Zumaia.

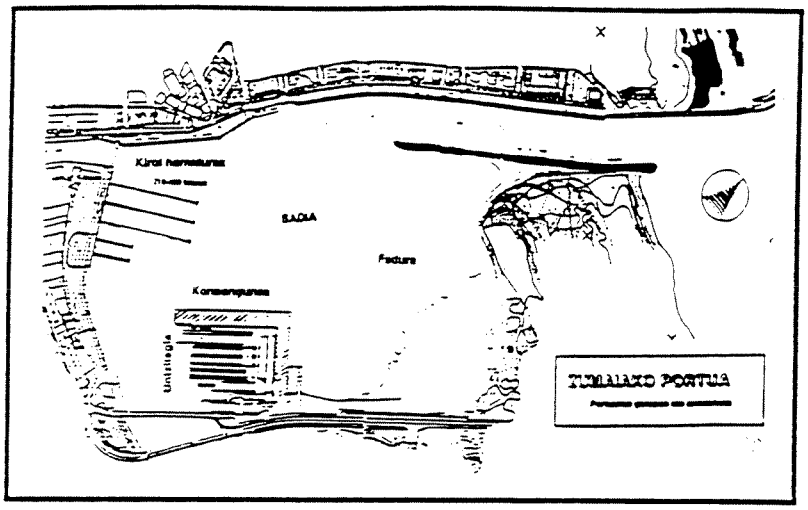
A lo largo de los debates y discusiones, mantenidas en el seno del grupo de trabajo, las conclusiones, de modo mayoritario, fueron las siguientes:

— Se considera prioritario para la regulación y desarrollo del Puerto de Zumaia la solución definitiva al problema de la barra.

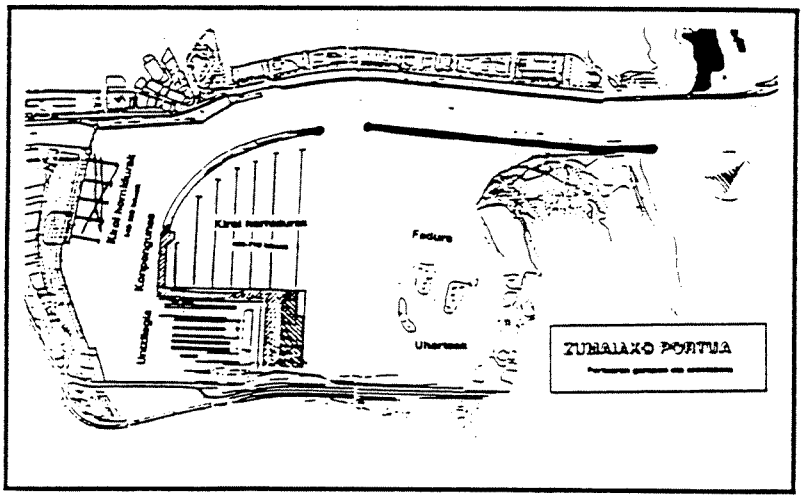
— Se considera como muy aceptable el tratamiento integral del Puerto de Zumaia que comprendería diversas zonas especializadas en usos diferentes:
  - Contrucción y reparación naval
  - Equipamiento y usos deportivos
  - Comercial, pesquero.

— Estos últimos posibles usos, —comercial, pesquero— se consideran como más difíciles de alcanzar aunque se admite reservar esta futura utilización del puerto como posible contingencia.

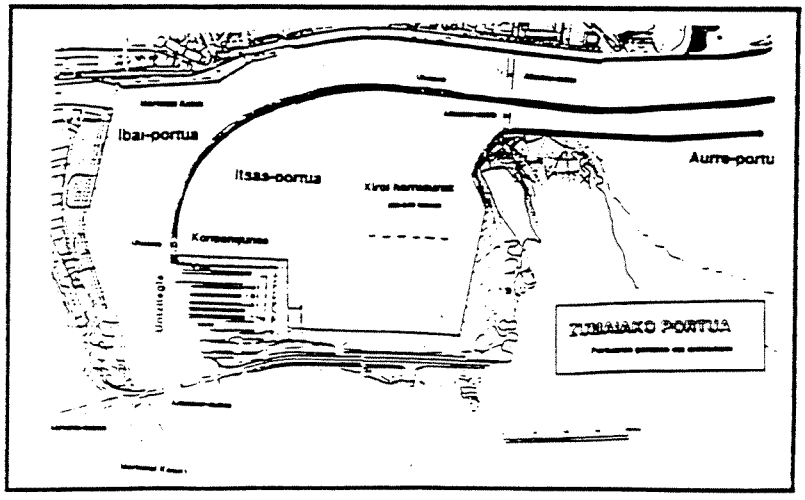
— La solución más aceptada es la solución 2, consistente en la realización de un nuevo dique para el Astillero, con atraque en la zona de la ría que permita realizar las operaciones de montaje, el dragado de la zonas sur y oeste de la marisma hasta un profundidad de 4-5 metros en bajamar equinocial, la creación de una dársena interior protegida con escollera que permita el atraque de 450-710 embarcaciones nautico-deportivas de tamaños diferentes. Esta solución es la que recoje la aceptación más amplia, conciliable con los diferentes intereses y sensibilidades.



Solución 1



Solución 2



Solución 3

— Otra solución próxima, aunque con menor nivel de valoración, era la solución 1. Esta solución coincide en muchos aspectos con la solución 2 si bien presenta el incoveniente de garantizar una menor estabilidad física de los amarres y una menor superficie de abrigo y la ventaja de una mayor flexibilad y recuperación de la forma natural de bahía.

— La protección de una zona de la marisma se recoge tanto en la solución 2, más aceptada, como en la solución 1; igualmente ocurre con la utilización y mejora de la zona del rio Narrondo como zona de atraque de pequeñas embarcaciones deportivas de la población de Zumaia.

— Con respecto a este rio, se considera también importante su dragado y encauzamiento, reforzamiento de las paredes —margen izquierda sobre todo— y estrechamiento de sus margenes a partir del puente nuevo de modo que se permita obtener una zona peatonal y de servicio en el pequeño muelle resultante.

— La solución 3 que intenta un gran aprovechamiento de las potencialidades que ofrece el puerto de Zumaia, establece un antepuerto y dos puertos —marítimo y fluvial— de comportamientos diferentes. Esta solución obtuvo la menor valoración debido fundamentalmente al impacto medio-ambiental que se presupone produciría sobre la marisma, su nivel de aceptación social y el impacto visual y paisajístico.

— Aspectos relacionados con la proteccion de la marisma, el alargamiento y la orientación de los diques de salida se considera que requieren el concurso de expertos que lo analicen y decidan. De cualquier modo, se considera importante que las obras definitivas se realicen, si es posible, de modo progresivo al objeto de evitar errores entre el comportamiento simulado y el real.

— Se admite también como importante estudiar la posible recuperación, y estabilización de la playa de Orrua.

— La actividad actual del Astilllero y su ampliación prevista para facilitar las operaciones de montaje que permitan un tratamiento integral a dicha actividad, se considera lo más básico, aunque no único motivo, como justificación para la realización de las obras que garanticen una utilización optima del puerto. De cualquier modo, y en coherencia con el desarrollo del ocio y del turismo, se considera que también deben ofrecerse a la Administración —responsable de la financiación de las obras portuarias— la utilización del Puerto de Zumaia para otros usos como son el deportivo y el mercantil.

— También se considera que por necesidades de establecimiento de presupuestos globales que permitan una continuidad en las obras tendentes al acondicionamiento del puerto y solución a la barra —accesibilidad desde la mar por el canal de entrada— se acepte trabajar complementariamente, siempre que ello se justifique tecnicamente, en las obras de dragado y construcción de diques y escolleras.

— El aprovechamiento integral del puerto requiere también una visión de futuro de sus propias potencialidades. Por ello, resulta necesario contemplar el desarrollo de otras actividades conexas a las que se realicen en el puerto. La ubicación en Zumaia de actividades relacionadas con las labores de nodriza , contrucción, mantenimiento y montaje de embarcaciones nautico-deportivas constituye un aspecto de desarrollo importante que contribuye a la creación de empleo directo e indirecto y que se debería potenciar.

— La depuración y recuperación del río se considera importante desarrollar cuanto antes. Obviamente, la solución de Zumaia resulta independiente del resto de los municipios del Valle del Urola y consiste en una serie de colectores, colector principal, estación de tratamiento y emisión al mar a través de un emisario submarino desde la zona del Faro. Agilizar el que estas obras, así como las de la variante, se realicen cuanto antes complementaría, de modo sinérgico, la recuparación del Puerto de Zumaia.

— La sustitución de los actuales puentes fijos por levadizos potenciaría las posibilidades que ofrece como sistema de abrigo y la ampliación y extensión de usos del Puerto de Zumaia.

2.- EL DIAGNOSTICO EXTERNO

En cada escenario sabemos claramente cual es el movimiento y la evolución que experimenta Zumaia con respecto a las tendencias del entorno exterior. Por tanto, situándonos en las posiciones, final y de partida, que se reflejan en cada escenario podemos conocer el aumento diferencial o su disminución de la distancia entre las trayectorias seguidas por Zumaia y por su entorno. Si las distancias aumentan en sentido negativo, obviamente estaremos ante una AMENAZA. Si por el contrario, éstas disminuyen nos habremos topado con una OPORTUNIDAD.

El escenario de referencia recoge las ideas fuerza, las tendencias y los hechos portadores de futuro y emergentes que hoy podrán ser pequeños en Gipuzkoa y Euskadi, pero no tanto en el entorno internacional de los países avanzados. Estas tendencias, en el municipio de Zumaia, podrán ser hoy como pequeñas gotas de lluvia pero no hay que olvidar que en el futuro llegarán a ser trombas impetuosas que condicionen el propio futuro de la comarca, caso de que esta no se prepare para los cambios que se avecinan.

Una vez elaborado el análisis de las tendencias, resulta fácil establecer el contraste e identificar en que medida dichas tendencias se tratan de una AMENAZA o de una OPORTUNIDAD para el desarrollo del Puerto de Zumaia.

Las evoluciones de las tendencias permiten establecer una mejor precisión en el diagnóstico. Las amenazas percibidas, tras el análisis prospectivo, son las siguientes:

AMENAZAS

- Proximidad a otros puertos que pueden ser más competitivos.

- Destino de inversiones en el área de infraestructuras portuarias a otros puertos que presenten prioridades.

- Falta de consenso entre los diferentes intereses y sensibilidades.

- Deterioro progresivo del grado de utilización del puerto

- Pérdida de empleos en actividades relacionadas con la construcción y la reparación naval.

- Encarecimiento del nivel de vida de Zumaia: viviendas.

-Posibles impactos medio-ambientales negativos.

- Permanencia de la crisis económica.

Frente a las amenazas también resurgen las oportunidades. En realidad, estas oportunidades recogen el conjunto de bazas favorables con que cuenta Zumaia si sabe aprovechar el reto que supone adaptarse a la evolución de las tendencias pesadas y con gran inercia y que afectarán directamente a su tejido industrial. Su expresión, al igual que hicimos anteriormente con las amenazas, en el caso de las oportunidades es la siguiente:

OPORTUNIDADES

- Apoyo de la Política del Gobierno a la construcción de infraestructuras portuarias
- Financiación total del proyecto portuario.
- Solución al problema de la barra y a la accesibilidad del puerto.
- Desarrollo de la Industria de Construcción Naval -mercantil y deportiva-.
- Creación de puestos de trabajo y reducción de la tasa de paro.
- Satisfacción de las crecientes y variadas necesidades de ocio y turismo.
- Aumento del standing y calidad de vida de Zumaia.
- Posibles oportunidades de nuevos negocios y actividades: Comercio, restauración, turismo, enseñanza deportiva, construcción nautico-pesquera, acuacultura...
- Creación de módulos de formación de F.P. en actividades nautico-pesqueras.
- Aumento del atractivo de Zumaia. Creación de puntos de atracción turísticos.
- Popularización de los deportes nauticos.
- Mejora de la viabilidad económica del Astillero. Aumento de sus niveles competitivos. Generación de una dinámica de inversiones en el área de la construcción naval.

3.- EL DIAGNOSTICO INTERNO

El diagnóstico interno, por definición, persigue identificar las fortalezas y las debilidades de Zumaia en cuanto a recuperación del Puerto se refiere. El objetivo de este análisis centrado sobre la regulación y desarrollo del puerto es que éste debe servir de manera especial para clarificar las opciones estratégicas y detallarlas. Considerando el escenario preactivo que dé respuesta en la adecuación a los cambios y transformaciones que se esperan tanto a nivel de actividades como de la cultura, la escala de valores y los hábitos de consumo, y el escenio apuesta en cuanto a desarrollo del puerto se refiere se puede identificar cuál debe ser el camino que nos lleva del presente al futuro y viceversa y analizar cuales son las limitaciones con que tropezamos y los empujes con que contamos, es decir se puede conocer los puntos fuertes (FORTALEZAS) y los puntos débiles (DEBILIDADES) tanto los estáticos relativos a la posición de partida como los dinámicos, más ligados con la evolución o secuencia temporal de modo que quede nítidamente esbozado el posicionamiento estratégico. De este modo, es posible pasar a la elección de las opciones estratégicas y al establecimiento de los objetivos prioritarios y secundarios de forma coherente con los diagnósticos externo e interno. Recogiendo en primer lugar las fortalezas, teniendo en cuentas las tendencias inerciales y de gran preso que gravitan sobre el Puerto de Zumaia, obtendríamos lo siguiente:

FORTALEZAS

- Ubicación del Puerto. Buen abrigo.
- Buenas comunicaciones: Carretera, Ferrocarril, proximidad núcleo urbano.
- Mano de obra adecuada en la población de Zumaia de los distintos gremios.
- Belleza del entorno.
- Desarrollo del Ocio y del Turismo.
- Potenciación del sector de construcción naval. Característica de único astillero
- Integración de diferentes usos dentro del Puerto de Zumaia.
- Existencia de gremios establecidos que pueden desarrollar la reparación, construcción y montaje.
- Buena situación geoestratégica. Zumaia como cabecera del Valle del Urola.
- Voluntad de desarrollar el Puerto.
- Amplio nivel de consenso.
- Tradición y memoria histórica en torno a actividades portuarias.

Las debilidades, aparecen con inferior fuerza y medida, tal como se refleja a continuación:

DEBILIDADES

- Barra de entrada.
- Falta de calado.
- Falta de infraestructuras portuarias adecuadas.
- Falta de experiencia en actividades conexas a la construcción nautico-deportiva de valor añadido.
- Escaso desarrollo de las actividades relacionadas con la pesca y el comercio marítimo.
- Ocupación de zonas de muelle para aparcamientos y zonas de esparcimiento.
- Existencia de puentes con gálibos fijos que limitan las potenciales utilizaciones del Puerto de Zumaia.
- Significativo nivel de contaminación de las aguas del Puerto de Zumaia.

4.- EL POSICIONAMIENTO ESTRATEGICO

El posicionamiento estratégico debe situarse a partir del diagnóstico externo e interno y esbozar el rumbo que Zumaia debe recorrer durante los próximos años.

Analizando, más en detalle, las amenazas y que se recogen, sintéticamente, en el cuadro de abajo:

AMENAZAS
— Proximidad a otros puertos que pueden ser más competitivos.
— Destino de inversiones en el área de infraestructuras portuarias a otros puertos que presenten prioridades.
— Falta de consenso entre los diferentes intereses y sensibilidades.
— Deterioro progresivo del grado de utilización del puerto
— Pérdida de empleos en actividades relacionadas con la construcción y la reparación naval.
— Encarecimiento del nivel de vida de Zumaia: viviendas.
— Posibles impactos medio-ambientales negativos.
— Permanencia de la crisis económica.

Observamos que Zumaia puede luchar contra alguna de ellas, tales son:

— Falta de consenso entre los diferentes intereses y sensibilidades.

— Encarecimiento del nivel de vida de Zumaia: viviendas.

— Posibles impactos medio-ambientales negativos.

El resto de las amenazas, aunque no son totalmente inmutables en su evolución e inercia, es de reconocer que algunas de ellas constituyen un gérmen al que que hay que saber adaptarse. Sin embargo, gran parte de las amenazas podrían solucionarse si desde el Gobierno Vasco se diese prioridad al caso de la construcción del Puerto de Zumaia.

Con respecto a las oportunidades, podemos señalar que éstas son abundantes pero que se centran en posibilidades que habrá que convertir en realidad si Zumaia quiere salir airosa de los retos que el futuro le plantea. Tal como es como se desprende del cuadro sintético de las oportunidades:

OPORTUNIDADES
— Apoyo de la Política del Gobierno a la construcción de infraestructuras portuarias.
— Financiación total del proyecto portuario.
— Solución al problema de la barra y a la accesibilidad del puerto.
— Desarrollo de la Industria de Construcción Naval -mercantil y deportiva-.
— Creación de puestos de trabajo y reducción de la tasa de paro.
— Satisfacción de las crecientes y variadas necesidades de ocio y turismo.
— Aumento del standing y calidad de vida de Zumaia.
— Posibles oportunidades de nuevos negocios y actividades: Comercio, restauración, turismo, enseñanza deportiva, construcción nautico-pesquera, acuacultura...
— Creación de módulos de formación de F.P. en actividades nautico-pesqueras.
— Aumento del atractivo de Zumaia. Creación de puntos de atracción turísticos.
— Popularización de los deportes nauticos.
— Mejora de la viabilidad económica del Astillero. Aumento de sus niveles competitivos. Generación de una dinámica de inversiones en el área de la construcción naval.

Trasladándonos al diagnóstico interno, una primera conclusión que se extrae es que el peso de las debilidades Zumaia es algo menor que de sus fortalezas. El posicionamiento estratégico indefectiblemente tiene que inclinarse por apoyar con decisión aquellas acciones, objetivos y metas que minimicen las debilidades, apoyándose en las fortalezas, recogidas en el siguiente cuadro:

FORTALEZAS
— Ubicación del Puerto. Buen abrigo.
— Buenas comunicaciones: Carretera, Ferrocarril, proximidad núcleo urbano.
— Mano de obra adecuada en la población de Zumaia de los distintos gremios.
— Belleza del entorno.
— Desarrollo del Ocio y del Turismo.
— Potenciación del sector de construcción naval. Característica de único astillero
— Integración de diferentes usos dentro del Puerto de Zumaia.
— Existencia de gremios establecidos que pueden desarrollar la reparación, construcción y montaje.
— Buena situación geoestratégica. Zumaia como cabecera del Valle del Urola.
— Belleza de entorno.
— Voluntad de desarrollar el Puerto.
— Amplio nivel de consenso.
— Tradición y memoria histórica en torno a actividades portuarias.

Las debilidades, menos abundantes en número, se centran en varios y diversos aspectos muy relacionados con el deterioro progresivo del puerto y sus condiciones contaminación de sus aguas, de acceso y de navegabilidad, así como con la pérdida de ciertas infraestructuras destinadas en la actualidad a otros usos y la falta de Know-how en nuevas actividades relacionadas con la explotación del puerto deportivo y las actividades de valor añadido relacionadas con la industria y el mantenimiento naútico-deportivo. Sus posibilidades de superación dependen, en gran medida, de la coherencia formación-empleo y del nivel de compromiso entre las empresas zumaiarras con el desarrollo del Puerto y las apuestas de futuro que Zumaia realice. Tal como se desprende del cuadro sintético de las debilidades:

DEBILIDADES
— Barra de entrada
— Falta de calado.
— Falta de infraestructuras portuarias adecuadas.
— Falta de experiencia en actividades conexas a la construcción nautico-deportiva de valor añadido.
— Escaso desarrollo de las actividades relacionadas con la pesca y el comercio marítimo.
— Ocupación de zonas de muelle para aparcamientos y zonas de esparcimiento.
— Existencia de puentes con gálibos fijos que limitan las potenciales utilizaciones del Puerto de Zumaia.
— Significativo nivel de contaminación de las aguas del Puerto de Zumaia.

