

LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES Y POLÍTICA ENERGÉTICA EN GIPUZKOA

Introducción

Descripción física y urbana

Gipuzkoa se localiza en el extremo oriental del Golfo de Bizkaia, cubriendo una superficie de 1.980,3 kilómetros cuadrados. Es un espacio montañoso y relativamente escarpado que está flanqueado por el mar Cantábrico y por los territorios de Bizkaia, Araba, Nafarroa y Lapurdi.

El territorio guipuzcoano a pesar de que tradicionalmente ha sufrido una fuerte presión de las actividades humanas sobre el medio natural, todavía presenta espacios de alto valor naturalístico. Hay dos aspectos importantes en cuanto a las características físicas de Gipuzkoa que han contribuido a ello. Por una parte, el relieve montañoso ininterrumpido (el pequeño aeropuerto existente ha tenido que apoyarse en las aguas del estuario de Txingudi), y la presencia de una costa accidentada.

La situación a vista de pájaro de Gipuzkoa se traduce en unos valles encajonados, en los que se amontonan núcleos urbanos e industriales, separados por zonas montañosas en las que todavía se perciben retazos de un entorno natural modelado por prácticas agrarias seculares.

En una primera aproximación a la diversidad paisajística que contiene el territorio guipuzcoano se puede establecer dos grandes sectores: el espacio litoral, modelado por las olas y las corrientes marinas, y el espacio interior, un territorio de montaña en el que encaja una red densa y bien jerarquizada que se organiza en torno a cinco grandes cuencas fluviales -Bidasoa, Urumea, Oria, Deba y Urola- que vierten sus aguas al mar cantábrico, compartimentando el espacio en una tupida malla de valles e interfluvios.

La costa es, en líneas generales, recortada y abrupta. Dominan los acantilados, de aspecto muy diferente según las características orográficas, litológicas y estructurales de la zona. Se alternan con éstos, las playas, estuarios y rasas. Las vistas están siempre presididas y condicionadas por el mar, auténtico protagonista del paisaje. Debido a las condiciones particulares a las que está sometida esta zona carece prácticamente de vegetación arbórea, sin embargo, los estuarios y marismas de la zona litoral guipuzcoana, como la ría Inurritza en Zarautz, ría de Zumaia y estuarios e islas del Bidasoa, constituyen ecosistemas de una productividad biológica y diversidad ecológica elevada. Por lo demás, se trata de una zona que soporta elevadas presiones como consecuencia de su utilización por una parte importante de la población, el turismo, la industria y las infraestructuras portuarias.

En cuanto al espacio interior guipuzcoano, podría describirse como una abigarrada sucesión de estrechos valles en un contexto montañoso. Prácticamente este accidentado relieve y la elevada pluviosidad propicia que todo este espacio esté surcado por una densa red de arroyos y pequeños ríos que tributan a las cuencas principales anteriormente citadas con cauces de recorridos cortos.

El paisaje actual existente es el resultado de una profunda transformación ya que la mayor parte de las formaciones originales fueron taladas, siendo sustituidas, o bien por cultivos y praderas, por matorrales o por especies de rápido crecimiento, como el Pino Insignis. No hay que olvidar la fuerte demanda de papel, con la instalación de papeleras, sobre todo en la cuenca del Oria, que propició la repoblación de amplios espacios con masas de pinar, configurando un paisaje joven que se diferencia bastante con el original.

En cuanto al proceso de urbanización llevado a cabo en Gipuzkoa, cabe decir que los grandes y medianos núcleos de población nacieron en función de una demanda de mano de obra en la época del desarrollo industrial y alrededor de las industrias. El declive industrial de las pasadas décadas y la terciarización del sector productivo están

confiriendo un aspecto diferente a buena parte de los municipios guipuzcoanos, con más centros administrativos y de servicios, y donde el uso residencial de la vivienda se va trasladando hacia otras zonas.

Esta variación en el sector productivo confiere un aspecto singular a zonas concretas de algunos de nuestros municipios, apareciendo grandes superficies denominadas “ruinas industriales”, y un problema anexo al anterior, la existencia de suelo desocupado y en ocasiones contaminado. La superficie de ruinas industriales del Territorio Histórico de Gipuzkoa alcanza un total de 95,7 hectáreas. Sin duda, la zona más castigada por las ruinas industriales es Donostia y su entorno, que incluye Rentería, Pasaia, Lezo y Hernani, le sigue Eibar y el Bajo Deba, y Tolosaldea. Si bien, según la Diputación Foral de Gipuzkoa, en los próximos cinco años las demoliciones pueden liberar unas 38,6 hectáreas de suelo urbano, todavía existirán importantes espacios sin recuperar, que podrían reutilizarse para distintos usos, en función del nivel de calidad del suelo.

