

**A4066**

Bahía de Pasaia. Area metropolitana de Donostia-San Sebastián. Programa Operativo Urban 2000-2006. 2000. 118 p., 29,5 cm..

CASARES KULTUR ETXEA

Tokiko Bilduma

# **BAHÍA DE PASAIA**

Area Metropolitana de Donostia San Sebastián

**Programa Operativo Urban 2000-2006**

# Indice

## **Presentación**

¿Por qué una Iniciativa Urban para la Bahía de Pasaia?

## **A. Delimitación de la Zona de Actuación**

- A1. Euskadi en el contexto de las Euro-Regiones
- A2. El Area Metropolitana de Donostia en el Modelo Territorial vasco
- A3. La Bahía de Pasaia y el Espacio Prioritario Urban

## **B. Análisis Socio-Económico de la Zona**

## **C. Estrategia y Descripción de las Actuaciones**

- C1. Un Nuevo Escenario derivado de los Procesos de Globalización
- C2. Los instrumentos para la Renovación Urbana
- C3. Operaciones Estructurantes para la Renovación Integral de la Bahía de Pasaia
- C4. Actuaciones seleccionadas para su inclusión en Urban

## **D. Apreciación Ex-Ante del Proyecto**

- D1. Evaluación Previa: Necesidad, Oportunidad y Efectos esperados de este Proyecto Urban
- D2. Coordinación entre distintos interlocutores locales
- D3. Carácter Innovador del proyecto
- D4. Igualdad de Oportunidades
- D5. Complementariedad con otras actuaciones
- D6. Mejora del Medio Ambiente Urbano
- D7. Modelo de Gestión

## **E. Descripción del Sistema de Programación y Plan Financiero**

# Presentación

## ¿Por qué una Iniciativa Urban para la Bahía de Pasaia?

La Bahía de Pasaia forma parte del Area Metropolitana de San Sebastián que es la segunda en importancia demográfica del País Vasco, con una población según los últimos datos padronales (1996) de 248.502 habitantes. El Area Metropolitana de San Sebastián forma parte del llamado Sistema Polinuclear Vasco de Capitales junto con el Bilbao Metropolitano y Vitoria. Estos tres nodos urbanos lideran el sistema de ciudades de Euskadi y constituyen un elemento básico para el dinamismo económico y desarrollo social del conjunto de la Comunidad Autónoma.

En el interior de esta importante Area Urbana se encuentra la Bahía de Pasaia. Se trata de un territorio denso constituido por un continuo urbanizado que agrupa los barrios de San Sebastián Este y los términos municipales de Pasaia, Rentería, Lezo y Oiartzun, totalizando una población de 102.689 habitantes.

Este espacio urbano tiene una serie de problemas económicos, urbanísticos y sociales, y al mismo tiempo, presenta toda una amplia gama de oportunidades de transformación, que de materializarse adecuadamente, producirían un impacto muy positivo sobre la calidad de vida y sobre las posibilidades de desarrollo económico de los municipios que componen este territorio y sobre el conjunto de los asentamientos de Gipuzkoa.

Algunos de los datos que pueden ayudar a comprender la gravedad de la situación del Area del Entorno de la Bahía de Pasaia son los siguientes:

- a. En el periodo de fuerte crecimiento industrial, entre 1950 y 1975 la población del Entorno de la Bahía creció un 152%. Sin embargo, tras la crisis de principios de los años 70, empieza un fuerte declive demográfico, más concretamente, entre 1975 y 1996 el número de habitantes desciende un 15% aproximadamente.
- b. Las principales empresas de la comarca han reducido significativamente su oferta de empleo durante los últimos años, destaca el cierre de Aceros Corrugados y Fagor-Victorio Luzuriaga y la difícil situación por la que atraviesan el sector de astilleros y la empresa Papelera Española, la de mayor empleo en la zona. Con carácter general se observa un declive de las grandes empresas industriales y el nacimiento de pymes que no llegan de momento a compensar la destrucción de empleo provocado por el declive de las grandes empresas. Durante la década de los 80 el número de empresas se ha incrementado sensiblemente en el entorno de la Bahía y ello acompañado de un descenso apreciable (-16%) del empleo en las mismas.

- c. La tasa de paro, según los últimos datos, es sensiblemente superior a la media guipuzcoana. La tasa de paro femenina es bastante mayor que la masculina, y existe una especial preocupación por la incidencia del desempleo entre los jóvenes, los parados de larga duración y las personas menos cualificadas, que tienen especiales dificultades para acceder al mundo laboral.

Teniendo en cuenta la gravedad de la situación socioeconómica y urbana de este territorio, sus posibilidades extraordinarias de transformación y su impacto de trascendencia comarcal y regional, las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco (documento aprobado definitivamente por el Parlamento Vasco en Febrero de 1997) señalan la necesidad de desarrollar un Programa Estratégico de Renovación Urbana sobre el espacio del entorno de la Bahía de Pasaia. Esta determinación se establece con la categoría de "Máxima Prioridad" para esta área.

El entorno de la Bahía de Pasaia es un espacio complejo, con problemas económicos, con altas densidades demográficas, deterioro ambiental, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias con tejidos residenciales, con divisiones municipales y repartos competenciales que dificultan la aplicación de soluciones integrales. Sin embargo, se está llevando a cabo un importante esfuerzo de consenso para acometer con coherencia la renovación integral de este territorio y prueba de ello es el amplio nivel de participación institucional con el que se ha redactado el Programa Estratégico de Renovación Urbana que sirve de base para este documento de Candidatura a la Iniciativa Urban.

El consenso ante la necesidad de actuar sobre este espacio queda patente con la creación el 23 de octubre de 1998 de la Comisión Interinstitucional para la Revitalización de la Bahía de Pasaia, desde la cual se ha tratado de llevar a cabo una actuación concertada de carácter extraordinario por parte de todas las administraciones públicas, al considerar a la Bahía de Pasaia como un espacio especialmente desfavorecido y necesitado de una intervención urgente.

Por su parte, el Parlamento Vasco ha declarado a la Bahía de Pasaia como una de las dos zonas de intervención prioritaria en diferentes programas y políticas en la Comunidad Autónoma. Con este tratamiento figura la Bahía en la mayoría de los programas de actuación del Gobierno Vasco en aspectos como urbanismo, turismo, promoción industrial, promoción económica, etc.

La Iniciativa Urban constituye en el caso de este territorio urbano un "detonante" para dinamizar y poner en marcha un ambicioso y necesario proceso de renovación urbana. Un revulsivo que permitirá activar la participación de diferentes instituciones y colectivos, y producir un efecto multiplicador positivo en la búsqueda de los objetivos propuestos.

Para la elaboración del Programa Estratégico de Renovación Urbana en el que se basa esta Candidatura se ha contado con la colaboración de los diferentes Ayuntamientos integrados en esta área urbana, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, la Autoridad Portuaria, los diferentes partidos políticos, los sindicatos, distintos grupos ecologistas y colectivos sociales, asociaciones de vecinos, expertos y técnicos locales, la Comunidad Portuaria de Pasajes, etc.

En la elaboración de esta Candidatura han desempeñado un papel especial el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y Oarsoaldea S.A. Sociedad de Desarrollo Comarcal en la que participan los ayuntamientos de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun. Ambas entidades han actuado conjuntamente como promotores del proyecto.

La Iniciativa Comunitaria Urban están constituyendo ya de hecho un revulsivo para la superación de los límites administrativos y de los problemas competenciales, lo cual es imprescindible para acometer con éxito un Programa de Renovación Urbana que permita superar la grave situación actual.

La renovación urbana de la Bahía de Pasaia que se desarrolle con el impulso de la Iniciativa Urban tendrá un efecto demostración en todo el País Vasco, al tratarse de un territorio comprendido en uno de los tres nodos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y ser un espacio que tiene una vocación supramunicipal clara.

Además, la reactivación económica del País Vasco requiere la recuperación de los principales polos de deterioro económico y urbano. Es necesario llevar a cabo una importante renovación territorial y urbana asociada a la necesaria reconversión del aparato productivo. En este contexto, la renovación de la Bahía de Pasaia puede tener un carácter paradigmático.

Finalmente, es de destacar la situación territorial de este enclave como "puerta" entre Francia y España, en una situación transfronteriza que constituye la primera imagen urbana importante que nuestro país ofrece al exterior. Se integra también en el denominado Eje San Sebastian-Bayona que es objeto de otros programas comunitarios de carácter transfronterizo.

Teniendo en cuenta el carácter de este Programa Estratégico de Renovación Urbana para el Entorno de la Bahía de Pasaia, en la preparación de esta Candidatura se han identificado, a través de un amplio proceso de participación, las denominadas Operaciones Estructurantes para la Renovación de la Bahía que tienen una clara proyección territorial.

En paralelo y de manera integrada con lo anterior, se han señalado los Ejes Prioritarios de Intervención de intervención clasificadas en los apartados de:

El haber centrado la Iniciativa Urban en torno al Programa de Renovación Urbana responde a la específica problemática de este territorio en el que los problemas urbanísticos y ambientales tienen una influencia decisiva en la competitividad para la instalación de actividades económicas, en la calidad de vida de la población, y en definitiva, en la posibilidad de resolver los grandes problemas económicos y sociales.

# **A. Delimitación de la Zona de Actuación**

## A1. Euskadi en el contexto de las Euro-Regiones

---

Euskadi, por su situación en relación con el sistema de ciudades europeo, está llamado a desempeñar un importante papel de Rótula de conexión norte-sur y este-oeste. El Sistema Polinuclear Vasco de Capitales tiene vocación de intensificar el desarrollo de funciones superiores. Se considera clave su especialización en el campo de la investigación tecnológica y de los servicios de apoyo a las empresas, con objeto de difundir estas actividades hacia espacios colindantes y vincularse sólidamente a los ejes que conectan el País Vasco con los espacios más dinámicos de Europa. Para llevar a cabo esta especialización del País Vasco es necesario un esfuerzo importante de cooperación con otras regiones de Europa, sobre todo en materia tecnológica y comercial.

El País Vasco pertenece al Arco Atlántico, que es un espacio escasamente articulado, desconectado y poco homogéneo. Sin embargo, hay una serie de factores importantes que hacen de este territorio un nodo estratégico en los procesos de integración del Arco Atlántico con otros espacios más dinámicos de Europa (la Dorsal Europea y el Norte del Sur):

1. Se encuentra en una posición europea mucho más central que las otras regiones atlánticas de la Península Ibérica (Cornisa Cantábrica, Galicia y Portugal) y ello le hace estar más próximo a la denominada "Orbita de las Altas Tecnologías" y disponer de mayores posibilidades de integración con los espacios centrales de la UE.
2. Además, el País Vasco es una de las regiones atlánticas que más cerca se encuentra de espacios considerados como de mayor crecimiento de Europa.
3. Se halla en el corredor europeo norte-sur que va desde el norte de Europa hasta Andalucía pasando por París, Aquitania, País Vasco y Madrid.
4. Se encuentra asimismo en la intersección del citado corredor norte-sur con dos corredores importantes de futuro:
  - a. El Eje del Ebro, (País Vasco, Logroño, Zaragoza, Barcelona) que permitiría una integración mayor del País Vasco con el espacio europeo dinámico denominado Norte del Sur.
  - b. La Cornisa Cantábrica, que si se consolidase como corredor, permitiría una mejor articulación interna y una integración más sólida con otros espacios europeos.
5. En torno al Bilbao Metropolitano hay diversas ciudades de rango importante, a escasa distancia y con posibilidad de una integración mayor (Area Urbana de San Sebastián, Vitoria, Santander, Pamplona, Logroño). Globalmente pueden llegar a configurar un nodo de centralidad europeo que actúe como rótula urbana de articulación de espacios de más amplio alcance.
6. Para conseguir este gran reto y que el País Vasco constituya una auténtica Rótula entre el Arco Atlántico y los espacios más dinámicos de Europa, se requieren actuaciones muy potentes

en dos ámbitos complementarios. En primer lugar una integración más eficaz del propio Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y una mejora de sus aspectos cualitativos; y en segundo lugar, un conjunto de operaciones de infraestructura de amplio alcance. Algunas de las acciones más importantes podrían ser:

- a. Mejora sustancial de la infraestructura telemática de la Comunidad Autónoma Vasca, que le permita afrontar con ventajas competitivas un futuro económico apoyado en el desarrollo de las nuevas tecnologías.
- b. Mejora de las interconexiones por carretera y ferrocarril de las ciudades del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales, con objeto de alcanzar una integración y complementariedad mayor, y configurar un importante nodo de centralidad europeo.
- c. Ambicioso programa de mejora de la calidad urbana y ambiental del conjunto de la Comunidad Autónoma con objeto de aumentar la "atractividad" global del territorio. Acciones paralelas de mejora del sistema de equipamientos para aumentar la calidad de vida y los atractivos globales para la residencia y trabajo.
- d. Potenciación del Aeropuerto de Bilbao y del Sistema Aeroportuario Vasco, particularmente en su vertiente internacional.
- e. Potenciación del Puerto de Bilbao y mejora de los accesos por carretera y ferrocarril para aumentar su hinterland e incrementar su protagonismo en el contexto europeo.
- f. Conexiones del sistema polinuclear vasco de capitales por carretera con el Eje del Ebro a través de Pamplona y Logroño.
- g. Conexiones con Madrid y París a través del corredor europeo N-S.
- h. Creación del corredor de la Cornisa Cantábrica como mecanismo para integrar esta región atlántica con el resto del sistema urbano europeo y aumentar la centralidad del Sistema Vasco de Capitales.
- i. Fomento de la cooperación transfronteriza, especialmente con Aquitania.
- j. Incorporación del País Vasco en los trazados de la Alta Velocidad ferroviaria, particularmente a través del eje norte-sur (París, Tours, Burdeos, País Vasco, Burgos, Valladolid, Madrid, Sevilla) y también la conexión San Sebastián, Pamplona, Zaragoza prevista en el Plan Director de Infraestructuras (1993-2007).



## **A2. El Area Metropolitana de Donostia en el Modelo Territorial vasco**

---

El País Vasco dispone de un documento marco de Ordenación Territorial aprobado oficialmente en febrero de 1997, las Directrices de Ordenación Territorial (DOT)\*, que responde a los objetivos de lograr un territorio más atractivo, competitivo, equilibrado y sostenible, en total sintonía con la Perspectiva Europea de Ordenación Territorial (PEOT).

Uno de los principales retos de la Ordenación del Territorio del País Vasco es la consecución de un Modelo Territorial que incorpore un sistema de ciudades coherente, capaz de captar las innovaciones económicas, sociales y culturales que se generan en los espacios más dinámicos de Europa y difundirlas de forma equilibrada al conjunto de núcleos y territorios de distinto rango de Euskadi. El sistema urbano vasco debe facilitar el acceso a las dotaciones, servicios e innovaciones al conjunto de la población de Euskadi. Para conseguir una mayor coherencia en el modelo territorial se precisan una serie de estrategias centradas en los distintos niveles de la jerarquía del sistema de ciudades.

Una singularidad básica del Sistema de Ciudades de la Comunidad Autónoma Vasca es la existencia de tres ciudades importantes a poca distancia entre ellas y que conjuntamente son capaces de liderar de forma equilibrada el conjunto de Euskadi y cada uno de los Territorios Históricos.

El Bilbao Metropolitano, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, por su tamaño funcional y estratégica situación geográfica, ejercen un papel estructurador muy positivo sobre sus respectivos Territorios Históricos. Sus actividades urbanas y equipamientos deben concebirse de forma complementaria. Las tres ciudades del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales conjuntamente deben liderar desde el punto de vista económico, cultural y específicamente urbano el conjunto del territorio de la Comunidad Autónoma.

El sistema de ciudades de Euskadi se encuentra modélicamente estructurado, en el nivel más alto de la jerarquía urbana dado que cada una de las capitales citadas ejerce con gran eficacia, por su tamaño y posición geográfica, las funciones urbanas que le corresponden en cada uno de sus Territorios Históricos.

En Gipuzkoa, el grado de macrocefalia del Area Urbana de San Sebastián es reducido y su evolución es estacionaria o incluso ligeramente regresiva desde 1.940. Esto concuerda plenamente con el carácter equilibrado del modelo territorial guipuzcoano constituido por un conjunto numeroso y bien distribuido de núcleos urbanos de tamaño medio (Irún, Eibar, Mondragón, Bergara, Tolosa, Zarautz, Azpeitia, Zumárraga-Urretxu, Beasain-Ordizia y Hernani).

Las capitales vascas de rango regional constituyen un auténtico Sistema Polinuclear que se pretende potenciar desde las DOT a través de una conexión infraestructural más sólida y de una integración mayor tanto con el sistema urbano europeo como con las ciudades de tamaño medio

de Euskadi. Es importante enfatizar la búsqueda de complementariedades estratégicas entre las capitales vascas con objeto de lograr un auténtico nodo de centralidad con un rango importante en el contexto Europeo.

El Bilbao Metropolitano es el área urbana de mayor rango de la cornisa cantábrica, sin embargo, todos los indicadores señalan una pérdida relativa de centralidad. Esta pérdida de protagonismo de la primera metrópoli vasca "arrastra" en cierta medida al conjunto de la Comunidad Autónoma. El relanzamiento de la economía vasca, al margen de evidentes problemas político-sociales y de frenos conocidos pasa por la urgente potenciación del área urbana de Bilbao y su integración mayor con las ciudades importantes de su entorno.

Vitoria y Donostia son ciudades con gran atractivo que constituyen uno de los activos fundamentales de la calidad y equilibrio del sistema urbano de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El Area Metropolitana de San Sebastián tiene grandes posibilidades para configurarse como un gran nodo de centralidad regional dado que se sitúa en un lugar estratégico de las relaciones transfronterizas entre Francia y España. Las conexiones a través del ferrocarril de alta velocidad y por carretera de alta capacidad con Bilbao y Vitoria se completan con las nuevas infraestructuras (Autovía y futuro TAV) con Navarra y con el Eje del Ebro.

Toda el Area Funcional de Donostia San Sebastián está sometida a un progresivo proceso de metropolitanización. San Sebastián, Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun configuran un continuo urbanizado y propician un tamaño funcional importante de la capital guipuzcoana. El Area Funcional de San Sebastián tiene unas relaciones ambientales y funcionales cada vez más estrechas con la capital, las interrelaciones con Irún y Hondarribia son cada vez más sólidas y pueden estrecharse en la medida en que se mejoren los sistemas de transporte de cercanías, y finalmente, la progresiva consolidación del Corredor Donostia-Bayona es otro factor adicional que refuerza el proceso de metropolitanización en uno de los territorios más complejos y con más posibilidades de la Comunidad Autónoma.

San Sebastián, ciudad espectacularmente bella y atractiva, presenta unas ventajas comparativas importantes para la actividad terciaria, fundamentalmente la asociada a la actividad turística. La integración morfológica y funcional de Donostia con Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun, junto con la renovación urbana de estos últimos municipios es un reto importante que se afronta desde las DOT (Directrices de Ordenación del Territorio).

Donostia tiene planteado el reto de compatibilizar el desarrollo de las actividades productivas industriales con su fortalecimiento en funciones de terciario superior, ocio, esparcimiento, cultura y otras actividades terciarias vinculadas al turismo de calidad.

En definitiva, el Bilbao Metropolitano, el Area Urbana de San Sebastián y Vitoria configuran un auténtico Sistema Polinuclear de Capitales concebido desde la óptica de la complementariedad y

la interrelación con objeto de constituir un soporte urbano integrado de alto rango capaz de liderar un amplio espacio regional que supere los límites político administrativos de Euskadi y que permita competir con eficacia en el nuevo contexto europeo en el que las áreas urbanas pugnan por la atracción de inversiones innovadoras y por alcanzar altos niveles de calidad ambiental.

### A3. La Bahía de Pasaia y el Espacio Prioritario Urban

La "Bahía de Pasaia" (102.689 habitantes) está formada por los barrios de Bidebieta, Herrera y Larratxo-Altza (Donostia Este), y por los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun, además del importante espacio ocupado por el Puerto de Pasajes. Es, dentro del Area Metropolitana de Donostia, un espacio urbano continuo, de fuerte concentración industrial, grandes infraestructuras y áreas urbanas en declive.

Dentro de la Bahía de Pasaia, se ha seleccionado un ámbito territorial concreto para la aplicación del Programa Urban. El "Espacio Prioritario Urban" es la zona comprendida por los barrios de Bidebieta, Herrera y Larratxo-Altza (Donostia Este) y Trintxerpe-San Pedro (Pasaia), con una población total de 41.009 habitantes. Este ámbito limita al norte con la el monte Ulía, al sur con la autopista A8, al Este con las instalaciones portuarias y al Oeste con los barrios donostiarras de Ategorrieta e Intxaurreondo.

Este espacio constituye, sin duda, el ámbito con mayores necesidades de renovación urbana y rehabilitación socio-económica dentro del Area Metropolitana de San Sebastián. Además, ocupa una posición estratégica como "charnela" entre San Sebastián y los Municipios de la Bahía de Pasaia, con buena accesibilidad y vocación de futura Area de Nueva Centralidad.

Se incluye a continuación una tabla con la población de los 3 ámbitos de referencia: el Area Metropolitana de San Sebastián completa, la Bahía de Pasaia y el Espacio Prioritario Urban.

<b>AREA METROPOLITANA DE SAN SEBASTIAN</b>	<b>248.502 hab.</b>
Donostia San Sebastián	176.908 hab.
Pasaia	17.300 hab.
Errenteria	39.663 hab.
Lezo	5.753 hab.
Oiartzun	8.878 hab.
<b>BAHIA DE PASAIA</b>	<b>102.689 hab.</b>
Bidebieta (Donostia San Sebastián)	8.024 hab.
Herrera (Donostia San Sebastián)	1.833 hab.
Larratxo-Altza (Donostia San Sebastián)	21.238 hab.
Pasaia	17.300 hab.
Errenteria	39.663 hab.
Lezo	5.753 hab.
Oiartzun	8.878 hab.
<b>ESPACIO PRIORITARIO URBAN</b>	<b>41.009 hab.</b>
Bidebieta (Donostia San Sebastián)	8.024 hab.
Herrera (Donostia San Sebastián)	1.833 hab.
Larratxo-Altza (Donostia San Sebastián)	21.238 hab.
Trintxerpe-San Pedro (Pasaia)	9.914 hab.

## **B. Análisis Socio-Económico de la Zona**

Diferentes estudios realizados en los últimos años por el Ayuntamiento de San Sebastián, Oarsoaldea S.A. y otras entidades han analizado a fondo la situación socioeconómica de la zona. Se incluye a continuación un diagnóstico resumido, de carácter general, sobre la problemática urbana de la Bahía de Pasaia y específicamente del "Espacio Prioritario Urban" en contraste con su contexto metropolitano.

El contenido del mismo se estructura en ocho apartados en los que se efectúa una descripción sintética de los principales aspectos que inciden en el desarrollo de este territorio:

- situación sociodemográfica y servicios sociales,
- actividad económica en el sector terciario
- actividad económica en el sector secundario
- actividad económica en el sector primario
- desempleo
- el Puerto
- Situación Medioambiental, Equipamientos y Vivienda
- ordenación territorial,

Como podrá apreciarse, el diagnóstico de la situación urbana en la Bahía de Pasaia, y específicamente en el "Espacio Prioritario Urban" coincide, en líneas generales, con al menos 8 de los 9 criterios indicados en la convocatoria de Urban:

1. Alto índice de desempleo de larga duración
2. Bajo nivel de actividad económica
3. Alto nivel de pobreza y exclusión
4. Necesidad específica de reconversión, debido a dificultades económicas y sociales a nivel local
5. Número elevado de inmigrantes
6. Bajo nivel educativo
7. Nivel elevado de criminalidad y delincuencia
8. Tendencias demográficas precarias
9. Entorno particularmente degradado

Únicamente cabría precisar, con respecto al criterio nº 2, que aunque la actividad económica en la zona es importante, ésta presenta una situación de declive con respecto a etapas pasadas.

En el diagnóstico se han empleado datos del Instituto Vasco de Estadística, Inem, Autoridad Portuaria y otras fuentes oficiales, referidos en general a las series temporales más actuales, como el Padrón de 1996 o datos de Desempleo de 1999.

Los barrios que componen el Espacio Prioritario Urban suponen el 18,40% de la población del Area Metropolitana de San Sebastián, y corresponden a los municipios de San Sebastián y Pasaia. En concreto, suponen el 17,58% de la población de San Sebastián y el 84,57% de la de Pasaia, y presentan entre sí una problemática urbana y socio-económica homogénea.

## **B1.1. SITUACIÓN DEMOGRÁFICA REGRESIVA Y PROBLEMAS SOCIALES**

### ***Inflexión poblacional a partir de 1975.***

La Bahía de Pasaia se encuentra dentro del Area Metropolitana de Donostia-San Sebastián, conjunto urbano continuo que constituye uno de los tres polos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales. El área incluye los barrios de San Sebastián Este y los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun.

A partir de los años 70, se asiste a un proceso de disminución de la población de la zona, más concretamente, entre 1975 y 1991 el número de habitantes desciende un 9% de promedio en los municipios de la Bahía.

La evolución demográfica reciente continúa en la misma línea. Analizando la década 1986-96 (último Padrón disponible), se confirma esa tendencia, observándose además un fuerte contraste entre los municipios del Area Metropolitana. Por una parte, crecen los municipios de San Sebastián (+2,91%), Lezo (+0,88%) y Oiartzun (+7,43%). Por otro lado, se aprecia un fuerte retroceso en Pasaia (-13,1% en dicho período) y Errenteria (-9,91%).

En el análisis por barrios, queda claro el fuerte declive de los 5 ámbitos que componen el "Espacio Prioritario Urban", con importantes evoluciones negativas en la citada década 1986-96 que llegan a ser de -15,19% en Trintxerpe-San Pedro o de -12,63 en Bidedieta.

La densidad poblacional municipal en el Area Metropolitana de Donostia se eleva a 1.437 hab/km2 de promedio (siendo 342 la media de Gipuzkoa y 114 la de la UE). Destacan los 2.877 hab/km2 de la capital y los 1.573 de Pasaia.

Más expresivo resulta el dato de la densidad poblacional por barrios. No es un dato comparable al anterior, al tratarse de un cálculo realizado estrictamente sobre el perímetro de cada barrio, sin incluir el territorio municipal no urbanizado. La densidad poblacional alcanza la cifra de 20.115 habs./km2 en el conjunto del Espacio Prioritario Urban, llegando a 35.821 en Bidebieta. Son datos suficientemente reveladores del altísimo nivel de presión humana concentrada en un territorio relativamente pequeño.

Además, los ámbitos no residenciales próximos (la zona industrial de La Herrera, vinculada al Puerto) no ayudan precisamente a disminuir este nivel de congestión, sino que lo incrementan, con elevadas densidades edificatorias. Las dificultades topográficas y el fuerte entramado infraestructural (varias líneas ferroviarias, carreteras y acceso a la autovía) completan un panorama de fuerte congestión urbana.



**Explosión demográfica ligada a la etapa de crecimiento económico.**

El declive demográfico se produce tras una etapa de crecimiento económico desordenado y generador de elevadas deseconomías urbanas y de congestión, con fortísima incidencia en la demografía de la zona.

Entre 1950 y 1975 la población de la Bahía de Pasaia (sin incluir San Sebastián) creció el 152%, concentrado en los municipios de Pasaia y Errenteria, llegando en éste al 263%. La dualidad demográfica de la zona se refleja en la diferente evolución de los municipios de Errenteria y Oiartzun que a inicios de siglo contaban con una población similar, alrededor de 4.000 habitantes. En 1975 la población de Errenteria era seis veces la de Oiartzun.

**Crecimiento vegetativo nulo y saldo migratorio negativo.**

La evolución negativa de la población de la zona se deriva de un crecimiento vegetativo nulo y saldos migratorios negativos tanto en relación con el País Vasco como con el exterior.