A pesar de todo, las tareas a realizar para superar estas dificultades con que tropieza Zumaia son tareas, algunas difíciles, pero posibles y alcanzables. Este quehacer de futuro es el que quedará marcado y definido en base a las acciones, objetivos y metas que la opción estratégica comprende.

En consecuencia y brevemente, señalaremos que el ***posicionamiento estratégico*** de Zumaia es un *enganche ofensivo* en el sentido de impulsar y jugar ,con fuerza, las bazas que tiene y adecuar su respuesta estratégica en la linea que permita una mejor adaptación a las tendencias que se avecinan y por las que apuesta (enganche) y de las que puede sacar provecho apoyando sus acciones en las muchas fortalezas que tiene (ofensivo), pero sin olvidar que deberá minorizar también las debilidades existentes .

5.- LA ELECCION DE LA OPCION ESTRATEGICA

Zumaia no parte de cero. Zumaia tiene muchos puntos de anclaje en su historia que requieren una adaptación —por no decir un nuevo relanzamiento— a los tiempos que se avecinan. Por ello, con respecto al desarrollo de este subsistema, Zumaia tiene que conciliar las rémoras y tradiciones de su pasado con las apuestas que tiene que desarrollar para afrontar con garantías de éxito su propio futuro. Así, sin olvidar las inercias que suponen el que, en tiempos recientes, muchas de las actividades relacionadas con el puerto y la industria náutica se hayan eclipsado, debe procurar aprovechar, de nuevo, las bazas contenidas en lo que supone el desarrollo y la regulación del puerto ubicado en su bahía, imprimiéndole un nuevo ritmo y dinamismo.

Zumaia debe procurar establecer su futuro partir de lo que ha sido y de lo que sabe hacer y pensar que su futuro debe residir y basarse fundamentalmente en sus propias fuerzas. Su vocación natural le obliga a dar una respuesta positiva al desarrollo y potenciación del puerto y explotar el filón que ello representa, acorde con las tendencias de futuro observadas.

La opción estratégica que Zumaia puede elegir en el subsistema ***"Regulación y desarrollo del Puerto"*** debe ser prudente y realista pero también cargada de la suficiente osadía que le permita renovarse y devolver a las actividades portuarias su protagonismo en el desarrollo y la creación de bienestar y riqueza en el municipio.

Actualmente, el puerto se encuentra infrautilizado en gran medida, de modo que ha perdido gran parte de las potencialidades que tiene; a su vez, la construcción naval que se realiza en el astillero corre peligro de desaparecer caso de solucionar los niveles de calado y de accesibilidad al Puerto.

La mundialización de la economía, la creación del Mercado Unico y la aplicación extensiva de las Nuevas Tecnologías están permitiendo que se den las condiciones para que se dinamice una nueva organización internacional del trabajo y se modifiquen los estilos de vida, la escala de valores y se desarrolle la sociedad del ocio y del turismo.

Desde este último enfoque, la creación de un puerto deportivo o el destino de una zona del puerto para instalaciones y usos deportivos cobra verdadera oportunidad y sentido. Se impone por tanto, aprovechar al máximo, y de modo conciliable con el respeto al medio ambiente, las potencialidades del Puerto de Zumaia haciendo una oferta plural a la Administración vasca para que, en el más breve plazo posible, realice las obras y las infraestructuras correspondientes que permitan la recuperación y potenciación del Puerto de Zumaia como puerto destinado, fundamentalmente, a la construcción naval y usos deportivos. Otros usos como el comercial y el pesquero quedan en la reserva, a la espera de mejores oportunidades y de otros tiempos.

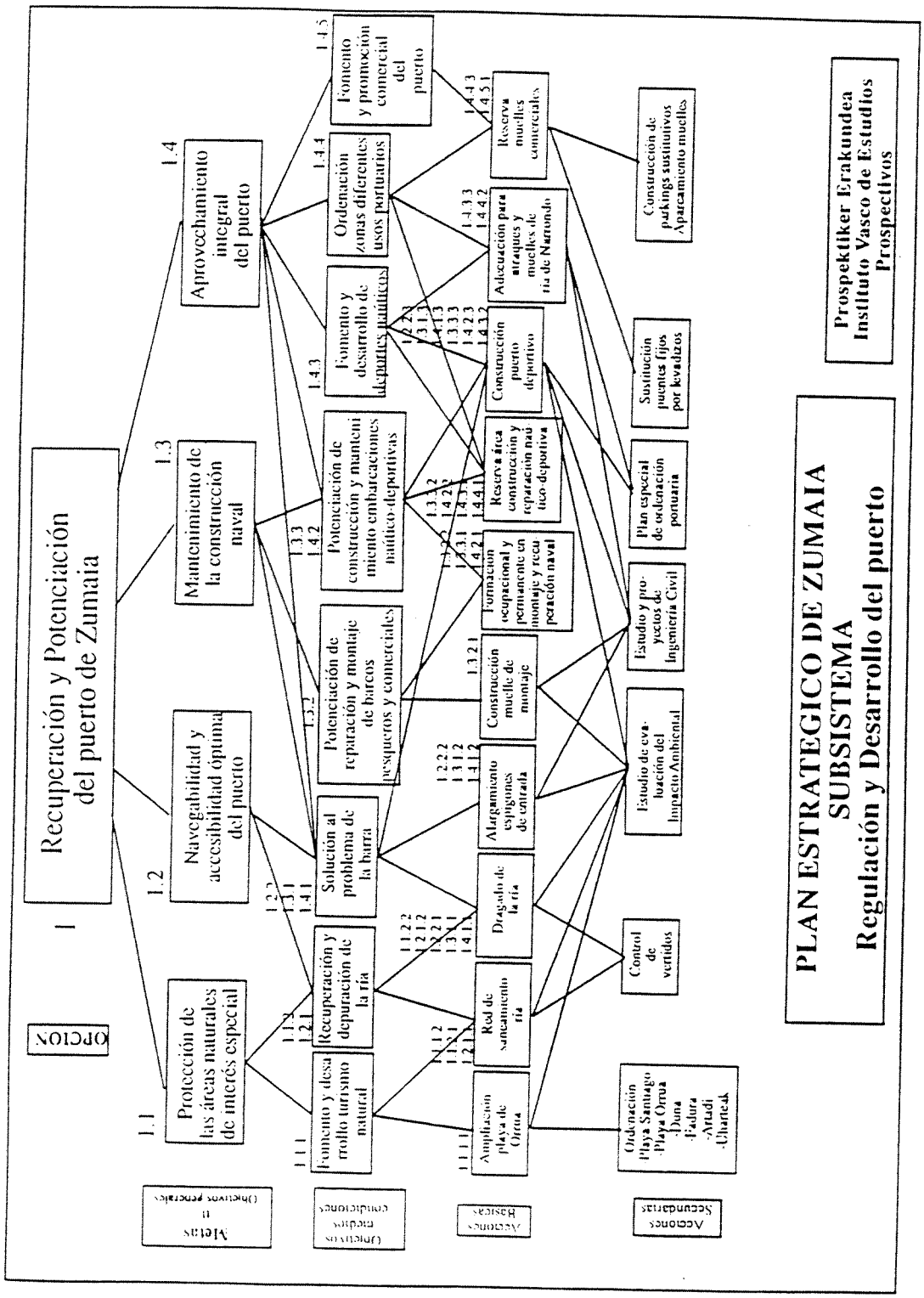
Por tanto, se impone la obligación y la necesidad de recuperar y potenciar el Puerto, aprovechando las bazas y potencialidades que Zumaia tiene. Coherentemente, la opción se ha expresado del siguiente modo:

OPCION:
Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia

A su vez, a la opción le corresponden una serie metas u objetivos generales que se concretan por medio de sus correspondientes objetivos, medios y condiciones. Obviamente, para la consecución de estos objetivos resulta necesario el desarrollo de una serie de acciones básicas que se complementan con otras acciones secundarias.

El conjunto, se ha diseñado aplicando las técnicas del ***árbol de pertinencia***, según la configuración:

OPCION
METAS U OBJETIVOS GENERALES
OBJETIVOS, MEDIOS, CONDICIONES
Acciones básicas
Acciones Secundarias


OPCION
1
Recuperación y Potenciación del puerto de Zumaia
1.1
Protección de las áreas naturales de interés especial
1.2
Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto
1.3
Mantenimiento de la construcción naval
1.4
Aprovechamiento integral del puerto
Fomento y desarrollo turismo natural
Recuperación y depuración de la ría
Solución al problema de la barra
Potenciación de reparación y montaje de barcos pesqueros y comerciales
Potenciación de construcción y mantenimiento embarcaciones naútico-deportivas
Fomento y desarrollo de deportes naúticos
Ordenación zonas diferentes usos portuarios
Fomento y promoción comercial del puerto
Ampliación playa de Orrua
Red de saneamiento ría
Dragado de la ría
Alargamiento espigones de entrada
Construcción muelle de montaje
Formación ocupacional y permanente en montaje y recuperación naval
Reserva área construcción y reparación naútico-deportiva
Construcción puerto deportivo
Adecuación para atraques y muelles de ría de Narrondo
Reserva muelles comerciales
Ordenación Playa Santiago -Playa Orrua -Duna -Fadura -Artadi -Uharteak
Control de vertidos
Estudio de evaluación del Impacto Ambiental
Estudio y proyectos de Ingeniería Civil
Plan especial de ordenación portuaria
Sustitución puentes fijos por levadizos
Construcción de parkings sustitutivos Aparcamiento muelles
Metas u Objetivos generales
Objetivos medios condiciones
Acciones Básicas
Acciones Secundarias
PLAN ESTRATEGICO DE ZUMAIA
SUBSISTEMA
Regulación y Desarrollo del puerto
Prospektiker Erakundea
Instituto Vasco de Estudios Prospectivos

OPCION-METAS-OBJETIVOS		
SUBSISTEMA: REGULACION Y DESARROLLO DEL PUERTO		
Opción	1	Recuperación y potenciación del puerto.
Metas u Objetivos generales	11	Potenciación de las áreas naturales de interés especial.
	12	Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto .
	13	Mantenimiento de la construcción naval.
	14	Aprovechamiento integral del puerto.
Objetivos, Medios o Condiciones	111	Fomento y desarrollo del turismo.
	112	
	121	Recuperación y depuración de la ría.
	122	
	131	
	141	Solución al problema de la barra.
	132	
	142	Potenciación de reparación y montaje de barcos pesqueros y comerciales.
	143	Fomento y desarrollo de deportes náuticos.
	144	Ordenación zonas diferentes usos portuarios.
	145	Fomento y promoción comercial del puerto.
Acciones básicas	1111	Ampliación playa de Orrua.
	1112	
	1121	
	1211	Red de saneamiento ría.
	1122	
	1212	
	1221	
	1311	
	1411	Dragado de la ría.
	1222	
	1312	
	1412	Alargamiento espigones de entrada.
	1321	Construcción muelle de montaje.
	1322	
	1331	
	1421	Formación ocupacional y permanente.
	1332	
	1422	
	1431	
	1441	Reserva área construcción y reparación náutico-deportivo.
	1223	
	1313	
	1413	
	1333	
	1423	
	1432	Construcción puerto deportivo.
	1433	
	1442	Adecuación para atraques.
	1443	
	1451	Reserva muelles comerciales.

Acciones	11111	Ordenación de: playa de Orrua, playa de Santiago, Duna, Fadura, Artadi, Uharteak.
Secundarias	11121	
	11211	
	12111	
	11221	
	12121	Control de vertidos.
	11112	
	11122	
	11212	
	12112	
	11222	
	12122	
	12212	
	13112	
	14112	
	12221	
	13121	
	14121	
	13211	
	12231	
	13131	
	14131	
	13331	
	14231	
	14321	Estudio de evaluación de impacto medioambiental
	12222	
	13122	
	14122	
	13212	
	12232	
	12232	
	13132	
	14132	
	13332	
	14232	
	14322	
	14331	
	14421	Estudio y proyectos de ingeniería civil
	12233	
	13133	
	14133	
	13333	
	14233	
	14323	
	14332	
	14422	Plan especial de ordenación portuaria
	14431	
	14511	Sustitución puentes fijos por levadizos
	14432	
	14512	Construcción de parkings sustitutivos, aparcamiento muelles

5.1.- LAS METAS U OBJETIVOS GENERALES

META 1	
OPCION	*Recuperación y potenciación del Puerto de Zumaia*
META 1.1	*PROTECCION DE LAS AREAS NATURALES DE INTERÉS ESPECIAL*

El análisis estructural adjudicó a esta meta un valor significativo. Lo mismo ha ocurrido a lo largo de los debates mantenidos sobre la regulación y desarrollo del Puerto de Zumaia. Es necesario, recuperar el sentido de un desarrollo socioeconómico acorde con el respeto y la recuperación medio-ambiental. Zumaia cuenta con importantes áreas de interés natural que merecen ser tenidas en cuenta y valoradas.

META 2	
OPCION	*Recuperación y potenciación del Puerto de Zumaia*
META 1.2	*NAVEGABILIDAD Y ACCESIBILIDAD OPTIMA DEL PUERTO*

La principal limitación que tiene la bahía interna de la ría de Zumaia, para convertirse en un puerto competitivo y útil ,es la facilidad de acceso que tiene desde la mar y su grado de navegabilidad interna. Solucionar estos dos aspectos es una condición básica y necesaria para afrontar con éxito una de la principales posibilidades de desarrollo con que cuenta este municipio.

META 3	
OPCION	*Recuperación y potenciación del Puerto de Zumaia*
META 1.3	*MANTENIMIENTO DE LA CONSTRUCCION NAVAL*

Son muchos los empleos ocupados en Zumaia, directa o indirectamente, en las tareas de la construcción naval. Este sector, cuenta con grandes posibilidades de mantener, e incluso potenciar su actual nivel de ocupación, caso de poder contar con un puerto en condiciones. En consecuencia, las apuestas de futuro también consideran el hecho de mantener competitivo este subsector de la actividad económica aquejado de una fuerte crisis estructural que en el caso de Zumaia podría remontarse en el corto plazo —2-3 años—.

META 4	
OPCION	*Recuperación y potenciación del Puerto de Zumaia*
META 1.4	*APROVECHAMIENTO INTEGRAL DEL PUERTO*

Cara al futuro, también se considera que el Puerto de Zumaia puede jugar una serie de bazas, ligadas a los diferentes aprovechamientos con que se puede contar a la hora de definir y concretar las posibles utilizaciones del Puerto. Así, además de la construcción naval, se considera como pertinente y válido el destino de algunas zonas del puerto para usos deportivos, mercantiles y pesqueros. Las instalaciones correspondientes deberían diseñarse de modo que la utilización de la mismas pudiera ser progresiva y flexible según sea la evolución de las diferentes demandas.

5.2.- *LOS OBJETIVOS , MEDIOS, CONDICIONES*

OBJETIVO 1	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.1	*Protección de áreas naturales de interés especial*
OBJETIVO 1.1.1	*FOMENTO Y DESARROLLO TURISMO NATURAL*

El turismo natural fue una de las variables que surgió a lo largo del análisis estructural, ésta camina estrechamente ligada a la protección de áreas naturales de interés especial, la recuperación y potenciación del puerto de Zumaia deberá tener en cuenta las posibilidades que genera en cuanto al desarrollo del turismo natural, que como tal también es contemplado en el subsistema de ocio y turismo.

OBJETIVO 2	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.1	*Protección de áreas naturales de interés especial*
1.2	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto*
OBJETIVOS 1.2.1	*RECUPERACION Y DEPURACION DE LA RIA*
1.2.1.	

La labor de depuración de la ría que conllevaría a su recuperación es un objetivo irrenunciable ya que afecta a dos metas importantes del sistema. La ría como área de interés especial exige su limpieza y recuperación así como la navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto.

OBJETIVO 3	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.2 *1.3* *1.4.*	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto* *Mantenimiento de la construcción naval* *Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVOS 1.2.2 *1.3.1* *1.4.1*	*SOLUCION AL PROBLEMA DE LA BARRA*

El la principal premisa que ha de darse para que la opción estratégica pueda ser un hecho, se convierte por tanto en una condición "sine quanon" para el cumplimiento de todas y cada una de las acciones, objetivos y metas.

OBJETIVO 4	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
OBJETIVO 1.3.2	*POTENCIACION DE REPARACION Y MONTAJE DE BARCOS PESQUEROS Y COMERCIALES*

El hecho de que Zumaia cuente con tradición en la construcción naval obliga entre otros objetivos a su acrecentamiento como parte de sus ***** de identidad en cuanto a la actividad económica se refiere; por tanto el mantenimiento en la construcción naval se convierte en una meta a alcanzar. Para ello será preciso canalizar la potenciación de reparación y montaje de barcos pesqueros y comerciales a través de inversiones como la de la solución a la barra.

OBJETIVO 5	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.4 *1.3*	*Aprovechamiento integral del puerto* *Mantenimiento de la construcción naval*
OBJETIVO 1.4.2 *1.3.3*	*POTENCIACION DE CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE EMBARCACIONES NAUTICO-DEPORTIVAS*

En torno a todas las actividades que se puedan ordenar alrededor del puerto, bien sean las propias de la pesca o deportivas y comerciales, existen posibilidades de desarrollar también industria nautico-pesquera. Esta actividad industrial potenciaría la construcción naval así como todo lo relacionado con el mantenimiento de los barcos.

OBJETIVO 6	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.4.3	*FOMENTO Y DESARROLLO DE DEPORTES NAUTICOS*

Este objetivo persigue que el aprovechamiento de la zona portuaria sea lo más amplia posible. En este sentido el fomento y desarrollo de los deportes naúticos como objetivo para el aprovechamiento integral del puerto de Zumaia requiere como acción necesaria la construcción de un puerto deportivo.

OBJETIVO 7	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVOS 1.3.2	*ORDENACION DE LAS DIFERENTES ZONAS DE USO PORTUARIOS*

Son varias las actividades que este Plan proyecta en la zona portuaria: pesca, deportiva, comercial... Para un aprovechamiento más racional de este espacio se requiere un ordenamiento en función de las distintas actividades, y no solo del puerto sino también de la ría de Narrondo.

OBJETIVO 8	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.4.5	*FOMENTO Y PROMOCION COMERCIAL DEL PUERTO*

Para la consecución del aprovechamiento integral y total del puerto de Zumaia una de las actividades también a potenciar y recuperar es la comercial.

El puerto de Zumaia acogió hasta fechas recientes una importante actividad en el convenio, principalmente de la chatarra, por tanto, el fomento y la promoción comercial del puerto trataría de revivir y potenciar el intercambio de productos, acordes a los mercados de las empresas del País, adecuando sus instalaciones a base de muelles especiales para carga y descarga y de aparcamientos y aprovechando para Zumaia la conexión de la vía terrestre con la vía marítima.

5.3.- LAS ACCIONES BASICAS

ACCION BASICA 1	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.1	*Protección de áreas naturales de interés especial*
OBJETIVO 1.1.1	*Fomento y desarrollo del turismo natural*
ACCION BASICA 1.1.1.1	*AMPLIACION DE LA PLAYA DE ORRUA*

Las posibilidades con las que cuenta Zumaia de ampliar la playa de Orrua en caso de que se logre la recuperación del puerto permitiría utilizarla a cambio de ciertas condiciones en su utilización de modo que pueda incluirse dentro de una oferta de turismo natural.