El cambio productivo ya mencionado, unido a otras variables como por ejemplo una mayor concienciación y presión ambiental, ha llevado a que en los últimos años la situación medioambiental en algunos municipios industriales guipuzcoanos haya mejorado de forma apreciable, al menos en algunos aspectos, como es el descenso de la contaminación atmosférica -las emisiones contaminantes procedentes de la industria guipuzcoana se ha reducido un 40% en los últimos 10 años- y la existencia de más zonas verdes.

A la luz de lo apuntado en líneas anteriores y como resumen cabe afirmar:

- El suelo es un recurso escasísimo
- Medioambientalmente, aunque en los últimos años ha habido una cierta mejora, se arrastra un pasivo ecológico importante, de ahí la necesidad de la planificación a favor del medio ambiente

- El gran consumo de recursos energéticos y materiales destinados al suministro de servicios urbanos como el agua, la energía y el tratamiento de los residuos, debe de racionalizarse a través de la búsqueda de procesos eficientes y ahorradores, entre otras cuestiones, por el escaso suelo existente.
- Existencia de un déficit importante en cuanto a las infraestructuras de transportes y comunicaciones, especialmente las de carreteras y ferroviaria.
- Conservación, a pesar de todas las agresiones y presiones acontecidas, en algunas zonas, de un paisaje y de un medio natural en buen estado, que conviene preservarlo por encima de todo, aunque como se verá más adelante, sometido a fuertes presiones de la mano de la construcción de nuevas infraestructuras.

Todas estas consideraciones, en mi opinión, deberán ser tenidas muy en cuenta a la hora de desarrollar las políticas de ordenación del territorio, y de construcción de infraestructuras y grandes equipamientos en los próximos años.

Energía, transporte, agua y residuos, y ordenación territorial. Límites y potencialidades. Incidencia ambiental

En estos momentos, Gipuzkoa se está encontrando con los límites físicos al desarrollo de infraestructuras que un territorio pequeño como el nuestro impone al crecimiento. En este sentido, la realización de determinadas infraestructuras como las energéticas y de transportes que ignoren este hecho podría acarrear importantes problemas medioambientales. A continuación, se analizan algunos aspectos de la política de transportes, de energía, de aguas y residuos, y de ordenación territorial, que están previstas en Gipuzkoa y su incidencia ambiental, y en donde también se apuntan algunas tendencias y orientaciones en el horizonte del 2020.

La energía

En el caso concreto de la energía, las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), aprobadas en febrero de 1997, recogen en su capítulo 13, que el consumo de gas natural está “situado todavía muy por debajo del correspondiente a la Unión Europea, aunque casi el triple del consumo por habitante en el Estado Español. Actualmente, existe una decidida voluntad, ya plasmada en los planes previstos por las distintas sociedades gasistas de ámbito autonómico, de incrementar el nivel de introducción de esta fuente energética hasta niveles de consumo similares a los existentes en los países industrializados de la UE”.

También se señala que “una mayor proximidad entre las fuentes de generación y los puntos de consumo puede permitir dotarnos de mayores márgenes de libertad y ahorro en los costes, independientemente de la posibilidad de una mayor liberalización de los mercados energéticos”.

Estas orientaciones genéricas de las DOT han tenido su plasmación práctica en el Plan 3E-2005, que plantea incrementar de forma notable el autoabastecimiento eléctrico de la Comunidad Autónoma del País Vasco -hasta un 82% para el 2005-, y que tiene como aspecto más relevante la apuesta por el gas natural, con la puesta en marcha de centrales de gas natural de ciclo combinado (la mayoría de los proyectos se construirán en Bizkaia), elevando hasta el 28% del total de energía demandada, además del desarrollo todavía mayor de planes de eficiencia y ahorro energético (sitúa unos objetivos de ahorro de un 10% del total consumido) y el incremento en la participación de las energías renovables en el consumo final de energía eléctrica hasta el 12%.