*Evolución de la población en el periodo 1986-96*

	POBLACIÓN 86	POBLACIÓN 96	EVOLUCIÓN 86-96
<b>AREA METROPOLITANA DE SAN SEBASTIAN</b>	<b>249.808 habs.</b>	<b>248.502 habs.</b>	<b>-0,52%</b>
Donostia San Sebastián	171.908 habs.	176.908 habs.	+2,91%
Pasaia	19.909 habs.	17.300 habs.	-13,10%
Errenteria	44.024 habs.	39.663 habs.	-9,91%
Lezo	5.703 habs.	5.753 habs.	+0,88%
Oiartzun	8.264 habs.	8.878 habs.	+7,43%
<b>BAHIA DE PASAIA</b>	<b>111.263 habs.</b>	<b>102.689 habs.</b>	<b>-7,71%</b>
Bidebieta (Donostia San Sebastián)	9.184 habs.	8.024 habs.	-12,63%
Herrera (Donostia San Sebastián)	1.977 habs.	1833 habs.	-7,28%
Larratxo-Altza (Donostia San Sebastián)	22.202 habs.	21.238 habs.	-4,34%
Pasaia	19.909 habs.	17.300 habs.	-13,10%
Errenteria	44.024 habs.	39.663 habs.	-9,91%
Lezo	5.703 habs.	5.753 habs.	+0,88%
Oiartzun	8.264 habs.	8.878 habs.	+7,43%
<b>ESPACIO PRIORITARIO URBAN</b>	<b>45.052 habs.</b>	<b>40.009 habs.</b>	<b>-11,19%</b>
Bidebieta (Donostia San Sebastián)	9.184 habs.	8.024 habs.	-12,63%
Herrera (Donostia San Sebastián)	1.977 habs.	1833 habs.	-7,28%
Larratxo-Altza (Donostia San Sebastián)	22.202 habs.	21.238 habs.	-4,34%
Trintxerpe-San Pedro (Pasaia)	11.689 habs.	9.914 habs.	-15,19%

Fuente: Instituto Vasco de Estadística, Eustat

*Indices de Natalidad*

	Donostia	Pasaia	Errenteria	Lezo	Oiartzun
1986	0,9	0,8	0,8	1,0	1,2
1987	0,8	0,7	0,6	1,1	1,0
1988	0,8	0,7	0,6	1,1	1,1
1989	0,8	0,7	0,6	0,9	1,1
1990	0,8	0,6	0,5	0,9	1,0
1991	0,8	0,7	0,7	0,8	1,1
1992	0,7	0,8	0,6	0,8	1,1
1993	0,7	0,8	0,7	1,2	1,1
1994	0,7	0,8	0,7	0,9	1,0
1995	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0
1996	0,8	0,7	0,7	0,9	0,9
1997	0,7	0,9	0,8	0,9	1,1

#### Composición de la Población por Sexo

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP	Total Esp. Urban
Varones	49,43%	47,35%	49,49%	48,46%	49,05%
Mujeres	50,57%	52,65%	50,51%	51,54%	50,95%

#### Grupos de Edad

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP	Total Esp. Urban
Población hasta 19 años	18,93%	17,46%	24,20%	18,47%	21,18%
Población de 20 a 65 años	67,45%	64,76%	65,51%	65,08%	65,56%
Población mayor de 64 años	13,62%	17,79%	10,29%	16,45%	13,29%

Como puede observarse en los gráficos y tablas adjuntos, los índices de natalidad en la zona son bajos.

Existe, por otro lado, un porcentaje de mujeres sensiblemente superior al de hombres (con graves problemas de acceso al mercado laboral en el segmento activo de la población femenina).

En cuanto a la distribución por grupos de edad, la población en todo el Area Metropolitana es de un perfil de edad maduro, aunque en el Espacio Prioritario Urban es más joven que en la capital.

En lo que respecta al origen de la población, se observa un alto porcentaje de población inmigrante en todo el ámbito, destacando los municipios de Pasaia y Errenteria con sólo un 24% y 21,7% respectivamente de población nativa.

#### Origen de la Población

	Donostia	Pasaia	Errenteria	Lezo	Oiartzun	Total Area Met
<i>Nativos</i>	58,66%	24,04%	21,67%	32,48%	48,55%	49,39%
<i>Gipuzkoa</i>	12,49%	43,80%	43,30%	43,58%	38,07%	21,22%
<i>País Vasco</i>	5,02%	1,98%	1,24%	1,31%	1,02%	3,98%
<i>España y Extranjero</i>	23,83%	30,18%	33,79%	22,63%	12,37%	25,41%

La procedencia de la población inmigrante es diversa, con predominio de los grupos procedentes de otras zonas de Gipuzkoa y de otras Comunidades Autónomas españolas.

El fenómeno de la inmigración se produjo básicamente en la etapa antes citada de crecimiento económico, afectando especialmente a los barrios incluidos en el Espacio Prioritario Urban.

Al ser la población inmigrante muy numerosa, existen sectores de la misma bien integrados y otros que no han logrado un aceptable nivel de integración social.

### ***Nivel de Instrucción y Fracaso Escolar***

Uno de los indicadores más importantes para el diagnóstico de un ámbito territorial es el nivel de instrucción de la población. Además de informar de la situación actual en un parámetro tan importante como es el grado de formación de sus habitantes, permite anticipar las perspectivas de futuro de ese grupo social. La educación es una herramienta fundamental para afrontar la salida a cualquier situación de crisis, especialmente en un contexto competitivo y cada vez más complejo como es el actual.

El nivel de instrucción de la población en el Espacio Urban es muy bajo en términos relativos, situándose un 64,35% de la población en los niveles inferiores a enseñanza secundaria, y sólo un 4,09% en enseñanza superior, en claro contraste con los niveles del Area Metropolitana donostiarra.

Como puede apreciarse, los niveles de analfabetismo y población sin estudios son altos en relación con el contexto metropolitano, llegando a un 8,12% en conjunto.

El contraste es todavía más acusado si se comparan los datos del Espacio Urban con los de la ciudad de San Sebastián excepto barrios Urban.

Los grupos de mayor edad presentan un perfil más desfavorable en cuanto a nivel de instrucción. En el grupo de edades comprendidas entre los 20 y 44 años se observa un mayor peso relativo de los niveles de estudios secundarios y profesionales y en menor medida de los medios y superiores. A partir de los 45 años, la población con estudios primarios e inferiores asciende al 80% del total.

En cuanto a distribución por sexos, se observa que el nivel de instrucción es más desfavorable en las mujeres, con lo que ello supone de desventaja para el acceso al mundo laboral.

*Nivel de Instrucción*

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP	Total Esp. Urban
Analfabetos totales	1,93%	1,10%	1,84%	1,76%	1,68%
Sin Estudios	5,32%	2,87%	6,67%	7,12%	6,31%
Estudios Primarios	52,86%	47,44%	60,32%	52,21%	55,29%
Enseñanza Secundaria Obligat.	14,76%	16,12%	14,64%	12,82%	14,30%
Bachillerato - FP	15,58%	19,17%	11,49%	18,06%	14,78%
Enseñanza Media Superior	4,35%	5,80%	2,71%	3,65%	3,62%
Enseñanza Superior	5,19%	7,51%	2,33%	4,38%	4,02%

*Nivel de Instrucción*

	SS sin barrios Urban	Espacio Urban
Analfabetos totales	0,80%	1,70%
Sin Estudios	4,26%	6,42%
Estudios Primarios	39,84%	56,23%
Enseñanza Secundaria Obligat.	12,39%	14,55%
Bachillerato - FP	21,07%	15,03%
Enseñanza Media Superior	8,51%	3,68%
Enseñanza Superior	13,13%	4,09%

Un problema social muy importante es el fracaso escolar. Existen niveles muy elevados de fracaso escolar en estos barrios, especialmente en enseñanza secundaria, es decir, en la franja de edades entre los 14-18 años. De esta situación se deriva directamente un alto riesgo de exclusión social y laboral para estas personas en un futuro inmediato.

El fracaso escolar es significativo, pero lo realmente preocupante hacia el futuro es que su origen está en la ausencia del valor de la formación en el propio ámbito de la familia. Cada vez son más los jóvenes que presentan serios conflictos de comportamiento y desorden en sus hábitos. Presentan además, una pasividad creciente, estando muy afectados por el efecto de la sociedad de consumo.

***Tendencias de la población hacia la marginalidad.***

Los cambios que lleva consigo la evolución de la sociedad moderna han modificado sensiblemente la estructura social. Esta situación está generando situaciones de desamparo social que afectan especialmente a diversos colectivos con déficits de autonomía tales como las personas mayores, los menores en familias monoparentales, las personas con discapacidades, grupos en los que además se prevé una tendencia hacia el crecimiento en un futuro próximo.

Durante el año 1.999, el 35% de los recursos gestionados por el área de servicios sociales del Ayuntamiento de San Sebastián se han dirigido a los barrios del Espacio Prioritario Urban. Los

recursos más demandados han sido el ingreso mínimo de inserción o salario social (IMI), la ayuda de emergencia social (AES) y la ayuda domiciliaria. El 33% de los ingresos mínimos de inserción o salario social (IMI) se concede a mujeres con una edad comprendida entre los 24 y 54 años.

### ***Drogodependencias, tráfico y consumo.***

Un aspecto importante del diagnóstico social de este territorio es la importante incidencia del problema de las drogodependencias.

En este sentido, es preciso destacar varios aspectos del problema:

1. Por un lado, el consumo de nuevas drogas por parte de los jóvenes y el inicio temprano de los consumos de drogas en general.
2. Por otra parte, la existencia de un grupo importante de consumidores de múltiples sustancias, con problemas de salud muy serios, que han pasado, sin éxito, por varios programas de ayuda y reinserción.
3. Finalmente, existen algunos problemas de ludopatía y continúa siendo importante el índice de alcoholismo entre los hombres dedicados a la actividades de la mar y en las mujeres, asociado a problemáticas familiares graves.

A pesar de esta situación, ha ido desapareciendo el movimiento asociativo en drogodependencias en la zona. Quizás, entre otros factores, porque se atraviesa una fase de cierta relajación tras la etapa de la heroína. Hasta hace pocos años, el consumo abusivo de heroína generaba graves problemas de delincuencia, violencia, SIDA, etc. que han situado a estos barrios entre los ámbitos con un índice más alto de consumidores de heroína y con personas afectadas por el SIDA.

El consumo de drogas ha debilitado la estructura familiar de muchos hogares en los que actualmente conviven abuelos con sus nietos, habiendo fallecido los padres como consecuencia de su adicción.

El alcohol ha sido un elemento tradicionalmente asociado a la cultura marinera y actualmente los problemas de alcoholismo crónico, de muy difícil superación, se asocian a población desempleada y con problemas de inserción social.

Los estudios realizados por la Guardia Municipal de San Sebastian constatan que las personas consumidoras de drogas pertenecen en su mayoría a los barrios del Espacio Urban o zonas colindantes.

### ***Una Activa Política de Inserción Social***

Tanto el Ayuntamiento de San Sebastián como los municipios que forman Oarsoaldeia realizan una importante labor en el área de Servicios Sociales, dedicando a este apartado considerables recursos económicos y humanos.

El tipo de ayudas que se ofrecen dentro de esta área de actuación de los Ayuntamientos son.

- Centro de Día
- Servicio de Ayuda Domiciliaria (SAD)
- Residencia
- Estancia temporal en residencia
- Telealarma
- IMI (Ingreso mínimo de inserción o salario social)
- AES (Ayuda de emergencia social)
- Solicitud determinación grado de minusvalía
- Ayudas económicas a minusválidos
- Pensiones del fondo de Bienestar Social (FBS)
- Ayudas Económicas a menores
- Familias de acogida a la 3ª edad
- Pensiones no contributivas (PNC)
- Otros

Los recursos más demandados son en general:

- IMI
- AES
- Residencia
- Ayuda Domiciliaria
- Determinación de minusvalía

Cabe destacar que todos ellos excepto el de determinación de minusvalía van habitualmente dirigidos a la mujer.

Analizando los datos aportados por el Departamento de Servicios Sociales del Area de Bienestar Social del Ayuntamiento de San Sebastián, se detecta que durante el año 1999, el 35% de los recursos gestionados por este Departamento se destinaron a los barrios donostiarras incluidos

en el Espacio Prioritario Urban (barrios que sólo suponen el 16,57% del total de la población de la capital).

En el caso del Ayuntamiento de Pasaia, el porcentaje de ayudas destinadas a los barrios del Espacio Urban superan el 70% del municipio (estos barrios suponen el 57% del conjunto municipal).

Queda claro, por tanto, que en su conjunto los barrios del Espacio Prioritario Urban se encuentran a la cabeza de los perceptores de ayuda social en el Area Metropolitana.

Observamos además que en dichos barrios tienen mayor peso los solicitantes de edades comprendidas entre 25 y 54 años, mientras que en el resto del Area Metropolitana más del 60% de los demandantes son mayores de 55 años. La tendencia apreciada en los primeros meses del año 2000 destaca el aumento del peso del colectivo de mujeres mayores de 55 años que solicita ayuda al área de servicio social.

El IMI o "Salario Social" es cuantitativamente el servicio con mayor peso, y cualitativamente supone un buen indicador de la problemática de "inserción social". El IMI se concede a personas entre 25 y 65 años e independientemente de la edad en el caso de que tengan cargas familiares.

Estudiando los datos de IMI's dados de alta a 27.07.00, cabe destacar el protagonismo de la mujer. El tipo de familia perceptora de ingresos mínimos de inserción son principalmente titulares con personas menores a su cargo o familias unipersonales.

*Salario Social (IMI). Tipología de Perceptores*

<b>EDAD</b>	<b>&lt;25 Años</b>	<b>De 25 a 39</b>	<b>De 40 a 54</b>	<b>Mayor de 55</b>
<i>Espacio Urban</i>	2,14%	42,68%	41,17%	14,01%
<b>SEXO</b>	<b>Mujer</b>	<b>Varón</b>		
<i>Espacio Urban</i>	66,67%	33,33%		
<b>PERSONAS A CARGO</b>	<b>&lt;25 Años</b>	<b>Ninguna</b>	<b>&gt;=25 años &lt; y &gt; 25 años</b>	
<i>Espacio Urban</i>	34,95%	29,63%	9,95%	25,46%

## B1.2. TERCIARIZACIÓN CRECIENTE DE LA ECONOMÍA DE LA ZONA.

### *El 63% de la población ocupada en servicios.*

Como puede comprobarse en la tabla adjunta, el sector terciario emplea mayoritariamente a la población residente en la zona (63,01%, de la población ocupada), a notable distancia del sector industrial (24,28%), construcción (8,79%) y primario (3,91%).

Entre las actividades terciarias destaca la relevancia en la zona del subsector de comercio y hostelería.

De todas formas, el nivel de terciarización es claramente inferior al promedio al Area Metropolitana, que se sitúa prácticamente en el 70%.

### *Sectores de Actividad*

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP	Total Esp. Urban
<i>Pob. Ocupada Sector Primario</i>	2,88%	0,98%	1,93%	11,11%	3,91%
<i>Pob. Ocupada Industria</i>	22,00%	21,66%	26,98%	20,28%	24,28%
<i>Pob. Ocupada Construcción</i>	5,41%	5,54%	11,00%	8,62%	8,79%
<i>Pob. Ocupada Servicios</i>	69,71%	71,82%	60,08%	60,00%	63,01%

### *Crecimiento del empleo terciario y de la construcción y retroceso del empleo industrial.*

Durante la última década se ha experimentado un aumento continuo de las actividades de servicios y construcción en la zona, en tanto que decae la ocupación industrial. Entre 1986 y 1996 la población ocupada de la zona se incrementó, especialmente en los servicios y la construcción, en tanto que retrocedió en dicho período el empleo industrial.

A pesar de la mayoritaria dedicación terciaria, ésta es claramente inferior en términos porcentuales a la relevancia que adquiere en el conjunto del Area Metropolitana (69,91% del empleo).

Debido a la importancia de la pesca, el sector primario tiene una presencia relativamente importante en el Espacio Urban (3,91%), que alcanza el 11,11% en el barrio de Trintxerpe-San Pedro.

En relación a su contexto territorial, la ocupación en el Espacio Urban denota una especialización en las ramas de construcción, pesca y comercio.



### ***Desarrollo comercial y mínima infraestructura hotelera.***

Analizando los diferentes subsectores terciarios privados, destaca la presencia en la zona de establecimientos comerciales mayoristas (aproximadamente el 14% de Gipuzkoa) aprovechando la privilegiada situación geográfica de la zona y su proximidad a los núcleos urbanos, así como de dos grandes superficies ubicadas en el municipio de Oiartzun. Asimismo destaca la amplia oferta de restaurantes que contrasta con el escaso desarrollo de la infraestructura de alojamiento turístico (375 plazas, 5% de Gipuzkoa).

Las potencialidades de desarrollo turístico de la zona son evidentes, tanto por lo que se refiere a turismo naturalístico como de estancias cortas aprovechando los atractivos naturales y turísticos de la zona, así como su pertenencia al Area Metropolitana de Donostia y su proximidad al área de Bidasoa-Baztán.

Es muy importante, en este sentido, aprovechar la importancia del sector del Ocio, Cultura y Turismo en la ciudad de San Sebastián, para extender su ámbito de influencia desde la Bahía de la Concha hacia la Bahía de Pasaia. En esta línea se viene trabajando tanto desde el Ayuntamiento de Donostia como desde Oarsoaldea S.A., que representa al resto de los ayuntamientos de la Bahía.

Obviamente, esta línea estratégica requiere un gran esfuerzo en mejora de la imagen urbana, descongestión y transformación de espacios degradados, etc.

### ***Mayor presencia industrial en Lezo y Errenteria.***

El análisis municipal revela una mayor presencia relativa del sector industrial en Lezo y Errenteria y de la actividad primaria (pesquera) en Pasaia. En el sector de la construcción destacan los niveles de ocupación de Oiartzun, Errenteria y Lezo, ligeramente superiores al 10%, así como del barrio de Altza que alcanza el 11,00%.

Es importante tener en cuenta el carácter de la industria que ocupa los ámbitos más urbanos. Se trata de actividad industrial y logística ubicada físicamente en zonas portuarias que ocupan los lugares urbanos más centrales.

A lo largo de los años, las empresas que ocupan este espacio han ido variando, y en la actualidad la mayor parte de ellas no tienen relación con la actividad portuaria.

Es factible, por tanto, plantear la posibilidad de un desplazamiento progresivo de estas actividades hacia otros espacios con mayor funcionalidad y menor coste de oportunidad.

*Número de Empresas según Estratos de Empleo, 1999*

<b>Empleados</b>	<b>hasta 9</b>	<b>de 10 a 49</b>	<b>de 50 a 249</b>	<b>más de 250</b>
<i>Industria y Energía</i>	80,46%	16,58%	2,46%	0,49%
<i>Construcción</i>	98,29%	1,62%	0,09%	0,00%
<i>Comercio y Reparación</i>	97,67%	2,21%	0,06%	0,06%
<i>Hostelería</i>	98,87%	0,94%	0,19%	0,00%
<i>Transporte y Comunicaciones</i>	95,73%	3,72%	0,55%	0,00%
<i>Banca, Seguros y Servicios a Empresas</i>	97,24%	2,41%	0,34%	0,00%
<i>Otras Actividades de Servicios</i>	89,58%	8,24%	2,18%	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>94,92%</b>	<b>4,36%</b>	<b>0,65%</b>	<b>0,07%</b>

### **B1.3. DECLIVE DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS INDUSTRIALES DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA. OFERTA DE SUELO INDUSTRIAL.**

El diagnóstico de la actividad empresarial en la zona requiere distinguir entre la actividad que existe en los barrios residenciales del Espacio Urban y la actividad que se produce en el ámbito industrial portuario de La Herrera, que se encuentra dentro del espacio de intervención, pero que responde a una situación diferente.

#### ***Actividad empresarial en los barrios residenciales del Espacio Urban***

El peso de la actividad empresarial en los barrios del Espacio Urban con respecto al total del Area Metropolitana es muy bajo. En estos barrios, las actividades empresariales se clasifican mayoritariamente dentro del epígrafe de "Otros servicios" como limpieza, servicios sociales y personales.

En segundo lugar, aparece "hostelería (bares y restaurantes)" y existe también cierta presencia de "industria del metal, química o textil".

Estudiando las altas de actividad las correspondientes a profesionales autónomos, éstos se engloban fundamentalmente en el sector de la construcción, servicios financieros, seguros y servicios a empresas, así como en el sector alimentario. El porcentaje de autónomos ubicados en los barrios es nuevamente muy bajo.

En cuanto al tamaño de los establecimientos, la mayoría son de superficie inferior a 120 m<sup>2</sup>.

En cuanto al número de empleados, la mayoría de los establecimientos tienen menos de 9 empleados.

#### ***Actividad empresarial en la zona industrial de La Herrera:***

En la zona industrial portuaria de la Herrera coexisten una gran variedad de empresas: desde empresas con más de 50 empleados hasta pequeños talleres de un sólo trabajador. Las actividades que se desarrollan en esta zona también son diversas, tanto las relacionadas con la actividad del puerto como sin relación.

De las aproximadamente 58 empresas en funcionamiento en La Herrera, el 53% tienen relación con la actividad del puerto frente al 47% que no la tiene.

Aunque muchas de las empresas no tienen contacto directo con la actividad portuaria, existe una interrelación con las empresas que sí lo tienen. Es decir se subcontratan trabajos y se suministran materiales. Cuando entra una gran reparación o transformación de un barco, empresas que mayoritariamente destinan el producto de su actividad a clientes extraportuarios también tienen una relación puntual con la actividad portuaria.

En lo que respecta a las diferentes actividades de las empresas que operan en La Herrera se han clasificado dichas actividades en diferentes grupos:

ACTIVIDAD	Nº empresas	Empleados
Almacenes relacionados con las artes de pesca	5	110
Instalaciones de conservación o preparación de pescado	4	73
Almacenes y depósitos relacionados con el tráfico portuario	5	18
Construcción y reparación naval	3	84
Suministros navales	7	19
Distribución alimentaria	1	4
Transportes	2	135
Venta, reparación y repuestos de automóviles y camiones	6	16
Frio industrial	1	10
Calderería, electricidad y electromecánica	4	51
Madera	1	13
Hierros y aceros	2	51
Isotermos para camiones	2	19
Varios	4	27
Total	47	630

El total de empresas(47) corresponde al nº de empresas de las que se dispone de datos

***Reducido y decreciente tamaño empresarial. Declive de grandes empresas y dinamismo entre las pymes.***

La información proveniente del IAE (1999) confirma el escaso nivel de actividad empresarial en el Espacio Prioritario Urban en relación con el resto del Area Metropolitana.

Los 631 establecimientos industriales y de energía (más de 2 empleos) localizados en el Entorno de la Bahía de Pasaia empleaban (datos de 1996) a 5.950 personas. Durante la década de los 80 el número de empresas se ha incrementado sensiblemente en la zona (en torno a 100), acompañado de un descenso apreciable (-16%) del empleo en las mismas.

El empleo medio de las empresas en la zona se ha reducido por tanto apreciablemente (37 personas de plantilla media en 1981, 22 personas en 1990, y continúa la tendencia descendente

hasta la fecha), con una dimensión media inferior a la del conjunto de Gipuzkoa (25 personas en 1990).

La estructura industrial de la zona se caracteriza por la elevada presencia de pequeñas y medianas empresas. Como puede observarse en la tabla adjunta, el desglose industrial por estratos de empleo (datos de 1999), refleja con claridad el peso que en la comarca tienen las pequeñas empresas.

Las principales empresas de la zona han reducido significativamente su oferta de empleo durante los últimos años, destacando el cierre de Aceros Corrugados, de Fagor-Victorio Luzuriaga y la difícil situación por la que atraviesan el sector de astilleros y la empresa Papelera Española, la de mayor volumen de empleo en la zona. Junto a esta situación se ha asistido, principalmente durante la segunda mitad de los 80, a la instalación de pequeñas empresas que han paliado el deterioro industrial de la zona.

#### ***Los sectores naval y metálico, principal actividad industrial en la zona.***

La estructura industrial de la zona se caracteriza por la especialización en los sectores naval, maquinaria no eléctrica, fundición y artículos metálicos. Estos cuatro sectores ofertan casi la mitad del empleo industrial de la zona, destacando en relación al conjunto de Gipuzkoa, la especialización industrial de la zona en el sector naval en general, tanto construcción como reparación y mantenimiento asociado a la actividad portuaria.

En relación al sector naval, y asociado al traslado de Astilleros Ascorreta y a su integración con Luzuriaga y Varaderos San Juan, se prevé en el plan de Bordalaborda la ubicación de un área (navalaldea) dedicada a las actividades de reparación, servicio y mantenimiento naval.

#### ***Retroceso de la actividad industrial concentrada en los municipios de Errenteria y Pasaia.***

A inicios de la década pasada, el 61% de la oferta de empleo industrial de la zona se localizaba en los municipios de Errenteria y Pasaia. Diez años después este porcentaje se ha reducido al 44%, habiendo disminuido en casi 2.100 la oferta de empleo en ambos (casi un 37%).

El declive de estos municipios coincide con el incremento de la ubicación industrial en Oiartzun y Lezo, que incrementa su oferta de ocupación el 14,6% (420 empleos), llegando a ofertar el 56% de la ocupación industrial y contribuyendo a paliar el deterioro de los restantes municipios

Es preciso destacar que el municipio de Oiartzun, aunque pertenece a la comarca de Oarsoaldea, presenta en general unos niveles de calidad ambiental superiores al resto, y está

ubicado en el sector más oriental de la comarca, al margen de la situación congestiva que caracteriza al Espacio Prioritario Urban.

***Area preferente de localización industrial y terciaria derivada de su situación estratégica.  
Necesidad de Remodelación Industrial de zonas de antigua industrialización***

El suelo industrial ocupado en la zona se sitúa en 171 Has, previéndose en la planificación del Gobierno Vasco una oferta máxima para los próximos años de 104 Has, distribuida entre los municipios de Oiartzun, Lezo, Errenteria y Donostia Este (polígono de Landarro).

La zona, dada su ubicación sobre los ejes de comunicación internacional (N-1, A-8 y ferroviaria), la presencia del Puerto y su inserción en el corredor urbano se configura como área de localización preferente "terciaria industrial".

No obstante, los municipios de más antigua industrialización, Errenteria y Pasaia, presentan una problemática diferenciada asociada a la necesidad de remodelación y traslado de instalaciones industriales envejecidas, en tanto que los restantes municipios cuentan con mayores potencialidades para la atracción empresarial.

A medio y largo plazo, el corredor Lezo-Gaintxurizketa se plantea como área potencial de desarrollo industrial del área de Donostialdea-Bidasoa.

**B1.4. LA ACTIVIDAD PRIMARIA: DEDICACIÓN PARCIAL EN LA AGRICULTURA Y RECONVERSIÓN PESQUERA.**

***El sector primario emplea a casi el 4% de la población ocupada, distribuido equilibradamente entre el sector agrario y pesquero.***

La población ocupada principalmente en el sector primario en la zona asciende a 555 personas, con una participación similar entre agricultura y pesca. La actividad pesquera se concentra en Pasaia, en tanto que la superficie agrícola utilizada se concentra en Oiartzun (72% de la SAU, casi 5.000 Has).

***Dedicación parcial mayoritaria en las explotaciones agrarias.***

La actividad agraria mayoritaria en la zona es realizada por trabajadores autónomos a tiempo parcial. Según datos del Censo Agrario, apenas existe una treintena de asalariados fijos en la

zona, y únicamente la tercera parte de las jornadas agrarias se realizan a tiempo completo. El número de trabajadores autónomos con alguna dedicación agraria se eleva a cerca de 1.500 personas.