ACCION BASICA 2	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.1 *1.2*	*Protección de áreas naturales de interés especial* *Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto*
OBJETIVO 1.1.1 *1.2.1.*	*Fomento y desarrollo del turismo natural* *Recuperación y depuración de la ría*
ACCION BASICA 1.1.1.2 *1.1.2.1* *1.2.1.1*	*RED DE SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO*

La ejecución del proyecto de red de saneamiento y abastecimiento se convierte en una acción básica a ejecutar en el menor plazo de tiempo posible de modo y manera que se logre no solo la recuperación sino la depuración de la ría.

La ría sufre además de la contaminación de aguas arriba la propia que genera el municipio, carente en la actualidad de una adecuada red de saneamiento y abastecimiento.

ACCION BASICA 3	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.1	*Protección de áreas naturales de interés especial*
1.2	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto*
1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.1.2	*Recuperación y depuración de la ría*
1.2.1	
1.2.2	*Solución al problema de la barra*
1.3.1	
1.4.1	
ACCION BASICA 1.1.2.2	
1.2.1.2	
1.2.2.1	
1.3.1.1	
1.4.1.1	*DRAGADO DE LA RIA*

La necesidad de dragar la ría es una condición aunque no suficiente para recuperar la ría, la solución de conjunto consistiría en arreglar la barra..

ACCION BASICA 4	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.2 *1.3* *1.4*	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto* *Mantenimiento de la construcción naval* *Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.2.2 *1.3.1.* *1.4.1*	*Solución al problema de la barra*
ACCION BASICA 1.2.2.2 *1.3.1.2* *1.4.1.2*	*ALARGAMIENTO DE ESPIGONES DE ENTRADA*

En la misma línea que lo anterior, la conjunción de la draga de la ría junto con el alargamiento de espigones de entrada conllevará a la solución del problema de la barra lo que a su vez dará respuesta a los objetivosy metas de rango superior. En cualquier caso un proyecto técnico será quien defina la más adecuada solución al principal problema con el que cuenta en la actualidad el puerto de Zumaia.

ACCION BASICA 5	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
OBJETIVO 1.3.2	*Potenciación de reparación y montaje de barcos pesqueros y comerciales*
ACCION BASICA 1.3.2.1	*CONSTRUCCION MUELLES DE MONTAJE*

Una revitalización del puerto de Zumaia supone el mantenimiento de la construcción naval en jejoes condiciones que las actuales ya que el problema de la barra impide que las operaciones de montaje se radican en Zumaia. Aprovechar el valor añadido que suponen las operaciones de montaje, fase por la construcción de unos muelles adecuados en el marco del proyecto del puerto de Zumaia.

ACCION BASICA 6	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.3.3	*Mejorar la red de saneamiento y abastecimiento*
1.4.2	*Potenciación de construcción y mantenimiento de embarcaciones naútico-deportivas*
1.4.3	*Fomento y desarrollo de deportes naúticos*
ACCION BASICA 1.3.2.2	
1.3.3.1	
1.4.2.1	*FORMACION OCUPACIONAL Y PERMANENTE EN MONTAJE Y RECUPERACION NAVAL*

Una acción imprescindible a la hora de potenciar cualquier tipo de actividad industrial es trabajar en formación y recursos humanos. En nuestro caso, los participantes en el grupo de trabajo lo han considerado importante en la estrategia de desarrollo futuro de la actividad portuaria y en definitiva, importante también para el futuro de Zumaia.

ACCION BASICA 7	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.3.3	*Mejorar la red de saneamiento y abastecimiento*
1.4.2	*Potenciación de construcción y mantenimiento de embarcaciones naútico-deportivas*
1.4.3	*Fomento y desarrollo de deportes naúticos*
ACCION BASICA 1.3.3.2	
1.4.2.2	
1.4.3.1	*RESERVA DE UN AREA PARA LA CONSTRUCCION Y REPARACION NAUTICO-DEPORTIVA*

Esta acción básica persigue el destinar un espacio de apoyo a la actividad naútico-deportiva.

Dentro de la futura ordenación de la zona portuaria se ha de incluir el lugar donde se ubiquen las industrias de construcción de embarcaciones deportivas, contando también que embarcaciones de recreo que tengan su atraque en el puerto o las que vengan de paso tengan posibilidad de ser reparados.

En consecuencia, el aprovechamiento integral del puerto, exige la reserva de un área para el desarrollo de estas actividades.

ACCION BASICA 8	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.2	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto*
1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.2.2	
1.3.1	
1.4.1	*Solución al problema de la barra*
1.3.3	*Mejorar la red de saneamiento y abastecimiento*
1.4.2	*Potenciación de construcción y mantenimiento de embarcaciones naútico-deportivas*
1.4.3	*Fomento y desarrollo de deportes naúticos*
ACCION BASICA 1.2.2.3	
1.3.1.3	
1.4.1.3	
1.3.3.1	
1.4.2.1	
1.4.3.1	*CONSTRUCCION PUERTO DEPORTIVO*

Este equipamiento es una pieza clave en el resurgir del puerto de Zumaia. El impulso de actividades náutico-deportivas, el desarrollo de una industria náutico-pesquera y mantenimiento de barcos, y el dar solución a la barra que obstaculiza la entrada y salida de embarcaciones. Son objetivos que van a ser conseguidos a través de la construcción de este tipo de puerto.

Por otra parte, se trata de dar respuesta a la importante demanda de atraques para pequeñas embarcaciones de recreo que se está dando en la costa gipuzkoana y vasca, y que si Zumaia no da una respuesta rápida y contundente este potencial de gente que podía llegar hasta el puerto se desviaría a otras zonas.

La realización de un estudio de evaluación del impacto medioambiental, y de un proyecto específico para la ejecución de esta infraestructura resultan ser los pasos que hay que realizar para lograr que la acción a realizar resulte positiva para Zumaia.

ACCION BASICA 9	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.4	*Aprovechamiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.4.3	*Fomento y desarrollo de deportes naúticos*
1.4.4	*Ordenación zonas diferentes usos portuarios*
ACCION BASICA 1.4.3.3	*ADECUACION POR ATRAQUES Y MUELLES*
1.4.4.1	*DE LA RIA DE NARRONDO*

La ordenación de la zona del puerto intega también el aprovechamiento adecuado de la ría de Narrondo.

La adecuación de los márgenes de la ría para instalar atraques y acondicionar muelles ofrecería también un lugar de abrigo a pequeñas embarcaciones.

Esta acción básica requiere de apoyo de estudios y proyectos de ingeniería civil para estimar la idoneidad de desarrollar esta zona de la ría.

5.4.- LAS ACCIONES SECUNDARIAS

ACCION SECUNDARIA 1	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
META 1.1	*Protección de áreas naturales de interés especial*
OBJETIVO 1.1.1	*Fomento y desarrollo del turismo rural*
ACCION BASICA 1.1.1.1	*Ampliación playa de Orrua*
ACCION SECUNDARIA 1.1.1.1.1	*ORDENACION: PLAYA SANTIAGO, PLAYA ORRUA, DUNA...*

ACCION SECUNDARIA 2		
OPCION		Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia
METAS	1.1	Protección de áreas naturales de interés especial
	1.2	Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto
	1.3	Mantenimiento de la construcción naval
	1.4	Aprovechasmiento integral del puerto
OBJETIVO	1.1.1	Fomento y desarrollo del turismo natural
	1.1.2	
	1.2.1	Recuperación y depuración de la ría
	1.2.2	
	1.3.1	
	1.4.1	Solución al problema de la barra
ACCION BASICA	1.1.1.1	
	1.1.1.2	
	1.2.1.1	Red de saneamiento
	1.1.2.2	
	1.2.1.2	
	1.2.2.1	
	1.3.1.1	
	1.4.1.1	Dragado de la ría
ACCION SECUNDARIA	1.1.1.2.1	
	1.1.2.1.1	
	1.2.1.1.1	
	1.1.2.2.1	
	1.2.1.2.1	
	1.2.2.2.1	
	1.3.1.1.1	
	1.4.1.1.1	CONTROL DE VERTIDOS

ACCION SECUNDARIA 3		
OPCION		*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS	*1.1*	*Protección de áreas naturales de interés especial*
	1.2	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto.*
	1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
	1.4	*Aprovechasmiento integral del puerto*
OBJETIVO	*1.1.1*	*Fomento y desarrollo del turismo natural*
	1.1.2	
	1.2.1	*Recuperación y depuración de la ría*
	1.2.2	
	1.3.1	
	1.4.1	*Solución al problema de la barra*
	1.3.2	*Potenciación y reparación montaje de barcos pesqueros y comerciales*
	1.3.3.	*Potenciación de construcción y mantenimiento*
	1.4.2.	*embarcaciones náutico-deportivas*
	1.4.3	*Fomento y desarrollo del deportes naúticos*
	1.4.4	*Ordenación zonas diferentes usos portuarios*
ACCION BASICA	*1.1.1.1*	*Ampliación playa de Orrua*
	1.1.1.2	
	1.2.1.1	*Red de saneamiento*
	1.1.2.2	
	1.2.1.2	
	1.2.2.1	
	1.3.1.1	
	1.4.1.1	*Dragado de la ría*
	1.2.2.2	
	1.3.1.2	
	1.4.1.2	*Alargamiento espigones de entrada*
	1.3.2.1	*Construcción muelle de montaje*
	1.2.2.3	
	1.3.1.3	
	1.4.1.3	
	1.3.3.3	
	1.4.2.3	
	1.4.3.2	*Construcción puerto deportivo*
ACCION SECUNDARIA	*1.1.1.1.2*	
	1.1.1.2.2	
	1.1.2.1.2	
	1.2.1.1.2	
	1.1.2.2.2	
	1.2.1.2.2	
	1.2.2.1.2	
	1.3.1.1.2	
	1.4.1.1.2	
	1.2.2.2.1	
	1.3.1.2.1	
	1.4.1.2.1	
	1.3.2.1.1	
	1.2.2.3.1	
	1.3.1.3.1	
	1.4.1.3.1	
	1.3.3.3.1	
	1.4.2.3.1	*ESTUDIO DE EVALUACION DEL*
	1.4.3.2.1	*IMPACTO AMBIENTAL*

ACCION SECUNDARIA 4		
OPCION		Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia
METAS	1.2	Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto
	1.3	Mantenimiento de la construcción naval
	1.4	Aprovechasmiento integral del puerto
OBJETIVO	1.2.2	
	1.3.1	
	1.4.1	Solución al problema de la barra
	1.3.2	Potenciación y reparación montaje de barcos pesqueros y comerciales
	1.3.3	Potenciación y construcción de embarcaciones
	1.4.2	náutico-deportivas
	1.4.3	Fomento y desarrollo del deportes naúticos
	1.4.4	Ordenación zonas diferentes usos portuarios
ACCION BASICA	1.2.2.2	
	1.3.1.2	
	1.4.1.2	Alargamiento espigones de entrada
	1.3.2.1	Construcción muelle de montaje
	1.2.2.3	
	1.3.1.3	
	1.4.1.3	
	1.3.3.3	
	1.4.2.3	
	1.4.3.2	Construcción puerto deportivo
	1.4.3.3	
	1.4.4.2	Adecuación para atraques y muelles de ría de Narrondo
ACCION SECUNDARIA	1.2.2.2.2	
	1.3.1.2.2	
	1.4.1.2.2	
	1.3.2.1.2	
	1.2.2.3.2	
	1.3.1.3.2	
	1.4.1.3.2	
	1.3.3.3.2	
	1.4.2.3.2	
	1.4.3.2.3	
	1.4.3.3.1	ESTUDIO Y PROYECTOS DE INGENIERIA
	1.4.4.2.1	CIVIL

ACCION SECUNDARIA 5		
OPCION		*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS	*1.2*	*Navegabilidad y accesibilidad óptima del puerto*
	1.3	*Mantenimiento de la construcción naval*
	1.4	*Aprovechasmiento integral del puerto*
OBJETIVO	*1.2.2*	
	1.3.1	
	1.4.1	*Solución al problema de la barra*
	1.3.3	*Potenciación y construcción de embarcaciones*
	1.4.2	*náutico-deportivas*
	1.4.3	*Fomento y desarrollo del deportes naúticos*
	1.4.4	*Ordenación zonas diferentes usos portuarios*
ACCION BASICA	*1.2.2.3*	
	1.3.1.3	
	1.4.1.3	
	1.3.3.3	
	1.4.2.3	
	1.4.3.2	*Construcción puerto deportivo*
	1.4.3.3	
	1.4.4.2	*Adecuación para atraques y muelles de ría de Narrondo*
ACCION SECUNDARIA	*1.2.2.3.3*	
	1.3.1.3.3	
	1.4.1.3.3	
	1.3.3.3.3	
	1.4.2.3.3	
	1.4.3.2.3	
	1.4.3.3.2	*PLAN ESPECIAL DE ORDENACION*
	1.4.4.2.2	*PORTUARIA*

ACCION SECUNDARIA 6	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.4	*Aprovechasmiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.4.4	*Ordenación zonas diferentes usos portuarios*
1.4.5	*Fomento y promoción comercial del puerto*
ACCION BASICA 1.4.4.3	
1.4.5.1	*Reserva muelles comerciales*
ACCION SECUNDARIA 1.4.4.3.1	*SUSTITUCION PUENTES FIJOS POR*
1.4.5.1.1	*LEVADIZOS*

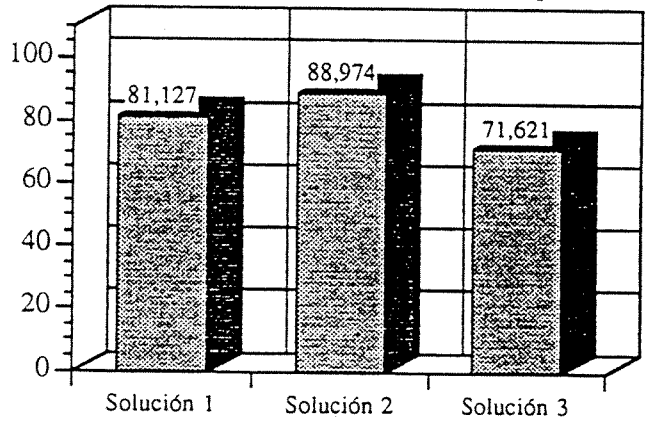
ACCION SECUNDARIA 7	
OPCION	*Recuperación y potenciación del puerto de Zumaia*
METAS 1.4	*Aprovechasmiento integral del puerto*
OBJETIVO 1.4.4	*Ordenación zonas diferentes usos portuarios*
1.4.5	*Fomento y promoción comercial del puerto*
ACCION BASICA 1.4.4.3	
1.4.5.1	*Reserva muelles comerciales*
ACCION SECUNDARIA 1.4.4.3.2	*CONSTRUCCION DE PARKINGS*
1.4.5.1.2	*SUSTITUTIVOS. APARCAMIENTO MUELLES*

ANEXO:
APLICACION DEL MÉTODO MULTIPOL PARA LA ELECCION DEL PROYECTO DE PUERTO

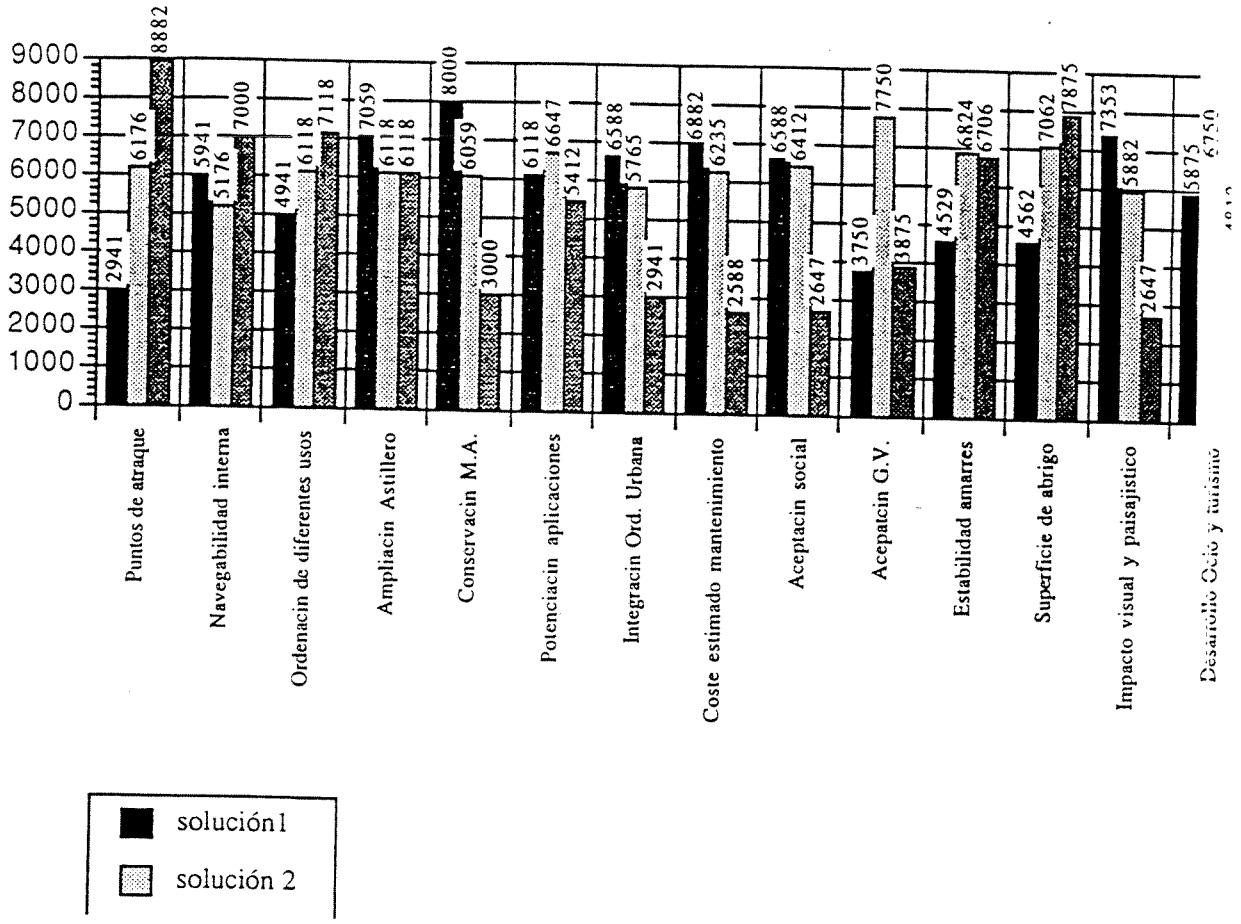
PUERTO DE ZUMAIA
Valoración de las soluciones sin ponderar

Criterio	*POND*	*Soluc 1*	*Soluc 2*	*Soluc 3*
Puntos de atraque	9,190	2,941	6,176	8,882
Navegabilidad interna	9,272	5,941	5,176	7,000
Ordenación de diferentes usos	6,975	4,941	6,118	7,118
Ampliación Astillero	15,151	7,059	6,118	6,118
Conservación M.A.	19,373	8,000	6,059	3,000
Potenciación aplicaciones	7,913	6,118	6,647	5,412
Integración Ord. Urbana	8,826	6,588	5,765	2,941
Coste estimado mantenimiento	11,379	6,882	6,235	2,588
Aceptación social	15,272	6,588	6,412	2,647
Aceptación G.V.	11,395	3,750	7,750	3,875
Estabilidad amarres	6,550	4,529	6,824	6,706
Superficie de abrigo	9,313	4,562	7,062	7,875
Impacto visual y paisajistico	11,411	7,353	5,882	2,647
Desarrollo Ocio y turismo	9,210	5,875	6,750	4,812
TOTAL		81,127	88,974	71,621