En un territorio pequeño como el de Gipuzkoa, tan humanizado y con poco suelo disponible, parece que el desarrollo de las energías renovables, en algunos casos, como la energía eólica, forzosamente va a ser pequeño. De hecho, por el momento, el Avance

de Plan Territorial Sectorial de la Energía Eólica sólo señala un emplazamiento para la creación de parques eólicos en Gipuzkoa, concretamente en Mandoegi. No obstante, cabe esperar que otras energías renovables, como la biomasa, alcancen un mayor desarrollo, al igual que la energía solar, aunque ésta en menor medida. Sin embargo, difícilmente cabe pensar que para el horizonte del 2020 las energías renovables jueguen un papel tan importante como el gas natural, que sin duda, será la fuente de energía de generación eléctrica más importante.

Ahora bien, ¿qué precio habrá que pagar desde un punto de vista medioambiental por el desarrollo de una política de autosuficiencia energética? En un estudio reciente elaborado por el Gobierno Vasco sobre el impacto medioambiental que pueden generar los distintos proyectos energéticos previstos (las centrales de Ciclo Combinado de Zierbana-Proyecto Bahía de Bizkaia, central de Boroa en Amorebieta-Bizkaia Energía y planta IGGC-Petronor), se señala que no se producirá un incremento notable de las emisiones atmosféricas.

Por otra parte, la incorporación de infraestructuras energéticas de alta eficiencia y diversificación energética, tales como una planta regasificadora y tres de producción eléctrica a través de un ciclo combinado con gas -instalaciones energéticamente muy avanzadas y de claras ventajas ambientales- se prevé que redundará en aspectos como:

- un ahorro energético global al reducir las pérdidas energéticas y aumentar la eficiencia en el sistema, al acercar los centros de producción a los del consumo.
- Una mayor libertad y seguridad del abastecimiento, al diversificar los orígenes y modos de suministro actualmente existentes en las energías de red, además de las anteriores consideraciones de ahorro energético.
- Una disminución efectiva de los precios energéticos finales a los clientes consumidores, fruto de la apuesta por la competitividad dentro del sector como estrategia para la reducción de costes, permitiendo la posibilidad de elección de

suministrador de forma progresiva. En efecto, además de las bajadas de tarifas previstas, en fases sucesivas las empresas industriales primero y posteriormente el resto de consumidores hasta llegar a los domésticos de menor demanda, podrán elegir su suministrador eléctrico o de gas natural.

En el horizonte del 2020, los aspectos más relevantes de la política energética podríamos resumirlos en:

1. Limitado crecimiento de la demanda en el Sector Terciario

Como criterio general y en relación al consumo energético, la mejora de los niveles de equipamiento y confort energético se amortiguará con la progresiva introducción de sistemas más eficientes en las viviendas y en el sector servicios. Así, por ejemplo, en el sector residencial se producirá un incremento de las instalaciones de control individualizado en la nueva construcción; y en las existentes, una progresiva introducción de instalaciones eficientes de alto rendimiento a medida que el parque actual vaya quedando obsoleto. El despliegue de la cogeneración en los principales centros de consumo del sector terciario, tales como centros de enseñanza, de salud, deportivos, etc., y en menor medida el incremento de instalaciones de climatización con combustibles alternativos, son otras referencias en la línea de control y reducción del consumo energético en el sector.

A nivel de energías, continuará el crecimiento de la utilización del gas natural en sustitución de la energía eléctrica (por precio) y de algunos de los derivados del petróleo (por sus mejores características como combustible).

2. Continuidad de la mejora de la eficiencia energética industrial

El consumo energético industrial vendrá marcado en el futuro por la tendencia de la evolución de la actividad productiva del sector -crecimiento fundamentado tanto en el consumo interior como en la cada vez más relevante actividad exportadora-, y del nivel

de incorporación de medidas de innovación y eficiencia energética. La cogeneración industrial también tendrá su relevancia.

3. Mantenimiento de la problemática energética derivada del transporte

Da la impresión, de seguir con una política continuista en este campo, que el consumo energético del transporte va a ir aumentando, con gran impacto ambiental. Las principales medidas para el control del consumo son a largo plazo y están asociadas al reforzamiento de las políticas de ordenación en general y de los sistemas de transporte público en particular, la mejora de las infraestructuras de transporte, los posibles avances tecnológico-ambientales y compromisos de los fabricantes del sector de automoción, y el aumento de la concienciación y sensibilización ciudadana en la utilización del vehículo particular.

