



Puerto de Pasajes
Pasaiaiko Portua

Autoridad Portuaria de Pasajes



Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y evolución.

- La **Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** supuso la modernización del régimen regulatorio del transporte marítimo y de la gestión portuaria. La Ley introdujo un **sistema de autoridades portuarias con un avanzado nivel de autonomía de gestión, bajo el principio de autosuficiencia económica**. Posteriormente fue **modificada por la Ley 62/1997** que reforzó la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias y reguló la participación de las Comunidades Autónomas en las estructuras y organización de los puertos de interés general.
- Desde la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, se han producido acontecimientos que afectan directamente a la gestión portuaria y que han justificado la renovación legislativa:
 - Aumento de la importancia de los puertos para el comercio exterior debido al proceso de globalización de la economía mundial, que afecta directamente a la economía española.
 - Importancia de un sistema general de transporte eficaz y eficiente para la competitividad de la economía española en el marco del mercado interior europeo, en el cual se han integrado países con una gran capacidad de competencia por sus menores costes salariales, ventaja que debería ser neutralizada por los países anteriormente miembros de la UE-15 por factores tecnológicos, productividad, capacidad comercial y financiera, etc.



Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y evolución.

- Política económica dirigida a la flexibilización de los mercados y, en particular, a la liberalización de los mercados del transporte de mercancías.
- Desarrollo de la política común de transportes planificada desde una perspectiva multimodal, que implica:
 - ❖ Potenciación de los modos ferroviario y marítimo, para frenar el incremento de los tráficos por carretera.
 - ❖ Mayor importancia estratégica de los puertos como elementos fundamentales del sistema general de transportes (nodo de transbordo modal y de actividades logístico-industriales).
 - ❖ Intensificación de los procesos de liberalización en los modos sujetos a limitaciones (específicamente el ferroviario, en el que la Ley 39/2003 permite el acceso a este mercado de nuevos operadores).
 - ❖ Intensificación de la competencia interportuaria nacional, europea e internacional.
 - ❖ Desarrollo de las redes transeuropeas de transporte en las que se integran los puertos, y políticas de apoyo al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD o Short Sea Shipping en terminología inglesa) y la creación de las Autopistas del Mar.
 - ❖ Apoyo al desarrollo del transporte intermodal en todas sus posibilidades (Programa Marco Polo, etc.).
 - ❖ Cambios tecnológicos y estratégicos en el transporte y, en particular, en el transporte marítimo.
- Necesidad de mejorar la competitividad portuaria para impulsar la política común de transportes.
- ☐ En definitiva, los puertos comerciales han reforzado su carácter de elemento esencial del sistema de transportes de interés general, así como su importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva y el comercio exterior. Lo que es particularmente importante en un país como España de carácter periférico respecto a los grandes centros europeos de producción y consumo.

Ley 48/2003 de Régimen Económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

- ❑ La **Ley de Régimen Económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general** (Ley 48/2003 de 26 de noviembre de 2003), regula los regímenes económico-financiero, de prestación de servicios y de utilización del dominio público, para potenciar la posición competitiva de los puertos españoles en un contexto del sector del transporte, internacional, y europeo, globalizado, abierto y liberalizado, garantizando los principios de libre competencia inter e intra portuaria de acuerdo con las características de los tráficos y el número y tamaño de los puertos.
- ❑ Los elementos clave de esta ley son:
 - El **desarrollo de la competencia interportuaria**, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios sobre los **principios de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios** bajo principios homogéneos y no discriminatorios, basados en la recuperación de los costes de explotación, de los costes externos y de los costes de las nuevas inversiones.
 - La **potenciación de la competencia intraportuaria** a través de la regulación orientada a la **prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada** en un régimen de libertad de acceso.
 - La introducción de importantes y novedosos elementos en la regulación de la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo **desarrollo del modelo concesional**, que favorezca la máxima rentabilización socioeconómica de este dominio público dentro de los usos portuarios.
 - El **incremento de la inversión privada en las instalaciones y equipamientos portuarios**, fomentada con una regulación económica clara y estable en el tiempo, que permita la planificación financiera de esas inversiones a largo plazo.
 - La **disminución de costes del sistema portuario español**, para mejorar la competitividad y la capacidad de inversión de las infraestructuras al tratarse de un sistema económicamente autosuficiente.