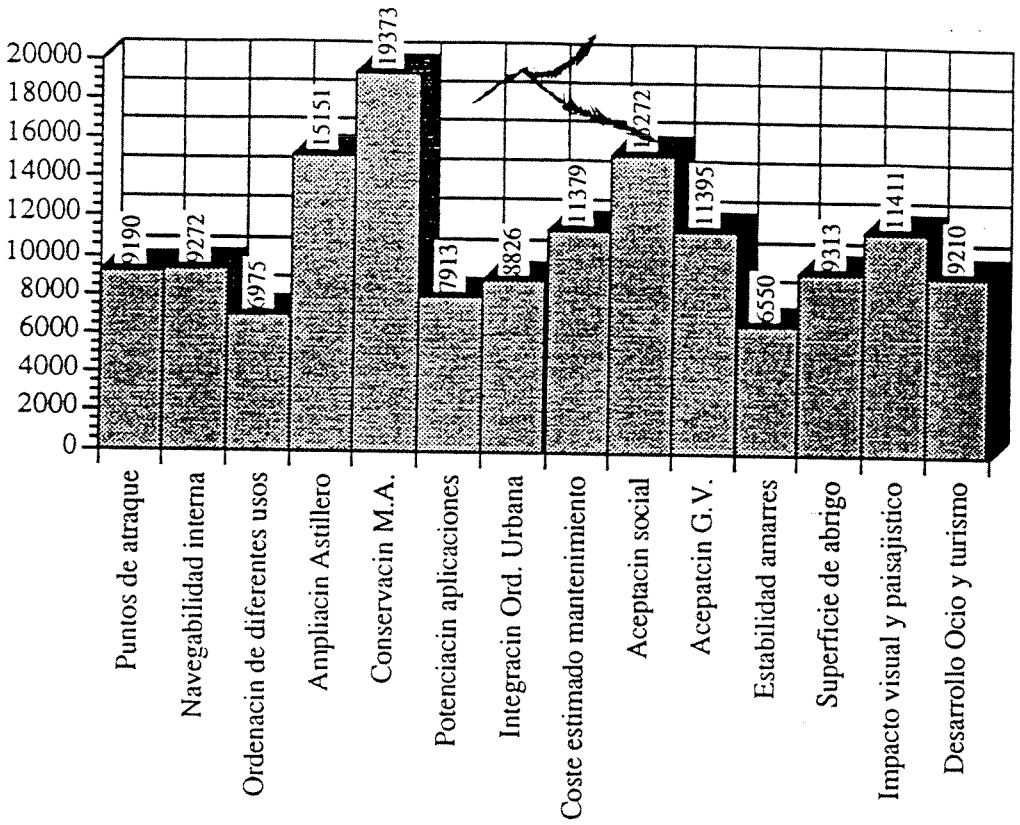
Puerto de Zumaia
Valoración de las soluciones sin ponderar



Puerto de Zumaia
Valoración de los criterios según las soluciones (x 1000)



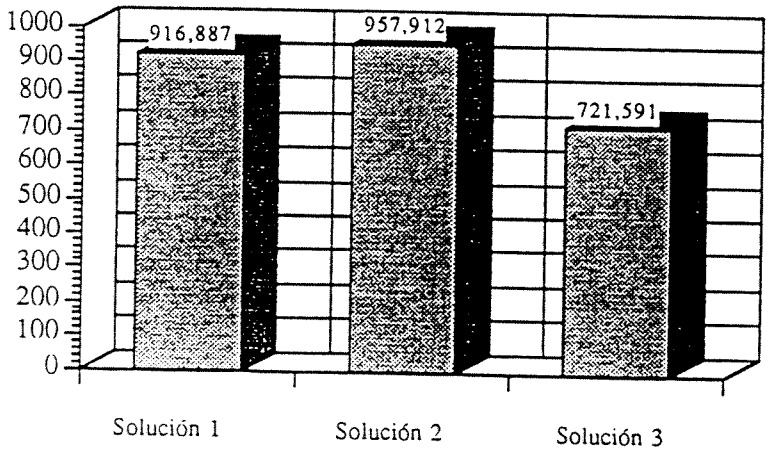
Puerto de Zumaia
Valoración de los criterios (x 1000)



PUERTO DE ZUMAIA
Valoración de las soluciones ponderadas

Criterio	*POND*	*Soluc 1*	*Soluc 2*	*Soluc 3*
Puntos de atraque	9,190	27,028	56,757	81,626
Navegabilidad interna	9,272	55,085	47,992	64,904
Ordenación de diferentes usos	6,975	34,463	42,673	49,648
Ampliación Astillero	15,151	106,951	92,694	92,694
Conservación M.A.	19,373	154,984	117,381	58,119
Potenciación aplicaciones	7,913	48,412	52,598	42,825
Integración Ord. Urbana	8,826	58,146	50,882	25,957
Coste estimado mantenimiento	11,379	78,310	70,948	29,449
Aceptación social	15,272	100,612	97,924	40,425
Aceptación G.V.	11,395	42,731	88,311	44,156
Estabilidad amarres	6,550	29,665	44,697	43,924
Superficie de abrigo	9,313	42,486	65,768	73,340
Impacto visual y paisajistico	11,411	83,905	67,120	30,205
Desarrollo Ocio y turismo	9,210	54,109	62,167	44,319
TOTAL		916,887	957,912	721,591

Puerto de Zumaia
Valoración de las soluciones ponderadas



ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7.
ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

ANEXO IV.
ORDEN DE 28 DE JULIO DE 1997
POR LA QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE
EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7 - ZONA PORTUARIA.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

LURRALDE ANTOLAMENDU, ETXEBIZITZA ETA INGURUGIRO SAILA

Zk-4323

AGINDUA, 1997ko uztailaren 28koa, Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro sailburuarena, Zumaiako Portualdea izeneko 7 Sistema Orokorrerako Plan Berezia behin betiko onesteko dena.

Zumaiako Portualdea izeneko 7 Sistema Orokorrerako Plan Bereziari dagokion espedientea aztertu da.

Kosten Zuzendaritza Nagusiak aldeko irizpena eman ondoren, Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro sailburuak 1997ko otsailaren 10ean emandako Aginduz, hasierako onespena eman zitzaion Zumaiako Portualdea izeneko 7 Sistema Orokorrerako Plan Bereziari eta jendaurrean jartzea erabaki zen hamabost eguneko epean zehar, Etxebizitzaren Arloko Presako Neurriak eta Hirigintza Plangintzako zein Kudeaketako Tresnak Izapidetzeko Neurriak Zehazteari buruzko ekainaren 30eko 17/1994 Legearen 6. atalean xedatutakoaren arabera.

Erabaki hori Zumaiako Udalari jakinarazi zitzaion, eta jendaurrean jartzeko akordioa burutzeko iragarkiak argitaratu ziren Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian eta Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean martxoaren 3an eta otsailaren 27an, hurrenez hurren, bai eta «Egunkaria» eta «El Diario Vasco» egunkarietan ere martxoaren 21ean. Epe horretan 316 arrazoibide-idazki aurkeztu ziren, Garraio eta Herrilan Saileko Portu eta Itsas Arazoetarako Zuzendaritzak eta Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sail honek aztertu eta irizpena eman dutela.

Jendaurrean jarri ondoren, Lurrari buruzko Legearen 41.1 atalean eta Planeamendurako Arautegiaren 129. atalean ezarritakoaren arabera, Zumaiako Udalari eta Gipuzkoako Foru Aldundiari entzuteko izapidetzara jarri zen espedientea. Zumaiako Udalak osoko bilkuran hartutako akordioaren egiaztagiria igorri zuen, hain zuzen, aipatutako Plan Bereziaren aldeko agertzen dena, Foru Aldundiko Obra Hidrauliko eta Urbanismo Departamentuak, bere aldetik, txosten bat igorri zuela, Plan Bereziaren aldeko balorazioa egiten zuena, errepide arloko oso oharpen zehatzekin batera, Portu eta Itsas Arazoetarako Zuzendaritzak ere informatu dituenak.

1997ko ekainaren 16an, Garraio eta Errepide Departamentuak emandako txostena jaso zen, Gipuzkoako Errepide eta Bideei buruzko azaroaren 25eko 17/1994 Foru-Arauaren 94. atalean ohartemandakoaren arabera.

DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE

N°-4323

ORDEN de 28 de julio de 1997, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, por la que se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia.

Visto el expediente relativo al Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia.

Resultando que, previo informe favorable de la Dirección General de Costas, mediante Orden de 10 de febrero de 1997 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente se otorgó la aprobación inicial al Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia, acordando someterlo al trámite de información pública durante el plazo de quince días según lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 17/1994, de 30 de junio, de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda y de Tramitación de los Instrumentos de Planeamiento y Gestión Urbanística.

Resultando que dicha resolución fue notificada al Ayuntamiento de Zumaia y al Departamento de Obras Hidráulicas y Urbanismo de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y que el acuerdo de información pública se hizo efectivo mediante la inserción de los correspondientes anuncios en el Boletín Oficial del País Vasco y Boletín Oficial de Gipuzkoa de 3 de marzo y 27 de febrero respectivamente y en los diarios «Egunkaria» y «El Diario Vasco» de 21 de marzo, presentándose durante el referido plazo 316 alegaciones que han sido objeto de estudio e informe por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas y por este Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.

Resultando que una vez finalizado el periodo de información pública, de conformidad con lo establecido en el artículo 41.1 de la Ley del Suelo y 129 del Reglamento de Planeamiento, se sometió el expediente al trámite de audiencia al Ayuntamiento de Zumaia y a la Diputación Foral de Gipuzkoa, remitiéndose por parte del Ayuntamiento de Zumaia un certificado del acuerdo plenario adoptado según el cual se apoya el Plan Especial de referencia, y por parte del Departamento de Obras Hidráulicas y Urbanismo de la Diputación Foral un informe mediante el que se efectúa una valoración favorable del Plan Especial con algunas indicaciones muy puntuales en materia de carreteras, que han sido igualmente informadas por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

Resultando que con fecha 16 de junio de 1997 se recibió el informe emitido por el Departamento de Transportes y Carreteras, de conformidad con lo previsto en el artículo 94 de la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

EHAA - 1997ko abuztuak 25, astelehena N.º 160 ZK. B.O.P.V. - lunes 25 de agosto de 1997 14067

Portu eta Itsas Arazoetarako Zuzendaritzak emandako txostenaren arabera, ezetsi egin ziren aurkeztutako alegazio guztiak, Astilleros Balenciaga, S.A.k aurkeztutakoa izan ezik, hau baietsi egin baitzen, enpresa horretan dagoen pabilioia handitzea ahalbideratzekotan, 18 metroko zabaleraz. Hori burutzeko lau urteko epea ezarri zen, bai eta ondoko bidea aldibaterako aldatzea ere, aparkalekuen kokapenari dagokionez.

Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro sailburuaren 1997ko ekainaren 17ko Aginduz, behin-behineko onespena eman zitzaion aipatutako Plan Bereziari, Astilleros Balenciaga, S.A.k aurkeztutako alegazio onartzetik etorritako aldaketa jasota.

Kosten Zuzendaritza Nagusiak eta Euskal Herriko Lurralde Antolamendurako Batzordeko Gipuzkoako Hiri Plangintza Atalak uztailaren 18an izandako 3/1997 bilkuran informatu dute Plan Berezia.

Uztailaren 16ko 5/1993 Legearen atal bakarrean, Autonomi Elkarte Osorako Erakundeen eta Bertako Kondaira Lurraldeetako Foruzko Ihardutze Erakundeen arteko harremanei buruzko Legea aldatzekoa, eta martxoaren 5eko 44/1985 Dekretuaren eraskineko A.4) azpiatalean, hirigintzaren arloan Euskal Autonomiako Osoko Erakundeetako zerbitzuak Gipuzkoako Lurralde Historikoetara aldatzeari buruzkoa, xedatutakoaren arabera, Eusko Jaurlaritzak aginpidetza du bere aginpidetzez baliatzeko beharrezkoak diren Plan Bereziak egin, izapidetu eta onesteko.

Gipuzkoako Hiri Plangintza Atalak emandako txostenean honako hau aipatzen da: batetik, I.4 planoa aldatu beharra dagoela, itsas-lehorreko jabari publikoaren mugaketa zuzen jasoz, eta, bestetik, Plan Bereziaren esparruaren barruan eraiki diren dikeak grafikoki azaldu behar direla.

Zumaiako Portualdea izeneko 7 Sistema Orokorreko Plan Bereziari dagokion agirian jasotzen diren zehaztapenek babesa dute, hain zuzen, Udal Planeamendurako Arau Subsidiarioetan jasota egoteak ematen diena, Plan Bereziaren gai den esparruari dagokionez, 1989ko martxoaren 30ean hartutako akordioz onetsi baitzituen horiek Gipuzkoako Foru Aldundiak.

Ezargarri den legediari atxikiz, honako hau,

XEDATU DUT:

Zumaiako Portualdea izeneko 7 Sistema Orokorreko Plan Berezia behin betiko onestea, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Saileko Portu eta Itsas Arazoetarako Zuzendaritzak sustatu eta honako aldaketa hauek jaso beharko dituena:

Resultando que, de conformidad con el informe emitido por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, se desestimaron todas las alegaciones presentadas, excepto la de Astilleros Balenciaga, S.A. que fue aceptada en el sentido de posibilitar una ampliación del pabellón existente de esta empresa con una anchura de 18 metros, estableciéndose un plazo máximo de cuatro años para su ejecución, así como una alteración puntual del vial colindante en lo que respecta a la disposición de los aparcamientos.

Resultando que mediante Orden de 17 de junio de 1997 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente se otorgó la aprobación provisional al Plan Especial de referencia con la modificación derivada de la aceptación de la alegación presentada por Astilleros Balenciaga, S.A.

Resultando que el Plan Especial ha sido informado por la Dirección General de Costas y por la Sección de Planeamiento Urbanístico de Gipuzkoa de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco en su Sesión 3/1997, celebrada el día 18 de julio.

Considerando que de conformidad con lo dispuesto en el artículo único de la Ley 5/1993, de 16 de julio, de modificación de la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos y el punto 4 del apartado A) del Anexo al Decreto 44/1985, de 5 de marzo, de traspaso de servicios de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma al Territorio Histórico de Gipuzkoa en materia de Urbanismo, el Gobierno Vasco es competente para proceder a la formulación, tramitación y aprobación de los Planes Especiales necesarios para el ejercicio de sus competencias.

Considerando que en el informe emitido por la Sección de Planeamiento Urbanístico de Gipuzkoa se señala, por una parte, que deberá corregirse el plano I.4 reflejando correctamente el deslinde del dominio público marítimo-terrestre y, por otra, que se reflejarán gráficamente los diques construidos dentro del ámbito del Plan Especial.

Considerando que las determinaciones del documento de Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia gozan de la cobertura que les proporciona su previsión en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, aprobadas definitivamente en el ámbito objeto del Plan Especial mediante acuerdo de la Excma. Diputación Foral de Gipuzkoa de fecha 30 de marzo de 1989.

Vista la legislación de aplicación

DISPONGO:

Aprobar definitivamente el Plan Especial del Sistema General 7 - Zona Portuaria de Zumaia, promovido por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en el que deberán introducirse las variaciones que a continuación se indican:

1.- Astilleros Balenciaga, S.A.ren pabilioia handitzea ahalbideratuko da, hain zuzen, gaur egun dagoenaren ondoan kokatuta dagoena eta 18 metroko zabaleraz. Handitze hori lau urteko epearen barruan egin beharko da gehienez ere.

2.- Aurreko azpiatalean aipatutako enpresaren bidea, ondoko aparkalekuak eta instalazioak aldibaterako aldatuko dira.

3.- I.4 planoa zuzendu egin beharko da, itsas-lehorreko jabari publikoaren mugaketa zuzen jasoz.

4.- Plan Bereziaren esparruaren barruan eraiki diren dikeak grafikoki azalduko dira.

Agindu hau behin betikoa da eta administrazio bidea amaitzen du. Nahi izanez gero, Administrazioarekiko Auzi Errekurtsoa aurkez dezake interesatuak Euskal Herriko Auzitegi Nagusiak Bilbon duen Administrazioarekiko Auzietako Salan, erabaki hau argitaratu edo, kasua bada, jakinarazi eta bi hilabeteko epean.

Vitoria-Gasteiz, 1997ko uztailaren 28a.

Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro sailburua,
FRANCISCO JOSÉ ORMAZABAL ZAMAKONA.

1.- Se posibilitará una ampliación del pabellón de la empresa Astilleros Balenciaga, S.A. contiguo al actualmente existente con una anchura de 18 metros. Esta ampliación deberá realizarse en un plazo máximo de 4 años.

2.- Se alterarán puntualmente el vial, los aparcamientos colindantes y las instalaciones de la empresa citada en el apartado anterior.

3.- Se deberá corregir el plano I.4, reflejando correctamente el deslinde del dominio público marítimo-terrestre.

4.- Se reflejarán gráficamente los diques construidos dentro del ámbito del Plan Especial.

La presente Orden es definitiva y pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse contra la misma Recurso Contencioso-Administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en Bilbao en el plazo de dos meses a partir del día de su publicación o, en su caso, notificación.

En Vitoria-Gasteiz, a 28 de julio de 1997.

El Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente,
FRANCISCO JOSÉ ORMAZABAL ZAMAKONA.

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

DOCUMENTO C: ORDENANZAS REGULADORAS Y FICHAS NORMATIVAS.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

ÍNDICE DE LAS ORDENANZAS REGULADORAS.

-TITULO PRELIMINAR.

Disposiciones de Carácter General, referentes a la Aplicación del Plan Especial del S.G.7. ZONA PORTUARIA 125

-TITULO PRIMERO.

Régimen de Calificación, Planeamiento y Actuación en el Ámbito del Plan Especial del S.G.7. ZONA PORTUARIA 127

Sección 1.1.- Régimen de calificación pormenorizada. 127
Sección 1.2.- Régimen de planeamiento para el desarrollo del Plan Especial. 130
Sección 1.3.- Régimen de Actuación Urbanística para el desarrollo del Plan Especial. 130

-TITULO SEGUNDO.

Ordenanzas de Uso, Dominio y Edificación del Equipamiento Comunitario. Capitanía 132

Sección 2.1.- Ordenanzas de uso y dominio. 132
Sección 2.2.- Ordenanzas de edificación. 132

-TITULO TERCERO.

Ordenanzas de Uso, Dominio y Edificación de las Parcelas Pormenorizadas de Uso Industrial. (P.P.U.I.) 133

Sección 3.1.- Ordenanzas de uso y dominio. 133
Sección 3.2.- Ordenanzas de edificación. 133
Sección 3.3.- Ordenanzas de edificación provisionales 134

-TITULO CUARTO.

Ordenanzas de Uso, Dominio y Edificación de Parcelas Pormenorizadas de Uso Comercial, Recreativo y Social. (P.P.C.R.S.) 137

Sección 4.1.- Ordenanzas de uso y dominio. 137
Sección 4.2.- Ordenanzas de edificación. 137

-TITULO QUINTO.

Ordenanzas de Uso, Dominio y Edificación de la Parcela Pormenorizada destinada al Area de Servicio. (P.P.A.S.).... 139

Sección 5.1.- Ordenanzas de uso y dominio. 139
Sección 5.2.- Ordenanzas de edificación. 139

-FICHAS NORMATIVAS DE LAS ÁREAS DE INTERVENCIÓN.

Ficha A.I.0.- Astilleros Balenciaga 141
Ficha A.I.1.- Dársena Deportiva 142
Ficha A.I.2.- Capitanía y Gasolinera 143
Ficha A.I.3.- Equipamiento de la Dársena Deportiva 144
Ficha A.I.4.- Dársena del Narrondo 145
Ficha A.I.5.- Parque. Muelle del Urola 146
Ficha A.I.6.- Puente del Narrondo 147
Ficha A.I.7.- Borde marítimo 148
Ficha A.I.8.- Humedal 149

PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

DOCUMENTO C - ORDENANZAS REGULADORAS.