De la superficie total de las 700 explotaciones agrarias de la zona, únicamente la quinta parte se dedican a la explotación ganadera (bovino y ovino). Por otra parte, el 4% de la superficie agraria utilizada corresponde a tierras labradas (herbáceos y frutales, unas 180 Has), dedicándose el resto a pastos permanentes (4.759 Ha). Otro aspecto destacable es la importante presencia de especies arbóreas forestales (5.368 Has).

### ***El sector pesquero en proceso de reconversión.***

La evolución de la actividad pesquera se enmarca en el proceso de reducción del número de buques y reconversión asociado a Política Pesquera Comunitaria. No obstante se observan evoluciones diferenciadas según tipos de pesca.

Las embarcaciones de bajura con base en Pasaia (25 con 175 tripulantes) dedicadas básicamente a la captura de merluza, han visto incrementar sus capturas durante los últimos años, tras el fuerte descenso de la primera mitad de los 80.

Por lo que respecta a la pesca de altura, el número de arrastreros se mantiene estable durante los últimos años (36), así como el volumen de pesca desembarcada a la vez que se reduce su valor en los últimos años, tras la fuerte reconversión de inicios de los 80.

Por otra parte, la flota bacaladera (20 unidades y 477 tripulantes) con una edad media de la flota de 23 años, está fuertemente afectada por las reducciones de cuota y acceso a caladeros, con una fortísima reducción de las capturas.

Por lo que respecta a la actividad portuaria, durante 1998 se descargaron 11.166 toneladas de pescado fresco con un descenso de 1.789 toneladas respecto a 1997.

**B1.5. INCIDENCIA DEL DESEMPLEO SUPERIOR A LA MEDIA GUIPUZCOANA,  
 CONCENTRADO EN JÓVENES Y PARADOS DE LARGA DURACIÓN.**

***Población relativamente joven con alta incidencia de la desocupación.***

Aunque la población residente en la zona presenta tasas de juventud decrecientes, es una población más joven que la media del Area Metropolitana de Donostia en el que está insertada. Así, el índice de envejecimiento de la población de la zona es inferior a la media metropolitana (13,26% de la población mayor de 64 años frente al 16,17% de la media del AM).

El fenómeno del paro incide fuertemente en el colectivo de jóvenes, especialmente entre aquellos de escasa formación y carentes de experiencia laboral. Más de la mitad de los parados tienen menos de 40 años y un alto porcentaje de los jóvenes activos carecen de empleo, configurándose dicha situación como elemento central de referencia para el desarrollo social de la zona, al recaer sobre dicho colectivo los aspectos más desfavorables de la crisis económica.

*Desempleo, 31.12.99*

<b>SEXO</b>	<b>DONOSTIA</b>	<b>ESPACIO URBAN</b>
Hombres	39,35%	40,57%
Mujeres	60,65%	59,43%
<b>EDAD</b>	<b>DONOSTIA</b>	<b>ESPACIO URBAN</b>
16-29	24,00%	29,12%
30-39	27,99%	26,45%
40-49	22,05%	21,54%
>50	25,96%	22,91%
<b>NIVEL FORMATIVO</b>	<b>DONOSTIA</b>	<b>ESPACIO URBAN</b>
Inferior a EGB	26,12%	36,29%
EGB	30,21%	31,78%
BUP	15,97%	10,49%
F.P.	9,53%	12,28%
Universitarios	18,17%	9,15%
<b>GRANDES GRUPOS PROFESIONALES</b>	<b>DONOSTIA</b>	<b>ESPACIO URBAN</b>
Directivos	1,86%	0,46%
Tec. Universitarios	15,66%	7,91%
Tec. Apoyo	12,79%	10,72%
Administrativos	17,36%	11,18%
Trabajador Cualificado Servicios	21,59%	22,22%
Trabajador Cualificado S. Primario	0,49%	1,06%
Trabajador Cualificado Ind/Constr	9,27%	12,74%



Oper. Maquinaria, Conductores	3,86%	4,55%
No Cualificado (Peones)	17,12%	29,16%

<b>ACTIVIDAD ECONOMICA</b>	<b>DONOSTIA</b>	<b>ESPACIO URBAN</b>
Agricultura, Ganadería;Caza y Selvicultura	0,43%	0,51%
Pesca	0,46%	1,43%
Industrias Extractivas	0,10%	0,05%
Industrias Manufactureras	16,93%	19,18%
Producción y Distribución de Energía	0,06%	0,00%
Construcción	5,18%	6,16%
Comercio y Reparación (no industrial)	17,24%	15,13%
Hostelería	8,89%	7,96%
Transporte, Almacenamiento, Comunicaciones	3,31%	4,23%
Intermediación Financiera	1,62%	0,69%
Serv. Empresas; Activ. Inmobiliaria y de Alquiler	14,47%	15,50%
Admon. Pública, Defensa, Seguridad Social	3,58%	4,65%
Educación	4,04%	2,53%
Actividades Sanitarias, Servicios Sociales	4,19%	2,62%
S. Pers. Otras Activ Soc y Servicios a la Comunidad	6,17%	5,80%
Hogares que emplean Personal Domestico	0,79%	0,92%
Buscan Primer Empleo	12,56%	12,65%

### ***Altas Tasas de Desempleo***

La población del Espacio Prioritario Urban supone un 18,40% del total del Area Metropolitana. La población activa totaliza un porcentaje similar (concretamente un 18,05%). Sin embargo, la población ocupada sólo alcanza un 16,78% del total del conjunto metropolitano. Esta diferencia porcentual revela la gravedad del problema del desempleo en los barrios del Espacio Urban.

La tasa de paro de la zona descendió entre 1986 (fecha del Padrón de Habitantes) y 1991. En el primero de dichos años la tasa de paro de la zona se situaba en el 27,8% de la población activa, retrocediendo por tanto durante la fase expansiva del ciclo económico (segunda mitad de los 80). En el último Censo de Población (1991), la tasa de paro en la Bahía de Pasaia se elevaba al 22,6% de la población activa, sensiblemente superior a la media guipuzcoana (17,8%), siendo las tasas de Errenteria, Pasaia y los barrios de Donostia Este superiores a la media de la zona.

Las tasas de desempleo volvieron a ascender entre 1991 y 1996 (último Padrón).

En los últimos años, las tasas de desempleo están descendiendo, aunque en el Espacio Prioritario Urban siguen siendo superiores a las de otros territorios del entorno.

Para conseguir indicadores actuales del nivel de desempleo, se ha recurrido a los datos más recientes del INEM, correspondientes a la situación de partida en el año 2000 (concretamente son datos de activos demandantes de empleo parados de fecha 31.12.99).

El cálculo de las Tasas de Desempleo al inicio de 2000 se ha realizado en relación con la población activa del Padrón 96, último dato fiable disponible. Por esta razón, y dada la tendencia claramente regresiva de la población total y activa en la zona, las tasas reales de desempleo son en la actualidad sensiblemente superiores a las que aquí se indican. Además, el paro registrado en el INEM no incluye a toda la población desempleada, y por ello es conveniente tener en cuenta también, como referencia, las Tasas de Desempleo obtenidas a partir del Padrón 96.

Como puede observarse en los datos adjuntos, el desempleo en el Espacio Prioritario Urban es claramente superior al de la capital donostiarra, alcanzando un 10,8% de la población activa (2 puntos por encima de San Sebastián) en los datos estimados para 31.12.99 (con las reservas expresadas anteriormente), y la impresionante tasa del 29,6% en los datos del Padrón 96.

*Tasas de Desempleo, INEM, 31.12.99*

	Municipios:		Barrios:		Trintxerpe SP	Espacio Urban
	Donostia	Pasaia	Bidebieta	Herrera + Altza		
Tasa de Desempleo (%)	8,8	9,6	9,8	11,8	9,6	10,8
<i>Cálculo realizado sobre parados registrados en el INEM (31.12.99) en relación con la población activa (Padrón 98)</i>						

*Tasas de Desempleo, INEM, Padrón 96*

	Municipios:		Barrios:		Trintxerpe SP	Espacio Urban
	Donostia	Pasaia	Bidebieta	Herrera + Altza		
Tasa de Desempleo (%)	22,9	29,1	31,0	29,0	29,9	29,6

***La especial incidencia del desempleo entre los jóvenes.***

El paro afecta especialmente a los jóvenes: el 29,12% de los parados de la zona tienen menos de 30 años (frente al 24,00% en San Sebastián) y el 55,57% menos de 40 años (frente al 51,99% en la capital).

Por otra parte, el 12,65% de los parados inscritos en el INEM se encuentran a la búsqueda de su primer empleo.

### ***La estrecha relación entre formación y empleo.***

Existe una estrecha relación entre el nivel de formación y el problema del paro. En el Espacio Prioritario Urban, más de dos tercios de los parados, concretamente el 68.08% ha efectuado exclusivamente estudios primarios (EGB o inferior).

Sólo el 9,15% de los parados en esta zona alcanza el nivel de formación universitario. Las posibilidades de encontrar empleo para la mayor parte del colectivo de parados quedan, por tanto, limitadas a los trabajos de menor nivel de cualificación.

En relación a la media guipuzcoana, el nivel de formación de la población desempleada es ligeramente inferior.

En cuanto a la distribución por actividades económicas, el diagnóstico es consecuente con lo anterior, siendo el colectivo menos cualificado (peones) el más importante, representando casi el 30% del total de parados.

### ***El problema de los PLD (Parados de Larga Duración)***

Especialmente grave es el problema de los Parados de Larga Duración. Se consideran PLD a aquéllos que llevan más de un año buscando empleo. La mayoría de la población desempleada de la Bahía de Pasaia son Parados de Larga Duración.

### ***Las dificultades para la incorporación de la mujer al mundo laboral***

La tasa de paro femenina es muy superior a la masculina, en una proporción aproximada de 3 mujeres paradas por cada 2 hombres, y superior también a la media guipuzcoana.

No obstante, los esfuerzos realizados en los últimos años con el apoyo de programas de la Unión Europea específicos, han permitido abrir nuevos cauces para la incorporación de la mujer al mundo laboral, y reducir así esa desproporción con respecto a años anteriores.



## **B1.6. EL PUERTO, ENCLAVE ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO.**

La importancia del puerto para el desarrollo económico no sólo de la zona, sino de Gipuzkoa es obvia, derivada de su relevancia estratégica para el intercambio de mercancías y generación de actividad económica asociada al tráfico y actividades marítimas, contando con una superficie de flotación de 94 Has y terrestre de 76 Has.

Asimismo el recinto cuenta con 73.000 m<sup>2</sup> de depósitos de servicio y particulares, 69.000 m<sup>2</sup> de depósitos francos (en gran parte privados y fuera del recinto portuario), así como almacenes frigoríficos, instalaciones pesqueras, empresas de construcción naval y un número importante de edificaciones e instalaciones comerciales o de uso público.

Durante 1998 el movimiento de mercancías se elevó a 3,9 millones de toneladas (4,7% de aumento interanual), destacando los crecimientos de chatarra y automóviles, con una presencia de 1.367 buques con 6,3 millones de G.T.

El análisis de la realidad portuaria puede realizarse tanto desde su vertiente de empresa de servicios como por su capacidad potencial de revitalización de la economía de la zona.

Como empresa de servicios, los diagnósticos existentes mencionan la oferta de un servicio adecuado y competitivo desde las instalaciones portuarias, con una apreciable reducción de la estancia media por buque durante los últimos años, planteándose como objetivos estratégicos la creciente integración de las diversas instituciones públicas y privadas interesadas en el desarrollo del puerto (desde los ayuntamientos de la zona colindantes se plantea una mayor interrelación con la autoridad portuaria), la diversificación de su actividad y el desarrollo de zonas de actividades logísticas y del sector de reparación naval.

Además de la actividad empresarial del puerto, pueden citarse proyectos de indudable relevancia para la dinamización económica de la zona. Entre ellos además del proyecto de Navalaldea, debe mencionarse por su contribución a la dinamización y diversificación económica de la zona la posibilidad de ubicación del puerto deportivo para el área de Donostialdea, proyecto previsto en la zona de la Herrera y que podría utilizar zonas infrautilizadas del puerto y contribuir a la regeneración de dicha área portuaria.

## **B1.7. CALIDAD MEDIOAMBIENTAL, VIVIENDA Y EQUIPAMIENTOS, ASPECTOS ASOCIADOS DIRECTAMENTE AL DESARROLLO SOCIAL.**

### ***Calidad medioambiental: falta de áreas de esparcimiento y contaminación fluvial.***

El crecimiento industrial desordenado, con fuerte generación de deseconomías de aglomeración (urbanas, medioambientales) en la zona y el desarrollo urbanístico conexo carente de una mínima planificación, deterioró fuertemente el hábitat de municipios como Errenteria, Pasaia y Donostia Este, paliado con actuaciones de rehabilitación urbana y dotación de equipamientos y áreas de esparcimiento emprendidas en los últimos años.

No obstante, la valoración actual de la calidad medioambiental del entorno por los habitantes de la zona es muy negativa por lo que se refiere a dos aspectos: falta de parques y zonas para paseo y juegos y contaminación de las aguas y de los ríos.

Vertederos: en las cercanías de la zona está ubicado el vertedero comarcal de San Marcos, que da servicio a los municipios integrantes de la Mancomunidad de San Marcos. Si bien la gestión de este vertedero se realiza de forma adecuada, existe en la actualidad un tema sin resolver completamente como es el de problema de los olores que se derivan de esta actividad, que llegan a ser muy molestos en ocasiones para la población.

Contenedores: Existe en la zona dotación de contenedores de papel, envases, vidrios y pilas.

Red de Abastecimiento: en la actualidad toda esta zona dispone de agua potable depurada por la Mancomunidad de Aguas del Añarbe

Red de Alcantarillado: quizás es este el punto más negro junto con el de suelos potencialmente contaminados. En la actualidad existen varias regatas que hacen la función de colector de aguas residuales ya que existen numerosas conexiones de aguas residuales a estas regatas. De especial interés es el caso de la regata de Txingurri a través de la cual fluyen las aguas residuales de numerosas actividades incluidas las aguas residuales de todo el Centro Comercial de Garbera, así como las aguas residuales de numerosas actividades industriales. Dicha regata vierte a la bahía de Pasaia sin ningún tipo de tratamiento de depuración previa (la regata de Molinao que transcurre por el centro de Pasaia, se encuentra en una situación parecida).

Suelos contaminados: Tal y como se recoge en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados realizado en colaboración con la Sociedad Pública IHOBE dependiente de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, y precisamente debido al pasado histórico de Pasaia, existe un gran número de suelos potencialmente contaminados y solares en ruina.

Zonas Verdes: el ratio de Donostia es de 20 m<sup>2</sup> por habitante. Estas zonas se encuentran como mínimo a 4 km. de la zona Urban, con lo cual no repercuten en la calidad de vida de las personas de estos barrios por no encontrarse al alcance de uso cotidiano.

***Vivienda: dificultades de acceso y atracción de población.***

Actualmente, la oferta de nuevo suelo residencial se concentra especialmente en las áreas de Oiartzun y Errenteria.

En el Entorno de la Bahía de Pasaia, junto a las necesidades de vivienda de la población residente, se superpone la atracción de población joven hacia viviendas de precio medio inferior al de Donostia junto con la localización de población proveniente tanto de la zona como del exterior de rentas medias-altas en áreas de baja densidad residencial, principalmente en el municipio de Oiartzun.

El acceso a la vivienda por la población residente en la zona topa con la escasas rentas y capacidad de ahorro de la misma, no superior a 40.000 pesetas mensuales para la gran mayoría de los habitantes, imposibilitando su acceso al mercado de vivienda libre.

Las necesidades de rehabilitación de vivienda se plantean principalmente en los municipios de más antigua industrialización, planteándose necesidades de traslado principalmente en zonas de Pasaia y Donostia Este (los barrios seleccionados como Espacio Prioritario Urban).

La vivienda presenta en todo este territorio muy bajos niveles de calidad en la edificación y altos índices de hacinamiento. La escasa disponibilidad de espacio llano debido a la acusada orografía, junto al apresurado crecimiento urbano en la etapa del desarrollismo mediante vivienda de baja calidad en tipologías de alta densidad, determinan un parque de vivienda deficiente en muchos aspectos.

El índice de hacinamiento oscila entre 0,6 y 0,8 en los distintos barrios afectados. La superficie media por persona es muy baja, oscilando entre los 28,9 m<sup>2</sup> de Altza y los 37,8 m<sup>2</sup> de Antxo.

La superficie útil de las viviendas de la Bahía de Pasaia no llega en ningún caso a 75 m<sup>2</sup> (exceptuando Oiartzun que responde a características distintas y no se incluye en el Espacio Prioritario Urban), en contraste con los 85,2 m<sup>2</sup> de promedio en la capital donostiarra.

Los índices de confort alcanzan igualmente valores muy bajos, entre el 53,8 en Trintxerpe San Pedro y el 64,9 de Bidebieta (datos de 1996), que contrastan con el 71,9 de promedio en la ciudad de San Sebastián.

Resulta preocupante observar la evolución negativa de este índice de confort en el período 1991-96 en 4 de los 5 barrios incluidos en el Espacio Urban.

*Características de la Vivienda*

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP
<i>Superficie media por persona (m2)</i>	30,4	35,4	28,9	30,8
<i>Índice de hacinamiento</i>	0,8	0,7	0,7	0,7

*Índices de Confort de la Vivienda*

	Bidebieta	Herrera	Altza	Trintxerpe SP
<i>Índice de confort 1991</i>	64,4	63,3	62,2	57,2
<i>Índice de confort 1996</i>	64,9	61,5	59,5	53,8
<i>Evolución 91-96</i>	0,5	-1,8	-2,7	-3,4

*Dimensiones de la Vivienda*

	Donostia	Pasaia	Erreterria	Lezo	Oiartzun	Total AM
<i>Superficie Util media (m2)</i>	85,2	72,2	72,4	74,8	95,3	82,5

***Equipamientos y Dotaciones: planteamientos municipales.***

Las principales demandas en relación a los equipamientos, desde cada uno de los municipios y previamente a un planteamiento global, se refieren a la escasez de equipamiento deportivo, el desarrollo de equipamientos culturales, las dificultades de prestación de servicios en Pasaia por la escasa vertebración intramunicipal, la necesidad de ciertos equipamientos sociales en los barrios de San Sebastián Este y otras iniciativas existentes en la comarca asociadas al desarrollo de infraestructuras y espectáculos que consoliden su oferta en relación a la cultura vasca (kantagintza, antzerkia,...). En este sentido, el enfoque municipal debe complementarse con el global para una adecuada asignación de los diversos tipos de equipamiento en la zona.

La dotación de servicios sociales de los barrios Urban es comparativamente menor a la del resto del Area Metropolitana y, sin embargo, es en estos barrios dónde se concentra una mayor densidad de problemática social. En cuanto a datos que ratifiquen esta situación tenemos que ni en Bidebieta, Herrera, Larratxo o Alza existen servicios de guardería, ni centros municipales de día para tercera edad ni residencia de ancianos.



Bidebieta, Herrera y Larratxo tienen un hogar municipal para jubilados. Como dato final y representativo de la situación de la zona es preciso subrayar que tan sólo existe un centro de servicios sociales para todos los barrios donostiarras del Espacio Urban, que contrastado con el peso relativo poblacional indica la necesidad de un mayor número de centros de atención.

Dado el carácter metropolitano de este espacio, se considera muy importante localizar los futuros equipamientos en ámbitos de máxima centralidad urbana e incidencia supramunicipal, tales como el Espacio Prioritario Urban.

### **B1.8. CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL: RENOVACIÓN URBANA, ÁREAS DE ESPARCIMIENTO E INFRAESTRUCTURAS, INTEGRACIÓN EN EL EJE DONOSTIA-BIDASOA**

En el documento de Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, de indudable relevancia para el desarrollo territorial de la zona, el modelo territorial propuesto sitúa a los municipios de la zona en el área funcional de Donostia, planteándose diversas iniciativas en relación a la misma.

Entre estas (los aspectos referentes a suelo industrial ya han sido abordados anteriormente) y a modo de síntesis pueden resaltarse las siguientes:

- Renovación urbana en Pasaia, Errenteria y Lezo, rehabilitación de los cascos históricos de Pasaia (S.Juan y S.Pedro) y Errenteria, con transformación o relocalización de la industria urbana y planteamiento restrictivo en vivienda, así como creación de hábitats alternativos en Oiartzun.
- Se mencionan como áreas de esparcimiento las de Peñas de Aia (propuesta de protección), Landarbaso-Listorreta y San Marcos-Txoritokieta, planteándose asimismo una estrategia de desarrollo turístico para el conjunto de la zona.
- En el apartado de infraestructuras de carreteras destacan el acondicionamiento del corredor Andoain-Oiartzun-Irún como alternativa a la N-1, las variantes de Pasaia y Errenteria (incluidas en el Plan General de Carreteras para el período 1993-96).

En el apartado ferroviario se menciona la propuesta de una nueva estación de viajeros en el área para el TAV, una nueva estación de mercancías (acceso al puerto y al centro integrado de transportes de Oiartzun y Pasaia) y desarrollo del servicio de mercancías entre Irún y San Sebastián. Por lo que se refiere a telecomunicaciones, se hace referencia a la creación de anillos digitales de fibra óptica en el área urbana integrada de la zona.

#### ***Inserción espacial en el eje territorial Donostia-Bidasoa.***

El Entorno de la Bahía de Pasaia se inserta en el corredor urbano y económico configurado en torno a las infraestructuras de carreteras de la N-1, A-8 y línea ferroviaria entre Donostia y Bidasoa. En este sentido, los flujos de todo tipo en relación con dicha área son muy intensos así como los flujos entre los municipios de la zona.

En este sentido puede establecerse la existencia de intensas interrelaciones personales y laborales entre algunos distritos de Pasaia (Antxo y Trintxerpe, principalmente) y Donostia (las dos calles más largas de Pasaia, son compartidas entre ambos municipios), así como entre

Pasai Donibane y Lezo con Errenteria, situándose Oiartzun en una ubicación intermedia entre Errenteria e Irún.

La presencia del Puerto, asociada a la existencia de un escaso servicio de transporte, limita asimismo la accesibilidad en el interior de la zona, aspecto que se constata principalmente en la comunicación entre los diversos distritos de Pasaia y de éstos con otros municipios de la zona.

***Flujos laborales negativos, en una cuantía de 4.000 empleos.***

El empleo generado por las empresas y actividades ubicadas en la zona es inferior en 4.133 empleos (datos de 1996) a la población ocupada residente en la zona. Es decir, la población ocupada residente en la zona excede en un 20% a la población empleada en dicho ámbito territorial.

Estos flujos negativos de empleo se concentran en el municipio de Errenteria (saldo negativo superior a 6.600 ocupados), en tanto que en el término municipal de Oiartzun la oferta de empleo supera ampliamente (casi 2.500 ocupados) a la población ocupada residente en el municipio. Los flujos hacia el exterior de Errenteria se producen tanto en relación a los restantes municipios de la zona (Oiartzun principalmente) como al área configurada en el corredor Donostia-Bidasoa.

En definitiva, podría sintetizarse la situación que atraviesa esta zona en los siguientes puntos:

- el entorno de la Bahía de Pasaia es una de las áreas urbanas más deprimidas de Euskadi, presentando graves problemas urbanísticos y socio económicos
- el problema está suficientemente diagnosticado y caracterizado, en los planes y estudios ya realizados sobre este territorio
- las estrategias para abordar la solución a esta grave cuestión están ya diseñadas, mediante instrumentos innovadores de Renovación Urbana
- el diagnóstico de la situación actual de este territorio coincide con los criterios exigibles para su inclusión en la Iniciativa Comunitaria Urban.

Se considera, por tanto, prioritario en este momento:

- coordinar la participación de todas las instituciones con incidencia en este territorio aunando esfuerzos en torno a un objetivo común
- definir concretamente las principales Operaciones Estructurantes necesarias para activar el proceso de Renovación Urbana
- establecer un sistema de prioridades que permita seleccionar de entre las Operaciones Estructurantes aquellas Actuaciones más urgentes, factibles y de mayor incidencia positiva en el proceso.

## **C. Estrategia y Descripción de las Actuaciones**

## **C1. Un Nuevo Escenario derivado de los Procesos de Globalización**

---

La Bahía de Pasaia se enfrenta al reto de lograr un territorio competitivo para las actividades económicas, atractivo para la vida cotidiana de la población, cohesionado socialmente y ambientalmente sostenible.

La definición de un modelo territorial consensuado para el futuro del Area Metropolitana de Donostia San Sebastián en su conjunto es una de las claves para lograr estos objetivos, que van a determinar las expectativas de nuestra sociedad en los próximos años.

Este modelo debe tomar como referencia el contexto en el que va a producirse su desarrollo: el nuevo escenario determinado por el proceso de globalización y las crecientes interrelaciones entre ciudades y regiones de todo el mundo.

En esta línea están trabajando activamente las diferentes instituciones con incidencia en la zona, para llegar a definir y consensuar el Perfil Metropolitano deseable de cara al siglo XXI.

### **C1.1. MEGA-TENDENCIAS**

#### ***C1.1.1. El protagonismo de los pequeños actores en la economía global***

Cuanto más grande es la economía global más fuertes resultan los pequeños actores. Esto está llevando a un progresivo fortalecimiento de las pequeñas unidades de producción, a la deconstrucción de grandes compañías, a la emergencia de alianzas estratégicas de pequeñas unidades que operan con mucha flexibilidad, empresas virtuales, etc. En USA, la economía más importante del mundo en este momento, el 50% de las exportaciones son realizadas por empresas de menos de 19 trabajadores.

Cuanto más global es la economía mundial más tiende a fortalecerse la independencia, soberanía e identidad de los actores económicos y políticos. Los estados nacionales van perdiendo peso relativo y surgen otras unidades de carácter regional o local que operan con más eficacia y más cerca de los ciudadanos de forma análoga a lo que sucede con las grandes compañías.

#### ***C1.1.2. La Sociedad del Conocimiento***

Los recursos del conocimiento son móviles. El reto más importante para la supervivencia de nuestras ciudades en el futuro será la capacidad para atraer y generar recursos humanos altamente preparados, en este sentido, las opciones profesionales, la infraestructura educativa, las opciones residenciales, la calidad de vida, el equilibrio social, la seguridad ciudadana, la calidad de los espacios urbanos va a ser un factor clave de competitividad. Conocimiento, educación, investigación, información son las materias primas básicas del comercio y de la economía global. El llamado "Brainpower" o capital intelectual será el factor crítico en el siglo XXI. Las ciudades que tengan más éxito en atraer y educar a los mejores talentos intelectuales

son las que van a florecer. La gente son el nuevo producto, la materia prima básica de la economía del siglo próximo.

La única forma de que los países desarrollados puedan mantener su posición de liderazgo será mejorando la productividad a través del conocimiento y la innovación permanente. La "sociedad del saber" es la única respuesta posible de los países desarrollados para mantener su liderazgo, y el único camino de los países menos desarrollados para progresar hacia el futuro. Y esto, va a afectar mucho al perfil y a las funciones de las ciudades en el futuro.

### ***C1.1.3. Los viajes y el turismo como sector emergente***

Las nuevas tecnologías de la información y las telecomunicaciones están revolucionando la economía mundial. Junto a sectores de importancia creciente en nuestra sociedad como educación, la sanidad, biotecnología, servicios financieros, etc., los viajes y el turismo son ya y seguirán siendo uno de los principales sectores económicos a nivel mundial. Actualmente casi el 10% de la población activa mundial trabaja en este sector. Esto representa una oportunidad importante para muchas ciudades y regiones, especialmente para aquellas con menos capacidad para competir en altas tecnologías pero con importantes activos naturales y culturales.