Ley 48/2003 de Régimen Económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

- ❑ La competitividad de la economía española depende cada vez más de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces, perfectamente integrados en dicho sistema y capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura, aspecto considerado como de importancia sustancial por la Ley 48/2003.
- ❑ Los **objetivos de la Ley** son:
 - Adaptación del régimen económico, de prestación de servicios y de gestión del dominio público al nuevo modelo de gestión portuaria.
 - Estabilización jurídica del marco tarifario de los puertos, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Constitucional 185/95.
 - Mejora de la competitividad de los puertos en un sistema de transportes multimodal, crecientemente liberalizado.
 - Potenciación de la posición geoestratégica de España como plataforma logística internacional.
- ❑ Recientemente Puertos del Estado ha puesto en marcha varios **mecanismos normativos de la Ley de Puertos**, en particular en relación a:
 - Los pliegos reguladores de los servicios portuarios.
 - La transformación de las Sociedades estatales de Estiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs) que eliminan la participación mayoritaria de las Autoridades Portuarias en las mismas.

Otras Normativas.

- ❑ Existe un **proyecto de ley de modificación de la 48/2003**, que según ha anunciado el Gobierno saldrá adelante a finales de año, que tiene como principales novedades las siguientes:
 - Recuperación de la titularidad pública de las sociedades de estiba por parte de las Autoridades Portuarias.
 - Permite a cada Autoridad Portuaria fijar la cuantía de sus propias tarifas.
 - Se elimina la distinción entre servicios portuarios generales y básicos realizada en la Ley 48/2003.
- ❑ La actividad portuaria y el transporte marítimo aportan un 20% al PIB del sector de transportes. Esta Ley dota al Sistema Portuario Español de los instrumentos necesarios para mejorar su posición competitiva en un mercado abierto y globalizado, estableciendo un régimen de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, que deben ejercer su actividad con criterios empresariales.
- ❑ **El nuevo marco normativo en el transporte de mercancías por ferrocarril va a tener una influencia directa sobre el tráfico ferroviario en los puertos**, debido principalmente a:
 - Las políticas de fomento del ferrocarril, auspiciadas desde la UE (plasmadas en el Libro Blanco de septiembre de 2001 y en el denominado “Segundo Paquete Ferroviario”) potenciarán sin duda los tráficós de mercancías en el modo ferroviario a medio y largo plazo.
 - La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario abre nuevas expectativas para la incorporación de nuevos operadores ferroviarios e introduce la asunción de responsabilidades sobre las terminales ferroviarias ubicadas en los puertos por parte de las Autoridades Portuarias respectivas.

Marco estratégico del sistema portuario.

- ❑ Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias **deberán sujetarse a los objetivos generales incluidos en el Marco Estratégico del sistema portuario** de interés general, que será **ejecutado a través de los planes de empresa** respectivos, y podrá ser **desarrollado por medio de planes estratégicos y planes directores**.
- ❑ **Los Planes Estratégicos** de las Autoridades Portuarias **deberán actualizarse cada vez que se apruebe un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario o se produzcan cambios sustanciales** que condicionen o alteren su contenido.
- ❑ **El Marco Estratégico** de Puertos del Estado **define un Modelo de Relación**, que establece los criterios de colaboración entre Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, basados en el fomento de la participación activa en la gestión conjunta del sistema.
- ❑ El Modelo de Relación trata de dar respuesta al equilibrio necesario entre la autonomía de gestión que la legislación reconoce a las Autoridades Portuarias y las funciones y competencias que atribuye a Puertos del Estado. En este contexto, el Modelo conceptúa a las Autoridades Portuarias como los elementos básicos del sistema, manifestando la necesidad de orientar los esfuerzos hacia la consecución de un crecimiento equilibrado (autosuficiencia) y hacia una Visión Común.
- ❑ Los **criterios en los que se fundamenta este Modelo de Relación** se pueden resumir en los siguientes puntos básicos:
 - Se estructura en torno al concepto de Cohesión.
 - Plantea un proceso de dirección estratégica que deberá ser guiado por el conjunto del Sistema Portuario, es decir, tanto por las Autoridades Portuarias como por Puertos del Estado.
 - Parte de la diferenciación de los elementos del Sistema, pero se ha de tener como objetivo la consecución de una Visión Común del mismo.
 - Se configura como una pieza clave para la estructuración de un Sistema de Planificación y asignación de recursos coherente y factible.
 - Considera un amplio abanico de aspectos relacionales referidos a la gestión, la planificación, la asignación de recursos, la estructura, los procesos y la cultura del Sistema.

Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020).

- ❑ El **Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos**, englobado dentro del **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020** (PEIT) del Ministerio de Fomento, está orientado tanto hacia actuaciones sobre los puertos como hacia las redes de transporte y logística en las cuales se integran, apostando por la intermodalidad, entre otros aspectos, y apuntando actuaciones que consideran estratégicas.
- ❑ Con objeto de facilitar la compatibilidad entre el Marco estratégico del sistema portuario de interés general con los objetivos del PEIT, y de recuperar una reflexión conjunta sobre el sistema portuario y los servicios de transporte marítimo, ese marco estratégico se está revisando dentro del Plan Sectorial. Las Autoridades Portuarias, en el marco de sus competencias de planificación, desarrollarán sus Planes Directores y de Empresa, que serán coordinados por Puertos del Estado.
- ❑ El Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos se organiza en cinco **ámbitos de actuación**:
 - Infraestructuras portuarias para la mejora de la competitividad.
 - Autopistas del Mar y desarrollo del TMCD.
 - Mejora de accesos terrestres.
 - No infraestructurales (desarrollos normativos, integración local y nacional de los nodos portuarios, servicios de seguridad marítima y salvamento, protección del medio ambiente y lucha contra la contaminación).
 - Servicios de transporte marítimo.

Marco normativo comunitario.

- ❑ En la actualidad **no existe un marco normativo comunitario que regule el acceso al mercado de los servicios portuarios**. Los operadores portuarios no pueden acceder con la necesaria competitividad al mercado de servicios portuarios, por las restricciones y los monopolios privados o públicos existentes en los estados miembros a determinadas actividades.
- ❑ En febrero de 2001, la Comisión Europea propuso un nuevo marco legislativo comunitario, a través de la implantación de una Directiva Comunitaria (**Propuesta de Directiva por la Comisión sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios**), para establecer normas más claras y cuya finalidad básica se reflejaba en el siguiente párrafo:

“La facilitación del acceso al mercado de los servicios portuarios en el ámbito de la Comunidad debería eliminar las actuales restricciones que obstaculizan el acceso a los operadores de servicios portuarios, mejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios del puerto, mejorar la eficacia y la flexibilidad, ayudar a reducir los costes y, por tanto, contribuir a promover el transporte marítimo de corta distancia y el transporte combinado”.

- ❑ Esta iniciativa fue rechazada por el Parlamento Europeo ante las numerosas protestas de representantes de determinados colectivos, relacionados con los servicios portuarios, como estibadores y prácticos, por citar algunos muy significativos.
- ❑ Recientemente (enero 2006) el Parlamento Europeo ha **rechazado una segunda propuesta de Directiva de servicios portuarios** basada en la anteriormente rechazada y que, como ya ocurriese con la primera, sufrió una fuerte oposición.
- ❑ En los próximos meses se llevará a cabo un proceso de consulta dentro de la UE sobre política portuaria, con el objeto de modificar el proyecto de Directiva fallida buscando el consenso de las partes implicadas. En esta consulta se incidirá en la competitividad portuaria, protección medioambiental, inversión en los puertos y aspectos sociales.

El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea.