TITULO PRELIMINAR.-

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL S.G.7. ZONA PORTUARIA.

Artículo 1.- Ambito de aplicación.

El presente Plan Especial será de aplicación, desde su entrada en vigor, dentro del ámbito que las Normas Subsidiarias tipo B de Zumaia (Gipuzkoa) denominan Sistema General de Transportes y Comunicaciones; Zona Portuaria.- S.G.7

La denominación del planeamiento urbanístico será la de PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL de TRANSPORTES y COMUNICACIONES; ZONA PORTUARIA.- S.G.7, en adelante P.E.- S.G.7 o Plan Especial del S.G.7.

Artículo 2.- Entrada en vigor y condiciones de vigencia.

1.- El Plan Especial entrará en vigor al día siguiente de la publicación del acuerdo de su aprobación definitiva, y regirá hasta que sus determinaciones sean modificadas total o parcialmente con los requisitos legalmente establecidos, o derogadas por completo por la aprobación de un instrumento de planeamiento de ámbito superior que así lo establezca.

2.- La nulidad o modificación de alguna de las determinaciones del documento del Plan Especial no afectará a la validez de las restantes, salvo en el supuesto de que alguna de ellas resulte inaplicable por circunstancias de interrelación o dependencia de aquellas.

Artículo 3.- Obligatoriedad.

Todos los actos de edificación y uso del suelo, previstos en el Art. 242 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación urbana (en adelante L.S.), que se realicen dentro del territorio comprendido en este Plan Especial, se deberán ajustar a las determinaciones de ordenación en él establecidas y a las que en el desarrollo del mismo establezcan, los correspondientes proyectos.

Artículo 4.- Documentos constitutivos del P.E.-S.G.7 y alcance normativo de los mismos.

1.- El presente Plan Especial está constituido por los siguientes documentos:

Documento A.	Memoria.
Documento B.	Planos de Información y Ordenación.
Documento C.	Ordenanzas Reguladoras y Fichas Normativas.
Documento D.	Plan de Etapas.
Documento E.	Estudio Económico-Financiero.

2.- Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Proyecto, las presentes Ordenanzas Reguladoras y el Plan de Etapas, los que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística, y por tanto ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter informativo y explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente serán aquellos los que prevalezcan.

Así mismo, en caso de contradicción en la definición de una determinación urbanística concreta entre planos a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos ejecutados a una escala más amplia.

TITULO PRIMERO.-

RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN, PLANEAMIENTO Y ACTUACIÓN EN EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL DEL S.G.7. ZONA PORTUARIA.

Sección 1.1.- Régimen de Calificación pormenorizada.

Artículo 5.- Definición del régimen de calificación aplicable.

El ámbito del presente Plan Especial queda sometido al régimen de calificación pormenorizada que se define en el presente capítulo, de acuerdo con lo establecido en el plano correspondiente. Dicho régimen se aplicará tanto al suelo urbano como al no urbanizable.

Artículo 6.- Código de Zonificación.

A1.- ZONA PORTUARIA. DÁRSENA DEPORTIVA. (P.D.).
A2.- ZONA PORTUARIA. PUERTO COMERCIAL Y PESQUERO. (P.C.P).
B.- RED VIARIA URBANA. (R.V.).
C.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO. CAPITANÍA Y GASOLINERA. (E.C).
D.- ESPACIOS LIBRES. (E.L.).
E.- HUMEDAL. (HUMEDAL).
F.- PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO INDUSTRIAL. (P.P.U.I.).
G.- PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO COMERCIAL, RECREATIVO Y SOCIAL. (P.P.C.R.S.).
H.- PEQUEÑOS LOCALES DE REPARACIONES. (P.L.R.).
I.- TERRAZA Y EXPOSICIÓN AL AIRE LIBRE. (T.E.A.L.).
J.- RED VIARIA. PUENTE LEVADIZO. (R.V.P.L.).

Artículo 7.- Régimen de dominio, uso y edificación de los Espacios de uso pormenorizado.

A.1.- Zona Portuaria- Dársena Deportiva (P.D.)

-Dominio: público.

-Uso: Dársena deportiva con sus usos específicos (diques de abrigo, muelles, pantalanes, reparación de embarcaciones en seco, rampa de varado, travel-lift...).

-Edificación: excluida.

A.2.- Zona Portuaria- Puerto Comercial y Pesquero (P.C.P.)

-Dominio: público.

-Uso: Puerto Comercial y Pesquero.

-Edificación: excluida.

B.- Red Viaria Urbana (R.V.)

-Dominio: público.

-Uso: Circulación rodada de distribución urbana.
Circulación rodada de acceso.
Aparcamiento anejo a la red viaria.
Circulación peatonal.

-Edificación: excluida.

C.- Equipamiento Comunitario. Capitanía y Gasolinera (E.C.)

-Dominio: público.

-Uso: Cívico-administrativo. Capitanía del puerto y gasolinera.

-Edificación: según Ordenanzas.

D.- Espacios Libres (E.L.)

-Dominio: público.

-Uso: Parque Urbano/Espacios libres y zonas verdes

-Edificación: excluida. Posible ampliación del ambulatorio.

E.- Humedal (HUMEDAL)

-Dominio: público.

-Uso: El existente.

En todo caso, se prohibe el tránsito de vehículos, la instalación de maquinaria, la realización de vertidos y en general el desarrollo de actividades que puedan alterar sensiblemente los valores naturalísticos de la zona.

-Edificación: excluida.

F.- Parcelas pormenorizadas de uso industrial (P.P.U.I.)

-Dominio: público.

-Uso: Industria media. Astilleros.

-Edificación: según Ordenanzas.

G.- Parcelas pormenorizadas de uso Comercial, Recreativo y Social (P.P.C.R.S.)

-Dominio: público.

-Uso: Instalaciones y dotaciones de la dársena deportiva: Comercio al detalle, Hostelería, oficinas, pequeños almacenes, club náutico, escuela de vela...etc.)

-Edificación: según Ordenanzas.

H.- Pequeños Locales de Reparación (P.L.R.)

-Dominio: público.

-Uso: Instalaciones de asistencia técnica en el área de reparaciones.

-Edificación: según Ordenanzas.

I.- Terrazas y Exposición al Aire Libre (T.E.A.L.)

-Dominio: público.

-Uso: Privado. Exposición al aire libre, de productos de los locales comerciales anexos (pequeñas embarcaciones, artículos de pesca, etc...) así como terrazas correspondientes a los establecimientos de hostelería ubicados.

-Edificación: excluida.

J.- Red Viaria. Puente Levadizo (R.V.P.L.)

-Dominio: público.
-Uso: Circulación peatonal, puente levadizo, esclusa o elemento de ingeniería que permita el acceso a la Dársena del Narrondo.
-Edificación: excluida.

Sección 1.2.- Régimen de Planeamiento para el desarrollo del Plan Especial.

Artículo 8.- Planeamiento subordinado.

Para el desarrollo del presente Plan Especial no se requiere de régimen de planeamiento subordinado, de acuerdo con la legislación urbanística vigente. Las Areas de Intervención (ver Art. 9) en él definidas se desarrollarán mediante Proyectos Básicos de edificación que abarquen, para el caso de las edificaciones, la totalidad de sus parcelas pormenorizadas, no pudiéndose proceder a edificar por tanto con proyectos parciales que no abarquen el total de la parcela pormenorizada.

Sección 1.3.- Régimen de Actuación Urbanística para el desarrollo del Plan Especial.

Artículo 9.- Definición de Conceptos.

1.- Parcelas de uso pormenorizado:

A los efectos del presente documento se entenderá por "parcelas de uso pormenorizado" aquellos espacios que se definan en la calificación pormenorizada, como destinados a las actividades básicas de las Areas de Intervención, siendo la titularidad de las mismas públicas pero estando sujetas a un posible régimen de concesión de acuerdo con la Ley de Costas y su Reglamento.

2.- Areas de Intervención:

A los efectos del presente documento se introduce un concepto nuevo, no contenido en la Ley del Suelo, para la delimitación de los espacios en los que se pretende desarrollar el P.E.-S.G.7, denominado Areas de Intervención ya que según el Art. 143 de dicha ley cuando se trate de ejecutar directamente los Sistemas Generales o alguno de sus elementos no es necesaria la actuación mediante unidades de ejecución.

Tienen por objeto la delimitación del territorio para la ejecución de las distintas fases de obra que se plantean para el desarrollo del Sistema General. Puesto que puede haber régimen de concesión privada, según la Ley de Costas delimitarán también áreas al interno de las cuales se puedan establecer las condiciones de la concesión en cuanto a obras de urbanización que debe acometer el concesionario u otras relacionadas.

Artículo 10.- Delimitación de Areas de Intervención.

Se delimitan para la ejecución del Plan Especial nueve Areas de Intervención correspondientes a las señaladas en los planos de ordenación.

Dichas nueve áreas son las siguientes:

A.I.0.- Astilleros Balenciaga.
A.I.1.- Dársena Deportiva.
A.I.2.- Capitanía y Gasolinera.
A.I.3.- Equipamiento de la Dársena Deportiva.
A.I.4.- Dársena del Narrondo.
A.I.5.- Parque. Muelle del Urola.
A.I.6.- Puente del Narrondo.
A.I.7.- Borde marítimo.
A.I.8.- Humedal.

TITULO SEGUNDO.-

ORDENANZAS DE USO, DOMINIO, Y EDIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO.- CAPITANÍA Y GASOLINERA. (EQUIPAMIENTO. C.).

Sección 2.1.- Ordenanzas de uso y dominio.

Artículo 11.- Definición del uso y dominio.

Es una parcela pormenorizada (P.P.) según definición que establece el Art. 9, coincidente con la delimitación del Area de Intervención 2 (A.I.2), y destinada a equipamiento comunitario, siendo su titularidad pública.

Su uso será cívico-administrativo correspondiente al de capitanía del puerto, con todas las instalaciones y usos específicos que conlleva (despachos, sala de reuniones, torre de control, vestuarios almacenes, etc...) además de gasolinera para el trafico marítimo.

Sección 2.2.- Ordenanzas de edificación.

Artículo 12.- Ocupación en planta, altura y superficie máxima edificable.

La ocupación en planta así como la altura de la edificación permitida será libre, sin otra limitación que la de deberse emplazar al interno de la parcela pormenorizada, que a su vez coincide en su delimitación con los límites del Area de Intervención 2 (A.I.2).

Asimismo la citada edificación queda limitada a una superficie máxima construida de 400 m^2.

Se sugiere para la ordenación volumétrica del edificio, el recurso a modelos tipológicos del tipo "torre de control".

La ocupación en planta de la gasolinera será libre, sin otra limitación que la de emplazarse al interno de la parcela pormenorizada, en consonancia con el edificio de la capitanía, y ocupando la superficie exclusivamente necesaria que requiere dicha instalación.

TITULO TERCERO.-

ORDENANZAS DE USO, DOMINIO Y EDIFICACIÓN DE LAS PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO INDUSTRIAL. (P.P.U.I.).

Sección 3.1.- Ordenanzas de uso dominio.

Artículo 13.- Definición del uso y dominio.

Son P.P. según definición que establece el Art. 9, destinadas a un uso de industria media, y concretamente a un uso de astillero, con los servicios que unas instalaciones de este tipo conllevan y que podríamos cifrar en rampas y esclusas para varado de buques, grúas de servicio, espacios de almacenaje al aire libre, y edificaciones destinadas tanto a oficinas y servicios como a manufactura industrial propiamente dicha.

Quedan excluidos de los usos permitidos, aquellos usos industriales no directamente vinculados a la actividad propia de un astillero.

La titularidad de la parcela será pública.

Sección 3.2.- Ordenanzas de edificación.

Artículo 14.- Ocupación en planta, altura y superficie máxima edificable.

La edificación ocupara en planta una superficie de 3250 m^2.

En caso de sustitución de cualquiera de los edificios, estos no sobrepasarán los 14 m. de altura medidos desde las rasantes definidas, debiendo ser tratados con materiales de acuerdo con la dignidad debida a su emplazamiento dentro de la ordenación propuesta.

La superficie máxima edificable será de 4.000 m^2 para cualquier solución que se proponga.

Sección 3.3.- Ordenanzas de edificación provisionales.

Artículo 15.- Plazo de vigencia.

Se establece un plazo transitorio de cuatro años, a contar desde la publicación de la aprobación definitiva del presente plan, durante el cual regirán unas ordenanzas de edificación provisionales para el presente título, que quedarán derogadas una vez superado dicho plazo.

Será preceptivo presentar un proyecto de ejecución, obtener una licencia de edificación y proceder al inicio de las obras con anterioridad al vencimiento del plazo fijado de cuatro años, así como finalizar la edificación en un plazo no superior a un año más. Es decir, el pabellón deberá estar completamente edificado en cinco años, desde la aprobación definitiva.

Artículo 16.- Ordenanzas de edificación provisionales.

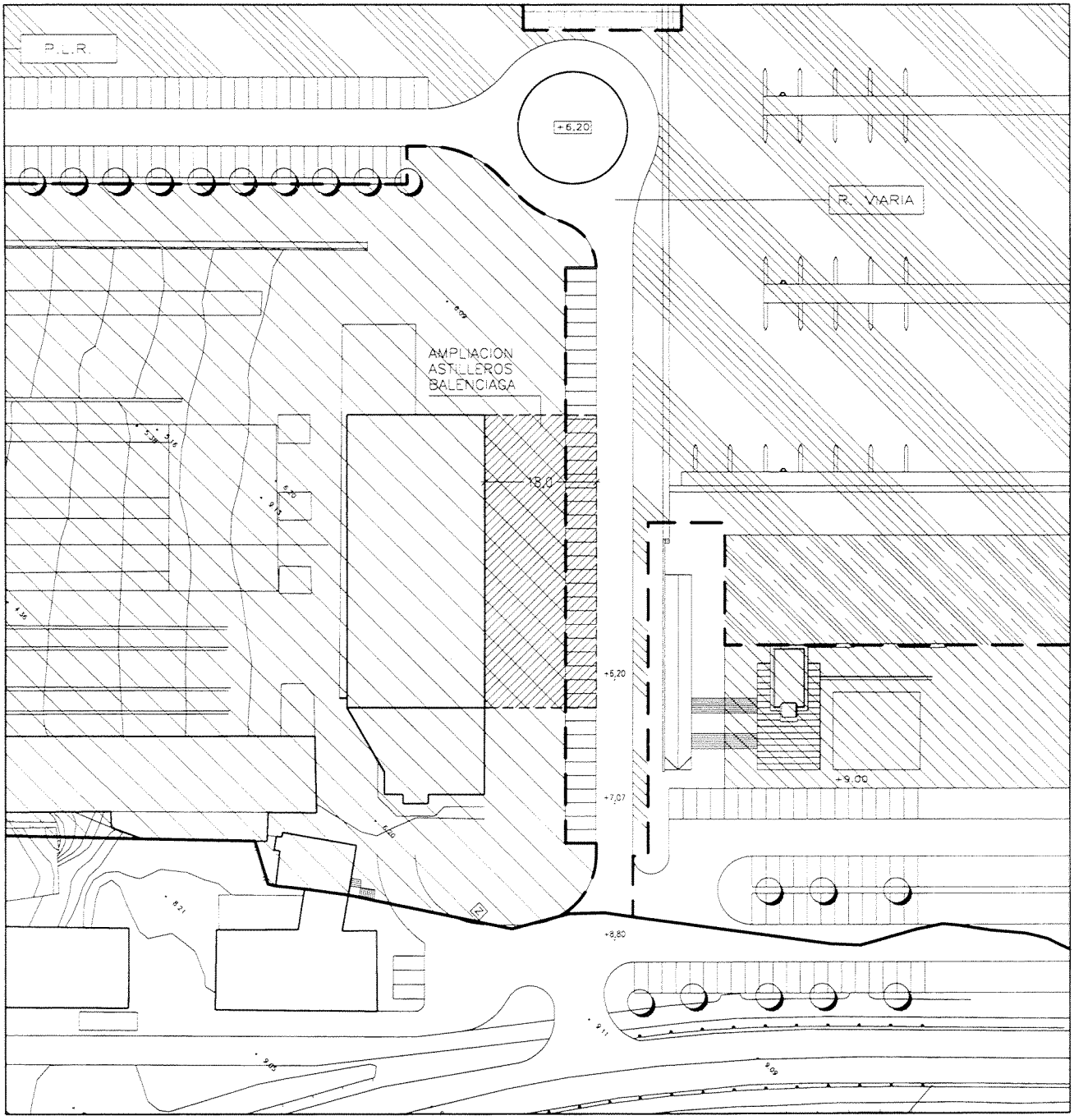
Durante el primer cuatrienio, se podrán ampliar las edificaciones de Astilleros Balenciaga, con una nave de 18 m. de anchura máxima que ocupe terrenos pertenecientes al A.I-1, sin que ello suponga modificación del presente Plan Especial, y de acuerdo con el plano que se adjunta. Al objeto de posibilitar dicha ampliación, que caso de realizase tendrá carácter definitivo, el vial se trazará disponiendo los aparcamientos contra el lindero de Astilleros Balenciaga, de manera que aunque se invada la zona, de aparcamientos, quede siempre disponible el área de rodadura para el paso de vehículos.

En todo caso, la ocupación máxima permitida en planta será de 3.250 m^2 , siendo la superficie máxima edificable de 4.000 m^2 , que incluye la totalidad de las superficies existentes y futuras.

En caso de sustitución de cualquiera de los edificios o construcción de alguno nuevo, estos no sobrepasarán los 14 m. de altura máxima de coronación, medidas en el punto medio de su alineación longitudinal sobre la rasante de urbanización.

Artículo 17.- Consideraciones referentes al proceso urbanizador.

Al objeto de posibilitar durante el primer cuatrienio de vigencia del plan, la edificación de un pabellón para Astilleros Balenciaga en las condiciones establecidas en ésta sección, el trazado de instalaciones del proyecto de urbanización que desarrolle el presente plan, no deberá efectuarse bajo la batería de aparcamientos, debiendo situarse estos contra el lindero de los astilleros, y según se especifica en plano adjunto a esta sección 3.3.



PLANO COMPLEMENTARIO AL TITULO TERCERO DE LAS ORDENANZAS REGULADORAS

ORDENANZAS DE DOMINIO Y EDIFICACION DE LAS PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO INDUSTRIAL (P.P.U.I.).

TITULO CUARTO.-

ORDENANZAS DE USO, DOMINIO Y EDIFICACIÓN DE LAS PARCELAS PORMENORIZADAS DE USO COMERCIAL, RECREATIVO Y SOCIAL. (P.P.C.R.S.).

Sección 4.1.- Ordenanzas de uso y dominio.

Artículo 18.- Definición del uso y dominio.

Son P.P. según definición que se establece en el Art. 9, destinadas a edificaciones que alberguen usos de tipo comercial, como puedan ser (tiendas de material náutico-deportivo, de comestibles a pequeña escala, ropa, librería náutica, agentes de venta de embarcaciones etc...), o recreativos (restaurantes, bares) y sociales como el caso de clubes náuticos, de pesca, escuela de vela etc...

Dichos usos se emplazarán siempre en pequeñas superficies, siendo el espíritu del presente plan, el que en el edificio a construir convivan una multitud de usos.

Sección 4.2.- Ordenanzas de Edificación.

Artículo 19.- Ocupación en planta.

La edificación ocupará en planta de semisótano una superficie obligatoria del 65% de la parcela pormenorizada.