Transportes

La política de transportes básicamente se basa en dos ejes fundamentales también recogidos en las DOT: El Tren de Alta Velocidad y el Plan de Carreteras del Territorio Histórico de Gipuzkoa. El Tren de Alta Velocidad juega un papel de conexión interna entre las capitales vascas por un lado, y por otro, de Euskadi con el exterior, con Europa. Por lo que se refiere al Plan de Carreteras, su finalidad está en la necesidad de comunicar las distintas comarcas que configuran todo el territorio guipuzcoano así como con las de otros territorios.

La red de carreteras de Gipuzkoa

Las nuevas redes de comunicación han supuesto una considerable ampliación de las posibilidades de los ciudadanos y las ciudadanas en todos los ámbitos. El salto cualitativo logrado con la implantación de las nuevas tecnologías, abre un espectro comunicativo y relacional casi ilimitado y las redes virtuales de comunicación, no sólo

no suplantando a las vías reales, sino que las potencian. Hoy por hoy, los retos son, la implantación de nuevos sistemas de comunicación y la capacidad posterior de hacer llegar el producto material representado o fabricado, sin olvidar que una red viaria eficaz también proporciona destacados beneficios sociales en cuanto al tránsito de las personas y servicios de todo tipo, ya que contribuye a la mejora de la calidad de vida aumentando las posibilidades de elección (trabajo y residencia, estudios, actividades deportivas y culturales, etc.), así como una mayor eficacia de los servicios sanitarios y asistenciales, entre otros.

En el caso de la red básica diseñada en Gipuzkoa se corresponde con los ejes naturales que la orografía establece en este Territorio. Por una parte, dos corredores norte-sur como son N-I y A-1 o Eibar-Vitoria, enlazados mutuamente por dos ejes transversales este-oeste, el primero de ellos al norte constituido por la A-8 que nos une con Bizkaia y el resto de la cornisa cantábrica y A-15 que nos une directamente con Navarra y otras vías hasta el mediterráneo. El segundo de los ejes transversales, es el conocido como corredor Beasain-Durango, que se considera fundamental para la accesibilidad de las comarcas situadas en la mitad sur del territorio guipuzcoano.

Observando el mapa de Gipuzkoa, da la impresión que el diseño de esta red viaria básica no supone una dimensión desmesurada ni exagerada de ocupación física del territorio. Además, podría proporcionar de forma importante la capacidad, agilidad y seguridad en la comunicación de las distintas comarcas que configuran el territorio guipuzcoano y con las de otros territorios en una perspectiva interterritorial. No obstante, esta política de *mallar el territorio* podría chocar en algunas zonas con los límites físicos, ambientales y paisajísticos del territorio, con orografía compleja y montañosa, y acarrear una cierta dilapidación del patrimonio ambiental en algunos casos. Habría que analizar también que con el crecimiento inusitado que está experimentando el índice de motorización en los últimos años, así como el aumento de los tráficos de paso debido a nuestra incorporación a la Unión Europea, se podría llegar

a la saturación en algunas de las vías en un futuro no muy lejano si no se adoptan medidas disuasorias como los peajes, por muy antipopulares, que sean, además de desarrollar infraestructuras ferroviarias en los distintos niveles interterritoriales e interurbanos.

Por otra parte, sería necesario analizar los efectos conjuntos que pueden producir en el pequeño territorio que es Gipuzkoa, la red básica de carreteras, el Tren de Alta Velocidad, la red ferroviaria y otro tipo de infraestructuras.

De todas formas, incorporar la sostenibilidad en el sector de transportes en Gipuzkoa implica modificar varias tendencias fuertemente arraigadas, abordando cambios en los hábitos desde distintos ángulos a la vez. Por ejemplo, no sería fácil transferir volúmenes importantes de viajeros desde la carretera al ferrocarril, un objetivo que se marca el Quinto y el Sexto Programa Comunitario Medioambiental, éste último todavía sin ser aprobado definitivamente, simplemente mejorando la oferta. Una combinación amplia de medidas de incorporación paulatina y coordinada que incluya la limitación de velocidad de circulación en carretera, los peajes, las limitaciones de circulación y aparcamiento, la reorientación de las inversiones en la red viaria, las campañas de concienciación ciudadana sobre los riesgos de circulación, etc., puede contribuir a facilitar este proceso de cambio actualmente tan necesario.