- ❑ El **Libro Blanco** de la Comisión Europea titulado “**La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad**” (COM(2001) 370), parte de una situación actual en la que “*la sociedad siempre solicita mayor movilidad y la opinión pública soporta cada vez menos la congestión de algunas redes, el deterioro del medioambiente y la calidad mediocre de las prestaciones*”.
 - ❑ Ante esta situación se toma la decisión de que “*frente a una demanda de transporte cuyo aumento supera el crecimiento de la economía, la respuesta de la Comunidad no puede ser tan sólo la construcción de nuevas infraestructuras y la apertura de los mercados*”. “*Un sistema de transporte moderno debe ser sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental*”.
 - ❑ El Libro Blanco **se apoya en la importancia económica del sector del transporte**: “*El sector transporte representa 1 billón de euros aproximadamente, es decir, más del 10% del producto interior bruto. Da empleo a más de 10 millones de personas*”.
 - ❑ Entre las **principales consideraciones del Libro Blanco del Transporte** destacan:
 - “*Durante mucho tiempo, la Comunidad Europea no ha sabido (o no ha querido) aplicar la política común de transportes prevista por el Tratado de Roma*”.
 - “*El primer Libro Blanco de la Comisión sobre el **Curso Futuro de la Política Común de Transportes** se publicó en diciembre de 1992. La palabra clave de este documento fue la apertura del mercado del transporte. En unos diez años, salvo en el sector ferroviario, el objetivo se ha alcanzado en líneas generales*”.
- “*El primer avance decisivo de la política común de transportes se plasmó en una reducción significativa de los precios para los consumidores, combinada con una mayor calidad de los servicios y una multiplicación de las opciones*”.
- ❑ Sin embargo, “*la falta de un desarrollo armonioso de la política común de transportes explica que, hoy en día, el sistema europeo de transporte se halle ante ciertas dificultades importantes: el crecimiento desigual de los distintos modos de transporte, la congestión en algunos ejes viales y ferroviarios, baja calidad de los servicios, daño al medio ambiente o la salud de los ciudadanos y la inseguridad en las carreteras*”.

El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea.

- ❑ El Libro Blanco de Transporte **propone un Plan de Acción destinado a mejorar sustancialmente la calidad y eficacia de los transportes europeos.** También **enuncia una serie de medidas para reducir la presión sobre el medioambiente y la congestión, manteniendo** al mismo tiempo **la competitividad económica** de la Unión Europea.

- ❑ Las **principales medidas enunciadas en el Libro Blanco** de Transporte, son las siguientes:
 - Revitalizar el ferrocarril.
 - Reforzar la calidad del transporte por carretera.
 - Fomentar el transporte marítimo y fluvial.
 - Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente.
 - Materializar la intermodalidad.
 - Realizar la red transeuropea de transportes.
 - Reforzar la seguridad vial.
 - Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes.
 - Reconocer los derechos y las obligaciones de los usuarios.
 - Desarrollar transportes urbanos de calidad.
 - Poner la tecnología al servicio de transportes limpios y eficaces.
 - Gestionar los efectos de la mundialización.
 - Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.

El Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea.

- ❑ Las medidas orientadas a equilibrar el tráfico entre los distintos modos de transporte, deben garantizar la intermodalidad, de forma que se refuerce el vínculo entre el transporte marítimo, las vías navegables y el ferrocarril para paliar la desventaja que supone frente a la carretera el hecho de no poder realizar con esos modos un servicio puerta a puerta.
- ❑ A pesar de que el transporte marítimo representa en torno al 70% del total de los intercambios entre la Comunidad Europea y el resto del mundo, la evolución del cabotaje entre puertos europeos no ha sido suficiente para resolver los problemas de congestión. **El transporte marítimo de corta distancia se presenta como una alternativa factible** si tanto la vía fluvial como el ferrocarril no pueden captar el crecimiento del transporte por carretera.
- ❑ Los puertos desempeñan un papel fundamental en el comercio intra y extracomunitario. A través de la potenciación de la eficacia del transporte multimodal se logrará transferir paulatinamente mercancías y pasajeros al transporte marítimo, un modo menos perjudicial para el medio ambiente y menos congestionado que la carretera.
- ❑ Centrando la atención en el **modo marítimo**, el Libro Blanco del Transporte 2001 - 2010 plantea los siguientes **propósitos**:
 1. Inclusión de los puertos en la Red Transeuropea de Transportes.
 2. Garantizar la conexión entre el mar, las vías navegables y el ferrocarril.
 3. Ayudar al despegue de las operaciones intermodales.
 4. Crear condiciones técnicas favorables para favorecer la intermodalidad.
 5. Contribuir a desatascar los grandes ejes.
 6. La financiación adecuada de los puertos.

Propósitos del Libro Blanco para el modo marítimo.

1. La inclusión de los puertos en la Red Transeuropea de Transportes.

- Se ha propuesto la inclusión de unos 300 puertos en la configuración de dicha Red.

2. Garantizar la conexión entre el mar, las vías navegables y el ferrocarril.

- El transporte marítimo intracomunitario y el transporte fluvial han sido infrautilizados a pesar de su gran potencial. Para el desarrollo pleno de su capacidad resulta necesaria la creación de las denominadas “Autopistas del mar”, así como potenciar la eficacia y simplificar la oferta de servicios, especialmente en los puertos que disponen de buenos accesos terrestres en las costas atlánticas y mediterráneas, a través de los cuales puede potenciarse una cadena logística marítimo-terrestre y aliviar la congestión creciente de las infraestructuras viales y ferroviarias.