### ***C1.1.4. Se ha globalizado la preocupación por el medio ambiente***

Otro factor crítico es que se ha globalizado la preocupación por el medio ambiente. La Cumbre de Río supuso un impulso sin precedentes en la aceptación mundial de la importancia de considerar los aspectos ambientales en las estrategias de desarrollo de los países, de las regiones y de las ciudades. Además, la experiencia mundial en materia medio-ambiental pone de manifiesto que invertir en protección y valoración de la naturaleza es rentable. Los territorios que han sido capaces de desarrollar programas de excelencia ambiental han fortalecido al mismo tiempo su posición competitiva, y por supuesto, han mejorado la calidad de vida de sus habitantes y visitantes.

## **C1.2. PROTAGONISMO CRECIENTE DE LAS CIUDADES EN UN MUNDO GLOBAL.**

A nivel internacional se están produciendo cambios importantes en la estructura y reparto del poder. Especialmente se observan cesiones de poder de los tradicionales estados hacia las instituciones transnacionales, y en paralelo, fugas de poder desde los estados-nacionales hacia las regiones y ciudades.

Hoy día, en la economía mundial, en mayor medida que los países, compiten las ciudades y las regiones, ya que son los territorios con más capacidad para aportar ventaja competitiva a las empresas y personas que en ellos se ubican.

La progresiva disolución de las trabas al comercio internacional, la mayor facilidad de acceso a la información, la mejora de los sistemas de transporte y comunicación inciden con fuerza en un

fenómeno clave para el futuro de las ciudades: "Están expuestas de forma muy abierta a la competencia internacional".

Las ciudades y las regiones necesitan descubrir sus singularidades, sus componentes de excelencia en el contexto en el que se desarrollan y definir un perfil inteligente de futuro. Se trata de que cada ciudad pueda definir objetivos muy específicos para dotarse de los factores críticos capaces de generar ventaja competitiva a las personas, empresas y agentes que se desenvuelven en la ciudad.

La ventaja competitiva está basada en la singularidad y capacidad permanente de innovación. Hoy día los gobiernos locales y regionales, pueden contribuir de forma eficaz a la mejora de la competitividad de las empresas y actividades que se desarrollan en sus territorios.

Pueden aportar ventaja competitiva creando estructuras urbanas eficientes, infraestructuras y equipamientos específicos para las actividades que se pretende impulsar, programas de formación apropiados, órganos de promoción y apoyo a determinadas actividades, mejora de la calidad urbana y de la calidad de vida, alianzas estratégicas, etc.

Ninguna ciudad puede ser competitiva en todo. Lo ideal es desplegar los limitados recursos humanos y materiales hacia las actividades más productivas al servicio del conjunto de la comunidad. En un entorno cada vez más abierto y competitivo, las ciudades deben asumir un nuevo protagonismo y tienen un enorme potencial para poderlo hacer.

Los éxitos y fracasos de nuestras ciudades van a ser hasta cierto punto los éxitos y fracasos de nuestros países. Incluso hoy día el Banco Mundial está reorientando sus estrategias de inversión para el desarrollo de las naciones focalizando su atención en las ciudades.

Grandes temas como la competitividad económica, el equilibrio social, la calidad de vida y la sustentabilidad ambiental dependerán de nuestra capacidad colectiva para reinventar y gobernar nuestras ciudades y regiones, y en definitiva, de nuestra capacidad para innovar y compartir estas innovaciones con otras ciudades en un mundo cada vez más global e interrelacionado.



### **C1.3. PROCESOS DE CAMBIO EN ESPACIOS METROPOLITANOS**

Las principales ciudades del mundo están experimentando cambios muy importantes. En los países en vías de desarrollo las tasas de crecimiento urbano son espectaculares y en los países desarrollados las grandes ciudades se están dispersando por espacios regionales cada vez más amplios y aparecen procesos de cambio y transformación sin precedentes.

Diversos estudios coinciden sensiblemente en la evaluación de la intensidad del proceso de urbanización que se está produciendo a nivel mundial. En 1950, aproximadamente el 30% de la población podía considerarse como urbana. En 2000 el porcentaje de población urbana se encuentra en torno al 50%. Según ciertas previsiones solventes para el año 2025, cerca del 70% de la población mundial será urbana.

Pero no es sólo un proceso cuantitativo, las ciudades desempeñan un papel de liderazgo creciente como nodos que articulan y organizan la economía mundial. Además, el compromiso de las ciudades en materia de sustentabilidad es un aspecto esencial de la continuidad y de la calidad de vida en el planeta.

Dar una respuesta coherente a los problemas y a las oportunidades de las ciudades del siglo XXI se convierte en un tema central, no solo desde el punto de vista urbanístico y territorial, sino también desde el punto de vista político, económico, social y cultural.

El organizar las ciudades del siglo XXI es una de las grandes cuestiones actuales. Se requiere un esfuerzo conjunto de las instituciones públicas, del sector privado, de la sociedad civil, de las universidades, de los profesionales y de todos los estamentos de nuestra sociedad.

Posiblemente no haya ningún otro momento en la historia de la humanidad en el que se hayan producido cambios tan importantes y existan tensiones urbanas de transformación a nivel mundial tan importantes como las que se están produciendo en diferentes ciudades del mundo en estos momentos. El fenómeno urbano más relevante de este final de siglo es la emergencia de la ciudad-región. Con carácter general se observan los siguientes procesos de cambio en Europa y en ciertos países desarrollados:

Se percibe un debilitamiento de las tradicionales fuerzas centrípetas asociadas a las economías de aglomeración que dieron lugar a la emergencia de la ciudad industrial y de servicios de primera generación de carácter denso y compacto en la que la residencia y las actividades productivas se desarrollaban dentro de los límites de la ciudad

En segundo lugar, la emergencia de fuerzas centrífugas (costes de congestión, precios del suelo, nueva valoración de la naturaleza y del medio rural) que llevan a la salida de muchas actividades fuera de los límites tradicionales de la ciudad. Salen hacia el exterior las actividades industriales, los parques de oficinas, las actividades logísticas, la residencia de media y baja densidad, diversas tipologías comerciales, instituciones universitarias, actividades de ocio y esparcimiento, etc. Surgen así nuevos territorios en entornos metropolitanos menos densos, más difusos y con necesidad de interconexión física y telemática.

En paralelo al esquema descrito de tensiones urbanas se observa la emergencia en el centro de las ciudades de actividades dotacionales y nuevas tipologías comerciales, de empleos cualificados y residencia sofisticada mediante operaciones de renovación urbana o de creación de áreas de nueva centralidad en los espacios vacantes que genera la reconversión económica, el desmantelamiento del aparato industrial obsoleto o antiguas infraestructuras o equipamientos tales como puertos, ferrocarriles, instalaciones militares, etc.

## C2. Los instrumentos para la Renovación Urbana

---

La problemática de la Renovación Urbana está contemplada en las Directrices de Ordenación Territorial, documento marco que define el Modelo Territorial del País Vasco

En dicho documento se recoge como prioritaria la necesidad de acometer actuaciones de renovación urbana en estos municipios: "La integración morfológica y funcional de Donostia con Pasaia, Errenteria y Lezo junto con la renovación urbana de los tejidos de estos últimos municipios es un reto importante que se afronta desde estas DOT." (capítulo 7, El Modelo Territorial de la CAPV)

El capítulo 15 de las DOT, "Renovación Urbana", define la filosofía con que se aborda este importante problema y establece nuevos instrumentos y un sistema de prioridades. Por su importancia, se transcriben a continuación algunos párrafos significativos:

*"La Comunidad Autónoma Vasca ha estado sometida a una fuerte presión de crecimiento urbano en la etapa de su industrialización. Este crecimiento ha tenido lugar fundamentalmente en aquellas ciudades que eran soporte de actividades industriales. El asentamiento de las diferentes actividades urbanas en las referidas ciudades se realizó con escaso control de los usos del suelo y de la morfología resultante por parte del planeamiento urbanístico de aquella época. Esto provocó frecuentemente yuxtaposición de usos incompatibles desde el punto de vista funcional y ambiental, elevadas densidades, contaminación, congestión infraestructural y deterioro de la morfología y de la imagen urbana.*

...

*En la actualidad se están produciendo cambios importantes en la base económica de la Comunidad Autónoma Vasca, y previsiblemente en los próximos lustros, asistiremos a una profunda transformación de las exigencias ubicacionales y ambientales del aparato productivo vasco y ello requiere la correspondiente adecuación del medio urbano y territorial.*

*En este capítulo se intenta dar una respuesta a los principales y más apremiantes problemas derivados de la situación descrita haciendo hincapié en la recuperación de conjuntos urbanos congestionados y degradados desde el punto de vista urbanístico y ambiental. Con este planteamiento y orientación general se proponen fórmulas y mecanismos para mejorar la situación urbana de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Debe tenerse en cuenta que la entidad de los problemas de deterioro urbano exige centrar todos los mayores esfuerzos posibles en torno al reto colectivo de la renovación urbana. Resulta imprescindible establecer mecanismos imaginativos que incentiven la participación de la iniciativa privada junto a las actuaciones de la administración municipal, foral y autonómica en esta importante tarea colectiva de renovación urbana.*

...

*Es importante hacer referencia también al reto que supone afrontar programas ambiciosos de renovación urbana en Pasaia-Errenteria-Lezo ... Estas actuaciones son claves no sólo desde la óptica de los municipios implicados, sino también teniendo en cuenta los objetivos globales de recualificación del modelo territorial de la CAPV.*

*Gran parte del atractivo futuro de la Comunidad Autónoma Vasca para la residencia y para las inversiones innovadoras dependerán del éxito en las operaciones de renovación urbana propuestas en este capítulo.*

*Con carácter general, las políticas de renovación urbana propuestas pretenden hacer hincapié en los siguientes aspectos:*

- 1. Reutilización de espacios industriales infrutilizados, obsoletos o ruinosos.*
- 2. Reconstrucción y tratamiento de riberas como espacios urbanos atractivos.*
- 4. Recuperación de espacios portuarios degradados*
- 5. Creación de parques de actividades económicas*
- 6. Rehabilitación de viviendas antiguas.*
- 7. Conservación y restauración de tejidos urbanos antiguos.*
- 8. Dotación de equipamientos a los centros urbanos consolidados y deficitarios.*
- 9. Se considera necesario aportar un tratamiento fiscal favorable para el desarrollo de las actividades propuestas.*
- 10. Búsqueda de una nueva imagen urbana atractiva como expresión de la nueva etapa de desarrollo de la sociedad vasca*

*El Problema de las Ruinas Industriales en el País Vasco.*

*Dentro de este Capítulo de Renovación Urbana merece una consideración específica el concepto de "Ruinas Industriales".*

*La Comunidad Autónoma del País Vasco es un territorio en el que la problemática de ruinas industriales posee una gran entidad. Son frecuentes las áreas de yacimientos minerales agotados y sobre todo las instalaciones industriales de sectores sometidos a duros procesos de reconversión y a una crónica falta de inversión. Esta circunstancia ha provocado la aparición de gran superficie de terrenos alterados de su medio natural o con instalaciones industriales obsoletas y ruinosas que dan lugar a una imagen de degradación que condiciona fuertemente la creación de nuevas dinámicas y obliga a dar un tratamiento adecuado a estas superficies.*

*...*

*En el territorio guipuzcoano el Area Funcional de Donostia-San Sebastián es la zona más afectada y la que proporcionalmente tiene las ruinas con mayor superficie ocupada. Si tenemos en cuenta la densidad de ruinas que se concentran en algunas zonas concretas, y la incidencia de las mismas en el entorno, nos encontramos con algunos lugares o ámbitos que deberían tener la consideración de áreas especialmente degradadas, y que necesitarán actuaciones específicas para lograr su rehabilitación.*

### *3. Objetivos y Criterios*

*3.1. Aunque sería un objetivo deseable proceder al desarrollo de programas de renovación para todos aquellos municipios de la Comunidad Autónoma en los que se han detectado los problemas antes señalados, sin embargo, en esta Directriz se propondrán aquellas actuaciones que se consideran prioritarias teniendo en cuenta lo limitado de los recursos disponibles para estos fines.*

*3.2. El criterio fundamental con el que se han establecido las prioridades para la aplicación de estrategias de renovación ha sido el de incidir en aquellos núcleos o áreas urbanas que el Modelo Territorial de estas Directrices propone potenciar. En particular, se han seleccionado aquellas ciudades, que teniendo cascos*

*urbanos con grave deterioro, presentan una vocación clara para desempeñar funciones supramunicipales en el contexto de la estructura territorial a la que se aspira.*

*3.3. Se ha procurado además incidir sobre municipios que se encuentran en Areas Funcionales en declive y con altas tasas de desempleo con objeto de que las medidas de renovación puedan ejercer un efecto de "choque" que alivie la gravedad de la situación económica identificada.*

*3.4. Adicionalmente, se ha utilizado el criterio de dar prioridad a aquellos núcleos o áreas urbanas con importante potencial de terciarización, dado que la terciarización de la economía local es un elemento importante para lograr áreas de nueva centralidad que sustituyan a los tejidos industriales degradados desde el punto de vista ambiental.*

*3.5. Identificación de espacios industriales obsoletos y actuaciones de demolición como paso previo a las operaciones de renovación*

#### *4. Instrumentos de Renovación Urbana.*

*4.1. Se propone la redacción de "Programas Estratégicos de Renovación Urbana" de los núcleos y áreas urbanas indicadas en este capítulo.*

*4.2. La iniciativa para su redacción corresponderá indistintamente al Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, a la correspondiente Diputación Foral y a los Municipios afectados.*

*4.3. Los "Programas Estratégicos de Renovación Urbana" no son figuras de planeamiento y por ello deben respetar el planeamiento vigente. El aspecto crítico que debe caracterizar el desarrollo de estos programas es la gestión activa, la puesta en marcha de procesos tendentes a lograr la renovación urbana que se persigue en un contexto de relaciones que debe ser lo más flexible, negociado y eficaz posible. Estos programas se redactan para la coordinación de actuaciones de diferentes Agentes e Instituciones en relación con unos específicos objetivos de renovación urbana.*

*4.4. Dada la entidad de las actuaciones necesarias para llevar a cabo el ambicioso programa de renovación urbana que se propone en este capítulo y la cantidad de recursos necesarios se considera imprescindible la máxima participación de Agentes e Instituciones de carácter público y privado. La eficacia operativa de los "Programas Estratégicos de Renovación Urbana" queda supeditada a la firma de los acuerdos oportunos y a la aprobación de las correspondientes partidas presupuestarias por parte de las diferentes Instituciones y Agentes implicados.*

*4.5. La entidad responsable de la gestión integral de cada Programa Estratégico de Renovación Urbana debe gozar de gran flexibilidad para el desarrollo de sus funciones. La componente creativa en la gestión y la capacidad de innovación se considera fundamental para el éxito en sus resultados.*

*4.6. Además de los núcleos y áreas urbanas señaladas en esta Directriz para llevar a cabo "Programas Estratégicos de Renovación Urbana", los Planes Territoriales Parciales podrán proponer, dentro de su ámbito territorial, otros municipios en los que deban llevarse a cabo actuaciones similares de renovación urbana.*

*4.7. Los Planes Territoriales Parciales en relación con los Programas Estratégicos de Renovación Urbana establecerán las siguientes determinaciones mínimas:*

- a. Delimitación de cada área de intervención.*

- b. *Identificación de las actuaciones que en su caso sea necesario llevar a cabo para la adecuación del planeamiento general del municipio o municipios correspondientes a las características de la renovación propuesta.*
- c. *Objetivos y criterios específicos que habrán de inspirar la redacción de cada uno de los "Programas Estratégicos de Renovación Urbana".*
- d. *Las condiciones concretas con arreglo a las cuales se desarrollarán cada uno de los citados "Programas Estratégicos de Renovación Urbana".*
- e. *Contenido conceptual y documental específico de cada uno de los "Programas Estratégicos de Renovación Urbana" propuestos.*

*4.8. Si se procediera a la redacción de un "Programa Estratégico de Renovación Urbana" antes de la entrada en vigor del Plan Territorial Parcial correspondiente, el citado Programa incluirá un estudio pormenorizado para la delimitación de la zona objeto de renovación. Las delimitaciones municipales que en este capítulo se indican para llevar a cabo estos Programas deben pues ser matizadas y ajustadas bien por los Planes Territoriales Parciales o bien por estos estudios de delimitación incluidos en los Propios "Programas Estratégicos de Renovación Urbana".*

*4.9. Los "Programas Estratégicos de Renovación Urbana" incluirán el siguiente contenido orientativo:*

- a. *Análisis y Diagnóstico pormenorizado de las causas que han originado el estado de deterioro urbano actual.*
- b. *Programa de actuaciones para la relocalización de usos y creación de áreas de nueva centralidad.*
- c. *Programa de actuaciones de reequipamiento y mejora de la escena e imagen urbana.*
- d. *Programa de actuaciones para la mejora de las infraestructuras.*
- e. *Programa de actuaciones para la mejora de los niveles de contaminación.*
- f. *Identificación de las modificaciones que en su caso sea necesario introducir en el planeamiento municipal para hacerlo compatible con el citado Programa Estratégico de Renovación Urbana.*
- g. *Evaluación económica de las actuaciones propuestas y agentes implicados en su financiación y gestión.*
- h. *Definición de las características de la entidad responsable de la gestión integral del "Programa Estratégico de Renovación Urbana" y el nivel de participación de cada agente."*

Con relación al sistema de prioridades, en todo el País Vasco las DOT únicamente definen cinco ámbitos para el desarrollo de estos Programas con la consideración de máxima prioridad, siendo Donostia-Errenteria-Pasaia-Lezo uno de ellos. El capítulo 33 de las DOT dice textualmente:

*"2.5. Se llevará a cabo una ambiciosa operación de renovación urbana y recomposición morfológica de los tejidos del Area Urbana de San Sebastián (San Sebastián-Pasaia-Errenteria-Lezo). Se propiciará un proceso progresivo de transformación o relocalización de la industria urbana, sobre todo aquella que provoca impactos urbanos negativos y se encuentra en áreas de oportunidad para la recualificación urbana y nueva centralidad. Para hacer posible una integración coherente de los tejidos urbanos de los diferentes municipios que componen el Area Urbana de San Sebastián, se proponen mecanismos de*

*compatibilización de los planeamientos municipales entre los cuatro municipios citados, además de Oiartzun."*

### **C3. Operaciones Estructurantes para la Renovación Integral de la Bahía de Pasaia**

---

Desde 1994, con motivo de la primera convocatoria de Urban, viene desarrollándose en la Bahía de Pasaia un intenso proceso de reflexión y debate sobre las opciones de futuro de este territorio. Consecuencia del mismo es el conjunto de Operaciones Estructurantes para la Renovación Urbana que se describen a continuación, y que resultan especialmente valiosas por haber sido consensuadas entre las diferentes instituciones y colectivos con incidencia en la zona.

Es importante señalar que se trata de una visión estratégica a medio plazo, que sirve como marco de referencia a las Actuaciones Seleccionadas para Urban 2000.

#### **1. PROGRAMA ESTRATEGICO PUERTO-CIUDAD**

- 1.1. Area de Nueva Centralidad de La Herrera
- 1.2. Area de Actividades del Mar de Donibane
- 1.3. Rehabilitación Integral de los Cascos Históricos de Pasaia
- 1.4. Puerto Comercial

#### **2. OTRAS OPERACIONES DE RENOVACION URBANA**

- 2.1. Programa de Relocalización Industrial
- 2.2. Area de Pontika-Niessen
- 2.3. Cauce Fluvial del Oiartzun
- 2.4. Area de Molinao

#### **3. AREAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA**

- 3.1. Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea
- 3.2. Adecuación del Polígono Industrial de Ugaldetxo

#### **4. SISTEMA DE PARQUES Y ESPACIOS DE INTERES NATURAL**

- 4.1. Bidegorri, Programa Peatones y Bicicletas
- 4.2. Parques Urbanos de Interés Comarcal
- 4.3. Espacios de Interés Natural de Gran Escala

#### **5. ACCIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS**

- 5.1. Autopista A8 y sistema de accesos
- 5.2. Carretera N1 como Eje Urbano Estructurante
- 5.3. Acciones sobre el Ferrocarril



## 1. PROGRAMA ESTRATEGICO PUERTO-CIUDAD

La Bahía de Pasaia es el elemento central del área, el que le confiere carácter y el que condiciona la mayor parte de sus problemas y potencialidades.

El hecho de estar ocupada en su totalidad por un importante Puerto, de actividad fundamentalmente comercial, ha determinado históricamente el desarrollo económico y urbano de las poblaciones que rodean a la Bahía. El Puerto ha jugado siempre un papel fundamental como motor de la actividad y del progreso de la comarca.

Sin embargo, junto a los aspectos positivos, deben reconocerse también las dificultades que la existencia del Puerto plantea en la relación urbana entre los núcleos de su perímetro y el mar. El carácter cerrado de las instalaciones portuarias, junto con la presencia de infraestructuras impactantes y los altos índices de actividad (a veces molesta y contaminante) son aspectos que afectan negativamente a la calidad ambiental y urbana del área.

En el Cuestionario de Participación que se ha realizado entre las instituciones y colectivos sociales más representativos del área, la situación ambiental actual del territorio del Entorno de la Bahía de Pasaia es calificada de Deficiente-Muy Deficiente en Pasaia, Errenteria y Donostia Este, Deficiente-Aceptable en Lezo y Aceptable-Buena en Oiartzun.

Resulta inaplazable diseñar y poner en práctica medidas para corregir esta deficiente situación ambiental global.

Tres cuartas partes de las instituciones encuestadas opinan que debe desarrollarse un Programa Estratégico "Puerto-Ciudad". En él se deben plantear las cuestiones clave relativas a la recuperación de los espacios urbanos próximos al Puerto, a la posible transformación de uso y carácter de algunas áreas portuarias e industriales, y a la introducción de nuevos usos y funciones urbanas que permitan abrir nuevas perspectivas a la recuperación económica de la comarca.

Se trata, en definitiva, de replantear la relación Puerto-Ciudad con el objetivo de mejorar la calidad ambiental y urbana del área, y ayudar a su recuperación económica. Es necesario optimizar el uso de los espacios portuarios, sin perjudicar la eficiencia y competitividad, pero introduciendo en la ordenación del espacio nuevos criterios adicionales a la mera funcionalidad del Puerto.

Obviamente, el desarrollo de un Programa de estas características requiere una voluntad de consenso por parte de todos los agentes implicados, que permita conjugar los diferentes intereses y objetivos legítimos de cada uno de ellos.

A continuación se incluye una serie de operaciones que estructuran el contenido del Programa estratégico Puerto-Ciudad, en función de sus condiciones de situación, complementariedad, efectos sinérgicos, grado de viabilidad, etc.

Es importante asumir la profunda interrelación entre todas las acciones propuestas, que están planteadas con criterios de complementariedad y coherencia.

### **1.1. Area de Nueva Centralidad de La Herrera**

El ámbito de esta actuación se encuentra en el municipio de Pasaia, e incluye un área industrial vinculada al Puerto, en la zona de Herrera, y los muelles portuarios de Trintxerpe, Hospitalillo y Herrera. Se trata de un espacio importante por su situación como pieza central de un área urbana muy congestionada y con una estructura interna deficiente, formada por los barrios donostiarras de Herrera, Alza Bidebieta y Trintxerpe, y por el casco urbano de Pasai San Pedro.

Actualmente, el área está ocupada en su totalidad por edificación de carácter industrial y por instalaciones portuarias. La edificación industrial está ordenada según criterios de máxima explotación del espacio, por lo que presenta una alta densidad de ocupación. La calidad arquitectónica es baja, no existen espacios abiertos de relación y el conjunto ofrece una clara imagen de obsolescencia. Todas estas características son impropias de un área urbana ubicada en una posición de gran centralidad. Muchas de las empresas ubicadas en la zona se encuentran afectadas por una situación de crisis que sufren el sector pesquero y la industria de construcción y reparación naval.

Por otro lado, la dársena de La Herrera tiene un calado escaso, lo que limita sus posibilidades de aprovechamiento como puerto comercial.

La correcta funcionalidad del importante conjunto urbano formado por los barrios antes citados requiere una profunda transformación del área industrial y portuaria de Herrera. Esta zona debe evolucionar desde su actual papel de barrera urbana hacia una función de espacio central, de charnela entre barrios y polo de actividad y vida urbana.

Como paso previo para la renovación urbana de la zona, se precisa facilitar a las industrias existentes el traslado a otras áreas más adecuadas para la actividad industrial. Se sugiere la creación de un Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea, en el corredor Lezo-Gaintxurizketa (operación que se define con detalle más adelante). Se deberán arbitrar mecanismos que faciliten este desplazamiento, tales como ayudas públicas, exenciones fiscales, facilidades financieras, etc., con el objetivo de mantener la actividad y el empleo en las industrias existentes.

La remodelación del área de Herrera, si se plantea en profundidad y con coherencia, permitirá albergar un ambicioso programa de nuevos usos, de contenido muy diferente al actual.

La dársena de La Herrera, definida por los muelles antes citados, presenta óptimas condiciones para su transformación en Puerto Deportivo. En sus muelles es posible albergar un Paseo Marítimo, procediendo a la sustitución de los actuales almacenes portuarios (de fuerte impacto negativo en la imagen urbana) e introduciendo nuevos espacios y edificación destinada a albergar actividad lúdico-recreativa vinculada al Puerto Deportivo. Se creará así un auténtico Centro de Actividades Náutico Deportivas de la Bahía de Pasaia, cuyo ámbito de influencia superará la comarca e incluso el Territorio Histórico de Gipuzkoa. El Centro de Actividades Náutico Deportivas es demandado por un 70% de los encuestados en el Cuestionario de Participación.

Con objeto de enriquecer ambientalmente la zona, se propone ubicar un barco de época en el área, visitable, con un contenido didáctico en torno a la relación histórica del País Vasco con el mar.

La zona actualmente ocupada por industrias tiene vocación de convertirse en un Area de Nueva Centralidad. Su excelente "renta de posición" facilita la viabilidad de las operaciones de renovación urbana, al ser sustituidos usos de escasa rentabilidad por actividades de mayor valor añadido.

Para constituir el Area de Nueva Centralidad de Herrera se deberán mejorar al máximo las conexiones peatonales, rodadas y en bicicleta con los barrios colindantes. Es necesario concebir un nuevo esquema viario que facilite el "cosido" de tramas urbanas, potenciando la conexión transversal entre la actual N1 y la Avenida de Pasai San Pedro-Avenida de Euskadi. Esta última deberá ser rediseñada con nuevos criterios urbanísticos en los que se incluya la definitiva solución al nudo viario de Gomistegi. Es importante, también, diseñar el conjunto de manera integrada con el Puerto Deportivo y los nuevos espacios náutico-recreativos.

El área tiene extensión y condiciones suficientes para acoger un Parque de Actividades Innovadoras, PAI (valorado positivamente en el Cuestionario de Participación Institucional) que albergara áreas productivas con un nuevo carácter, Centros de Innovación, Incubadoras de Empresas, etc., solicitadas por más de la mitad de los encuestados. En el Cuestionario se ha detectado también una gran demanda de Centros Monográficos de Investigación y Desarrollo y Centros educativos de Formación Profesional (dos tercios de los encuestados), así como de Centros de Formación Empresarial. Son usos cuya ubicación idónea es el PAI, por su relación con la actividad empresarial.

Sería deseable incluir una mezcla de usos que enriqueciera la vida urbana y maximizara las posibilidades de desarrollo de la zona, incluyendo usos terciarios de oficinas, servicios administrativos (municipales o de carácter comarcal), equipamientos culturales, de ocio y esparcimiento, una calle comercial, un mercado de productos autóctonos (pescado, hortalizas, artesanía,...) etc.

Además, es importante disponer de espacios abiertos de carácter público, en forma de plazas y un parque urbano, y dotar al conjunto de zonas de aparcamiento.