El Tren de Alta Velocidad

La verdad es que al autor de este documento nunca le ha gustado y entusiasmado el Tren de Alta Velocidad por toda una serie de consideraciones ecológicas, económicas y sociales. En mi opinión, las opciones entre sistemas ferroviarios de alta velocidad -por encima de los 250 km/h- y los de velocidad alta -velocidades incluso superiores a los 200 km/h- acarrearán costes económicos, ecológicos y sociales muy diferentes, y las ventajas no son tan grandes, como se suele esgrimir desde sectores institucionales a

favor del Tren de Alta Velocidad. Así, cuando se pasa, por ejemplo, de 200 km/h a 250 km/h se obtienen unos 4,6 segundos de ganancia en cada kilómetro y 8 segundos si se circula a 350 km/h, como se plantea en el proyecto de la Alta Velocidad ferroviaria vasca. A la luz de estos datos, no parece que se gane mucho en tiempo empleado en el viaje con el Tren de Alta Velocidad, y sí diferencias importantes de tipo ambiental, económico y social entre ambas alternativas.

No obstante, no parece muy oportuno, cuando en breve plazo de tiempo se iniciará la construcción del tren de alta velocidad, ahondar más en ello. Sí que cabe, tratar de minimizar lo más posible su impacto ambiental, en los temas de mayor incidencia como:

- Impacto sonoro, sobre todo en los lugares densamente poblados
- Impactos en la fauna, que en algunas zonas, las afecciones pueden ser “severas”.
- Impacto en enclaves naturales de valor ecológico y naturalístico, con especial incidencia sobre el Udalaitz.
- Repercusiones sobre el patrimonio histórico y artístico, como las cuevas prehistóricas de Lezetxiki y Oterreta II (Arrasate), así como el poblado Basagain (Anoeta).
- Contaminación e impacto sobre los acuíferos de Udala, calificados de alta vulnerabilidad.
- Impactos visual y paisajístico en determinadas zonas.
- Repercusión sobre el suelo productivo, los prados y las explotaciones forestales, y necesidad de minimizar la ocupación del suelo y los daños a la vegetación y los cultivos. El impacto sobre la disminución de superficie cultivable para Gipuzkoa y de una manera indirecta, ya que sólo se señala el número de metros lineales de trazado que transcurren sobre explotaciones agrarias (10.255 metros) en el Estudio de Impacto Ambiental, equivale a una disminución de 102 hectáreas de terreno cultivable. A este efecto habría que añadir lo que supone

para economías asociadas al sector primario (turismo rural) el paso del Tren de Alta Velocidad y la falta de viabilidad que conlleva la partición de las explotaciones y otros posibles como el ruido sobre el ganado.

- Vigilancia rigurosa sobre las obras que se realizarán en las proximidades de los cauces de los ríos. En el caso de Gipuzkoa, el trazado atravesará o la obra se realizará en las cercanías del Urumea, Deba, Urola, Oiartzun y Bidasoa. Así, entre otras cuestiones, no se podrán verter materiales, como carburantes o escombros, en áreas desde las que se afecte a los cauces, o por ejemplo, en el Urumea y Bidasoa, habrá que tener especial cuidado en el control de las obras en los períodos críticos del salmón.

Red ferroviaria

De todas formas, la alta velocidad no agota otras posibilidades, como el desarrollo de una red de ferrocarriles comarcales que atiendan a los movimientos internos de cada comarca, reduzcan la actual densidad de tráfico por carretera, tan intenso, y proporcione transporte público en algunas zonas, donde no lo hay o exista un transporte público insuficiente.

Hasta el momento, sólo está previsto iniciar en el valle del Deba una red de ferrocarriles comarcales, pero sería necesario, a la mayor brevedad de tiempo posible, analizar la viabilidad técnica, económica y social de esta solución ferroviaria en otras comarcas, considerándola factible si resuelve el problema del transporte colectivo.

Infraestructuras portuarias

La entrada en servicio de la autovía con Navarra ha introducido al puerto de Pasaia en un nuevo esquema de comunicaciones. Por otra parte, la revitalización de la bahía de Pasaia está estrechamente ligada al puerto, y puede permitir el desarrollo de ofertas

comunes para la captación de nuevos mercados. De todas maneras, para que el Puerto de Pasaia pueda ser competitivo, además, en los próximos años deberá de plantearse su ampliación al exterior y su remodelación.

A su vez, está el tema de la gestión del puerto de Pasaia, su traspaso a la administración vasca, con participación institucional guipuzcoana, que podría permitir una mejor gestión y más eficaz, y conllevaría una reducción de costes, entre otras cuestiones.