3. Ayudar al despegue de las operaciones intermodales: el programa Marco Polo.

- La Comisión de las Comunidades Europeas fomenta la intermodalidad en el transporte de mercancías a través del programa Marco Polo, que entró en vigor en 2003 y actúa a través de la concesión de una dotación anual prevista de 30 millones de euros (35 millones en la convocatoria 2006) durante un periodo de 4 años a diferentes proyectos comunitarios. A partir de 2007 entrará en vigor el programa Marco Polo II que eleva significativamente las ayudas.
- Su principal **objetivo** es ayudar al trasvase de mercancías desde la carretera a otros modos más ecológicos y menos congestionados de la forma más óptima a medio plazo.

Propósitos del Libro Blanco para el modo marítimo.

4. Crear condiciones técnicas favorables:

- **Fomentar la aparición de transitarios** como profesión dedicada a la organización del transporte integrado de tráficos de mercancías superiores a unas 5 toneladas.
- Normalizar las unidades intermodales de transporte (contenedores y cajas móviles).
- Inversión en investigación y desarrollo en tecnologías de transporte limpias y eficaces.

5. Desatascar los grandes ejes.

- Apoyo financiero a la **creación de corredores multimodales preferentes** para el transporte de mercancías: los accesos ferroviarios de los puertos son un requisito imprescindible para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, que permitirá reducir el tráfico a través de los Alpes y los Pirineos y causar menor daño medioambiental. Normalizar las unidades intermodales de transporte (contenedores y cajas móviles).
- Mejorar las condiciones de circulación mediante un plan de gestión del tráfico.
- Proyectos de grandes infraestructuras.

Propósitos del Libro Blanco para el modo marítimo.

6. La financiación de los puertos.

- La Comisión Europea tiene previsto elaborar unas directrices sobre ayudas estatales concedidas a los puertos a efectos de la construcción de estas infraestructuras. Destacan como propuestas concretas:
 - ❖ El Libro Blanco del Transporte ratifica los sistemas especiales de fiscalidad para las empresas navieras, basados en el tonelaje de los buques.
 - ❖ Revisión de las directrices sobre Ayudas de Estado al transporte marítimo de 1997 con el objetivo de facilitar su aplicación por los Estados miembros y evitar posibles distorsiones de la competencia.
 - ❖ Una modificación de las normas de financiación para la red transeuropea, mediante el incremento al 20% del tipo máximo de contribución comunitaria para proyectos de fuerte valor añadido para la red transeuropea, pero de baja rentabilidad socioeconómica a escala nacional.
 - ❖ La creación de un marco comunitario que permita asignar los ingresos de la tarificación de itinerarios competidores excedentes a la realización de nuevas infraestructuras. De esta forma se pretende reequilibrar los modos de transporte e internalizar los costes externos ocasionados por el uso de las infraestructuras.
- Los organismos gestores de los puertos deberán realizar la contabilidad comercial, inversora y de gestión por separado y de acuerdo a principios contables claros, indicando el origen, el destino y el uso de los fondos. Esta medida resolverá los problemas de falta de transparencia en las transferencias financieras y la adjudicación de subvenciones.
- La tendencia actual es la de mayor participación del sector privado en la financiación portuaria, desarrollando la faceta comercial, de forma que las autoridades portuarias se limitan cada vez más a los aspectos de financiación y gestión de las instalaciones.

El Libro Verde sobre Política Marítima de la Comisión Europea.