### **1.2. Area de Actividades del Mar de Donibane**

El área comprendida entre el límite del casco urbano de Pasai Donibane y el mar, desde la zona de Pysbe hasta la central térmica de Iberdrola, está ocupada por un heterogéneo conjunto de industrias vinculadas al mar, astilleros, varaderos, etc., en deficiente estado de conservación y uso.

La necesidad de transformación de este área es una idea arraigada en la zona, y compartida por la mayoría de los agentes consultados. De hecho, la Autoridad Portuaria tiene previsto llevar a cabo una nueva ordenación general de una zona que comprende el área antes citada, y también la central térmica y su correspondiente muelle.

Las posibilidades de acoger nuevos usos son buenas, por cuanto se trata de un espacio de importantes dimensiones, situado en un lugar de máximo protagonismo dentro de la Bahía, y con una morfología interesante, siendo fachada urbana de Donibane y configurando una península atractiva por su posición y vistas.

Esta transformación tiene un importante papel urbano. Contribuirá decisivamente a mejorar la relación entre el casco urbano y el mar, creando nuevos espacios abiertos de carácter público diseñados con criterios actuales y con el objetivo de disminuir la alta densidad de ocupación existente en el área.

La edificación que se plantea para la zona girará en torno a actividades vinculadas al mar, formando un conjunto de edificaciones, convenientemente articuladas con los espacios públicos, que constituirán un área atractiva y funcional.

Uno de los usos propuestos es un área de actividad industrial naval (Navalaldea), que agrupará en nuevas edificaciones a las empresas que permanecen en activo y que se encuentran dispersas por el Puerto, en instalaciones obsoletas y poco adecuadas, junto a otras complementarias de nueva creación incluyendo industrias auxiliares, que puedan servir de apoyo a la reparación de embarcaciones deportivas, industrias relacionadas con motores, fibra de vidrio, etc. La concentración de actividad y la mejor funcionalidad de unas instalaciones modernas facilitará, sin duda, la viabilidad futura de estas empresas, necesarias para la actividad del Puerto y que forman parte de la base industrial de la comarca.

Otro uso singular, para completar esta destacable pieza urbana, es ubicar en ella el futuro Museo Naval de Euskadi. Es un proyecto que está siendo estudiado por el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales, aunque no está decidida su localización. Pasaia es, sin duda, un lugar muy adecuado, y el Area de Actividades del Mar de Donibane puede ser la ubicación idónea.

Reflejará la actividad náutica comercial, pesquera, deportiva, la vinculación del País Vasco a la

mar a lo largo de la historia, etc., desde una perspectiva que se pretende sea de “museo vivo” en el que pueda conocerse también la actividad real cotidiana en el Puerto.

Se propone también ubicar en esta zona pabellones deportivos con instalaciones de apoyo a la práctica del remo, deporte muy arraigado en la comarca.

Con carácter complementario, se plantea la creación de un Centro de Iniciativas Turísticas integrado en el área, con la intención de potenciar un sector de la economía poco desarrollado actualmente. El Centro gestionará y promocionará las actividades turísticas, fomentando la creación de empresas y de empleo en este sector, y aprovechando las sinergias y la capacidad de atracción de visitantes que se derivarán de las nuevas actividades vinculadas al mar.

Así mismo, tendrán cabida otras actividades vinculadas al mar que sean compatibles, tales como centros de formación o investigación, acuario, centros sociales, escuelas de estudios marinos, etc.

Otra iniciativa interesante es la creación de un buque escuela especializado en ecología y estudios marinos. Podría plantearse como gestión mixta público-privada y permitiría, mediante acuerdos con instituciones (Diputación, Ayuntamientos, Kutxa,...), ofrecer a los ciudadanos de Gipuzkoa la posibilidad de participar en cursillos y experiencias de navegación y estudios a bordo.

La zona no ocupada por astilleros o usos industriales que requieran contacto con el agua, se planteará como área urbana con carácter de Paseo Marítimo público, con objeto de ampliar los escasos espacios de contacto con la línea marítima de que disponen actualmente los habitantes de la comarca.

### ***1.3. Rehabilitación Integral de los Cascos Históricos de Pasaia***

Los Cascos Históricos de Pasaia (San Pedro y Donibane) son dos áreas importantes, tanto por su papel urbano como por su relación con la Bahía y su proximidad a áreas naturales valiosas como son los montes Ulía y Jaizkibel. Tienen una fuerte personalidad como espacios tradicionales vinculados a la actividad pesquera y al mar. Son conocidos y visitados por muchas personas a lo largo de todo el año, especialmente en el caso de Donibane. Son, sin duda, dos de los elementos de mayor atractivo de la Bahía. Actualmente, presentan problemas de degradación arquitectónica, y precisan de una operación de rehabilitación y puesta en valor, que permita recuperar todo su sabor tradicional, mejorar la funcionalidad urbana y las condiciones de vida de sus habitantes.

La transformación de los cascos históricos redundará de forma directa en una mayor calidad de vida para los ciudadanos que los habitan, y en un mayor atractivo urbano para los visitantes. La rehabilitación de los cascos históricos se considera necesaria para propiciar la necesaria recuperación económica del área.

Para acometer este proceso, se propone aplicar un instrumento innovador, el Programa Estratégico de Rehabilitación Integral.

Se trata de un mecanismo de intervención que permite integrar actuaciones exógenas que redundarán en beneficio del propio casco. Está definido en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, en los siguientes términos (capítulo 14 DOT):

*“3.1. Se propone la redacción y ejecución de los “Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral” de los Cascos Históricos en los términos establecidos en este capítulo.*

*3.2. La iniciativa para la redacción y ejecución de estos Programas podrá corresponder a la Administración Pública o a la iniciativa privada. No obstante, teniendo en cuenta la incidencia de estas actuaciones sobre la mejora del modelo territorial, el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales deberán estimular el desarrollo de estas iniciativas.*

*3.3. Estos “Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral” no son figuras de Planeamiento y deberán respetar los planes de los ámbitos territoriales en los que operen. En el caso de falta de correspondencia con dicho planeamiento no podrán aplicarse hasta la adecuación del mismo.*

*3.4. La eficacia operativa de los referidos Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral se basa en la coordinación de actuaciones y en la aprobación de las correspondientes partidas presupuestarias por parte de las diferentes Instituciones y Agentes implicados.*

*3.5. En los Cascos Históricos en los que ya se haya redactado un Plan Especial, los Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral profundizarán especialmente sobre las actuaciones exógenas al casco Histórico que sea preciso acometer para la consecución de los objetivos de rehabilitación y revitalización y como complemento de las actuaciones endógenas recogidas en el Plan Especial ya redactado.*

*3.6. Además de los Cascos Históricos señalados en este capítulo para llevar a cabo Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral, los Planes Territoriales Parciales podrán proponer, dentro de su ámbito territorial, otros municipios en los que deban llevarse a cabo actuaciones similares de rehabilitación.*

*3.7. Los Planes Territoriales Parciales establecerán el sistema de prioridades de rehabilitación de Cascos Históricos entre los núcleos seleccionados dentro de su correspondiente territorio y en relación con los “Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral”, especificando las siguientes determinaciones:*

- a. Las actuaciones que en su caso sea necesario llevar a cabo para la adecuación del planeamiento general o especial a las características de la rehabilitación que se persigue.*
- b. Objetivos y criterios que habrán de inspirar la redacción de cada uno de los Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral de Cascos Históricos que se proponen.*
- c. Las condiciones específicas con arreglo a las cuales se desarrollarán cada uno de los citados Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral.*

- d. *Contenido conceptual y documental específico de cada uno de los Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral propuestos.*

3.8. Los "Programas Estratégicos de Rehabilitación Integral" de Cascos Históricos incluirán el siguiente contenido orientativo:

- a. *Análisis y Diagnóstico pormenorizado de los tejidos históricos y de sus interrelaciones funcionales, morfológicas y estructurales con el resto de la trama urbana del núcleo de población correspondiente.*
- b. *Delimitación exacta del área de intervención. Esta delimitación podrá coincidir o no con la de la trama histórica en función de las posibles estrategias de rehabilitación que en cada caso particular resulte oportuno proponer.*
- c. *Análisis y diagnóstico pormenorizado de la población, de la edificación y de las infraestructuras de la zona delimitada. La existencia de Plan Especial del Casco Histórico puede resultar de gran ayuda en esta fase.*
- d. *Programa de actuaciones exógenas al propio Casco Histórico para hacer viable la rehabilitación integral que se pretende.*
- e. *Programa de actuaciones endógenas al Casco Histórico que incluirá al menos las siguientes:*
- e1. *Actuaciones sobre la edificación residencial.*
  - e2. *Actuaciones sobre edificios destinados a otros usos.*
  - e3. *Actuaciones sobre la infraestructura del Casco Histórico.*
  - e4. *Actuaciones sobre el mobiliario urbano, pavimentación, iluminación, ornato y mejora de la imagen urbana.*
  - e5. *Estrategia de usos.*
- f. *Relación de actuaciones sobre la población para garantizar la viabilidad del conjunto de actuaciones propuestas en el Programa.*
- g. *Evaluación económica de las actuaciones propuestas y relación de Instituciones y Agentes implicados en su financiación y gestión.*
- h. *Modificaciones que en su caso sea necesario introducir en el planeamiento para hacerlo compatible con las determinaciones del "Programa Estratégico de Rehabilitación Integral".*

Se propone incluir en el ámbito de actuación del Programa Estratégico los recorridos de paseo junto al mar que, partiendo de ambos cascos históricos, se dirigen hacia la embocadura del Puerto. La adecuación de estos espacios de paseo afectará positivamente a la relación entre el casco histórico y la Bahía, y aumentará las posibilidades de desarrollo de un conjunto urbano

atractivo. El actual varadero (San Pedro), convenientemente tratado, las diferentes calas, puntas, etc., forman una interesante secuencia de espacios con amplias posibilidades de uso y disfrute por los ciudadanos.

Esta actuación proporcionará dos recorridos atractivos para el disfrute peatonal de la bocana y su interesante entorno natural. Ambos recorridos, conectados entre sí por mar mediante un pequeño transbordador, podrán complementarse con algunos equipamientos "blandos" y de poco impacto (pequeñas plazas, miradores, algún kiosco, instalaciones para tablas de gimnasia, mobiliario urbano integrado en el conjunto, etc.).

La intervención en los paseos peatonales de la bocana se considera importante como medida exógena de influencia positiva para la rehabilitación de los cascos históricos de Donibane y San Pedro, por cuanto aumenta el atractivo del conjunto y pone en valor estos espacios, fomentando la actividad en ellos.

#### **1.4. Puerto Comercial**

El Puerto de Pasaia es el segundo en importancia del País Vasco. Presenta importantes índices de actividad que suponen un gran soporte e impulso a la industria de la comarca.

Por su carácter de bahía natural, las condiciones de abrigo son óptimas. Dispone de una boca de entrada de 180 m. de ancho y 20 m. de calado, y de un canal de entrada de 1,2 km. de longitud, entre 80 y 120 m. de ancho y 10 m. de calado.

La bahía tiene una superficie de flotación de 60,87 Ha., de las que 36,37 se destinan actualmente a usos comerciales, 17,68 a uso pesquero y 6,82 a otros usos.

La superficie terrestre es de 757.093 m<sup>2</sup>. La longitud total de las dársenas es de 5.181 m. lineales, distribuidos en 505 m. privados y 4.676 m. de servicio público. De entre estos últimos, 3.005 m. corresponden a dársenas comerciales, 1.244 m. a dársenas pesqueras, y 427 m. a otras dársenas.

El tráfico total fue de 1.500 buques entrados en 1993. Las mercancías cargadas y descargadas en el mismo año totalizaron 4,3 millones de Tm., destacando por su importancia los tráficos de chatarra, productos siderúrgicos, productos petrolíferos y carbón, además de abonos, pasta de madera, cemento a granel, clinker, maderas, magnesita, materiales de construcción y potasas, por este orden. Es importante también el embarque y desembarque de automóviles, totalizando 140.357 unidades en 1993.

La pesca tiene una importancia cuantitativa menor (13.412 Tm. en 1993, con un valor en primera venta en torno a los 5.000 Mpts.), pero es una actividad tradicional y arraigada, medio de vida de una parte de la población y soporte de algunas industrias derivadas de esta actividad.



El Puerto está bien equipado en lo relativo a grúas, sistemas de carga y descarga, etc. La Autoridad Portuaria lleva a cabo continuamente inversiones de mejora y modernización de estos equipamientos. Recientemente, se han realizado también importantes trabajos de dragado. En la actualidad, se autoriza la entrada de barcos de hasta 180 m. de eslora y 29 pies de calado.

La comunicación rodada se realiza con enlaces a la autopista A8 y conectando también con la carretera N1. Los problemas derivados del recorrido urbano por el que transcurre esta vía afectan a la funcionalidad del Puerto, pero sobre todo tienen un importante efecto negativo sobre el medio urbano.

La comunicación ferroviaria se realiza con ancho normal de Renfe directamente hacia las estaciones de Pasaia y Errenteria (línea Madrid-Hendaya), y con la estación de Herrera de vía estrecha, de Eusko Trenbideak. No existe, de momento, comunicación con Hendaya en ancho europeo.

Desde el punto de vista urbanístico y ambiental, el Puerto tiene una importancia decisiva en la imagen de la zona. La singularidad morfológica de la Bahía, la imponente orografía que lo rodea, la desembocadura del río Oiartzun, etc., configuran un conjunto ambiental de fuerte personalidad. La percepción del conjunto desde las montañas que lo rodean aumenta la espectacularidad de la escena.

La potenciación del Puerto de Pasaia es un objetivo compartido por las diversas instituciones y agentes relacionados directa o indirectamente con él. Las Directrices de Ordenación Territorial proponen (capítulo 7, El Modelo Territorial de la CAPV) "la potenciación del activo de infraestructura portuaria existente en el Puerto de Pasaia".

Concretamente, en el capítulo relativo al Area Funcional de Donostia-San Sebastián se incluye el siguiente apartado:

*"2.20. El Puerto de Pasaia debe consolidarse como puerto comercial de primer orden en el conjunto de los estatales, para lo que se deberá mantener su accesibilidad por carretera y ferrocarril preservando la infraestructura destinada a tal fin de cometidos más urbanos. Así mismo, debe aumentarse en lo posible el área de servicios del muelle nuevo, para mejorar la manipulación de los contenedores. Se cuidará el adecuado desarrollo de la actividad pesquera con una planificación flexible que permita adecuarse a los cambios que está experimentando esta actividad. Se preverá una zona para la ubicación de embarcaciones de tipo lúdico-deportivo, sin perjuicio de los usos comerciales y pesqueros que se estiman prioritarios."*

Se propone desarrollar un conjunto de acciones para adecuar y adaptar las líneas de evolución futura del Puerto al resto de las operaciones planteadas, desde una óptica global supramunicipal, en el presente Estudio. Será necesario realizar previamente un estudio estratégico sobre la funcionalidad actual, previsiones futuras, compatibilidad con el medio urbano, etc.

Un objetivo básico es, lógicamente, la potenciación y racionalización de la actividad portuaria, optimizando y mejorando en lo posible la funcionalidad del Puerto.

Otro objetivo, que deberá compatibilizarse con el anterior, es la mejora de la relación Puerto-Ciudad, especialmente en los ámbitos definidos en las anteriores Operaciones Estructurantes, que transformarán su actual carácter hacia un modelo de espacios eminentemente urbanos. Propiciar la máxima integración puerto-ciudad es un objetivo seleccionado por la gran mayoría de las instituciones consultadas.

Un tercer objetivo, según demanda un 83% de los encuestados en el Cuestionario de Participación Institucional, es optimizar las posibilidades de desarrollo futuro del Puerto, manteniendo en lo posible su faceta de puerto comercial, pero intentando completar estas funciones con el desarrollo de actividades náutico-deportivas.

La Autoridad Portuaria de Pasajes aportará los estudios, planes y proyectos de que dispone o que está desarrollando, como elementos de partida a analizar para su inclusión en la estrategia global de renovación urbana de la comarca.

En un Puerto muy vinculado al entorno urbano como es el de Pasaia, la actividad portuaria debe entenderse, además, como parte de la escena urbana, cuidando aspectos como el color, la iluminación, los acabados, etc. Es necesario mejorar la imagen del conjunto, destacando el valor plástico de las grandes estructuras portuarias, grúas, hangares, buques, etc. Son elementos que, convenientemente tratados, pueden llegar a tener un papel muy positivo en la escena urbana, dotando al conjunto de un fuerte carácter.

Además de las Operaciones Estructurantes definidas en los apartados anteriores, es necesario mejorar, en la medida en que sea compatible con la estrategia futura del Puerto, la relación puerto-ciudad de Lezo y Errenteria. La presencia de instalaciones de fuerte impacto urbano como los depósitos de hidrocarburos situados en zonas próximas al Puerto condiciona negativamente esta relación puerto-ciudad.

Así mismo, la conexión entre Lezo y Donibane, que actualmente se produce a través de vías de escasa capacidad y diseño inadecuado, deberá rediseñarse utilizando mecanismos de carácter más urbano, como un bulevar de borde, de uso rodado, peatonal y ciclista.

Sería interesante, por otro lado, estudiar la viabilidad de un nuevo acceso rodado al Puerto por Capuchinos desde la autopista. Permitiría recuperar una mayor superficie de muelle al eliminar el actual acceso, y mejorar las condiciones urbanísticas de los barrios próximos.

En definitiva, el Puerto es, tanto por su ubicación central como por su importancia estratégica, un elemento clave para la recuperación económica y la renovación urbana de esta comarca. Las estrategias de transformación y la evolución futura del Puerto, su necesaria reordenación,

deberán plantearse desde la doble perspectiva del propio Puerto y del medio urbano en que se inserta, propiciando soluciones que integren todos los objetivos antes citados.

## **2. OTRAS OPERACIONES DE RENOVACION URBANA**

Con carácter complementario a las anteriores acciones de integración Puerto-Ciudad, se propone iniciar un proceso de renovación urbana selectiva de algunas áreas interiores de los núcleos de la Bahía de Pasaia.

Como se desprende del contenido de las DOT, acometer estrategias de Renovación Urbana en el área de la Bahía de Pasaia es un objetivo fundamental cuya trascendencia excede los límites de la comarca.

Las actuaciones incluidas en este Estudio son un avance parcial de lo que podría constituir el futuro Programa Estratégico de Renovación Urbana. Se han seleccionado como operaciones de renovación urbana únicamente cuatro, por su importancia estructurante para la transformación global, alto grado de consenso, viabilidad y efectos sinérgicos con respecto a las demás acciones.

Otras operaciones complementarias podrán ser planteadas en el marco del futuro Programa Estratégico de Renovación Urbana, tras un análisis profundo y pausado de sus circunstancias.

### **2.1. Programa de Relocalización Industrial**

Uno de los problemas urbanísticos más graves de la comarca es, sin duda, la inadecuada localización de muchas industrias que se encuentran ubicadas en los cascos urbanos, con todos los efectos negativos que esta situación conlleva.

Esta situación, heredada de épocas pasadas, se caracteriza porque la calidad de vida de estas áreas se encuentra muy deteriorada, y porque la funcionalidad de las propias empresas está condicionada negativamente por esta circunstancia.

Se propone llevar a cabo un Programa de Relocalización Industrial para propiciar, en las zonas urbanas, la progresiva supresión de usos industriales incompatibles, trasladándolos a espacios mejor acondicionados para estas actividades. Este Programa responde a un doble objetivo. Por un lado, se pretende mejorar la calidad ambiental y de vida de los núcleos de la comarca, y por otra parte, facilitar el desarrollo de la actividad empresarial.

El ámbito territorial de aplicación del Programa será la totalidad de los municipios de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun, así como los barrios del Este de Donostia. Toda el área, a excepción

de Oiartzun, está declarada en las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV como de máxima prioridad en los procesos de renovación urbana.

El desarrollo del Programa se realizará mediante fórmulas de gestión que permitan la vinculación de los diferentes niveles de la administración pública junto a empresas privadas, entidades financieras, etc.

El Programa deberá ser diseñado con la colaboración de todos estos agentes, e incluirá préstamos en condiciones favorables, ayudas económicas, apoyos en la tramitación y gestión, facilidades en el acceso a las nuevas instalaciones, etc.

Las empresas beneficiadas por este Programa deberán justificar la continuidad y mejora de su actividad, y el mantenimiento de niveles aceptables de empleo. Su nuevo emplazamiento se situará en áreas adecuadas al efecto dentro de la comarca. El nuevo Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea, que se describe más adelante, será un espacio óptimo para la ubicación de estas empresas.

## **2.2. Area de Pontika-Niessen**

El entorno de la Bahía de Pasaia presenta deficientes niveles de calidad urbana en buena parte de sus núcleos. Una de las áreas centrales donde la regeneración resulta más necesaria, factible y de gran repercusión hacia el conjunto comarcal es la Vaguada de Pontika, en Errenteria, desde el puente de la autopista hasta el solar de la antigua Esmaltería.

En el área se están desarrollando algunos procesos de renovación, como el Programa de Ruinas Industriales, promovido por el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. La regeneración urbana integral que se propone se basa en la transformación de estas zonas hacia una serie de nuevos usos, algunos de gran repercusión en la comarca, propiciando el surgimiento de nuevos espacios urbanos de relación, diseñados con criterios actuales.

Se plantea la sustitución de antiguas instalaciones industriales por edificios residenciales, equipamientos y espacios libres, y una mejora de las comunicaciones peatonales y rodadas del centro del municipio, aprovechando la oportunidad generada por la intervención en estos espacios.

Por su posición central en el área urbana de Errenteria, la transformación de la Vaguada de Pontika tendrá una gran repercusión en la mejora de la estructura interna de la ciudad. Se conformará un nuevo espacio de charnela que mejorará la articulación entre tramas urbanas, ampliando sensiblemente los espacios libres de carácter público y el sistema de equipamientos de la ciudad.

El carácter estructurante de esta operación se vería muy reforzado si se construyera un nuevo acceso a la autopista en Pontika, que se plantearía con criterios urbanos, y permitirá mejorar en gran medida la accesibilidad de Errenteria y Lezo. Esta actuación, que se define más adelante en el capítulo correspondiente a Infraestructuras, deberá estudiarse detenidamente para evaluar su alcance, viabilidad técnica y costes.

Otra pieza urbana central de gran importancia es la antigua fábrica de Niessen. Se plantea para este elemento el proyecto de un gran complejo cultural de incidencia comarcal en el espacio ocupado por la antigua factoría. Debido a su ubicación central en la ciudad y junto al eje de la N1, la intervención en este ámbito tiene una incidencia muy importante en la renovación urbana del entorno de la Bahía de Pasaia. Es importante la demanda existente en la comarca de Bibliotecas, y especialmente Teatros y Salas de Exposiciones (estos últimos solicitados por más de la mitad de los encuestados).

Actuaciones como la anterior deben plantearse con un alcance amplio, al considerar que Errenteria es una parte del Area Metropolitana de Donostia, y por tanto está incluida en uno de los polos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales. Por esta razón, este tipo de operaciones deberán tener un planteamiento ambicioso, considerándose como equipamientos de rango de capital regional.

### **2.3. Cauce Fluvial del Oiartzun**

El tramo urbano del cauce fluvial del río Oiartzun en el entorno de la Bahía de Pasaia presenta un estado de degradación, y está circundado por un entorno urbano muy deteriorado. Sin embargo, es un activo natural con grandes posibilidades de cara a la configuración del futuro modelo urbano de la comarca.

Es destacable el papel que tradicionalmente han ejercido los cauces fluviales como elementos centrales en la vida de muchas ciudades. Sería deseable conseguir esa función para el cauce del río Oiartzun, en su tramo urbano.

Al tratarse de un área central de la ciudad, y de un elemento natural con altas potencialidades, es preciso acometer una operación de recuperación ecológica del río y renovación urbana de sus márgenes.

El objetivo para este área es la transformación del río de espacio marginal y abandonado, hacia pieza urbana central, de gran protagonismo en la realidad comarcal.

Esta operación tiene un gran impacto y un importante efecto demostración, por cuanto el río transcurre en algunos tramos paralelo a la actual carretera N1, auténtico eje vertebrador de la comarca recorrido a diario por gran cantidad de personas.

El criterio a asumir será, en primer lugar, proceder a una recuperación ambiental del cauce, incluyendo un control y depuración de los vertidos.

Se propone, además, tratar el río y su entorno como una pieza urbana con carácter de parque lineal, reformando o sustituyendo los edificios degradados que existen en el entorno del cauce. Los espacios abiertos que surjan del desarrollo de este parque urbano junto al cauce fluvial se tratarán como plazas, conectadas entre sí por medio de un paseo arbolado paralelo al cauce.

Los edificios existentes que supongan impactos negativos en la imagen urbana podrán ser reformados exteriormente, mediante un programa de adecuación de fachadas, disminuyendo su presencia con pantallas arbóreas, mejorando el mobiliario urbano, etc.

#### **2.4. Area de Molinao**

El distrito de Antxo forma una unidad urbana compacta dentro del municipio de Pasaia. Situado en el fondo de una vaguada que limita su perímetro edificado, es una de las áreas más deterioradas y que presenta más problemas de desconexión con los núcleos próximos.

La carretera N1 es el eje de relación con Donostia y Errenteria, lo cual genera graves problemas funcionales y de calidad ambiental a Pasai Antxo, debido al carácter de vía rápida interurbana de alta densidad de tráfico. Por otro lado, el frente marítimo de Antxo está configurado por la infranqueable barrera formada por el ferrocarril y el cierre portuario.

La transformación del carácter de la N1 hacia una avenida urbana es una de las operaciones estructurantes propuestas en este Estudio (se define en un apartado posterior). El distrito de Antxo es, sin duda, uno de los que en mayor medida necesitan esta transformación. En el interior del barrio, la edificación residencial, de escasa calidad en muchos casos, se yuxtapone con usos industriales, en ocasiones abandonados.

La Ría de Molinao recibe actualmente los vertidos sin depurar de buena parte del distrito, tanto de la industria como de las viviendas, presentando un estado de considerable degradación y aportando aguas contaminadas a la Bahía.

Es necesario llevar a cabo una recuperación ecológica de la Ría, controlando los vertidos, adecuando sus márgenes, y eliminando algunas edificaciones colindantes. La margen derecha de la Ría es una zona industrial desarrollada sobre áreas de dominio público marítimo terrestre, con una deficiente accesibilidad. La profunda transformación de esta zona, eliminando las edificaciones actuales, es una condición necesaria para la mejora de la calidad ambiental del distrito.

El espacio ocupado por usos industriales de Campsa, Luzuriaga, etc. es un área de oportunidad importante del barrio. Tiene un futuro difícil como zona industrial debido a su inadecuada ubicación, accesibilidad, equipamientos, etc., y es susceptible de albergar una importante

operación de transformación, introduciendo usos residenciales, equipamientos, usos terciarios y espacios libres de carácter público. Por su ubicación en contacto con espacios naturales de interés, la remodelación de este área tendría una gran influencia en la mejora de la calidad urbana del barrio.

### **3. NUEVAS AREAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA**

Uno de los aspectos más importantes del diagnóstico sobre la situación urbana actual de la comarca es la obsolescencia de gran parte de las instalaciones industriales existentes. Con demasiada frecuencia, están ubicadas en lugares inadecuados por su mala accesibilidad, por no disponer de espacio de expansión, y por encontrarse próximas a áreas residenciales (o incluso integradas en ellas). Existe, en definitiva, una importante carencia de áreas industriales bien estructuradas y con adecuadas condiciones funcionales.

Junto a ello, se da la inaplazable necesidad de una profunda renovación urbana en los municipios del área, que sólo resulta factible mediante el traslado a otros lugares de las industrias ubicadas en el interior de la trama urbana.

Sin embargo, no se trata de un objetivo fácil, debido a la complicada orografía de la comarca y al alto grado de ocupación urbana al que se ha llegado.