También está la posibilidad de articulación y colaboración entre los puertos de Pasaia y Baiona, dentro del marco de la Eurociudad Donostia-Baiona, para aprovechar las potencialidades de ambas infraestructuras y mejorar la oferta.

Aeropuertos

El aeropuerto de Hondarribia, que estuvo en trance de convertirse en una pista de aviones de recreo, ha experimentado en los últimos años una notable mejoría con las inversiones efectuadas. No obstante, cabe decir, que difícilmente puede dar más de sí, por las deficiencias estructurales que presenta. En este sentido, y aunque pueda seguir con su actividad, aumentado su competitividad y ofreciendo mejores servicios, la apuesta en el transporte aéreo para Gipuzkoa pasa por el aeropuerto de Biarritz y el aeropuerto de Bilbao (en Loui), según las zonas del territorio y según los destinos.

Aguas y residuos urbanos

Con respecto a la gestión del recurso agua en su capítulo 15 las DOT apuntaban lo siguiente: “La gestión de los servicios de abastecimiento de agua y saneamiento es muy variada, y los sistemas actualmente existentes difieren de acuerdo a las necesidades planteadas y a las tradiciones locales, existiendo un amplio espectro que va desde la agrupación mancomunada o en consorcios hasta la gestión de carácter unimunicipal e incluso por ámbitos más reducidos todavía, como sucede en Alava. Actualmente, la necesidad de coordinar esfuerzos e iniciativas, juntamente con razones técnicas, legales

y financieras, están propiciando que la gestión se realice en forma de mancomunidades o consorcios con objeto de incrementar el nivel de calidad de servicios. Actualmente, el criterio predominante es que la planificación, gestión y administración de los recursos hídricos debe abordarse globalmente, con objeto de alcanzar criterios unificadores de gestión integral de los sistemas acuáticos. Ese criterio debe guiar a la Administración Hidráulica Vasca, que desde el 1 de julio de 1994 ha recibido las transferencias en materia de agua respecto a las cuencas intraautonómicas, y una encomienda de gestión en las interautonómicas, ambas asignadas al Departamento de Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco (en la presente legislatura al Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente). Mejora de la gestión del ciclo completo del agua (abastecimiento y saneamiento) a través de la creación de Organismos Supramunicipales específicamente orientados a ello”.

Estas directrices, también de carácter fundacional, han inspirado las actuaciones de los partidos políticos en los últimos años, sobre todo en Bizkaia, disolviendo los sistemas de gestión comarcales del agua a favor del Consorcio Bilbao-Bizkaia, aunque no sea éste el caso de Gipuzkoa.

El siguiente paso, será la aplicación de la nueva Ley de Agua, que en las tres últimas legislaturas se han redactando distintos proyectos y que en la última el Ejecutivo autonómico aprobó un proyecto de Ley, sin que la aprobase el Parlamento Vasco. La Ley Vasca de Agua recoge plenamente los contenidos básicos del documento fundacional entre los que se encuentra la creación de un único organismo centralizado, llamado URA, que acapará todas las competencias del agua de la Comunidad Autónoma.

En concordancia con la reforma de la Ley de Aguas en el Estado Español (aprobada el 26-11-99), así como las tendencias que en cuanto a gestión del agua se están produciendo en otros países, la Ley Vasca de Agua no cierra ninguna puerta a la

privatización de importantes etapas de la gestión del agua. Existe por tanto un cambio de mentalidad -no sólo aquí sino en todo el mundo- que pasa de considerar el agua, un bien público, no sujeto a las leyes del mercado a considerarlo una mercancía más, cada vez más escasa y por eso mismo más preciada. Es cierto que en muchas ocasiones la gestión pública ha sido sinónimo de mala gestión, despilfarro y falta de valoración. Por ello, cada vez se habla más de privatización de un recurso que de valor creciente.

El Panel Intergubernamental de Naciones Unidas para el Cambio Climático (IPCC) asigna a la Península Ibérica una importante caída de sus precipitaciones en el presente siglo XXI. Pero en una etapa de escasez creciente, sólo una gestión pública puede garantizar un adecuado reparto y asignación de un recurso cada vez más escaso y a un precio asequible, superando, eso sí, muchos de los defectos históricos de la gestión pública. Una gestión en manos públicas debe permitir una adecuada coordinación con otras políticas de gestión del territorio y de las actividades económicas para garantizar una sostenibilidad del recurso. Existen experiencias como la privatización del agua en Inglaterra y Gales que demuestran que el consumidor ha experimentado un aumento enorme por los precios que paga, que han servido básicamente para incrementar los beneficios de las empresas del sector, hasta el punto de que los poderes públicos han abierto hace poco una minuciosa investigación sobre sus repartos de dividendos.