- ❑ La Comisión Europea ha publicado recientemente un Libro Verde titulado «Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y los mares», mediante el que se pregunta a los ciudadanos cómo desearían abordar la cuestión de los océanos y los mares. Este ejercicio, que responde a la creciente toma de conciencia tanto del papel esencial que desempeña ya el mar en tanto que motor de la prosperidad europea como de su potencial generador de nuevos puestos de trabajo y de un mayor grado de bienestar, ayudará a la Comisión a definir su nueva visión de la política marítima integrada.
- ❑ El Libro Verde trata de poner de manifiesto las interconexiones y la interdependencia de los distintos ámbitos como son el transporte, la navegación, el comercio, las industrias costeras y portuarias, la producción de energía en el mar, tradicional y alternativa, la pesca, la acuicultura, la investigación marina, el turismo, etc., vínculos que los procedimientos existentes a menudo pasan por alto. Señala, por ejemplo, cómo el desarrollo de la infraestructura portuaria ha de ponderar, por un lado, la protección de los ecosistemas locales, el fomento de la acuicultura y el turismo y, por otro, los beneficios que aporta el crecimiento económico a través del comercio exterior.
- ❑ Se ha elaborado a raíz de la decisión, adoptada por la Comisión en marzo de 2005, de organizar una consulta sobre el futuro de los mares europeos y las cuestiones suscitadas en el mismo se debatirán en una serie de encuentros que se organizarán en diversos Estados miembros.

Marco de planificación territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

- ❑ Las DOT constituyen la base de referencia para el desarrollo armónico y coordinado del territorio de la CAPV y se fundamentan en criterios de interconexión e integración, de tal manera que los planes parciales y sectoriales, así como el planeamiento municipal, no sean elaborados de forma independiente entre sí, sino que todos persigan objetivos coherentes, con una visión global y no particular o contradictoria con el entorno o con el resto de la Comunidad.
- ❑ Las DOT establecen los ejes básicos de actuación futura sobre el medio ambiente, los recursos naturales, el paisaje, los espacios urbanos, industriales y rurales, las infraestructuras y equipamientos, así como el patrimonio histórico y cultural de la CAPV.
- ❑ En relación con el entorno del Puerto de Pasajes, las DOT contemplan la regeneración urbanística de Pasaialdea y la potenciación de las actuales infraestructuras portuarias.
- ❑ En estos momentos se encuentra abierto el proceso de revisión, y actualmente se está definiendo la metodología de participación pública y de las distintas Administraciones en dicho proceso.

Planes Territoriales Sectoriales

- ❑ Los Planes Territoriales Sectoriales son los planes elaborados por los departamentos del Gobierno Vasco con competencias en materia de ordenación territorial, y que desarrollan las Directrices de ordenación Territorial. Se consideran los siguientes planes que pueden afectar de alguna manera al Puerto de Pasajes:
 - PTS de protección y ordenación del litoral de la CAPV.
 - PTS de la red ferroviaria de la CAPV.
 - Plan Foral de Carreteras, en tramitación.
 - PTS de la Red Intermodal y logística del transporte en la CAPV, en tramitación.

Marco de planificación territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (cont.).

- En concreto, en el **Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco** (aprobado por el decreto 43/2007, de 13 de marzo), se recoge que en los puertos de interés general (Bilbao y Pasajes), cualquier actuación futura que invada suelos categorizados como de Especial Protección por el Plan, requerirá una justificación social de las actividades propuestas, así como un estudio de alternativas, y su aprobación requerirá una valoración preceptiva del Consejo de Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Planes territoriales parciales

- De acuerdo con la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco, los Planes Territoriales Parciales desarrollarán las Directrices de Ordenación Territorial en las áreas o zonas supramunicipales que éstas delimiten, concretando para cada una de ellas los criterios específicos de ordenación que las Directrices establezcan.
- En el Área que nos afecta, Puerto de Pasajes, el Plan Territorial afectado es: **PTP del Área funcional de Donostia-San Sebastián**, que en estos momentos se encuentra en fase de avance.

Planificación Municipal.

Planeamiento Municipal de los Ayuntamientos de Lezo, Pasaia, Errenteria y Donostia-San Sebastián

- ❑ Los Ayuntamientos colindantes con el Puerto de Pasajes, de acuerdo con la Ley de Puertos, deben calificar en su planeamiento urbanístico el puerto y su zona de servicio como sistema general portuario, así mismo deben recoger que el sistema general portuario deberá ser desarrollado por un Plan Especial aprobado por las autoridades urbanísticas competentes.
- ❑ El estado del planeamiento urbanístico en estos ayuntamientos es el siguiente:
 - Ayuntamiento de Pasaia: Normas Subsidiarias tipo b) aprobadas el 31/10/1997.
 - Ayuntamiento de Lezo: Normas Subsidiarias tipo b), aprobadas el 27 de mayo de 1987.
 - Ayuntamiento de Errenteria: Plan General de Ordenación Urbana, aprobado el 3 de septiembre de 2004.
 - Ayuntamiento de San Sebastián-Donostia: Plan General de Ordenación Urbana (revisión y adaptación), aprobado el 27 de noviembre de 1995.