Por otro lado, los retos de competitividad, la creciente internacionalización de las empresas y las posibilidades de atracción de inversiones exógenas hacen necesaria la preparación de espacios industriales atractivos con tipología de Parques de Actividades Económicas que superen la mera oferta de suelo urbanizado en polígonos tradicionales.

Es necesario, por tanto, encontrar una localización adecuada para desarrollar en ella nuevas áreas de actividad económica que permitan a la comarca lograr el doble objetivo de la renovación urbana mediante el traslado de industrias fuera de los cascos, y la reactivación económica al disponer de espacios más adecuados y competitivos para la producción.

#### **3.1. Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea**

Existe un importante espacio lineal entre Lezo y Gaintxurizketa, con topografía relativamente suave y buenas posibilidades de conexión a la Autopista A8, a la Carretera Nacional N1, al Ferrocarril y al Puerto. Este corredor puede ser el soporte de actividades económicas y equipamientos para las empresas con un alto nivel de calidad, competitivas a nivel internacional.

La zona tiene un gran valor estratégico, por las amplias posibilidades que aporta de descongestión de los tejidos urbanos centrales, al constituir en un importante receptor de las

industrias que se trasladen desde el centro. Existen en el área algunas industrias, agrupadas en varios núcleos.

Se propone desarrollar en esta zona un Parque de Actividades Económicas (PAE). Con esta fórmula se pretende superar el concepto tradicional de polígono industrial. Se plantea un espacio con más calidad ecológica, ambiental y urbana, menor densidad de ocupación, un soporte infraestructural sólido, arquitectura cuidada, abundancia de espacios verdes, equipamientos complementarios para la actividad empresarial y para el servicio de los trabajadores, etc. En definitiva, se trata de promover un entorno para las actividades económicas que resulte competitivo a nivel internacional, según los más avanzados modelos europeos.

El Parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea será el lugar óptimo para acoger las industrias que sea necesario desplazar en el proceso de renovación urbana de la comarca. Mediante mecanismos de financiación "blanda", ayudas públicas, etc., este traslado puede efectuarse manteniendo los puestos de trabajo y mejorando la competitividad de las empresas.

Además, la existencia de un PAE bien estructurado y correctamente dotado de servicios será, sin duda, una oferta competitiva para atraer a otras empresas ya existentes, y para fomentar el surgimiento de iniciativas empresariales nuevas.

El PAE podrá disponer de áreas especialmente ligadas a la actividad portuaria, así como de un Centro Logístico de Abastecimiento y Distribución. Se incluirán también actividades de I+D, incubadoras de empresas, agencias de ayuda a la colocación, sociedades de fomento, asesorías, etc., servicios todos ellos que han sido demandados en el Proceso de Participación, y de los que, en cierta medida, carece la comarca. La integración de todos estos servicios en un único Parque de Actividades supondrá importantes efectos sinérgicos para reforzar la competitividad del mismo.

La puesta en marcha de esta operación tiene gran trascendencia, por cuanto es necesaria para poder iniciar otras actuaciones de las anteriormente expuestas.

#### Area Industrial de Txirrita-Maleo

En paralelo al inicio del proceso de planificación y desarrollo del Eje Lezo-Gaintzurizketa, el parque de Actividades Económicas de Oarsoaldea debe dotar a la comarca de soluciones que respondan a las necesidades de reubicación industrial y nuevas demandas de suelo para actividades económicas a corto plazo.

En este sentido, el Area de Txirrita-Maleo presenta unas condiciones óptimas por su avanzado nivel de gestión urbanística, su ubicación próxima a la autopista A8 y al Puerto, por la propiedad pública de la mayor parte del suelo y por el consenso interinstitucional existente para su desarrollo.



### **3.2. Adecuación del Polígono Industrial Comarcal de Ugaldetxo**

La carencia de suelo industrial en los municipios de Pasaia, Errenteria y Donostia Este ha provocado que desde hace al menos dos décadas haya sido necesario desarrollar polígonos industriales en los municipios de Lezo y sobre todo Oiartzun. Estas áreas industriales, si bien de forma no planificada, han cumplido una función comarcal, sobre todo en cuanto al empleo se refiere, de tal forma que Oiartzun presenta un excedente de casi 2.000 empleos entre población activa residente en el municipio y empleos generados por las empresas del municipio.

La concentración empresarial más importante de la comarca es sin duda el polígono de Ugaldetxo. Este polígono se encuentra hoy día en unas lamentables condiciones de deterioro, agravadas por problemas de tipo legal entre Ayuntamiento, propietarios y constructora, hasta tal punto que ya se están produciendo traslados de empresas en busca de ubicaciones con mayor calidad. Se considera que, con carácter complementario a otras actuaciones de mayor alcance, es conveniente llevar a cabo la mejora de las áreas industriales existentes, pues con una inversión económica poco significativa pueden lograrse importantes efectos positivos inmediatos sobre la actividad económica.

## **4. SISTEMA DE PARQUES Y ESPACIOS DE INTERES NATURAL**

El Medio Físico de esta comarca es muy accidentado, variado y con grandes valores naturales. Los valles, montañas y cauces que conforman la orografía de la zona, junto con la propia Bahía de Pasaia, son importantes activos naturales, muy valiosos, además, por su singularidad y por su proximidad al medio habitado.

En las últimas décadas, la alta densidad de población y la intensa actividad industrial en los núcleos del entorno de la Bahía han generado una fuerte presión sobre el medio natural, que se materializa en un entorno muy degradado en la actualidad.

La contaminación del aire y el agua, la degradación progresiva de importantes sistemas naturales, el deterioro de los ecosistemas, etc. son el resultado de una escasa integración de las actividades humanas en el medio, como sucede con la degradación por actividades productivas en general, por vertidos, procesos de urbanización impactantes y, en general una dinámica de desarrollo ajena a los valores ambientales.

Debe superarse esta dinámica con nuevas actitudes hacia el medio natural. Las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco mantienen una postura clara con relación al medio físico: "Es necesario prestar una especial atención a los problemas y a las oportunidades que ofrece el Medio Físico. Los valores y las singularidades medio ambientales han constituido un elemento esencial para la configuración del modelo territorial y suponen una garantía para la calidad de vida de la población."

Es preciso, por tanto, adoptar una actitud especial de protección del medio físico, y de recuperación y puesta en valor de áreas naturales para el disfrute de la población.

Las DOT introducen una nueva filosofía al respecto: "Hoy día, sin embargo, el Medio Físico de la CAPV aparece como una oportunidad de desarrollo futuro y un factor clave para el bienestar, el desarrollo económico y la calidad de vida. El Medio Físico debe entenderse como una infraestructura de base, cuya calidad jugará un papel cada vez más importante en las decisiones de localización de las actividades productivas más innovadoras y atractivas."

"Desde el punto de vista del Medio Físico, el Modelo Territorial constituye la proyección espacial de la estrategia de conservación de los valores ecológicos, productivos, paisajísticos y científico-culturales del territorio que se propone, expresada en términos de la forma de utilización del suelo no urbanizable."

Con esta nueva actitud de respeto y puesta en valor del medio, se aborda la recuperación ecológica de una serie de espacios naturales importantes en el entorno de la Bahía de Pasaia, clasificados en dos grupos en función de su escala, de su proximidad al medio urbano y de su ámbito de influencia.

Por una parte, se pretende consolidar un Sistema de Espacios de Interés Natural de Gran Escala. Se trata de áreas naturales de especial importancia por su tamaño y porque el ámbito de poblaciones a las que sirven supera los límites de la comarca.

Por otro lado se pretende la potenciación de una serie de Parques Urbanos de Interés Comarcal, entendiendo por tales aquellos que, con una superficie menor, se encuentran más próximos a las áreas urbanas, tienen un ámbito de influencia municipal o comarcal, y serán objeto, por tanto, de un tratamiento diferente.

#### **4.1. Bidegorri, Programa Peatones y Bicicletas**

Es necesario plantear en el entorno de la Bahía de Pasaia nuevas alternativas de comunicación, de escala más humana y escaso impacto, que aumenten la calidad de vida de los habitantes y favorezcan la opción de nuevos hábitos y costumbres. Existe actualmente un bidegorri (vial para peatones y bicicletas) que recorre parte del término municipal de Oiartzun, enlazando algunos de sus barrios.

Se considera deseable prolongar esta infraestructura, creando un auténtico bidegorri comarcal que facilite la conexión entre todos los municipios del entorno de la Bahía de Pasaia y que permita que la bicicleta constituya una auténtica alternativa de transporte y una "forma de vida".

Es importante que los recorridos ciclistas tengan continuidad, dado que de otro modo la disuasión para la utilización de este modo lúdico de transporte y ocio perdería mucho atractivo por la incomodidad y por el peligro real que supone el uso de la bicicleta fuera de los recorridos

específicamente preparados al efecto. Se trata de una infraestructura “blanda” que puede atravesar indistintamente áreas naturales y zonas urbanas, y que se caracteriza por su escaso impacto, reducido coste y fácil implantación. A pesar de ello, su papel estructurante es importante, por cuanto facilita las alternativas de desplazamiento peatonal y ciclista, en adecuadas condiciones, en un área que presenta graves carencias de espacios para el peatón.

El bidegorri, cuyo trazado concreto requiere un estudio detallado, podrá tener varios ramales. En algún tramo, podrá aprovechar el antiguo recorrido del ferrocarril minero de Arditurri que por sus condiciones de trazado y escasa pendiente constituye una alternativa óptima para relacionar la comarca con las antiguas minas situadas a escasos kilómetros del núcleo de Oiartzun, en el excepcional ámbito natural de Peñas de Aia. En las antiguas minas se podrá desarrollar un pequeño parque infantil y un zoológico de reducidas dimensiones, equipamiento del que carece la comarca. En los tramos rurales se incluirán también recorridos a caballo.

Se procurará que el bidegorri conecte instalaciones escolares, deportivas y de ocio, y en él se dispondrán también testimonios de la cultura, historia y costumbres del País Vasco, constituyendo así un auténtico museo temático en torno a la cultura y tradiciones del país.

Por su alta flexibilidad y adaptabilidad a la topografía, el bidegorri puede ser, además, una buena alternativa de conexión de los barrios urbanos más altos entre sí, aprovechando también los recorridos de mejores vistas sobre la Bahía. El trazado del bidegorri puede enriquecerse con miradores, elementos menores de mobiliario urbano, pequeñas instalaciones para tablas de gimnasia, etc.

Es necesario, por otro lado, retomar la escala humana en la trama edificada, y diseñar las calles para los peatones (pavimentación, arbolado, mobiliario, iluminación), mejorando la calidad de vida y generando áreas urbanas más vivibles. La estrategia peatonal es un aspecto básico. Se trata de plantear, en la medida de lo posible, la creación de dos redes superpuestas, una rodada y otra peatonal, y la utilización de las calles peatonales y de bicicletas para la implantación de aparcamientos subterráneos.

Actualmente hay una presión excesiva del coche sobre el espacio urbano. El nivel de congestión y lentitud en el tráfico de vehículos se debe a la excesiva densidad de los tejidos urbanos y a los problemas de estructura física de la trama.

La búsqueda de soluciones de peatonalización es imprescindible. Aunque pudieran surgir reacciones en las etapas iniciales, una vez que la población experimente los resultados ambientales y funcionales de la peatonalización propuesta, el nivel de aceptación será alto.

La peatonalización no debe proponerse de forma indiscriminada y puntual, dado que ello agravaría los problemas en determinados puntos. La peatonalización debe concebirse como una opción de estructura global que garantice la funcionalidad para el vehículo de motor permitiendo al mismo tiempo “esponjar” los tejidos urbanos y ponerlos en valor.

Existe, además, en Errenteria el proyecto de crear un vial rodado en dirección Este-Oeste (vial Sur) que parte desde la calle Beraun, pasa por el barrio de Las Agustinas y transcurre paralelo a las vías férreas de ET/FV, continuando hasta el enlace de la autopista en Oiartzun. Tiene importancia como elemento estructurador, porque resuelve el enlace viario entre los barrios de Capuchinos, Beraun, Gaztaño, Centro, Las Agustinas y La Fandería.

Se propone estudiar la posibilidad de prolongar este futuro vial, procurando la conexión de Errenteria con Pasai Antxo y Donostia Este (Buenavista, Larratxo-altza y Herrera). Se trata de un vial que deberá adaptar su trazado a las posibilidades topográficas, y que tendrá un carácter de vía interna de cosido entre barrios, enlazando también los parques e incluyendo un bidegorri y el tratamiento del borde urbano (fachadas, arbolado, mobiliario, pavimentos, acabados, etc.).

#### ***4.2. Parques Urbanos de Interés Comarcal***

Existe en la comarca un conjunto de áreas verdes muy próximas a los tejidos edificados, que desempeñan una función importante como parques urbanos. Son elementos escasos, que juegan un papel destacable, debido a la gran proximidad a una población que habita en áreas urbanas densas y dotadas de pocos espacios abiertos. Frecuentemente pueden actuar como piezas de transición o charnela entre tejidos urbanos próximos, cumpliendo así una importante función de descongestión y comunicación entre barrios.

Además de otros parques y espacios verdes ya existentes, se propone centrar los esfuerzos en la recuperación y puesta en valor como Parques Urbanos de las siguientes áreas:

- Mirador de Buenavista
- Parque de Altamira
- Area de Arramendi

Las tres áreas seleccionadas son importantes por sus posibilidades de desarrollo y por su efecto en barrios próximos congestionados. Por su ubicación y escala, su incidencia positiva trasciende los límites del municipio en que se encuentran. Son Parques Urbanos de Interés Comarcal. Las intervenciones propuestas incluyen la recuperación ambiental de estos espacios y su adecuación como parques. Deberán desarrollarse análisis sobre su situación actual, y proponer posteriormente alternativas de enfoque y diseño de los parques, en las que se contemple la integración estructural con las áreas urbanas próximas.

#### ***4.3. Espacios de Interés Natural de Gran Escala***

El territorio que rodea a la Bahía de Pasaia es rico en grandes espacios naturales de importantes dimensiones y gran valor, tanto desde el punto de vista ecológico como en su función de áreas de recreo. Estos Espacios de Interés Natural de Gran Escala contribuyen a conferir a la Bahía una importante singularidad, y son, sin duda, uno de los activos más valiosos del área.

El acusado relieve de la zona ha condicionado el asentamiento humano, que se ha ido produciendo en las pasadas décadas hasta alcanzar elevados niveles de concentración y altas densidades de ocupación del suelo.

La fuerte concentración humana tiene efectos negativos evidentes sobre la calidad de vida de la población. Pero en este caso presenta también una destacable cualidad positiva, que es la proximidad de importantes volúmenes poblacionales a su entorno, de la que se deriva una gran accesibilidad de los ciudadanos al medio natural.

Dentro de la necesaria redefinición del modelo urbano y territorial de la comarca, se considera necesario dotar a los Espacios de Interés Natural de Gran Escala de un tratamiento innovador, entendiendo el conjunto de los mismos como un sistema de áreas verdes. En él, se caracterizará a cada pieza por sus rasgos distintivos y se le asignará una serie de funciones según su vocación y su interés desde diferentes criterios de valoración (valor ecológico, paisajístico, científico-cultural, recreativo, etc.).

La definición del papel de estos espacios se realizará compatibilizando los objetivos de protección y recuperación ecológica con la puesta en valor de los mismos como un activo al servicio de la población. Es importante dotar a estas áreas de una excelente accesibilidad desde el medio urbano próximo.

Las intervenciones a realizar deberán partir de un estudio en profundidad que analice el estado actual de estas áreas, los problemas y potencialidades que presentan y su vocación dentro del Sistema propuesto, en relación con la comarca. Posteriormente, se definirá el papel de cada uno de ellos en el modelo territorial comarcal, y las actuaciones necesarias para su desarrollo, que serán cuantificadas, definiendo fórmulas para llevarlas a cabo, instituciones implicadas, calendario, etc. Los espacios incluidos en este Sistema son los siguientes:

- Area de Jaizkibel
- Monte Ulía
- Parque Comarcal de Lau Haizeta (incluye el entorno de los fuertes de San Marcos y Txoritokieta, y la recuperación arquitectónica de estos edificios, con implantación de nuevos usos)
- Area de Urkabe-Trapada

## **5. ACCIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS**

La adecuada funcionalidad de las infraestructuras es un requisito básico para lograr un territorio ordenado, competitivo y con calidad ambiental.

Las dificultades topográficas de esta comarca suponen una importante dificultad para el trazado de cualquier infraestructura. Esta circunstancia ha condicionado históricamente la ubicación de los grandes ejes infraestructurales de la comarca en lugares que con frecuencia son poco compatibles con el medio urbano.

Así, por ejemplo, la carretera N1, importante eje internacional de comunicaciones, atraviesa los núcleos de la comarca con su alta intensidad de tráfico de paso, con el agravante de que esta vía es, además, el único eje urbano de relación entre estos municipios.

Como única alternativa para el tráfico existe la autopista A8, que actúa como circunvalación del Area Metropolitana de Donostia. Esta autopista soporta en periodos punta altas intensidades de tráfico, y en ella se yuxtaponen el tráfico de paso, internacional y de largo recorrido con el tráfico de agitación, de carácter comarcal y de corto recorrido. No obstante, el uso de la autopista se ve limitado por su carácter de vía de peaje.

El problema del tráfico en el entorno de la Bahía de Pasaia es grave, y la solución es compleja, pero debe abordarse con carácter prioritario pues, en caso contrario, esta deficiencia supondrá un freno insalvable para el desarrollo de la comarca.

Existe una antigua polémica en la zona respecto al tema. Una de las medidas propuestas es la liberalización del peaje de la autopista. Presenta la ventaja de no precisar el trazado de nuevas infraestructuras, difíciles de ubicar y de alto coste, posibilitando la conversión de la actual N1 en eje urbano vertebrador de la comarca. Uno de los principales inconvenientes de esta medida es la existencia de una concesión todavía vigente, por lo que habría que compensar a la empresa concesionaria. Otro problema es la saturación que previsiblemente se produciría en esta vía, disminuyendo su funcionalidad.

Otra medida que se está barajando es la creación del Segundo Cinturón del Area Metropolitana, con un trazado más alejado que la autopista. A la ventaja que supone el incremento de la capacidad viaria total y de su mejor estructuración, se oponen los inconvenientes derivados de su alto coste, difícil trazado, impacto ambiental, y constitución de una nueva barrera infraestructural.

Se plantean también medidas adicionales, tales como la variante de Errenteria que pueden ser soluciones parciales e incompletas al problema.

### **5.1. Autopista A8 y sistema de accesos**

En paralelo al debate sobre la viabilidad, ventajas e inconvenientes del Segundo Cinturón, es necesario aplicar sin demora medidas que contribuyan a solucionar el importante problema del tráfico.

La liberalización del peaje de la autopista es, a pesar de los problemas que plantea, la única alternativa posible a corto plazo para aliviar la grave congestión de tráfico que padece la zona.

La conversión de la autopista en variante urbana del Area Metropolitana, redefiniendo así el papel del tramo Donostia-Oiartzun, es una medida necesaria que deberá venir acompañada de otras acciones complementarias.

Se propone una ampliación de los carriles de la autopista en los tramos en que sea posible.

Se plantea también una transformación del carácter de los accesos actuales, que dejarían de ser barrera separadora de barrios para convertirse en vía urbana de relación, con mejor permeabilidad transversal y diseño adecuado a su nuevo carácter.

Es conveniente también, de acuerdo con esta nueva función de la autopista, estudiar la posibilidad de crear una nueva conexión en la Vaguada de Pontikao en áreas próximas, que facilite la accesibilidad al centro de Errenteria y la viabilidad del proceso de renovación urbana propuesto para el área.

### **5.2. Carretera N1 como Eje Urbano Estructurante**

La carretera nacional N1 genera, a su paso por Errenteria y Pasaia (Antxo), importantes problemas de seguridad, contaminación ambiental y acústica, congestión de tráfico, disfunciones urbanas, etc. La calidad ambiental de los espacios atravesados por esta vía o próximos a ella es deficiente. Las calles de estas dos ciudades están estructuradas en relación con un eje, la carretera, cuya permeabilidad transversal no es la adecuada.

Para lograr la recualificación urbana necesaria en el entorno de la Bahía de Pasaia, es fundamental conseguir el cambio de carácter de esta carretera, transformándola hacia un nuevo concepto viario, más adecuado a su posición central y a su papel de eje urbano vertebrador comarcal.

Esta actuación sólo será factible tras haber desviado parte del actual tráfico hacia itinerarios alternativos (la autopista, considerada como variante metropolitana), según se define en la actuación precedente.

El nuevo eje a desarrollar en la actual N1 será una avenida urbana trazada según criterios que compaginen funcionalidad rodada con uso peatonal, facilitando los cruces y la circulación transversal, redefiniendo las calzadas y mejorando las áreas peatonales, implantando arbolado y mobiliario urbano, junto a mecanismos de reducción de la velocidad. El diseño del nuevo eje deberá disuadir al tráfico de paso y facilitar los recorridos internos, rodados, peatonales y en bicicleta.

Será, en definitiva, el nuevo eje central de la comarca y la conexión urbana básica estructurante del Area Metropolitana. Las relaciones internas entre los núcleos del Area Metropolitana mejorarán enormemente con este nuevo eje.

Esta actuación se considera de la máxima importancia y de carácter prioritario para lograr los objetivos de renovación urbana propuestos y para colaborar en el proceso de reactivación económica del entorno de la Bahía de Pasaia.

### **5.3. Acciones sobre el Ferrocarril**

El ferrocarril es una infraestructura de comunicación importante, y de fuerte presencia en la zona.

En su faceta de transporte de viajeros, existen por un lado las líneas de largo recorrido y ancho convencional de Renfe (eje Madrid-Hendaya), y por otro, los ferrocarriles de vía estrecha (Topo) que juegan un importante papel en su función de tráfico de cercanías de la comarca. El Topo ofrece un interesante servicio al Area Metropolitana, y deberían estudiarse las actuaciones necesarias para su potenciación y regeneración.

Está previsto el trazado de una nueva línea de Alta Velocidad que conecte el área metropolitana de Donostia con las otras dos capitales vascas, y que formará parte del sistema europeo de alta velocidad, en el eje Paris-Madrid. El recorrido de esta nueva línea a su paso por la comarca se realizará por el Sur de la barrera actual que supone la autopista.

En lo que respecta al transporte de mercancías, esta infraestructura es fundamental para el Puerto, que cuenta, lógicamente, con sus propias terminales.

Desde el punto de vista urbanístico, el ferrocarril, debido a su posición central en el área, genera importantes barreras urbanas en esta zona.

Con objeto de corregir este impacto negativo del ferrocarril sobre el medio urbano, manteniendo su funcionalidad, se propone estudiar las posibilidades de soterramiento de la línea férrea en los tramos de mayor impacto urbano. Esta operación, a pesar de su coste, supondría un importante alivio a los problemas de congestión y calidad urbana, apoyando en gran medida la transformación infraestructural propuesta en las actuaciones precedentes.

Otra actuación de diferente carácter cuya conveniencia y viabilidad convendría analizar es la prolongación del ancho de vía internacional desde Hendaya hasta el Puerto de Pasaia. En el actual contexto europeo carente de fronteras internas, la posibilidad de que el Puerto disponga de terminal ferroviaria de ancho internacional mejoraría notablemente su competitividad eliminando así una considerable desventaja comparativa frente a los puertos franceses, de cara a la intermodalidad barco-ferrocarril internacional.

En cualquier caso, las futuras soluciones a los problemas derivados del impacto del ferrocarril en la comarca deberán provenir necesariamente de un análisis conjunto de las necesidades urbanas y de los requisitos de funcionalidad portuaria, con el objetivo de llegar a soluciones integrales satisfactorias desde ambos puntos de vista.





## **C4. Actuaciones seleccionadas para su inclusión en Urban**

---

La Iniciativa Comunitaria Urban propone 7 Ejes prioritarios de actuación para los programas operativos:

### **Eje 1. Renovación Urbana**

Utilización mixta y reurbanización de terrenos abandonados de modo compatible con el medio ambiente

### **Eje 2. Emprendedores y Empleo**

Empresariado y pactos a favor del empleo

### **Eje 3. Integración Social**

Integración de marginados y acceso a los servicios básicos

### **Eje 4. Movilidad Sostenible**

Integración de transporte público y comunicaciones

### **Eje 5. Calidad Ambiental**

Reducción y tratamiento de residuos; gestión eficiente del agua, reducción del ruido; reducción del consumo de energías a base de hidrocarburos

### **Eje 6. Infoestructuras**

Desarrollo del potencial de las tecnologías de la información

### **Eje 7. Gobierno Urbano**

Evaluación, gestión y seguimiento. Mejoras en el gobierno urbano

El Programa Operativo correspondiente a la Bahía de Pasaia aborda 6 de los 7 ejes, con un especial protagonismo del Eje 1, Renovación Urbana y del Eje 4, Movilidad Sostenible, en torno a los cuales se articulan los demás, con un enfoque complementario e integrado.

El Eje 5, Calidad Ambiental no se incluye al estar las cuestiones medioambientales abordadas o en proceso de gestión desde otros programas y planes con incidencia en la Bahía. Además, los aspectos medioambientales se consideran como un condicionante "transversal" que afectará a todos los proyectos que se desarrollen en la Bahía en el contexto de este Programa Operativo. Las operaciones incluidas en este programa se han definido y se diseñarán en detalle desde planteamientos basados en la filosofía del desarrollo sostenible y desde una nueva sensibilidad hacia el medio ambiente.

Los Ejes, 2, 3, 6 y 7 potencian y complementan los 2 ejes básicos de este Programa Operativo, incluyendo medidas y proyectos que han sido estudiados desde una perspectiva integral con el resto de las actuaciones Urban.

Tal como se ha descrito en el Diagnóstico de este documento, los problemas socioeconómicos de la Bahía de Pasaia están íntimamente ligados y absolutamente condicionados por la congestión urbana y la superposición de grandes infraestructuras que caracteriza a este territorio.

La escasez de espacio público libre, la altísima densidad edificatoria, la presencia de infraestructuras de gran impacto, la necesidad de transformar el espacio liberando suelo y planteando una transformación urbana, son los elementos clave de esta propuesta y el punto de partida imprescindible para cualquier intervención de regeneración urbana y socioeconómica.

A partir del marco de referencia que suponen las Operaciones Estructurantes definidas en el apartado anterior y consensuadas en etapas previas del proceso, se ha seleccionado un conjunto de Actuaciones Prioritarias para ser abordadas con carácter inmediato, en el marco de la Iniciativa Comunitaria Urban 2000-2006.

Estas actuaciones se concentran, en líneas generales, en torno a un ámbito espacial concreto, el Espacio Prioritario Urban, y han sido seleccionadas en función de una serie de criterios:

- valor estratégico como detonantes de operaciones futuras complementarias
- inserción en los 7 Ejes Prioritarios propuestos por Urban
- consenso entre las instituciones promotoras y el resto de instituciones con incidencia en la zona
- posibilidades reales de cofinanciación y de ser cometidas en los plazos previstos
- carácter supramunicipal y capacidad de extender sus efectos sobre un ámbito amplio
- complementariedad y efecto sinérgico entre ellas
- máximo aprovechamiento de los recursos económicos
- efecto demostración
- carácter innovador
- carácter integral

La orientación, enfoque y contenido de cada Eje son los siguientes:

## **Eje 1. “Renovación Urbana”.**

### **Utilización mixta y reurbanización de terrenos abandonados de modo compatible con el medio ambiente.**

---

#### *Descripción y objetivos*

Se trata, junto con el Eje 4. Movilidad Sostenible, de uno de los 2 Ejes prioritarios de la propuesta. Su orientación y enfoque responden a la acuciante necesidad de liberar espacio para permitir así el desarrollo de nuevas iniciativas que serán decisivas en la revitalización social y económica de la Bahía.