En resumen, el cambio de mentalidad con respecto al agua queda recogido en la nueva Ley Vasca de Agua y abre expectativas fabulosas de negocio, en una zona como la nuestra en la que hoy por hoy el recurso es abundante y en un contexto de privatización -total o parcial- de muchos servicios. El Plan Hidrológico Nacional aprobado no es sino la concreción a nivel estatal de la situación descrita.

Como se apuntaba anteriormente, en el caso del agua, hoy por hoy se trata de un recurso abundante en la CAPV y en Gipuzkoa. Sin embargo, entre los impactos del Tren de Alta Velocidad se encuentra la contaminación y posible inutilización de acuíferos. Hasta

ahora, salvo alguna excepción, nuestras Administraciones, entre ellas la guipuzcoana, no se han planteado seriamente entrar en programas de ahorro y eficiencia del agua. De hecho, hay más interés en facturar metros cúbicos que en plantear a partir de la actual abundancia relativa de agua una política de gestión sostenible a largo plazo de nuestros recursos hídricos, cuestión que es de capital importancia en la perspectiva del 2020, por consideraciones ambientales, económicas y territoriales.

En cuanto a los residuos -actualmente se está en una nueva fase con la elaboración del Plan de Gestión de Residuos Urbanos de la Mancomunidad de Txingudi, el de la Mancomunidad de San Marcos y el Plan Integral de Gestión de Residuos Urbanos de Gipuzkoa 2002-2016-, y de acuerdo con los principios básicos desarrollados por la Unión Europea se debe establecer una gestión sostenible de los residuos, que se base en el diseño de un Sistema de Gestión Integral, mediante la aplicación flexible de la jerarquía de opciones, en el que la prevención es el objetivo prioritario, seguido de la reutilización, reciclaje incluido el compostaje, aprovechamiento energético y vertido de la fracción no valorizable.

En este sentido, el vertido controlado de residuos que ha sido y es todavía la política de “tratamiento” mayoritaria de los residuos urbanos deberá considerarse la última de las opciones a adoptar, por lo que se reducirá al máximo la cantidad de residuos destinados a vertederos y se circunscribirá a los residuos para los que no exista otra posibilidad de recuperación, en línea con los planteamientos comunitarios que consideran que, a medio plazo, sólo deberían aceptarse en los vertederos los residuos no valorizables y los residuos inertes.

Sin duda, esta estrategia de procurar evitar el vertido de residuos está también en consonancia con el escaso suelo disponible en Gipuzkoa, y por tanto con las dificultades para la construcción de nuevos vertederos.

Ordenación del Territorio

El esquema que, para Europa, autores como Manuel Castells describen ya hoy como incipiente es el de una red de nodos formada por eurociudades que separadas por distancias entre 500 y 1.500 km constituyen el entramado territorial formado por un conjunto de unidades económicamente funcionales. En la medida que estas eurociudades ganen en reconocimiento económico podrán aspirar a un reconocimiento político. Este enunciado expresado en forma negativa nos indica que los estados existentes hoy en día que no logren articularse como una unidad económica funcional perderán interlocución política. De hecho algunas de estas eurociudades se están constituyendo sobre realidades preexistentes con especificidades culturales propias y Manuel Castells pone el ejemplo de los Países Catalanes que en estos momentos empezarían a operar como una unidad económica funcional desde Alicante a Marsella.

Este es, en mi opinión, el modelo que anima a los promotores de algunas de las infraestructuras que se están realizando en nuestro país. Se trata de llegar a crear una eurociudad, que en el caso de Gipuzkoa y el distrito BAB (Baiona-Angelu-Biarritz), en noviembre de 1999, Román Sodupe, diputado general de Guipúzcoa, y Alain Lamassoure, presidente del distrito BAB, sellaban el reconocimiento de la eurociudad desde Baiona hasta Donostia. El modelo de cooperación es estrictamente económico y funcional, dejando de lado cualquier cuestión política.