Planificación Portuaria.

Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP)

- ❑ El PUEP del Puerto de Pasajes ha sido aprobado por la Orden FOM/2416/2006, de 19 de julio, publicada en el Boletín Oficial del Estado nº 176, de 25 de julio de 2006 y delimita la zona de servicio del Puerto de Pasajes, en la que se incluyen los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios.
- ❑ La zona de servicio terrestre del puerto se estructura en cinco áreas a las que se asignan los siguientes usos: área pesquera, área de afección portuaria, área comercial, área de la central térmica y área de construcción y reparación naval.
- ❑ En cuanto a los espacios de agua, la delimitación de la Zona I o interior de las aguas portuarias que lleva a cabo el PUEP del Puerto de Pasajes coincide fundamentalmente con la delimitación anteriormente vigente añadiéndole la Zona II o exterior de las aguas portuarias que no se había definido anteriormente.
- ❑ Ambas zonas de agua quedan definidas de la siguiente manera:
 - Zona I o interior de las aguas portuarias, comprende toda la lámina de agua de la bahía de Pasajes y del canal de entrada a la misma y está limitada al Norte por una línea que une el extremo Oeste del Arando Grande con el extremo Sur, el límite de la Zona I es la línea formado por las alineaciones de los muelles de la Herrera Reloj, Avanzado, Buenavista, Molinao, Capuchinos, Petríleos, Ro-Ro y el muro de ribera de la península de Capuchinos hasta la línea de desembocadura del Río Oiartzun.
 - Zona II o exterior de las aguas portuarias, comprende la superficie situada entre la costa y la latitud de la Punta de la Turulla y por las longitudes de Punta Atalayero al Oeste y Punta de la Turulla al Este de la bocana de entrada.

Planificación Portuaria.

Plan especial.

- ❑ En estos momentos se encuentra en fase de tramitación ante la Diputación Foral de Gipuzkoa el Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasajes que desarrollará el Sistema General Portuario, redactado en noviembre de 2003.
- ❑ El ámbito espacial de actuación corresponde a los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Pasajes.
- ❑ Los usos globales previstos, así como la superficie ocupada por cada uno de ellos es la siguiente:
 - 44,62 Ha USO PORTUARIO COMERCIAL
 - 4,39 Ha USO PORTUARIO PESQUERO
 - 7,81 Ha USO COMPLEMENTARIO DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL
 - 3,27 Ha USO COMPLEMENTARIO DE CENTRAL TÉRMICA
 - 14,30 Ha USO COMPLEMENTARIO MIXTO
 - 2,38 Ha USOS DIVERSOS A DESAFECTAR
 - **76,77 Ha TOTAL SUPERFICIE ORDENADA POR EL PLAN ESPECIAL**
- ❑ La propuesta de ordenación para cada una de las áreas divide la zona a ordenar en 11 áreas en función de criterios tales como usos, tipologías, continuidad física, etc. Describe y define el estado actual de cada una de estas áreas y establece unos criterios y objetivos de ordenación:
 - Área 1: Ondartxo-Kalparra
Los criterios de ordenación propuestos son:

Planificación Portuaria.

- Ampliación y mejora de las condiciones del paseo peatonal que va hasta Puntas en el tramo que bordea las antiguas instalaciones.
- Permitir la implantación de un equipamiento ligado al mantenimiento, conservación y/o exposición del patrimonio naval guipuzcoano, compatible con la creación de un astillero de ribera que pueda funcionar a modo de escuela taller.
- Compaginar estos usos con la implantación de equipamientos comunitarios al servicio de la población local.

➤ Área 2: Zona Pesquera

La ordenación propuesta para esta zona pretende incentivar la remodelación de las edificaciones existentes incrementando la ocupación máxima permitida y estableciendo unos parámetros de edificabilidad máxima generosos.