La congestión urbana e infraestructural es el rasgo básico del diagnóstico de este territorio. La obsolescencia de ciertas actividades económicas que ocupan, sin embargo, espacios de alta centralidad, es otro aspecto que incide en la misma línea. Existen interesantes propuestas para transformar el ámbito urbano industrial obsoleto en torno a la dársena de La Herrera hasta convertirlo en un espacio de nueva centralidad urbana. El impulso Urban hará viables estas propuestas, y permitirá irradiar hacia los barrios colindantes los efectos de esta transformación urbana, a la vez que supondrá la base para la ubicación de nuevas actividades empresariales de futuro y nuevos servicios urbanos a la población.

Los principales objetivos que inspiran este Eje prioritario son:

1. Recuperación de amplios espacios centrales actualmente ajenos a la vida urbana y dedicados a usos que suponen un importante coste de oportunidad para el futuro de la Bahía de Pasaia
2. Recualificación de ciertos espacios públicos mediante acciones de embellecimiento, equipamiento, rediseño o potenciación de espacios verdes, mejorando así la calidad del espacio urbano de relación.

#### *Contenido*

Los esfuerzos de este importante Eje se centran en 2 medidas:

##### **Medida 1.1. Recuperación de solares abandonados y terrenos contaminados.**

Se trata de una medida fundamental, sobre la que se apoya el resto del Programa Operativo. Su objetivo básico es la recuperación y transformación de terrenos infrutilizados que ocupan, sin embargo, una posición central en la Bahía y que se encuentran en la actualidad destinados a usos inapropiados o que suponen un alto coste de oportunidad y un condicionante negativo que dificulta las posibilidades de futuro de la Bahía de Pasaia.

##### **Medida 1.2. Rehabilitación de espacios públicos, incluidas las zonas verdes.**

Como medida complementaria a la anterior, supone una apuesta por la recualificación del espacio urbano, con la consiguiente mejora de la calidad de vida de sus habitantes y del atractivo de estos barrios. La creación de espacios verdes, el embellecimiento urbano

y la regeneración de plazas como lugares de encuentro son el contenido esencial de esta medida.

*Autoridad competente*

Los terrenos afectados son de carácter público, y pertenecen a los municipios de San Sebastián y Pasaia, y al Puerto de Pasajes. Por tanto, las autoridades competentes son los Ayuntamientos de San Sebastián y Pasaia, y la Autoridad Portuaria de Pasajes.

*Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

*Beneficiarios*

Los beneficiarios directos de las acciones contempladas en este Eje son la totalidad de los 41.009 habitantes del Espacio Prioritario Urban. Son beneficiarios indirectos el resto de los habitantes del Area Metropolitana que utilizarán también los espacios transformados.

*Cuadro Financiero Eje 1*

Presupuesto Medida 1.1	60,27%	3.583.000 Euros
Presupuesto Medida 1.2	39,73%	2.362.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>5.945.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	2.972.500 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	2.972.500 Euros

*Programación Eje 1*

Año 2001	904.217 Euros
Año 2002	1.022.944 Euros
Año 2003	975.067 Euros
Año 2004	904.766 Euros
Año 2005	1.039.307 Euros
Año 2006	1.098.699 Euros

**Eje 2. "Emprendedores y Empleo".  
 Empresariado y pactos a favor del empleo**

*Descripción y objetivos*

La Bahía de Pasaia ha sido tradicionalmente un destacado ámbito de empleo. Tanto las grandes empresas que han existido en la zona como la gran cantidad de pequeñas iniciativas en el ámbito empresarial, han constituido en el pasado un importante entramado de actividad y empleo.

Las sucesivas crisis económicas y las nuevas tendencias internacionales en los ámbitos de actividad que afectan a la Bahía han supuesto una traumática evolución hacia una situación más difícil que requiere soluciones innovadoras para la transformación de la base económica de la comarca.

La orientación de este Eje responde a 2 objetivos principales:

- Propiciar la emergencia de nuevas actividades económicas en este espacio, apostando por aquéllas que coincidan con la visión estratégica de este territorio que ha sido definida y consensuada como “Modelo Territorial Futuro” en los estudios realizados hasta el momento en este territorio.
- Apoyar a aquellas iniciativas empresariales de menor alcance que pudieran generarse entre pequeños emprendedores locales con escasa capacidad financiera o de gestión.

#### *Contenido*

Este Eje se articula en torno a 2 medidas:

Medida 2.11. Apoyo a proyectos generadores de puestos de trabajo a nivel local.

Esta medida responde especialmente al objetivo 1 antes mencionado, y consistirá en un impulso a la gestación e implementación de nuevos proyectos empresariales en la zona promoviendo como proyecto tractor un espacio temático ligado a la actividad de ocio y cultura en torno al mar, que fomente la atracción de visitantes hacia la zona, con la consiguiente generación de empresas ligadas al sector turístico. Además y como efecto colateral, se contribuirá a la recualificación urbana del área.

Medida 2.15. Instrumentos de financiación para nuevos emprendedores.

Como desarrollo del objetivo 2 antes citado, se propone la puesta en marcha de nuevos instrumentos de apoyo a la financiación de pequeñas actividades empresariales, dando así un importante soporte a los emprendedores locales, que actualmente encuentran dificultades para la efectiva realización de sus iniciativas.

#### *Autoridad competente*

El espacio sobre el que se desarrollaría la medida de “apoyo a nuevos proyectos generadores de puestos de trabajo” es de carácter público y pertenece en parte al municipio de Pasaia y en parte al Puerto de Pasajes. Por tanto, las autoridades competentes son el Ayuntamiento de Pasaia y la Autoridad Portuaria de Pasajes.

#### *Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

*Beneficiarios*

Los beneficiarios de las acciones contempladas en este Eje son por una parte los habitantes del Area Metropolitana como usuarios de las nuevas actividades de carácter lúdico-cultural a implantar. Por otro lado, los emprendedores de la zona que deseen iniciar una nueva actividad empresarial y que recibirán importantes apoyos financieros.

*Cuadro Financiero Eje 2*

Presupuesto Medida 2.11	70,59%	1.843.000 Euros
Presupuesto Medida 2.15	29,41%	768.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>2.611.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	1.305.500 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	1.305.500 Euros

*Programación Eje 2*

Año 2001	397.125 Euros
Año 2002	449.269 Euros
Año 2003	428.242 Euros
Año 2004	397.366 Euros
Año 2005	456.456 Euros
Año 2006	482.541 Euros

### **Eje 3. "Integración Social".**

#### **Integración de marginados y acceso a los servicios básicos**

---

##### *Descripción y objetivos*

Ayudar a conseguir una correcta articulación social es uno de los objetivos de este programa de renovación urbana. Un espacio castigado por la crisis económica y que concentra graves problemas urbanísticos y medioambientales es también un ámbito de tensiones sociales. Intervenir decididamente sobre estas cuestiones contribuirá a la regeneración de este territorio.

Los problemas de integración social que se han detectado en este territorio requieren una especial atención por parte de un programa de renovación como este. Se han diseñado 2 líneas de trabajo en torno a este Eje. La primera de ellas va dirigida específicamente a los colectivos de mayor riesgo de exclusión. La segunda tiene como objetivo reforzar la cohesión social, extendiendo a capas mayores de la población los beneficios derivados de un a mejora dotacional en lo relativo a equipamiento de carácter cívico y social.

Los objetivos que orientan este Eje son, por tanto:

1. Facilitar a los desempleados nuevas oportunidades de inserción laboral a partir de un proceso de formación dirigido específicamente a este colectivo, que les permita desarrollar nuevas capacidades en nuevos ámbitos profesionales.
2. Mejorar la dotación cultural y de equipamientos para el bienestar social en la zona, contribuyendo así a una mejor articulación social de la población que habita este Espacio Prioritario Urban.

##### *Contenido*

Las dos líneas de actuación corresponden respectivamente con las siguientes medidas:

Medida 3.9. Acciones de formación dirigidas a colectivos desempleados, así como a los trabajadores en activo para la actualización de su capacitación y su adaptación a la nueva organización del trabajo, dando prioridad a los itinerarios integrados de inserción profesional y al desarrollo de nuevas fuentes de empleo, incluido el sector de la economía social.

Se pretende implementar un programa de apoyo a colectivos desfavorecidos, especialmente a los parados de larga duración, que son uno de los grupos con problemática más grave en esta comarca, dada la estructura social de la misma. Con este programa se diseñará un itinerario de inserción para los desempleados, colaborando en su formación, reciclaje y detección de nuevas oportunidades laborales.



Complementariamente, se adecuará y equipará un espacio para impartir los cursos necesarios para este tipo de colectivos, reforzando así la infraestructura física orientada a estos fines.

Medida 3.11. Dotación de centros cívicos y sociales.

La medida tiene por objeto la creación de centros cívicos, de cultura y servicios sociales para aportar a este ámbito urbano lugares y servicios accesibles al ciudadano con el fin de reforzar la cohesión social. Los servicios ofertados por estos centros favorecerán por una parte la integración social de personas necesitadas de asistencia en este campo, y por otro lado, la cohesión social al incluir también servicios dirigidos a todos los ciudadanos, estén o no en riesgo de exclusión.

#### *Autoridad competente*

Las autoridades competentes son el Ayuntamiento de San Sebastián y los Ayuntamientos de los demás municipios de la Bahía (Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun) representados por Oarsoaldea, Agencia de Desarrollo Comarcal, S.A.

#### *Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

#### *Beneficiarios*

Los beneficiarios directos de las acciones contempladas en este Eje son la totalidad de los 41.009 habitantes del Espacio Prioritario Urban, y especialmente los colectivos sociales más desfavorecidos.

#### *Cuadro Financiero Eje 3*

Presupuesto Medida 3.9	61,45%	1.894.000 Euros
Presupuesto Medida 3.11	38,55%	1.188.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>3.082.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	1.541.000 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	1.541.000 Euros

#### *Programación Eje 3*

Año 2001	468.763 Euros
Año 2002	530.313 Euros
Año 2003	505.493 Euros
Año 2004	469.047 Euros
Año 2005	538.796 Euros
Año 2006	569.587 Euros

#### **Eje 4. "Movilidad Sostenible".**

##### **Integración de transporte público y comunicaciones**

---

###### *Descripción y objetivos*

Junto con el Eje 1, Renovación Urbana, es uno de los vectores principales que orientan este Programa Operativo. Como se ha descrito anteriormente, la situación de congestión urbana que caracteriza a este espacio condiciona negativamente su futuro e impone como requisito prioritario la adopción de medidas tendentes a la liberación de suelo. Uno de los elementos que agravan el problema, además de las excesivas densidades edificatorias y de los fuertes condicionantes topográficos, es la existencia de un importante conjunto de infraestructuras de gran impacto que se superponen en este limitado espacio.

Las infraestructuras existentes en la zona responden, obviamente, a necesidades funcionales concretas, lo cual condiciona y limita las posibilidades de transformación.

Por estas razones, resulta prioritario intervenir en el campo de las infraestructuras de transporte y comunicaciones, para mejorar su eficiencia, reducir su impacto y transformar, en la medida de lo posible, ciertos ámbitos actualmente afectados por las mismas.

Los objetivos de este Eje son los siguientes:

1. Ampliar las alternativas de movilidad basada en modos alternativos, complementando a las clásicas infraestructuras orientadas al automóvil.
2. Mejorar la accesibilidad rodada en ciertos puntos concretos del Espacio Prioritario Urban.
3. Recuperar ciertos espacios cuyas condiciones de funcionalidad viaria han sido modificadas, adaptándolos así a su nueva función y mejorando la calidad urbana de los ámbitos afectados.

###### *Contenido*

Medida 4.1. Reordenación de los sistemas de transporte, incluyendo la introducción del cobro por el uso de las vías urbanas, creación de zonas sin tráfico rodado, sistemas de control de tráfico inteligente y aparcamientos disuasorios

Esta medida persigue el rediseño de ciertos elementos de infraestructura viaria que han visto alterada su funcionalidad como consecuencia de la introducción de nuevas opciones de trazado. Esta situación genera interesantes oportunidades de recualificación del espacio urbano y mejora de la funcionalidad viaria, que deberán activarse como consecuencia de una reflexión en el contexto del Modelo Territorial de Futuro contemplado en este Programa y consensuado entre los diversos agentes con incidencia en la zona.

Complementariamente, es preciso mejorar la accesibilidad a ciertos puntos concretos del Espacio Prioritario Urban, como requisito ineludible para la recualificación urbana.

Medida 4.6. Caminos y paseos en zonas verdes seguros y atractivos para peatones y ciclistas.

La medida persigue generar opciones alternativas al tráfico rodado como mecanismos de comunicación "blanda" entre los distintos barrios de la comarca. La puesta en marcha de esta medida contribuirá a no congestionar más las actuales infraestructuras y aportará nuevas opciones de comunicación, más agradables y respetuosas con el entorno, potenciando los lugares más atractivos de este ámbito urbano y de su entorno territorial próximo.

*Autoridad competente*

Las autoridades competentes son el Ayuntamiento de San Sebastián y los Ayuntamientos de los demás municipios de la Bahía (Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun) representados por Oarsoaldea, Agencia de Desarrollo Comarcal, S.A.

*Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

*Beneficiarios*

Los beneficiarios directos de las acciones contempladas en este Eje son la totalidad de los 41.009 habitantes del Espacio Prioritario Urban. Son beneficiarios indirectos el resto de los habitantes del Area Metropolitana que utilizarán también los espacios transformados y se beneficiarán de una importante mejora en accesibilidad y transporte.

*Cuadro Financiero Eje 4*

Presupuesto Medida 4.1	75,61%	4.761.000 Euros
Presupuesto Medida 4.6	24,39%	1.536.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>6.297.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	3.148.500 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	3.148.500 Euros

*Programación Eje 4*

Año 2001	957.755 Euros
Año 2002	1.083.512 Euros
Año 2003	1.032.800 Euros
Año 2004	958.336 Euros
Año 2005	1.100.844 Euros
Año 2006	1.163.753 Euros

**Eje 5. "Calidad Ambiental".**

**Reducción y tratamiento de residuos; gestión eficiente del agua, reducción del ruido; reducción del consumo de energías a base de hidrocarburos**

---

Este Eje no se incluye nominalmente como uno de los componentes del Programa Operativo, por las siguientes razones:

- Durante los últimos años, se han desarrollado y se están desarrollando en la Bahía importantes proyectos de regeneración medioambiental, con cargo a distintos planes y programas de actuación de diversas instituciones con incidencia en la zona.
- La filosofía con la que se aborda este Programa Operativo Urban es la del Desarrollo Sostenible, lo cual implica una especial sensibilidad hacia las cuestiones medioambientales y una visión "transversal" de estos temas, entendiendo que deben impregnar y condicionar cualquier intervención o proyecto que se desarrolle, independientemente de su carácter.

Como puede observarse, las cuestiones relacionadas con la Calidad Ambiental están presentes de manera muy importante en este Programa Operativo, aunque no se haya definido un Eje concreto para desarrollar medidas específicas en este ámbito sectorial.

## Eje 6. "Infoestructuras".

### Desarrollo del potencial de las tecnologías de la información

---

#### *Descripción y objetivos*

Se considera deseable la potenciación de las tecnologías de la información en la comarca, tanto en el nivel del usuario privado como en el de las empresas. Precisamente a las empresas va dirigida la actuación prevista en el contexto de este Programa Operativo, y específicamente, a la potenciación de la actividad empresarial ligada a las mismas.

Los objetivos de este Eje son:

- Propiciar el surgimiento de iniciativas empresariales relacionadas con las Nuevas Tecnologías
- Apoyar la difusión del uso de las nuevas tecnologías en la empresa.

#### *Contenido*

Medida 6.1. Formación y equipamiento para apoyar el teletrabajo y la utilización de Internet y otras aplicaciones telemáticas.

La medida pretende apoyar iniciativas empresariales relacionadas con las nuevas tecnologías, apoyando el surgimiento de empresas que se distingan por el uso innovador de las mismas, por estar centradas en este sector o por proveer de servicios relacionados con las tecnologías de la información a la población de la zona afectada. La medida contemplará acciones de formación y equipamiento para impulsar este tipo de iniciativas.

#### *Autoridad competente*

La autoridad competente es el Ayuntamiento de San Sebastián.

#### *Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

#### *Beneficiarios*

Los beneficiarios de las acciones contempladas en este Eje son los emprendedores de la zona que deseen orientar su actividad empresarial hacia las nuevas tecnologías.

#### *Cuadro Financiero Eje 6*

Presupuesto Medida 6.1	100,00%	1.260.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>1.260.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	630.000 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	630.000 Euros

*Programación Eje 6*

Año 2001	191.642 Euros
Año 2002	216.806 Euros
Año 2003	206.658 Euros
Año 2004	191.759 Euros
Año 2005	220.274 Euros
Año 2006	232.861 Euros

## **Eje 7. "Gobierno Urbano".**

### **Evaluación, gestión y seguimiento. Mejoras en el gobierno urbano**

---

#### *Descripción y objetivos*

El Eje de intervenciones en torno al Gobierno Urbano se considera un aspecto crucial para abordar el futuro de este territorio. La dificultad de definir e implantar un nuevo Modelo Territorial hacia el futuro se ve incrementada con la complejidad del entramado administrativo que afecta a este espacio. Diferentes instituciones con distintos ámbitos competenciales, objetivos y políticas sectoriales, confluyen en este territorio constituyendo un complejo puzzle que dificulta la gestión urbana.

Los objetivos básicos de este Eje son, por tanto:

- Diseñar, con el nivel de detalle adecuado, un gran proyecto de futuro para la Bahía, que integre una visión estratégica bien definida y que esté apoyado en un análisis técnico riguroso y en un alto nivel de consenso institucional y social.
- Crear un órgano de gestión eficaz, operativo y ágil para poner en marcha el proceso de renovación urbana y especialmente para llevar a buen término los proyectos comprendidos en este Programa Urban.
- Contribuir a la difusión e intercambio de experiencias para fomentar el aprendizaje y la transferencia de conocimientos con otras operaciones similares.

#### *Contenido*

Este Eje se articula en torno a 3 importantes medidas que corresponden respectivamente con los 3 objetivos antes señalados:

Medida 7.1. Estudios y peritajes sobre la reorganización y mejora de los servicios públicos.

El marco legislativo vigente en materia de urbanismo y territorio en el País Vasco define la necesidad de intervenir, con carácter prioritario, sobre este espacio con instrumentos concretos de ordenación y regeneración urbana. Este Programa Operativo Urban, y el impulso de actuación que de él se derivará, constituyen el entorno y el momento adecuados para desarrollar, consensuar, tramitar y aprobar este plan de renovación urbana, que permitirá por primera vez, profundizar en el análisis conjunto y detallado de la situación urbanística, medioambiental y socio-económica de este territorio, así como definir actuaciones para la mejora y reorganización del entorno físico y de los servicios públicos.

Medida 7.2. Fomento de las estructuras de gestión urbana nuevas y modernas, formación de personal.

Esta medida va dirigida a proveer de una estructura operativa, eficaz y eficiente la gestión del Programa Urban 2000-2006. Para ello, se diseñará un nuevo mecanismo de

gestión con capacidad de actuación en el entorno señalado. Se creará una entidad específicamente orientada a estos fines, participada por las instituciones que impulsan este Programa Operativo Urban (Ayuntamiento de San Sebastián y Oarsoaldea, S.A.) y gestionada según criterios de racionalidad, transparencia y eficiencia. Esta Oficina de Gestión Urban se constituirá como una sociedad anónima de carácter público, y se registrará según los criterios propios de una entidad de esta naturaleza.

Medida 7.5. Intercambio de experiencias y buenas prácticas, así como el desarrollo de la base de datos comunitaria sobre buenas prácticas en la gestión y sostenibilidad de las ciudades.

Esta medida pretende contribuir a difundir los resultados del proceso y a favorecer una transferencia de conocimientos con otras instituciones que estén llevando a cabo iniciativas similares, con objeto de propiciar el intercambio y el aprendizaje mutuo.

#### *Autoridad competente*

Las autoridades competentes son el Ayuntamiento de San Sebastián y los Ayuntamientos de los demás municipios de la Bahía (Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun) representados por Oarsoaldea, Agencia de Desarrollo Comarcal, S.A.

#### *Organo gestor*

La Oficina de Gestión Urban formada por Oarsoaldea S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián coordinará la ejecución de los proyectos incluidos en este Eje.

#### *Beneficiarios*

Los beneficiarios directos de las acciones contempladas en este Eje son la totalidad de los 41.009 habitantes del Espacio Prioritario Urban. Son beneficiarios indirectos el resto de los habitantes del Area Metropolitana.

#### *Cuadro Financiero Eje 7*

Presupuesto Medida 7.1	40,93%	575.000 Euros
Presupuesto Medida 7.2	46,26%	650.000 Euros
Presupuesto Medida 7.5	12,81%	180.000 Euros
<b>Presupuesto Total del Eje</b>	<b>100%</b>	<b>1.405.000 Euros</b>
Aportación Urban	50%	702.500 Euros
Aportación resto de Entidades	50%	702.500 Euros

#### *Programación Eje 7*

Año 2001	213.696 Euros
Año 2002	241.755 Euros
Año 2003	230.440 Euros
Año 2004	213.826 Euros
Año 2005	245.623 Euros
Año 2006	259.659 Euros



## **D. Apreciación Ex-Ante del Proyecto**

La Bahía de Pasaia, el segundo gran espacio urbano degradado del País Vasco, ha trabajado intensamente durante la última década en plantear, debatir y definir las líneas estratégicas de la necesaria Renovación Urbana. Desde diversos ámbitos ligados a la Bahía y desde las instituciones con incidencia en la zona, se han ido acometiendo planes y proyectos en esta línea, y se están consiguiendo buenos resultados parciales y ciertas esperanzas de renovación.

La ciudad de San Sebastián está trabajando en su Plan Estratégico, y definiendo en él un Perfil Urbano que apuesta por un concepto innovador y con gran futuro: la Ciudad del Conocimiento. Se pretende potenciar las actividades educativas avanzadas, el soporte infraestructural de las nuevas tecnologías, la investigación, la cultura, el ocio y el turismo. Los evidentes atractivos que posee la ciudad la configuran como potencialmente competitiva en estos sectores.

Es importante que esta línea estratégica se extienda desde los ámbitos más cualificados de Donostia hacia los espacios más degradados de su Area Metropolitana, y hacer así partícipe a la Bahía de Pasaia de esta evolución hacia un nuevo Perfil Urbano, cara al siglo XXI.

En el momento actual es necesario un nuevo impulso que permita cambiar definitivamente las tendencias, superar por completo el clima de desánimo y hacer realidad esas nuevas perspectivas que han ido diseñándose y consensuándose en estos últimos años.

Una ayuda Urban, en este momento, puede provocar sobre este territorio un importante impacto. Desde la Bahía de Pasaia, existe la percepción de que es el momento adecuado para aprovechar al máximo el efecto arrastre que esta ayuda puede suponer.

El disponer de un documento de Bases para la Renovación Urbana consensuado y con un enfoque bien definido, la experiencia de gestión acumulada en los últimos años por las entidades dedicadas al desarrollo comarcal, la ligera mejoría experimentada en ciertos indicadores socioeconómicos, la concurrencia en la zona de múltiples instituciones con posibilidades de apoyar iniciativas y proyectos, etc., son elementos que permiten afirmar que este impulso Urban sería hoy más provechoso que nunca, y provocaría un importante "efecto locomotora" sobre otras iniciativas.

Las actuaciones seleccionadas en esta candidatura Urban han sido elegidas cuidadosamente de entre el importante conjunto de planes y proyectos necesarios, y suponen una pequeña parte de las iniciativas que pueden llegar a realizarse en la Bahía en los próximos años.

Su efectividad ha sido analizada en detalle por los responsables de las entidades que promueven este documento, y ha sido chequeada y contrastada desde diversos ámbitos.

Existe así la certeza de que esta selección de acciones ha sido producto de un análisis riguroso, de una visión estratégica y de un difícil proceso de selección, priorizando estas actuaciones

## **D1. Evaluación Previa: Necesidad, Oportunidad y Efectos esperados de este Proyecto Urban**

---

De acuerdo con las conclusiones de la Cumbre de Lisboa del Consejo Europeo (marzo 2000), “es necesario que la UE establezca un objetivo estratégico claro y acuerde un programa ambicioso de creación de infraestructuras del conocimiento, de aumento de la innovación y de la reforma económica y de modernización del bienestar social y de los sistemas educativos.”

Este “objetivo estratégico para la próxima década” es compartido desde las instituciones que lideran la Candidatura de la Bahía de Pasaia a la Iniciativa Comunitaria Urban, y viene aplicándose en los últimos años en las actuaciones que, desde diferentes sectores e instituciones se están desarrollando sobre este espacio.

Este reto de futuro ha inspirado también la Candidatura Urban que en este documento se presenta, procurando que la Transformación Urbana que necesariamente va a producirse sobre la Bahía de Pasaia responda a los criterios y orientaciones estratégicas compartidos por las instituciones europeas.

Tal como se ha indicado a lo largo de este documento, la Bahía de Pasaia es uno de los espacios degradados con problemática urbana más grave en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Como primera aproximación a la evaluación de los efectos que un Programa de Actuaciones Urban podría tener sobre este territorio, podemos referirnos, por analogía, al otro gran espacio urbano degradado con que cuenta la Comunidad Autónoma: ciertos ámbitos del Area Metropolitana de Bilbao.

Ambos lugares presentaban hace una década un diagnóstico urbano similar, compartiendo el grado de “Máxima Prioridad” en los objetivos de Renovación Urbana y una situación de pesimismo respecto al futuro. Afortunadamente, en la década de los 90 el proceso de renovación urbana de la Ría de Bilbao ha arrancado con fuerza, y se ha conseguido generar un nuevo clima de ilusión y optimismo, convirtiendo los antiguos espacios degradados en motor del cambio y esperanza hacia el futuro.

Este proceso está siendo posible gracias a múltiples iniciativas, agrupadas en torno a una conciencia colectiva de la necesidad del cambio y de la importancia de aunar esfuerzos en esa línea estratégica. Iniciativas privadas y otras institucionales, procesos de concertación, así como concentración de recursos humanos y económicos, y también el apoyo de Urban, han posibilitado esta transformación, actualmente en marcha y que parecía un objetivo lejano hace pocos años.

sobre otras en función de su importancia estratégica. Se considera, por tanto, que esta selección de actuaciones es la más idónea para aprovechar toda la energía del "Impulso Urban" y provocar así los mejores resultados con respecto a los objetivos planteados.

Desde las distintas instituciones y entidades implicadas, existe una importante batería de proyectos complementarios que pueden desarrollarse poco a poco independientemente, pero que serían mucho más efectivos en el contexto de este esfuerzo común impulsado con la ayuda Urban. La realización paulatina, en estos años pasados, de proyectos más modestos en diferentes ámbitos espaciales y sectoriales de este territorio, ha permitido observar el positivo efecto que éstos han logrado. De esta manera, puede valorarse el importante efecto que una iniciativa como Urban puede llegar a generar sobre este territorio.

Un contexto como el actual, de importantes necesidades y recursos limitados, es la mejor garantía de un buen aprovechamiento de los fondos Urban.

Los proyectos seleccionados han sido, por lo tanto, elegidos de acuerdo con un criterio de complementariedad y acción sinérgica sobre un ámbito espacial concreto, definido por su nivel de deterioro, centralidad, potencialidades de transformación y "efecto escaparate".

Además, las actuaciones corresponden a distintos Ejes Prioritarios Urban, repartiéndose heterogéneamente entre ellos en función de las específicas necesidades de este territorio en este momento.