Al objeto de que el edificio no suponga un obstáculo visual, la planta baja y primera no ocuparán una superficie superior al 60% de la ocupación de la planta semisótano.

Se trataría mediante esta ordenanza de concretar un volumen edificable en la línea del que figura en los planos, destinándose las áreas libres de planta baja no ocupadas por la edificación a terrazas de uso público o restringido.

Artículo 20.- Superficie máxima edificable.

La superficie máxima edificable, -extraída de las ordenación que con carácter orientativo o explicativo se aporta en los planos- será como máximo de 3.700 m² para cualquier solución que se proponga.

Artículo 21.- Alturas.

La altura máxima de la planta de semisótano será de 3,20 m. de suelo a techo, debiendo recoger el desnivel que finalmente exista entre las rasantes del muelle y los aparcamientos anexos a la red viaria.

Esta altura podrá ser variada ligeramente para adaptarse a los requerimientos concretos del proyecto básico, manteniéndose en todo caso el espíritu que figura en planos de ordenación.

La altura de las plantas baja y primera se deja libre.

Artículo 22.- Número de plantas.

El número máximo de plantas permitidas será de tres, contadas desde la rasante del muelle, es decir, planta de semisótano, planta baja y planta primera. Desde el aparcamiento se alzarán por tanto dos únicas plantas: la baja y primera.

TITULO QUINTO.-

ORDENANZAS DE USO, DOMINIO Y EDIFICACIÓN DE LOS PEQUEÑOS LOCALES DE REPARACIONES. (P.L.R.).

Sección 5.1.- Ordenanzas de uso y dominio.

Artículo 23.- Definición del uso y dominio.

Es una P.P. según definición que establece el Art. 9, destinada a pequeñas instalaciones de asistencia técnica al área de reparación en seco de embarcaciones. Quedan excluidos de los usos permitidos, todos aquellos no directamente vinculados a la actividad de asistencia técnica y pequeñas reparaciones de embarcaciones. La titularidad de la parcela será publica.

Sección 5.2.- Ordenanzas de edificación.

Artículo 24.- Ocupación en planta.

La ocupación en planta según plano de alineación es de un máximo de 10 x 20 m.

Artículo 25.- Superficie máxima edificable.

La superficie máxima edificable será de 200 m^2 para cualquier solución que se proponga.

Artículo 26.- Altura.

La altura máxima al alero del pabellón será de 3,20 m.

Artículo 27.- Numero de plantas.

El numero máximo de plantas del pabellón será de una, no admitiéndose entreplantas.

Donostia, Octubre de 1997. Fdo: Pablo Borde Ondarra (Arquitecto).

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

FICHAS NORMATIVAS DE LAS ÁREAS DE INTERVENCIÓN.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

A. I. O.- ASTILLEROS BALENCIAGA.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	20.111 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Parcela Pormenorizada de Uso Industrial.	20.111 m2.
5.- CONDICIONES DE EJECUCION. VER DOCUMENTO C: ORDENANZAS REGULADORAS. Seccion 3.3. Ordenanzas de Edificacion Provisional. Art 15, 16 y 17.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de todo el Area.
	5.3 EDIFICACION	Según Ordenanzas.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION. (P.P.U.I.) VER DOCUMENTO C: ORDENANZAS REGULADORAS. Seccion 3.3. Ordenanzas de Edificacion Provisional. Art 15, 16 y 17.	6.1 ALINEACIONES.	Las definidas en los Planos de Ordenación.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Ocupación máxima en planta 3.250 m2. Superficie Maxima edificable 4.000 m2. Caso de sustitución de edificio, altura máxima permitida 14 m.

A. I. 1.- DARSENA DEPORTIVA.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	76.889 m2.		
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.		
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.		
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Zona Portuaria. Darsena Deportiva.	70.824 m2.	
	Pequenos Locales de Reparaciones.	200 m2.	
	Terraza y Exposicion al Aire Libre.	1.997 m2.	
	Red Viaria Urbana.	3.859 m2.	
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.	
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de la Darsena Deportiva según la ordenación prevista en el Plan Especial.	
	5.3 EDIFICACION	Solo se permite la edificacion en las parcelas pormenorizadas de Uso de Pequenos Locales de Reparaciones. En el resto de la A. I. 3. la edificacion quedara excluida.	
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION. (P.L.R.)	6.1 ALINEACIONES.	Las definidas en los planos de ordenacion para las parcelas pormenorizadas de Uso de Pequenos Locales de Reparaciones.	
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Para las parcela pormen. de Peq. Locales de Reparaciones. Ocupacion en planta 10x20 m. Altura max. 3,20 mts. al alero. Num. maximo de plantas una. No se admiten las entreplantas. Superficie max. edificable 10m. x 20m. = 200m2.	

A. I. 2.- CAPITANIA y GASOLINERA.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	753 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Equipamiento Comunitario. Capitanía y Gasolinera. 753 m2.	
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que resuelvan los accesos y el entorno de la edificación proyectada.
	5.3 EDIFICACION	Proyecto Básico de edificación según ordenanzas.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION. (EQUIP. C.)	6.1 ALINEACIONES.	No se sobrepasaran los límites de la parcela pormenorizada.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Ocupación en planta y altura libres. Superficie máxima construída 400 m2.

A. I. 3.- EQUIPAMIENTO DARSENA DEPORTIVA.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	8.644 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Red Viaria Urbana. 5.082 m2. Parcela Pormenorizada Uso Comercial, Recreativo y Social. 3.562 m2.	
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de los accesos y el entorno de la edificación proyectada.
	5.3 EDIFICACION	Proyecto Básico de edificación según Ordenanzas.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION. (P.P.C.R.S.)	6.1 ALINEACIONES.	No se sobrepasaran los límites de la parcela pormenorizada.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Ocupación máxima del 65% de la parcela pormenorizada. Número máximo de plantas: PSS+PB+P1 Sup. máx. edificable 3.700 m2.

A. I. 4.- DARSENA DEL NARRONDO.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	6.941 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Zona Portuaria. Darsena Deportiva. Red viaria. Puente Levadizo.	6.000 m2. 941 m2.
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de todo el Area y la realizacion del puente levadizo que sustituya al existente.
	5.3 EDIFICACION	Excluída.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION.	6.1 ALINEACIONES.	Edificación excluída.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Edificación excluída.

A. I. 5.- PARQUE. MUELLE DEL UROLA.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	12.129 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo Urbano.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria. Sistema General de Espacios Libres. Parque Urbano.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Espacios Libres.	12.129 m2.
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de todo el Area según la ordenación prevista en el Plan Especial.
	5.3 EDIFICACION	Excluida, excepto posible ampliacion del ambulatorio.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION.	6.1 ALINEACIONES.	Edificacion excluida, excepto posible ampliacion del ambulatorio.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Edificacion excluida, excepto posible ampliacion del ambulatorio.

A. I. 6.- PUENTE DEL NARRONDO.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	966 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo Urbano.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Red Viaria Urbana.	966 m2.
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que defina la ejecución de la ampliación del Puente actual sobre el río Narrondo.
	5.3 EDIFICACION	Excluída.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION.	6.1 ALINEACIONES.	Edificación excluída.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Edificación excluída.

A. I. 7.- BORDE MARITIMO.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	16.941 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo Urbano.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Zona Portuaria. Puerto Comercial y Pesquero. 2.308 m2. Red Viaria Urbana. 14.604 m2.	
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 URBANIZACION.	Proyecto de Obras de Urbanización que resuelva el borde marítimo. Desarrollo por fases que delimite el propio proyecto.
	5.3 EDIFICACION	Excluída.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION.	6.1 ALINEACIONES.	Edificación excluída.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Edificación excluída.

A. I. 8.- HUMEDAL.

1.- SUPERFICIE TOTAL.	63.798 m2.	
2.- CLASIFICACION URBANISTICA.	Suelo No Urbanizable.	
3.- CALIFICACION GENERAL.	Sistema General de Comunicaciones. Zona Portuaria.	
4.- CALIFICACION PORMENORIZADA.	Humedal. 63.798 m2.	
5.- CONDICIONES DE EJECUCION.	5.1 PLANEAMIENTO.	No precisa planeamiento subordinado.
	5.2 TRATAMIENTO.	ACTIVIDADES PROHIBIDAS Transito de vehiculos. Instalacion de maquinaria. Realizacion de vertidos. En general, todo tipo de actividades que puedan alterar sensiblemente los valores naturalisticos de la zona.
	5.3 EDIFICACION	Excluída.
6.- CONDICIONES DE VOLUMEN Y EDIFICACION.	6.1 ALINEACIONES.	Edificación excluída.
	6.2 DEF. VOLUMETRICA.	Edificación excluída.

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

DOCUMENTO D: PLAN DE ETAPAS.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

DOCUMENTO D - PLAN DE ETAPAS.

PLAN DE ETAPAS.-

No se establece un plazo temporal para la ejecución del conjunto de Areas de Intervención en que se divide el Sistema General 7, debiendo ser la propia administración actuante la que según su disponibilidad de recursos desarrolle cada una de las áreas en que se plantea la actuación sobre el territorio.

Donostia, Octubre de 1997.

Fdo: Pablo Borde Ondarra (Arquitecto).

ESTUDIO DE ARQUITECTURA.

JOSÉ MARÍA SALABERRIA Nº 23 - 9º IZDA. 20.010 DONOSTIA. Tfno: 468838.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

ZUMAIA
GIPUZKOA

DOCUMENTO E: ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

ARQUITECTO: PABLO BORDE ONDARRA. DONOSTIA. OCTUBRE DE 1997.

PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL 7. ZONA PORTUARIA.

DOCUMENTO E - ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.-

AREAS DE INTERVENCION / DENOMINACION		SUPERFICIE	ACTUACION	SUPERFICIE ACTUACION	VALORACION
A.I.0	ASTILLEROS BALENCIAGA.	20.111 m2	Concesión Privada	----	-----
A.I.1	DARSENA DEPORTIVA.	76.889 m2	Urbanización	80.658 m2	600.000.000.- Ptas.
A.I.2	CAPITANIA Y GASOLINERA.	753 m2	Edificación	400 m2	50.000.000.- Ptas.
A.I.3	EQUIP. DARSENA DEPORTIVA.	8.644 m2	Edificación	3.200 m2	320.000.000.- Ptas.
			Urbanización	6.366 m2	65.500.000.- Ptas.
A.I.4	DARSENA DEL NARRONDO.	6.941 m2	Urbanizacion	1.510 m2	75.000.000.- Ptas.
A.I.5	PARQUE. MUELLE DEL UROLA.	12.129 m2	Urbanización	1.509 m2	22.500.000.- Ptas.
			Complemento Parque	----	20.000.000.- Ptas.
A.I.8	HUMEDAL.	63.798 m2	Regeneracion Ecologica.	63.798 m2	45.000.000.- Ptas.
				TOTAL.-	1.198.000.000.- Ptas.

Donostia, Octubre de 1997.

Fdo: Pablo Borde Ondarra (Arquitecto).

PLAN ESPECIAL del SISTEMA GENERAL 7.
ZONA PORTUARIA.

DOCUMENTO B - ÍNDICE DE PLANOS.

Nº	TITULO	ESCALA
	PLANOS DE INFORMACIÓN	
I.1.	PLANO DE EMPLAZAMIENTO	1:5000
I.2.	DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL 7 - ZONA PORTUARIA. CLASIFICACIÓN DEL SUELO	1:2000
I.3.	CALIFICACIÓN GENERAL. PLANEAMIENTO AFECTADO POR LA INTERVENCIÓN	1:1000
I.4.	DESLINDE MARÍTIMO TERRESTRE Y SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN	1:1000
I.5.	INFRAESTRUCTURAS ESTADO ACTUAL	1:1000
	PLANOS DE ORDENACIÓN	
O.1.	ORDENACIÓN PROPUESTA	1:1000
O.2.	ÁREAS DE INTERVENCIÓN Y CALIFICACIÓN PORMENORIZADA. ORDENACIÓN PROPUESTA	1:1000
O.3.	ALINEACIONES Y RASANTES. ORDENACIÓN PROPUESTA	1:1000
O.4.	SECCIONES DE ORDENACIÓN PROPUESTA.	1:500
O.5.	INFRAESTRUCTURAS Y REDES. ORDENACIÓN PROPUESTA	1:1000



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
LURRALDE ANTOLAKUNTZA, ETXEBIZITZA ETA INGURUMEN SAILA
DEPARTAMENTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE
2 8 JUL 1997
AZKEN ONARPENA
APROBACION DEFINITIVA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

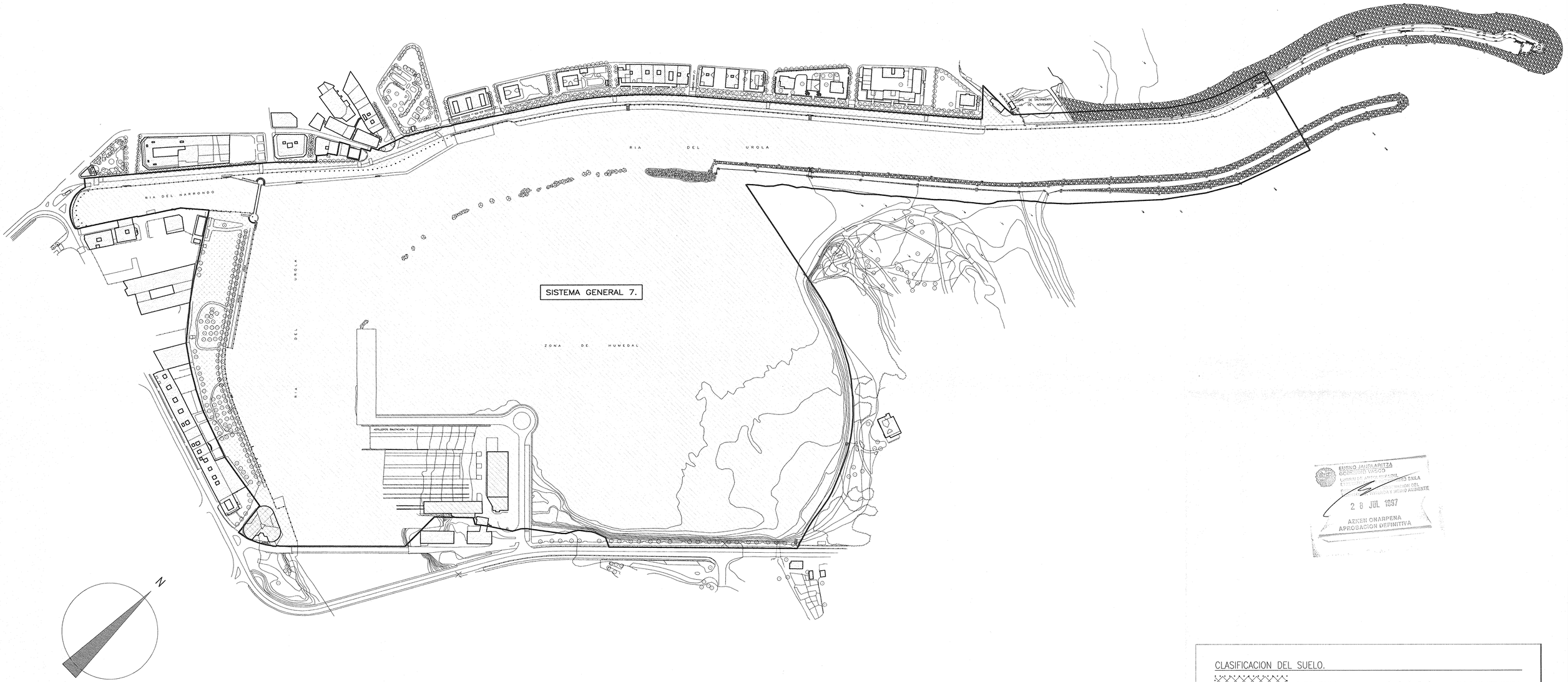
PLANO DE EMPLAZAMIENTO

0 100 200 300 400 500 1000

EUSKO JAURLARITZA — GOBIERNO VASCO
GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	EMPLAZAMIENTO	1.1
DONOSTIA. OCTUBRE 1997		E: 1/5000



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
HERRILAN SAILA
ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE
28 JUL 1997
AZKEN ONARPENA
APROBACION DEFINITIVA

CLASIFICACION DEL SUELO.

SUELO URBANO. R E S T O SUELO NO URBANIZABLE.

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

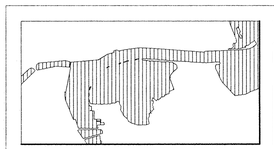
TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

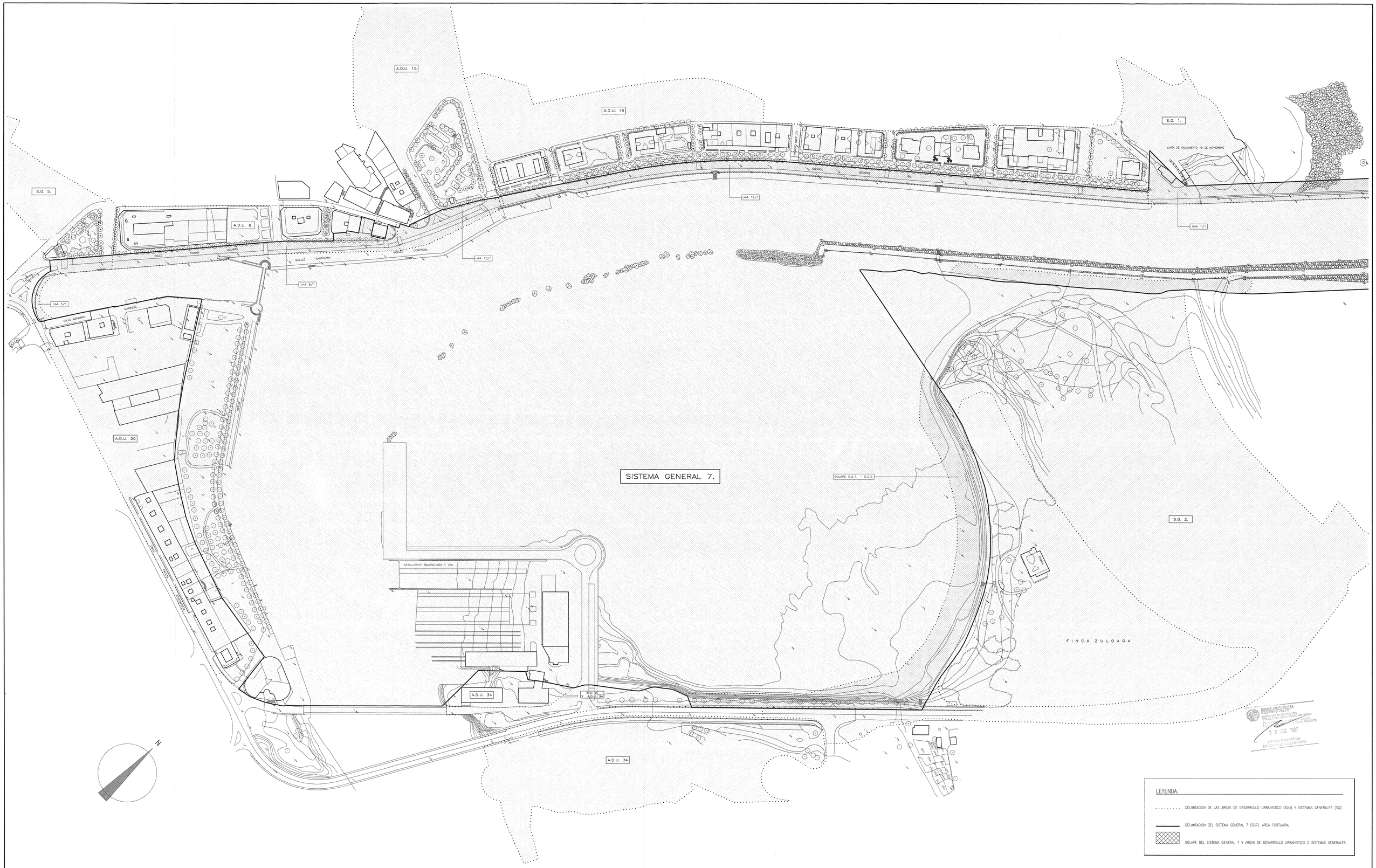
DELIMITACION DEL S.G.7 – ZONA PORTUARIA
CLASIFICACION DEL SUELO.