Para llegar al objetivo de la eurociudad, las DOT consagraron, no sé si es un poco fuerte, el modelo de *regulación desregulada*, donde el territorio se divide en 15 áreas funcionales que serán ordenadas individualmente por medio de Planes territoriales Parciales (PTP), sin formar un proyecto conjunto de país, y en los que sin hacer un balance pormenorizado de todos los Avances, en algunos de ellos se garantiza el agotamiento del suelo, la urbanización más o menos descontrolada y el abandono en no pocas ocasiones de cualquier principio rector o planificador del territorio.

Pero sin entrar en más aspectos críticos, y de cara al futuro, creo que es importante que todos estos procesos se hagan abiertamente y con la mayor discusión y debate posible. Si vamos a entrar en Europa, debemos planificar un desarrollo que integre la variable de la sostenibilidad ambiental, identificando con criterio claro aquellos límites que un pequeño territorio como el nuestro no debe sobrepasar y diseñemos un modelo con la mayor participación posible de la sociedad.

Por otra parte, y refiriéndome a los aspectos ambientales de la planificación urbanística, el Anteproyecto de Ley Urbanística de la CAPV contempla en su Exposición de Motivos que “se considera la necesidad de establecer la protección del territorio para

preservar los valores ambientales en la línea perseguida por los principios del desarrollo sostenible, lo cual inevitablemente debe tener su reflejo en la clasificación del suelo no urbanizable” y además añade que “los Planes Generales deben contener una evaluación de impacto ambiental que será informada por el órgano competente medioambiental (...) de esta forma se coordinan los aspectos medioambientales de protección del territorio con la necesidad de propiciar un desarrollo urbano sostenible”.

No obstante, cabe apuntar, que en la actualidad no está desarrollado reglamentariamente la regulación del procedimiento de evaluación conjunta, lo cual es bastante problemático, ya que es un tema clave.

El Anteproyecto de Ley Urbanística también recoge otras previsiones de interés, como las siguientes:

- Art. 0.4. Principio de sostenibilidad: La ordenación urbanística asumirá como criterios orientadores los principios del desarrollo urbano sostenible siguientes:
 - a) la sostenibilidad ambiental, referida a consumo de recursos hídricos y energético y capacidad de absorción de emisiones.
 - b) La ocupación sostenible de suelo
 - c) La movilidad urbana sostenible
- Art. 1.10. Los Planes de ordenación estructural deberán contener en su memoria una evaluación de la capacidad de acogida de los suelos destinados a acoger los nuevos desarrollos urbanos o que estén afectados por operaciones de reforma, renovación o rehabilitación urbana, conforme a los principios del desarrollo sostenible.
- En los arts. 1.11 y 1.12 se desarrollan los aspectos a considerar para la evaluación de la capacidad de acogida de los suelos urbanos y urbanizables.
- Art. 1.18. Indicadores de desarrollo del Plan General: El Plan General deberá establecer en su Memoria un sistema coherente de indicadores que permita evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos, criterios y determinaciones

del planeamiento, así como monitorizar las consecuencias ambientales, sociales, económicas y culturales de su ejecución.

Por tanto, entre otros aspectos, un Estudio Ambiental del P.G.O.U. debería incluir aspectos como:

- Evaluación de la capacidad de acogida de los suelos urbanos y urbanizables
- Capacidad de acogida del medio físico y procesos de presión sobre los recursos materiales y el medio natural
- Capacidad de las redes de servicio y dotacionales existentes y las necesarias para absorber los incrementos de demanda y de usos del suelo previstos
- Incidencia y efectos de los incrementos de desplazamientos y movilidad previsibles en función de nuevos usos y capacidad de acogida de las redes de transporte público y privado
- Impacto de las nuevas urbanizaciones y dotaciones de infraestructura y su incidencia sobre las estrategias de rehabilitación y sobre el patrimonio urbano
- Identificación y valoración de Impactos Ambientales
- Impactos ambientales y riesgos existentes sobre áreas sensibles
- Impactos y riesgos ambientales previsibles de acuerdo con las nuevas ordenaciones
- Valoración de impactos en función de las alternativas estudiadas
- Medidas de protección y corrección de Impactos Ambientales.

Sin duda. Muchas de las cuestiones anteriormente citadas constituyen hoy en día una asignatura pendiente en la mayor parte de los PGOU, al menos con la rigurosidad y amplitud deseable, en una planificación urbanística sostenible.

Octubre 2001

Julen Rekondo. Químico. Asesor Ambiental.