Los proyectos elegidos son especialmente sensibles con los colectivos sociales más desfavorecidos: población con bajos niveles de renta, juventud, mujeres, desempleados (especialmente los de larga duración y los que buscan su primer empleo), inmigrantes, discapacitados, tercera edad, etc. La orientación y enfoque de estos proyectos es acorde con los principios de Solidaridad, Igualdad de Oportunidades y mejora de las capacidades colectivas que propugna la Unión Europea a través de sus distintas políticas sociales. Existen en la Bahía programas de atención a colectivos desfavorecidos. Algunos de ellos fueron apoyados desde la Unión Europea, y en la actualidad se siguen desarrollando con fondos locales, que se verían reforzados con el impulso de Urban.

El incremento de la Actividad Empresarial, el estímulo al autoempleo y el fomento de nuevas iniciativas empresariales, es otro de los elementos sobre los que se asienta la propuesta. Este eje de intervención se plantea como desarrollo de ciertas líneas de actuación ya en marcha en la comarca y que están obteniendo buenos resultados, desde la gran tradición emprendedora que siempre ha caracterizado a la sociedad guipuzcoana, generando un importante tejido de pymes.

El programa otorga también importancia al sector de las Nuevas Tecnologías, con la intención de fomentar su paulatina introducción en el sector empresarial y entre la población en general, incidiendo en el objetivo de facilitar su extensión entre todos los niveles de la población. El

acceso a las Nuevas Tecnologías hará más competitiva a esta sociedad y facilitará el teletrabajo y el acceso a información y servicios generados en ámbitos espacialmente distantes.

La mejora de la Movilidad en este territorio es otro vector clave del proyecto, especialmente importante por la congestión urbana que sufre, por el carácter metropolitano del mismo y por estar situado en torno a una lámina de agua que dificulta en gran medida las conexiones internas entre barrios por medios de transporte terrestre. Por estas razones, los proyectos orientados a la mejora de la movilidad tienen un peso relativo importante entre el conjunto de actuaciones seleccionadas para esta Candidatura a Urban.

Además, la clásica estructura de movilidad formada por una jerarquía de vías de distinto nivel y funcionalidad orientadas al automóvil, debe dar paso a un esquema de Movilidad Sostenible.

En él, se complementarán las vías rodadas con otros modos de transporte alternativos, más agradables, sanos y ecológicos como pueden ser la bicicleta, los paseos peatonales o ciertos desplazamientos fluviales.

Es importante resaltar que estos sistemas alternativos se han concebido con criterios de complementariedad estructural y diseño supramunicipal, haciendo énfasis en su atractivo pero también en su funcionalidad, con lo cual pueden resultar muy efectivos como complemento a los medios rodados motorizados.

En la mejora de la calidad urbana de ciertos espacios, se incluye la transformación de la principal vía rodada de la comarca, la carretera nacional N 1, hasta convertirla en un Eje Urbano estructurante, al existir, finalizados o en proceso, recorridos alternativos mediante variantes para el tráfico de gran distancia.

La Renovación Urbana es el eje en torno al cual giran las demás líneas estratégicas de este Programa. Esta circunstancia viene motivada por el hecho de que la Bahía de Pasaia es un espacio de altísima densidad edificatoria, con superposición de infraestructuras "duras" y ámbitos residenciales, y con un escaso nivel de calidad urbana y ambiental.

Por esta razón, la descongestión, la transformación y la reordenación del espacio urbano se considera como condición absolutamente necesaria, sin la cual no es posible una transformación del entorno social y económico.

El Area de Nueva Centralidad de La Herrera, en el "centro de gravedad" de este territorio, es el núcleo a partir del cual se articula el resto de las propuestas.

La transformación de usos, actividades, vocación y estructura urbana de este espacio es un elemento determinante para la renovación urbana del conjunto de la Bahía. Los usos industriales y logísticos, vinculados o no a la actividad portuaria, y frecuentemente obsoletos, no deben

seguir condicionando negativamente el futuro de un espacio que se presenta como la gran oportunidad, la esperanza de Renovación Urbana para toda la comarca.

Una acertada intervención en este espacio generará un impresionante efecto-difusión en la Renovación Urbana de la Bahía.

En definitiva, la orientación de todas las actuaciones elegidas ha sido cuidadosamente estudiada, se encuentra enmarcada en el Programa Estratégico de Renovación Urbana consensuado entre las instituciones de la zona, y responde al objetivo de maximizar los efectos del "Impulso Urban" para conseguir diseñar y desarrollar un nuevo escenario urbano para el siglo XXI.

## **D2. Coordinación entre distintos interlocutores locales**

---

Como se ha señalado anteriormente, la complejidad administrativa e institucional que incide sobre este entorno hace necesario un esfuerzo especial para el impulso al proceso de Renovación Urbana.

El entorno de la Bahía de Pasaia es una realidad metropolitana continua que discurre desde Donostia Este hasta Oiartzun, ajena a las arcaicas divisiones administrativas que delimitan ámbitos municipales hoy superados.

Las complejas circunstancias socioeconómicas, culturales y políticas de la población que habita este territorio, y la superposición de múltiples instituciones con diferentes competencias y objetivos, hacen imprescindible articular un proceso de participación y diálogo que permita consensuar las líneas estratégicas básicas de la futura Renovación Urbana.

Por esta razón, en la metodología de trabajo diseñada para la puesta en marcha de este proceso, se ha otorgado un gran protagonismo a la participación de las diversas instituciones y agentes locales.

Este proceso de participación se ha llevado a cabo a lo largo de varios años, incentivado por las convocatorias Urban 94 y 96, y ha constado de varias fases de trabajo, habiéndose alcanzado importantes resultados positivos.

Se han realizado en diferentes momentos reuniones y contactos directos con los principales agentes e instituciones implicados, además de dos Cuestionarios de Participación que fueron cumplimentados por los principales colectivos e instituciones.

El Primer Cuestionario de Participación Institucional pretendía detectar las opiniones y actitudes con respecto a los problemas básicos de la comarca, y las principales demandas relativas a programa urbano y a proyectos concretos.

El Segundo Cuestionario presentaba las Operaciones Estructurantes seleccionadas para su inclusión en esta estrategia de Renovación Urbana, y demandaba a los agentes participantes su opinión concreta con respecto a dichas propuestas, así como información adicional que permitiera ampliar, matizar y corregir el enfoque de las operaciones propuestas.

Las instituciones y colectivos que participaron en este proceso fueron las siguientes:

- Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente
- Gobierno Vasco. Departamento de Justicia, Economía, Trabajo y Seguridad Social
- Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Promoción Económica
- Autoridad Portuaria de Pasajes (Puertos del Estado, Ministerio de Fomento)

- Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián
- Ayuntamiento de Pasaia
- Ayuntamiento de Errenteria
- Ayuntamiento de Lezo
- Ayuntamiento de Oiartzun
- Equipos Técnicos de los diversos Ayuntamientos
- Grupos Políticos de los diversos Ayuntamientos
- Oarsoaldea, S.A. Sociedad de Desarrollo Comarcal
- Comunidad Portuaria de Pasaia
- S.P.R.I.-LUR, Sociedad de Suelo y Construcciones Industriales, S.A. (Gobierno Vasco)
- Asociaciones de Vecinos
- Grupos Ecologistas y Sociales
- Partidos Políticos
- Sindicatos
- Profesionales y especialistas locales

Este Programa Operativo es, por tanto, el fruto de una clara voluntad de consenso. Todas las instituciones que lo respaldan han debatido los problemas de la comarca y las diferentes propuestas planteadas, y han acordado prestar su apoyo a las líneas de actuación que aquí se presentan.

En una sociedad compleja y difícil como la que nos ocupa, esta circunstancia es de la máxima importancia, y así debe valorarse. Existe una conciencia común de la gravedad del problema, y un compromiso firme de todas las instituciones que apoyan este documento para la puesta en marcha del proceso de Renovación Urbana.

Las principales instituciones públicas y los colectivos sociales más representativos están de acuerdo en el contenido de la misma, y han decidido apoyarla, comprometiendo esfuerzos y recursos para el buen desarrollo del programa.

Las Instituciones Promotoras de esta Candidatura son:

- Ayuntamiento de Donostia San Sebastian
- Oarsoaldea, S.A., Sociedad de Desarrollo Comarcal (sociedad pública formada por los Ayuntamientos de Errenteria, Pasaia, Lezo y Oiartzun, en representación de los mismos)

Las Instituciones que apoyan esta Candidatura son:



- Gobierno Vasco, Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente
- Diputación Foral de Gipuzkoa
- Autoridad Portuaria de Pasajes

Otros Colectivos Ciudadanos que se adhieren al proyecto son:

- Plataforma Ciudadana Trintxerpe XXI
- Asociación Roteta
- Asociación Laurak Bat

Las instituciones y colectivos aquí incluidos representan a todos los sectores de la sociedad y a los diferentes estamentos de la administración: local, provincial, autonómica, estatal.

Sólo con la ayuda adicional de la Unión Europea, a través de instrumentos de gran capacidad dinamizadora como Urban, podrá lograrse este objetivo común: la Renovación Urbana del Entorno de la Bahía de Pasaia.

superposición de diferentes niveles de la Administración y la dificultad de acuerdo interinstitucional. La sociedad de gestión Urban podría llegar a ser, a medio plazo, el embrión de una Agencia de Renovación Urbana que se constituiría como consecuencia de la incorporación a la misma de otros agentes instituciones implicados.

Innovación en las actividades previstas: Las nuevas actividades que se pretende desarrollar en este espacio como consecuencia de las oportunidades derivadas de la renovación urbana están ligadas a sectores innovadores y de gran futuro como los del ocio, turismo y cultura. La introducción de estas nuevas actividades está contemplada en la visión de futuro que se deriva de los Planes Estratégicos de San Sebastian y Oarsoaldea, y supone toda una novedad en una comarca tradicionalmente dedicada a la actividad pesquera, portuaria e industrial.

Innovación en la sensibilidad medioambiental: Las actuaciones previstas en este Programa Operativo suponen un avance en el enfoque de los proyectos y programas, desde arcaicas posiciones ligadas al "desarrollismo" hacia actitudes más actuales en torno a la filosofía del "desarrollo sostenible". La introducción de la filosofía de sostenibilidad en los proyectos e iniciativas de Urban supone una actitud innovadora en este territorio.

Esta actitud abierta hacia la innovación se pretende que impregne a distintos ámbitos de la sociedad de la Bahía. Como consecuencia de todas estas cuestiones, cabe dibujar un escenario futuro "post-Urban" en el que una actitud más abierta e innovadora caracterice a la sociedad, la iniciativa privada y el sector público de la Bahía de Pasaia.

## **D4. Igualdad de Oportunidades**

---

Uno de los objetivos básicos de este Programa Operativo es la búsqueda de un mayor nivel de Cohesión Social. Este objetivo se recoge directamente en el Eje 3 “Integración Social” e indirectamente en la orientación del resto de medidas y proyectos del Programa.

Trabajar hacia la igualdad de oportunidades es un aspecto clave para lograr la cohesión social. En este sentido, existen ya planes, proyectos y programas en la comarca dirigidos a fomentar la igualdad de oportunidades, especialmente hacia la mujer y los colectivos más desfavorecidos como pueden ser parados de larga duración, tercera edad, discapacitados, marginados sociales, etc.

Es importante hacer referencia a las múltiples iniciativas llevadas a cabo hasta el momento en esta línea con cofinanciación del Fondo Social Europeo, tales como los programas EMEKIN (Iniciativa comunitaria NOW), dirigido a fomentar el autoempleo entre las mujeres, y TReBALAN (Iniciativa comunitaria YOUTHSTART), dirigido a buscar un puente entre los jóvenes y el mundo del trabajo, que fueron desarrollados también en conjunto entre Oarsoaldea, S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián. Existe también una política muy activa en torno a los IMI (Ingresos Mínimos de Inserción) que se aplica a los grupos sociales más desfavorecidos.

El Eje 3 incluye medidas dirigidas directamente a los colectivos de desempleados, y entre sus objetivos está facilitar a los desempleados nuevas oportunidades de inserción laboral a partir de un proceso de formación dirigido específicamente a este colectivo, que les permita desarrollar nuevas capacidades en nuevos ámbitos profesionales. La razón que explica el protagonismo de los parados en este Programa es que, de acuerdo con la estructura social de la Bahía, el origen de gran parte de los problemas de exclusión social está en los desajustes entre las nuevas demandas del mercado laboral y la especialización de los trabajadores en sectores tradicionales en declive.

Por otro lado, el Eje 2 “Emprendedores y Empleo” está también directamente orientado hacia la provisión de nuevas oportunidades laborales para la población de la zona. Ante la evidente necesidad de una reconversión laboral de parte de la población, es prioritario en esta comarca trabajar en medidas ligadas a la formación de los trabajadores en riesgo de exclusión del mercado laboral.

El escenario previsto en la Bahía de Pasaia como consecuencia de la aplicación de este Programa Urban estará definido, en los aspectos ligados a la articulación social, por un nivel mucho mayor de cohesión social derivado de las nuevas oportunidades de empleo, de los programas de atención a marginados y de los nuevos equipamientos sociales previstos.



## D5. Complementariedad con otras actuaciones

---

Pero esta propuesta no agota, como es lógico, ni la problemática ni las actuaciones que se quieren llevar a cabo. Se complementa con otra serie de actuaciones en marcha, previstas o próximas a iniciarse como son:

- Plan de regeneración de la ría de Molinao (Pasai Antxo), que prevé la sustitución de usos industriales por zonas verdes, suelo residencial y terciario.
- Proyecto de recuperación y descontaminación de las antiguas minas de Arditurri (Oiarzun), incluida en la solicitud de Diputación de Gipuzkoa al Fondo de Cohesión de la UE.
- Proyectos de saneamiento integral de Donostialdea, ejecutados por la Mancomunidad de aguas del Añarbe.
- Proyecto de vía de circunvalación de Pasaia
- Plan de Reordenación del sector naval, que creará un centro integrado de servicios de construcción y reparación en el área Navaladea de Pasai Donibane (medida contenida en el Programa de Renovación Urbana de la Bahía).
- Plan especial de revitalización comercial de Erreterria-Centro, que contiene un apartado urbanístico importante. Incluye la creación de un área lúdico-comercial (Niessen), ejecutada en una primera fase con fondos FEDER.
- Plan especial de revitalización comercial de Pasaia, recientemente aprobado por la Consejería de Comercio de Gobierno Vasco.
- Plan comarcal de promoción de suelo industrial, que ha permitido desarrollar zonas donde iniciar el proceso de reubicación de industrias mal ubicadas en casco urbano, como la de Txirrita Maleo en Erreterria, que también recibió Fondos FEDER. La regeneración de zonas industriales degradadas es otra de las líneas de actuación, habiéndose ejecutado la primera fase en el mayor polígono de la comarca (Ugaldetxo en Oiarzun) y habiéndose solicitado fondos FEDER para la segunda fase.
- Inserción de colectivos desfavorecidos, donde se han llevado a cabo múltiples iniciativas con cofinanciación del Fondo Social Europeo. Por su especificidad podemos mencionar los programas EMEKIN (Iniciativa comunitaria NOW), dirigido a fomentar el autoempleo entre las mujeres, y el programa TReBALAN (Iniciativa comunitaria YOUTHSTART), dirigido a buscar un puente entre los jóvenes y el mundo del trabajo, que fueron desarrollados también en conjunto entre Oarsoaldea, S.A. y el Ayuntamiento de San Sebastián. También es destacable la puesta en marcha de centros de formación no reglada, en concreto: Centro de Formación de la industria metalmeccánica (Erreterria), Centro de Formación en

especialidades de la construcción (Arragua-Oiartzun), Centro de formación en Poliéster (Lezo).

- Proyecto Zinealdea-Centro de servicios para la producción audiovisual (Oiartzun).
- Incubadoras de empresas de Contadores ( Bidebieta-San Sebastián) y Edificio Mamut (Oiartzun)
- Proyectos de nuevas zonas industriales, entre los que destacan el Parque logístico de Lanbarren (Oiartzun), que prevé una implantación de 245.000 m2 para empresas de transporte y logística, entre ellas las dedicadas a logística portuaria, Polígono de Masti-Egiburu en Errenteria,

Todo ello deberá permitir poner las bases para la solución de los principales problemas que aquejan a la zona:

- Habitabilidad y calidad de vida: estética urbana, carencia de zonas de esparcimiento, relación Puerto-Ciudad
- Obsolescencia del entramado urbano y productivo: necesidad de diversificación (nuevas tecnologías de la información, sector audiovisual, ocio y turismo)
- Fomento del empleo entre los colectivos más desfavorecidos

Todos estos esfuerzos colectivos, y la colaboración de diversas instancias de la Administración, incluyendo la UE, permiten vislumbrar perspectivas positivas con respecto al futuro de este territorio.

Por esta razón, se ha realizado un intenso trabajo hacia la búsqueda del Consenso entre instituciones y colectivos diversos, con objetivos y competencias distintas, pero que han logrado acordar el apoyo a este Candidatura, desde el convencimiento de su necesidad e importancia.

Así pues, el "Impulso Urban" se verá reforzado por el apoyo y la acción sinérgica de múltiples entidades desde distintas perspectivas.

## **D6. Mejora del Medio Ambiente Urbano**

---

El diagnóstico de la situación actual de este territorio desde la perspectiva medioambiental ha mejorado sensiblemente con respecto a la situación de las décadas pasadas, caracterizada por un fuerte desarrollo industrial carente de sensibilidad hacia los efectos sobre el medio ambiente, y por una superposición de usos industriales y residenciales que afectaba negativamente a estos últimos.

Los distintos planes y proyectos puestos en marcha en los últimos años, junto a una nueva sensibilidad medioambiental por parte de la población, los diferentes agentes sociales e instituciones han permitido lograr un avance sustancial en esta materia. Se han registrado avances en la mejora de los niveles de contaminación del agua y del aire, en la gestión de residuos y en la diversificación energética.

Sin embargo, y a pesar de los innegables avances, es preciso incidir todavía sobre aspectos que aún no han sido tratados o que pueden mejorarse. Por esta razón, el Medio Ambiente es uno de los elementos destacados en el Programa de Actuaciones seleccionadas, considerándose como un concepto "transversal", que afecta a todos los proyectos en su enfoque y definición.

Los criterios de sostenibilidad se aplicarán como parte de la filosofía de este programa en cualquier intervención que en él se realice. Se fomentará el uso de energías renovables, la arquitectura y urbanismo bioclimáticos, el adecuado tratamiento y reciclaje de residuos, la recuperación de espacios verdes, el control de vertidos, y, en general, todos aquéllos criterios que permitan cumplir con el concepto de Desarrollo Sostenible: poder legar a las generaciones futuras un territorio y un medio ambiente en mejores condiciones que el que nosotros hemos recibido.

Dado que las actuaciones previstas en este Programa Operativo incluyen un en gran medida la sustitución de edificios y espacios obsoletos por nuevos usos, es prioritario aprovechar este proceso para intervenir con los nuevos criterios citados de sensibilidad hacia el medio ambiente, y con técnicas que incluyan medidas efectivas en esta línea.

El resultado previsto, tras la aplicación de este Programa, será un entorno con mayores niveles de calidad ambiental, con recorridos "blandos" alternativos al automóvil, con mayor presencia de espacios verdes y abiertos, y con un apreciable peso de la componente bioclimática en la nueva arquitectura y en el urbanismo de los nuevos espacios.

## **D.7. Modelo de Gestión**

---

Para desarrollar y gestionar este Programa Urban, está previsto constituir una sociedad anónima de capital público. El objetivo es disponer de una herramienta de gestión operativa y eficaz, con capacidad para llevar a cabo un proceso riguroso y ágil de seguimiento y desarrollo del Programa.

El objeto social de esta nueva sociedad será la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia.

La sociedad estará constituida inicialmente por 2 socios, el Ayuntamiento de San Sebastián y Oarsoaldea, S.A. En el futuro, no se descarta la posible incorporación de otras entidades con interés en la regeneración urbana de la Bahía de Pasaia.

Los órganos de dirección y gestión serán:

- Junta general de accionistas, formada por representantes de los ayuntamientos. Sus funciones serán la aprobación de gestión, cuentas anuales, presupuestos y Plan de Gestión anual, que contendrá las acciones a ejecutar.
- Consejo de administración. Ejercerá la supervisión de la ejecución de las determinaciones aprobadas por la Junta General a lo largo del ejercicio.
- Cuerpo técnico. Será el equipo básico de trabajo de la Sociedad de Gestión.



## **E. Descripción del Sistema de Programación y Plan Financiero**

El Cuadro que se presenta a continuación recoge el listado de Ejes Prioritarios de Intervención seleccionados para este Programa Urban, con el presupuesto correspondiente a cada Eje.

Eje 1 Renovación Urbana	5.945.000 Euros	28,9%
Eje 2 Emprendedores y Empleo	2.611.000 Euros	12,7%
Eje 3 Integración Social	3.082.000 Euros	15,0%
Eje 4 Movilidad Sostenible	6.297.000 Euros	30,6%
Eje 6 Infoestructuras	1.260.000 Euros	6,1%
Eje 7 Gobierno Urbano	1.405.000 Euros	6,8%
<b>Total</b>	<b>20.600.000 Euros</b>	<b>100%</b>

Se incluye a continuación el desglose de Medidas seleccionadas en cada uno de los 6 Ejes Prioritarios de Intervención.

#### **Eje 1. Renovación Urbana**

1.1. Recuperación de solares abandonados y terrenos contaminados	3.583.000	60,27%
1.2. Rehabilitación de espacios públicos, incluidas las zonas verdes.	2.362.000	39,73%

#### **Eje 2. Emprendedores y Empleo**

2.11 Apoyo a proyectos generadores de puestos de trabajo a nivel local.	1.843.000	70,59%
2.15 Instrumentos de financiación para nuevos emprendedores.	768.000	29,41%

#### **Eje 3. Integración Social**

3.9 Acciones de formación dirigidas a colectivos desempleados, así como a los trabajadores en activo para la actualización de su capacitación y su adaptación a la nueva organización del trabajo, dando prioridad a los itinerarios integrados de inserción profesional y al desarrollo de nuevas fuentes de empleo, incluido el sector de la economía social.	1.894.000	61,45%
3.11 Dotación de centros cívicos y sociales.	1.188.000	38,55%

#### **Eje 4. Movilidad Sostenible**

4.1 Reordenación de los sistemas de transporte, incluyendo la introducción del cobro por el uso de las vías urbanas, creación de zonas sin tráfico rodado, sistemas de control de tráfico inteligente y aparcamientos disuasorios	4.761.000	75,61%
4.6 Caminos y paseos en zonas verdes seguros y atractivos para peatones y ciclistas.	1.536.000	24,39%

**Eje 6. Infoestructuras**

6.1 Formación y equipamiento para apoyar el teletrabajo y la utilización de Internet y otras aplicaciones telemáticas.	1.260.000 100,00%
--	-------------------

**Eje 7. Gobierno Urbano**

7.1 Estudios y peritajes sobre la reorganización y mejora de los servicios públicos.	575.000 40,93%
7.2 Fomento de las estructuras de gestión urbana nuevas y modernas, formación de personal.	650.000 46,26%
7.5. Intercambio de experiencias y buenas prácticas, así como el desarrollo de la base de datos comunitaria sobre buenas prácticas en la gestión y sostenibilidad de las ciudades	180.000 12,81%

Se ha realizado una planificación temporal para el período 2001-2006, que es el contemplado en esta Iniciativa Comunitaria. Se ha excluido el año 2000, al considerar que es el período previo de toma de decisiones, pero que el proceso efectivo se iniciará en el 2001. El criterio de planificación temporal de este Programa Operativo corresponde con la "Senda Financiera de Berlin" que determina el reparto plurianual de fondos en la Iniciativa Comunitaria Urban 2000-2006:

Medida	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1.1	544.964	616.520	587.664	545.294	626.381	662.177
1.2	359.253	406.425	387.402	359.471	412.926	436.523
2.11	280.315	317.121	302.279	280.485	322.194	340.606
2.15	116.811	132.148	125.963	116.881	134.262	141.935
3.9	288.072	325.897	310.644	288.247	331.110	350.031
3.11	180.691	204.417	194.849	180.801	207.687	219.555
4.1	724.134	819.216	780.873	724.573	832.320	879.884
4.6	233.621	264.296	251.926	233.763	268.524	283.869
6.1	191.642	216.806	206.658	191.759	220.274	232.861
7.1	87.456	98.939	94.308	87.509	100.522	106.266
7.2	98.863	111.844	106.609	98.923	113.633	120.127
7.5.	27.377	30.972	29.523	27.394	31.468	33.266
<b>Total</b>	<b>3.133.200</b>	<b>3.544.600</b>	<b>3.378.700</b>	<b>3.135.100</b>	<b>3.601.300</b>	<b>3.807.100</b>

*Cantidades en Euros*

El reparto plurianual de las diferentes medidas viene determinado la "senda financiera de Berlin", y la planificación de los trabajos responde a la siguiente periodificación:

- El 2001 se considera un año de arranque del proceso, a lo largo del cual la UE determinará la fecha de inicio del Programa Urban. Se dedicarán los recursos básicamente a planificación, contratación, organización y puesta en marcha de las distintas actuaciones.

- Los años “centrales” del período, 2002-2005 suponen el grueso de la inversión, al desarrollarse en ellos la mayor parte de las etapas que constituyen los proyectos.
- El año 2006 se destina básicamente al cierre de procesos, cobertura de posibles imprevistos y preparación de una siguiente etapa de trabajo, una vez concluido este período.

En cualquier caso, esta planificación debe considerarse orientativa y susceptible de ser adaptada en función de los posibles condicionantes de planificación plurianual que se deriven de los programas de acción de la UE.

La estimación de coste de las actuaciones cubre en la mayor parte de los casos el presupuesto total de las mismas. En algunas, de gran envergadura, se opta por centrar la inversión en una primera fase de la misma, que se cubre también íntegramente.

El 50% de los fondos necesarios provienen de Urban y el 50% restante será aportado por instituciones y entidades de ámbito local, provincial, autonómico o estatal.

<b>Medida</b>	<b>Fondos Urban</b>	<b>Otros Fondos</b>
1.1	1.791.500	1.791.500
1.2	1.181.000	1.181.000
2.11	921.500	921.500
2.15	384.000	384.000
3.9	947.000	947.000
3.11	594.000	594.000
4.1	2.380.500	2.380.500
4.6	768.000	768.000
6.1	630.000	630.000
7.1	287.500	287.500
7.2	325.000	325.000
7.5.	90.000	90.000
<b>Total</b>	<b>10.300.000</b>	<b>10.300.000</b>

*Cantidades en Euros*

En todos los casos, se ha estudiado la posibilidad real de conseguir los recursos necesarios, habiéndose desechado algunas actuaciones en las que esta probabilidad aparecía incierta.

Por lo tanto, desde el conocimiento de la realidad de la zona y de los agentes que intervienen en ella, se puede afirmar que existe un compromiso real o previsiones bien fundamentadas con respecto a la aportación de la parte complementaria a los fondos Urban.

Es importante señalar también que esta cofinanciación se reparte entre diversas instituciones y entidades de muy distinto perfil, siendo viable, por tanto, conseguir con relativa facilidad las aportaciones aquí contempladas en el período marcado.

Las previsiones reales de inversión pública en la zona contemplan además otros proyectos complementarios, no incluidos en este programa pero que actuarán de forma sinérgica con éstos.

La inversión prevista en el Programa Urban totaliza 20.600.000 euros, lo cual, aplicado a una población de 41.009 habitantes en el Espacio Prioritario Urban representa una cantidad de aproximadamente 502,3 Euros por persona.

Durante el proceso de preparación de esta Candidatura se ha contactado también con empresarios con actividad en la zona, y con entidades privadas que pudieran estar interesadas en participar en algún proyecto, habiéndose obtenido favorables expectativas de inversión en los proyectos planteados y en otros complementarios. Estas inversiones generarán un importante efecto añadido sobre la inversión pública prevista.