0 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300 400 500



ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	DELIMITACION DEL SISTEMA GENERAL 7-ZONA PORTUARIA. CLASIFICACION DEL SUELO.	1.2
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/2000



LEYENDA.

..... DELIMITACION DE LAS AREAS DE DESARROLLO URBANISTICO (ADU) Y SISTEMAS GENERALES (SG).

——— DELIMITACION DEL SISTEMA GENERAL 7 (SG7). AREA PORTUARIA.

SOLAPE DEL SISTEMA GENERAL 7 Y AREAS DE DESARROLLO URBANISTICO O SISTEMAS GENERALES.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA

DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

CALIFICACION GENERAL. PLANEAMIENTO AFECTADO POR LA INTERVENCION.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

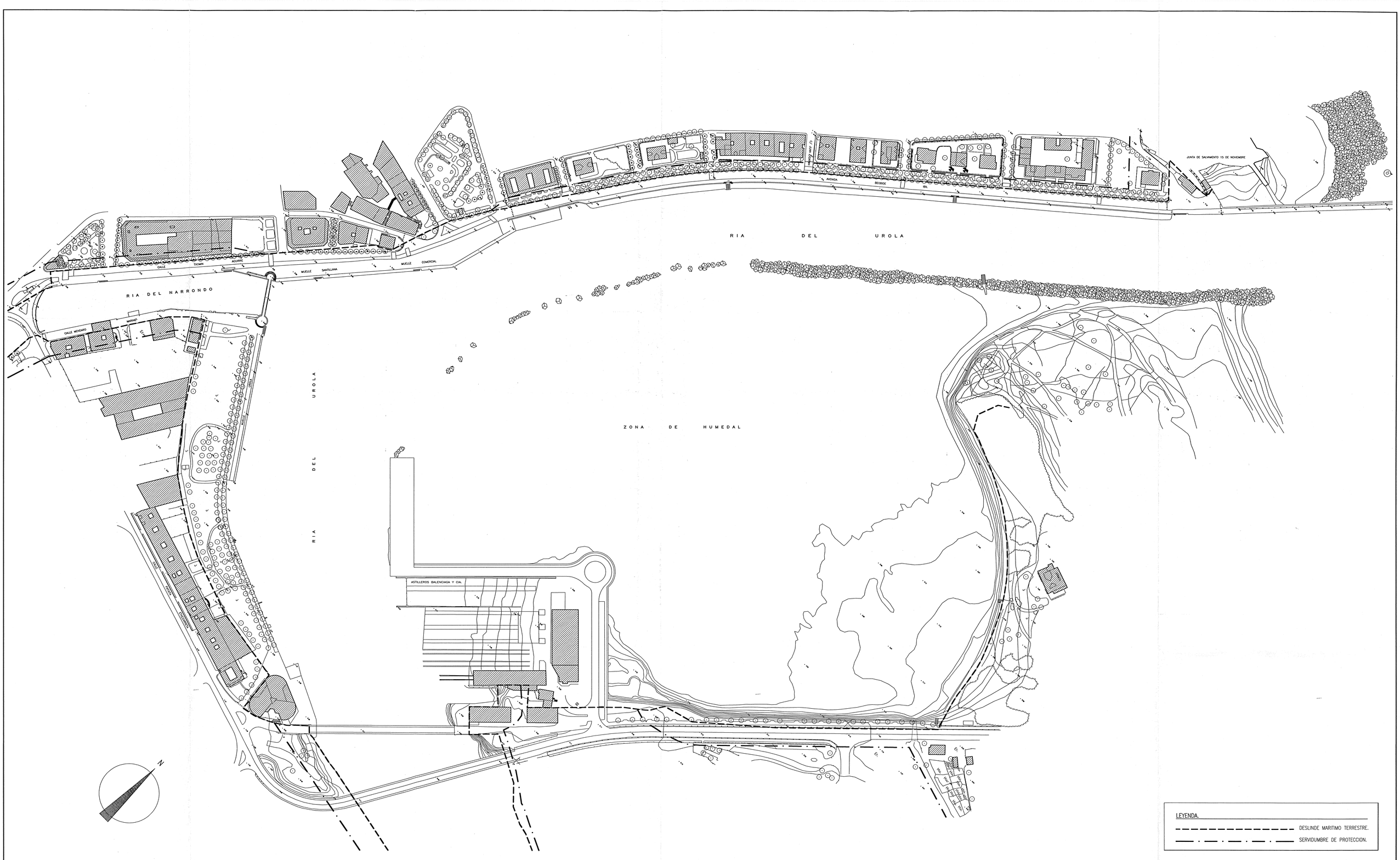
TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

ZUMAIA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA

SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	CALIFICACION GENERAL. PLANEAMIENTO AFECTADO POR LA INTERVENCION.	1.3
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/1000



LEYENDA.

- DESLINDE MARITIMO TERRESTRE.
- SERVIDUMBRE DE PROTECCION.

EUSKO JAURLARITZA — GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

DESLINDE MARITIMO TERRESTRE . SERVIDUMBRE DE PROTECCION.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO: PABLO BORDE

PLANO: DESLINDE MARITIMO TERRESTRE. SERVIDUMBRE DE PROTECCION.

NUMERO: I.4

DONOSTIA ENERO 1997

E: 1/1000



EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

DESLINDE MARITIMO TERRESTRE . SERVIDUMBRE DE PROTECCION.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
LURRALDE ANTOLAMENDU ETA INGURUMEN SAILA
DEPARTAMENTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE
2 8 JUL 1997
AZKEN ONARPENA
APROBACION DEFINITIVA

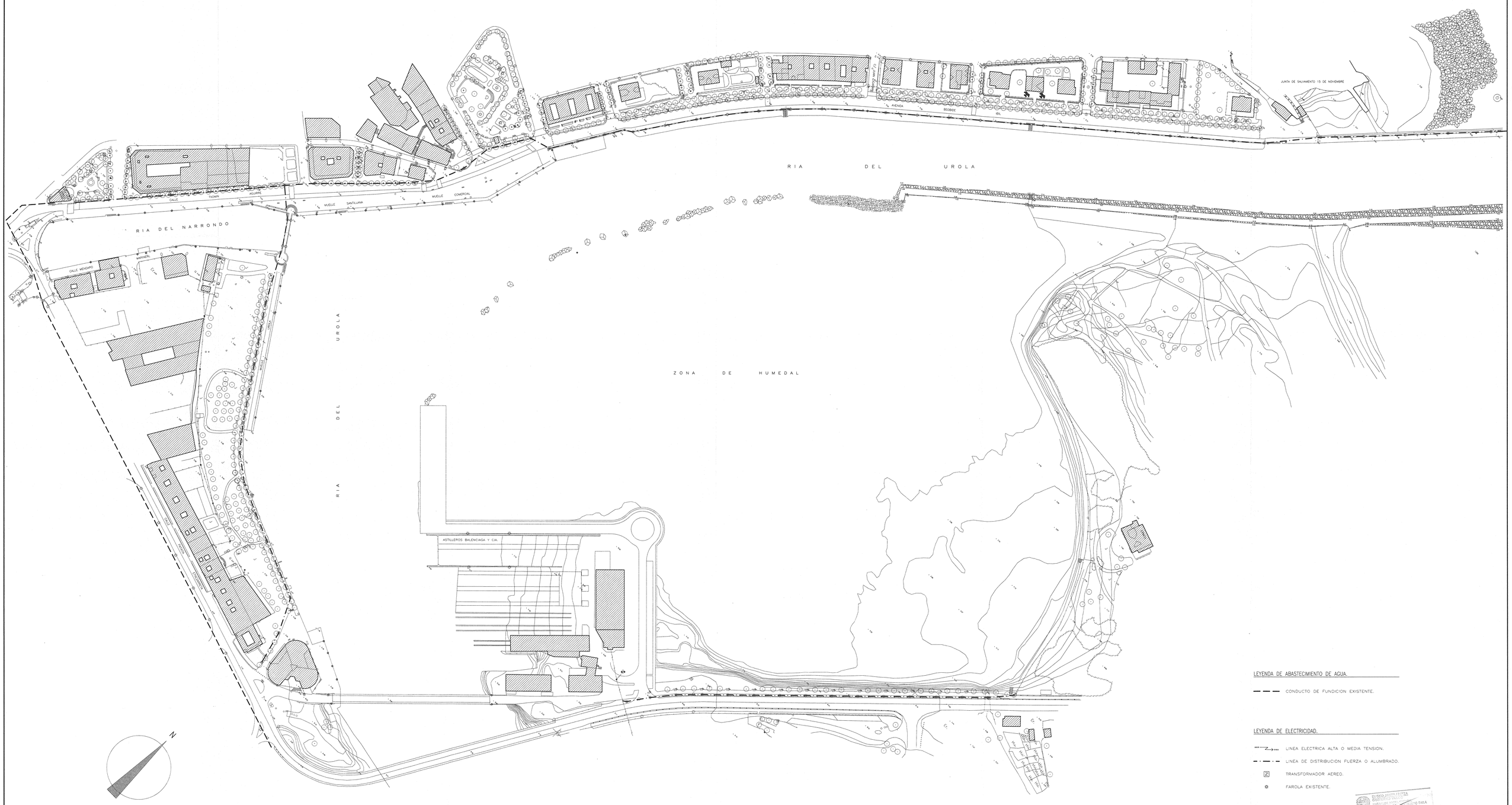
LEYENDA.

- DESLINDE MARITIMO TERRESTRE.
- SERVIDUMBRE DE PROTECCION.

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

Z U M A I A
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	DESLINDE MARITIMO TERRESTRE SERVIDUMBRE DE PROTECCION.	I.4
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/1000



LEYENDA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA.

CONDUCTO DE FUNDICION EXISTENTE.

LEYENDA DE ELECTRICIDAD.

LINEA ELECTRICA ALTA O MEDIA TENSION.

LINEA DE DISTRIBUCION FUERZA O ALUMBRADO.

TRANSFORMADOR AEREO.

FAROLA EXISTENTE.

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
DIRECCION DE ORDENACION DEL TERRITORIO
SECRETARIA DE ORDENACION DEL TERRITORIO
28 JUL 1997
AZKEN ONARPENA
APROBACION DEFINITIVA

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

EUSKO JAURLARITZA — GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

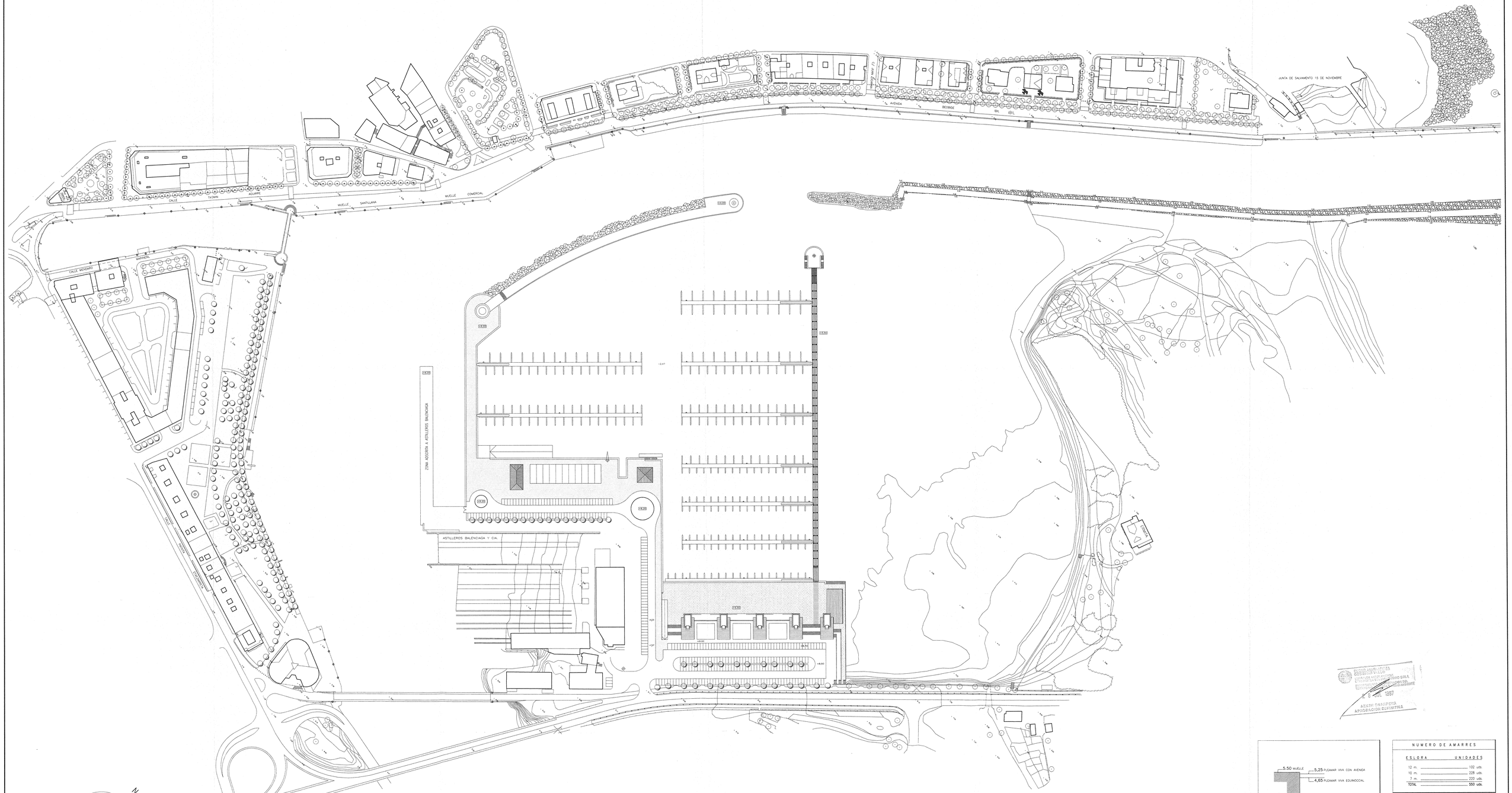
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

INFRAESTRUCTURAS ESTADO ACTUAL.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	INFRAESTRUCTURAS SOBRE ESTADO ACTUAL.	1.5
	DONOSTIA, OCTUBRE 1997	E: 1/1000



RECIBIDO ANUNCIO DE APROBACION INICIAL
DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA
SERVICIO DEL MEDIO AMBIENTE
Y ORDENACION DEL TERRITORIO
- 8 JUL 1997
ACUERDO DIMANANTE APROBACION EXPEDITIVA

5.50 MUELLE
5,25 PLEAMAR VIVA CON AVENDA
4,65 PLEAMAR VIVA EQUINOCCIAL
0,03 BAJAMAR VIVA EQUINOCCIAL
2,47 CALADO PUERTO

COTAS REFERIDAS AL CERO DEL PUERTO

NIVELES DE MAREAS

NUMERO DE AMARRES	
ESLORA	UNIDADES
12 m.	102 uds.
10 m.	228 uds.
7 m.	220 uds.
TOTAL	550 uds.

PLAZAS DE APARCAMIENTO	
ZONA	UNIDADES
A. I. 1.	131 uds.
A. I. 3.	201 uds.
A. I. 5.	15 uds.
A. D. U. 34	91 uds.
TOTAL	438 uds.

SUPERFICIE DE EXPLANADA DE REPARACION EN SECO..... 4.010 m2.

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

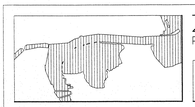
GARAIOA ETA HERRILAN SAILA

DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

ORDENACION PROPUESTA.

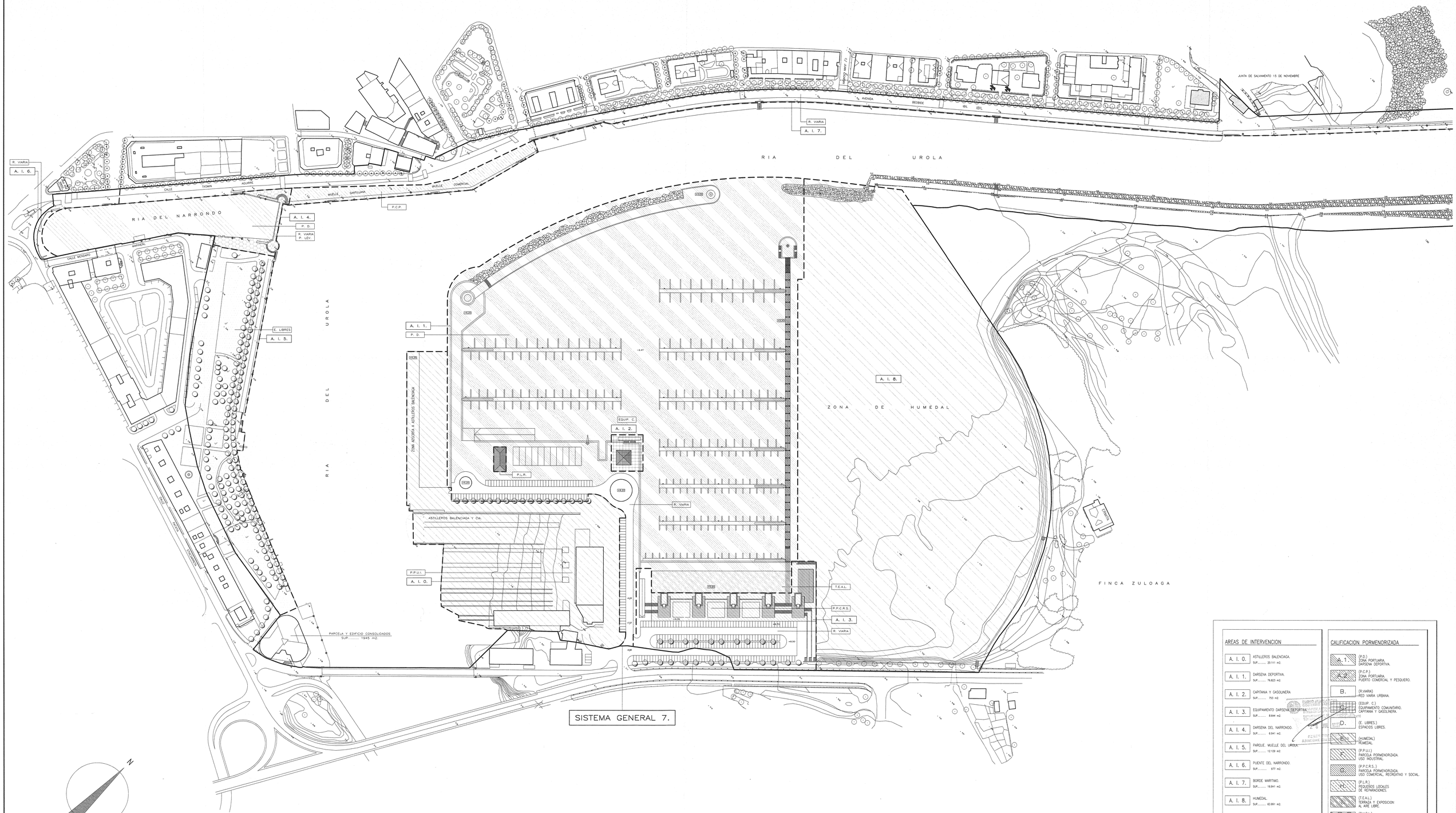
0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300



ZUMAIA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	ORDENACION PROPUESTA	0.1.
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/1000



AREAS DE INTERVENCION

- A. I. 0. ASTILLEROS BALENCIAGA. SUP..... 20.111 m2.
- A. I. 1. DARSENA DEPORTIVA. SUP..... 76.823 m2.
- A. I. 2. CAPITANIA Y GASOLINERA SUP..... 753 m2.
- A. I. 3. EQUIPAMIENTO DARSENA DEPORTIVA SUP..... 8.644 m2.
- A. I. 4. DARSENA DEL NARRONDO. SUP..... 6.941 m2.
- A. I. 5. PARQUE. MUELLE DEL UROLA SUP..... 12.129 m2.
- A. I. 6. PUENTE DEL NARRONDO. SUP..... 977 m2.
- A. I. 7. BORDE MARITIMO. SUP..... 16.941 m2.
- A. I. 8. HUMEDAL. SUP..... 63.991 m2.

CALIFICACION PORMENORIZADA

- A. 1 (P.D.) ZONA PORTUARIA. DARSENA DEPORTIVA.
- A. 2 (P.C.P.) ZONA PORTUARIA. PUERTO COMERCIAL Y PESQUERO.
- B. (R.VIARIA) RED VIARIA URBANA.
- G. (EQUIP. C.) EQUIPAMIENTO COMUNITARIO. CAPITANIA Y GASOLINERA.
- D. (E. LIBRES.) ESPACIOS LIBRES.
- E. (HUMEDAL) HUMEDAL.
- F. (P.P.U.I.) PARCELA PORMENORIZADA. USO INDUSTRIAL.
- G. (P.P.C.R.S.) PARCELA PORMENORIZADA. USO COMERCIAL, RECREATIVO Y SOCIAL.
- H. (P.L.R.) PEQUEÑOS LOCALES DE REPARACIONES.
- I. (T.E.A.L.) TERRAZA Y EXPOSICION AL AIRE LIBRE.
- J. (R.V.P.L.) RED VIARIA. PUENTE LEVADIZO.

LIMITE SISTEMA GENERAL 7.

LIMITE AREAS DE INTERVENCION.

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DIPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

AREAS DE INTERVENCION. CALIFICACION PORMENORIZADA.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO: PABLO BORDE

TITULO: AREAS DE INTERVENCION Y CALIFICACION PORMENORIZADA. ORDENACION PREVISTA.

NUMERO: 0.2.

DONOSTIA. OCTUBRE 1997 — E: 1/1000

A.D.U. 15

A.D.U. 19

S.G. 1.

S.G. 5.

A.D.U. 8

UAA 15/1

UAA 8/1

UAA 1/1

UAA 5/1

A.D.U. 20

SISTEMA GENERAL 7.

SOLAPE S.G.7. ~ S.G.2

S.G. 2.

A.D.U. 34

FINCA ZULOAGA

LEYENDA.

DELIMITACION DE LAS AREAS DE DESARROLLO URBANISTICO (ADU) Y SISTEMAS GENERALES (SG).

DELIMITACION DEL SISTEMA GENERAL 7 (SG7). AREA PORTUARIA.

SOLAPE DEL SISTEMA GENERAL 7 Y AREAS DE DESARROLLO URBANISTICO O SISTEMAS GENERALES.

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA

OPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

CALIFICACION GENERAL. PLANEAMIENTO AFECTADO POR LA INTERVENCION.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

ZUMAIA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA

SISTEMA GENERAL 7

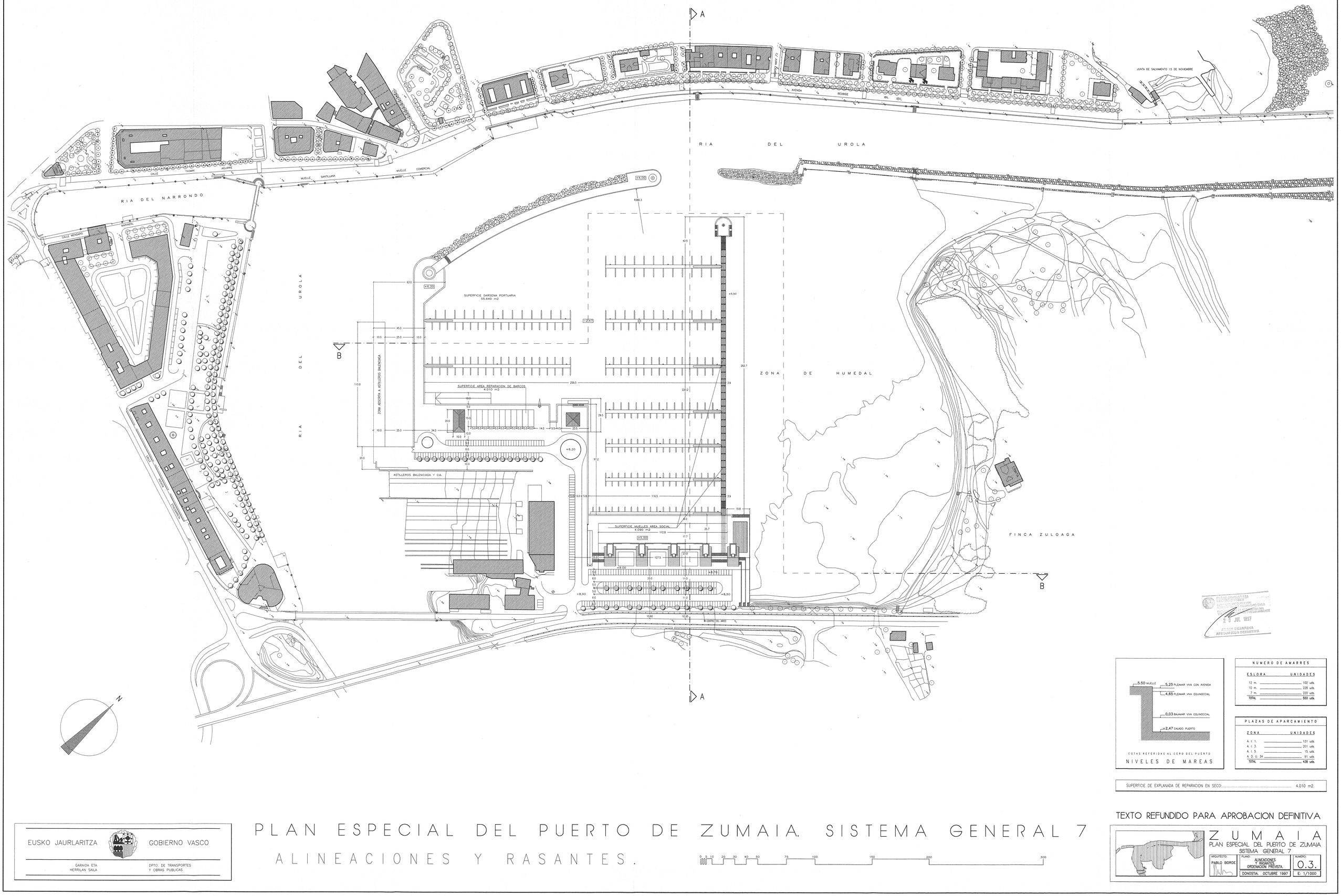
ARQUITECTO: PABLO BORDE

PLANO: CALIFICACION GENERAL. PLANEAMIENTO AFECTADO POR LA INTERVENCION.

NUMERO: 1.3

DONOSTIA ENERO 1997

E: 1/1000



EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
GARAIOA ETA HERRILAN SAILA
DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

ALINEACIONES Y RASANTES.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300

NUMERO DE AMARRES

ESLORA	UNIDADES
12 m.	102 uds.
10 m.	228 uds.
7 m.	220 uds.
TOTAL	550 uds.

PLAZAS DE APARCAMIENTO

ZONA	UNIDADES
A. I. 1.	131 uds.
A. I. 3.	201 uds.
A. I. 5.	15 uds.
A. D. U. 34	91 uds.
TOTAL	438 uds.

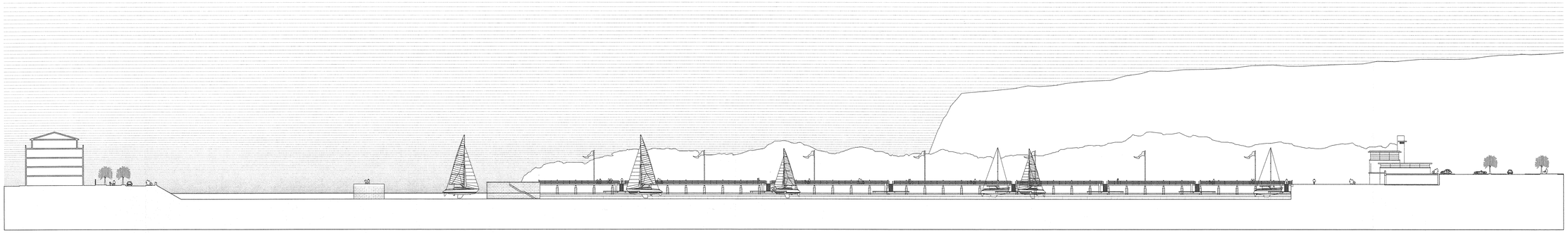
SUPERFICIE DE EXPLANADA DE REPARACION EN SECO: ..... 4.010 m2.

2 5 JUL 1997

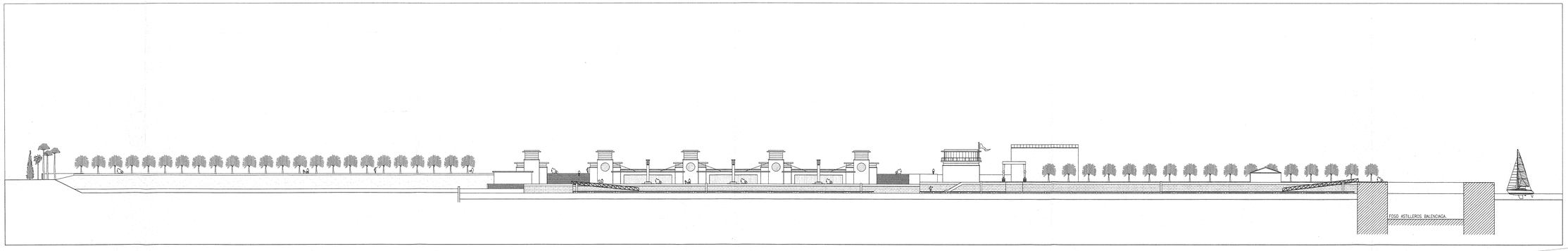
TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	ALINEACIONES Y RASANTES. ORDENACION PREVISTA.	0.3.
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/1000



SECCION A-A'. (ALZADO LATERAL CAPITANIA Y MUELLE JUNTO A HUMEDAL, SECCION AREA SOCIAL Y APARCAMIENTOS).



SECCION B-B'. (ALZADO CAPITANIA Y ZONA SOCIAL, SECCION PASEO PEATONAL JUNTO A FINCA ZULOAGA).

APROBACION DEFINITIVA
APRIL 1997

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA

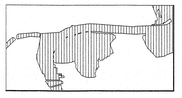
DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

SECCIONES DE ORDENACION PROPUESTA.

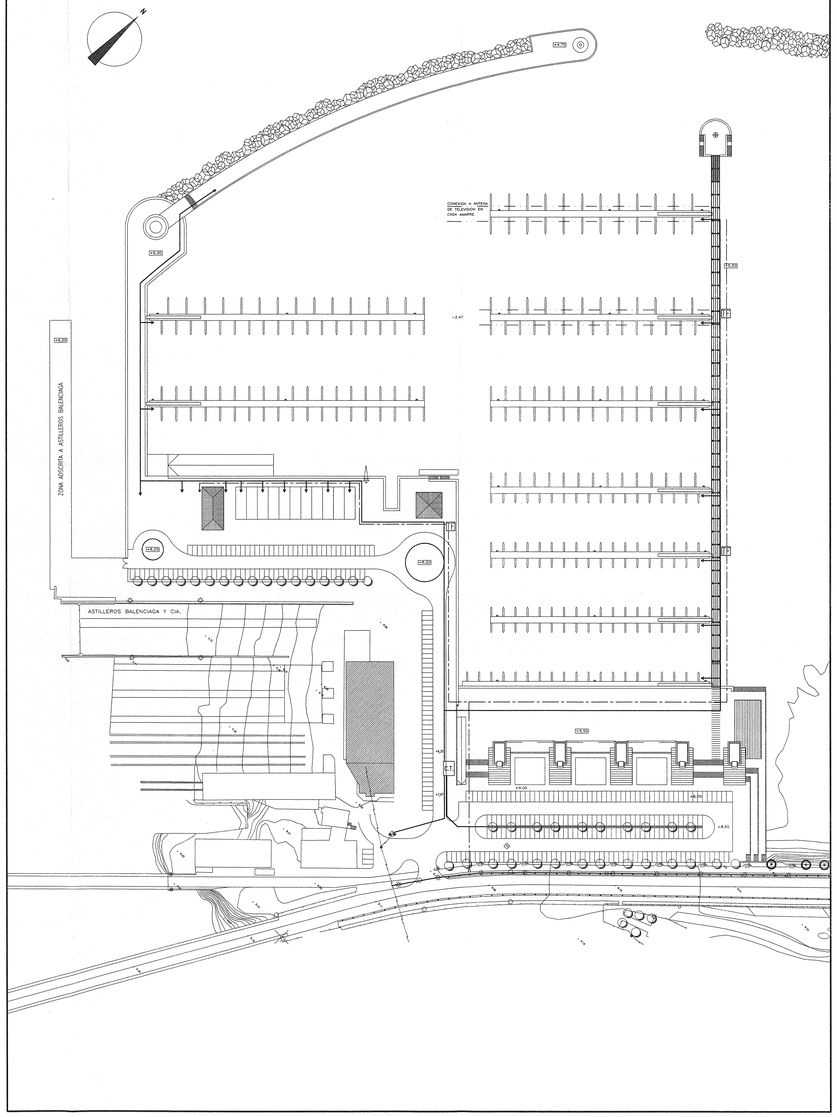
0 5 10 20 30 40 50 75 100 150

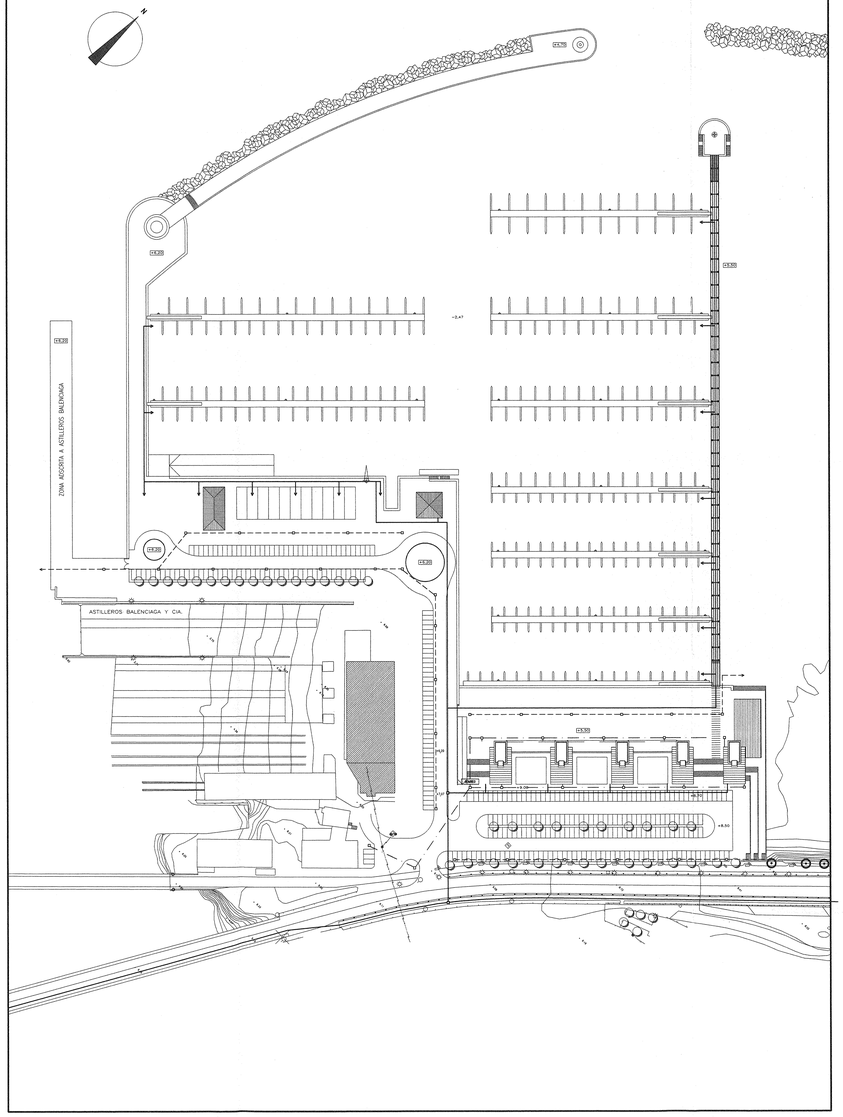
TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA



ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO:	PLANO:	NUMERO:
PABLO BORDE	SECCIONES DE ORDENACION PROPUESTA.	0.4
	DONOSTIA. OCTUBRE 1997	E: 1/500





LEYENDA DE TELEFONIA.

- CONDUCCION ENTERRADA.
- PUNTO DE TELEFONO.

LEYENDA DE ELECTRICIDAD.

- LINEA ELECTRICA ALTA O MEDIA TENSION.
- LINEA DE DISTRIBUCION FUERZA O ALUMBRADO.
- TRANSFORMADOR AEREO.
- NUEVO CENTRO TRANSFORMADOR ENTERRADO.
- FAROLA EXISTENTE.

LEYENDA DE SANEAMIENTO.

- SANEAMIENTO AGUAS FECALES.
- ARQUETA AGUAS FECALES.
- SANEAMIENTO AGUAS PLUVIALES.
- ARQUETA AGUAS PLUVIALES.
- BOMBEO AGUAS FECALES.

LEYENDA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA.

- CONDUCTO DE FUNDICION EXISTENTE.
- ARQUETA DE LLAVES.
- PUNTO DE ABASTECIMIENTO.

BILBOKO JAURLARITZA
BIZKAIKO FOKU ARTEKO ...
BIZKAIKO ERAKUNDE ARTEKO ...
BIZKAIKO LURRALDE ANTOLAMENDU ETA INGURUMEN SAILA
ERREGISTRO SARRERA
2 6 JUL 1997
AZKEN ONARPENA
APROBACION DEFINITIVA

TEXTO REFUNDIDO PARA APROBACION DEFINITIVA

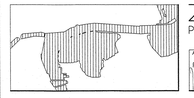
EUSKO JAURLARITZA — GOBIERNO VASCO

GARAIOA ETA HERRILAN SAILA — DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA. SISTEMA GENERAL 7

INFRAESTRUCTURAS Y REDES.

0 5 10 20 30 40 50 75 100 150 200 300



ZUMAIA
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ZUMAIA
SISTEMA GENERAL 7

ARQUITECTO: PABLO BORDE

PLANO: INFRAESTRUCTURAS Y REDES. ORDENACION PREVISTA.

NUMERO: 0.5.

DONOSTIA. OCTUBRE 1997 — E: 1/1000