➤ Área 3: La Herrera Norte

El plan especial pretende ordenar la transformación de este área siguiendo los siguientes criterios:

- Transformación de la zona y recualificación ambiental de la misma.
- Apertura de la trama urbana hacia la ciudad, eliminando barreras actuales, buscando una adecuada transición de la relación puerto-ciudad.
- Liberación de suelo actualmente ocupado por usos obsoletos para descongestionar la zona, incrementando los espacios libres y dotándola de mayor calidad para acoger unos usos y aprovechamientos razonables que viabilicen la operación urbanística.
- Disposición de un sistema de Espacios Libres Urbanos que integren y constituyen el eje vertebral de la ordenación.

Planificación Portuaria.

- Disposición de suelo para acoger nuevos edificios de equipamientos, entre ellos el más importante, el destinado al nuevo Museo Naval Untzi Museoa.
- Disposición de suelo para acoger nuevos usos terciarios en sus diversas modalidades.
- Resolución de los problemas de accesibilidad al área, integrando las redes de itinerarios ciclistas que den continuidad a este tipo de conexiones con el municipio de Donostia.
- Dotación de aparcamientos suficientes para las necesidades que van a generarse por los nuevos usos previstos.

➤ Área 4: Herrera Sur

Los criterios a seguir en esta zona serán:

- Compatibilizar el mantenimiento de los usos portuarios en esta zona con los requerimientos funcionales y formales exigibles por la radical transformación que se va a producir en el área Norte de Herrera.
- Independizar los tráficos pesados de la actividad portuaria de los más urbanos generados en el área de la Herrera Norte.
- Implantación del vial principal de acceso a la zona comercial del puerto de manera coincidente con el vial actualmente existente, a fin de aprovechar sus dimensiones y evitar la pérdida de superficie edificable que implicaría el ensanchamiento del vial trasero y la necesidad de derribo sistemático de los edificios actualmente existentes.
- Mejorar la dotación de aparcamientos en la zona.
- Mejorar la conexión peatonal y ciclista entre la estación de Eusko Tren, situada al sur del área, y por tanto con los barrios de Donostia-San Sebastián existentes al otro lado de la N-1 con el área de la Herrera Norte. Y las zonas urbanas de Trintxerpe y San Pedro.
- Compatibilizar la reordenación, reurbanización y mejora de la imagen de la zona con una intervención gradual y no traumática para actividades y edificaciones actualmente implantadas en el área.

Planificación Portuaria.

➤ Área 5: Antxo

Los principales criterios y objetivos de la ordenación de Antxo son los siguientes:

- Mantenimiento y mejora de la actual actividad portuaria comercial localizada en dichos muelles mediante una eficaz utilización de los espacios disponibles (y un incremento de la superficie generada por la ampliación de los muelles Avanzado y del Reloj).
- Compatibilización de la actividad comercial portuaria con el entorno urbano más próximo, lo que requerirá un efectivo control de las labores de carga y descarga de los graneles y otras sustancias calificadas como molestas, nocivas y/o peligrosas.
- Reordenación de los actuales accesos a la zona comercial, eliminando el actual acceso de Antxo. Lo que permitirá mejorar la circulación rodada interior del área y generar una nueva edificación para Servicios y Equipamientos Portuarios para albergar una torre de control u otras instalaciones necesarias para el puerto.

➤ Área 6: Riberas del Oiartzun

En la ordenación de esta zona se siguen los criterios siguientes:

- Mejora de las condiciones de competitividad de las zonas destinadas al almacenamiento y transporte de vehículos, posibilitando la construcción de edificios de aparcamientos que permitan incrementar los tráficós efectuados.
- Protección de la línea ferroviaria de conexión con la estación de Lezo-Erretería como infraestructura estratégica básica del Puerto.
- Aprovechamiento del apéndice de Lezo mediante usos ligados a la actividad portuaria, manteniéndolo dentro de la zona de servicios del puerto en coherencia con lo establecido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Planificación Portuaria.

➤ Área 7: Lezo Norte

En la ordenación de esta zona se siguen los criterios siguientes:

- Mantenimiento y mejora de la actual actividad portuaria comercial localizada en dichos muelles mediante una eficaz utilización de los espacios disponibles.
- Compatibilización de la actividad comercial portuaria con el entorno urbano más próximo, lo que requerirá un efectivo control de las labores de carga y descarga de los graneles y otras sustancias calificadas como molestas, nocivas y/o peligrosas.

➤ Área 8: Central Térmica

El Plan consolida los usos e instalaciones existentes. Sin embargo contempla la posibilidad de un cambio de tecnología de la central actual. En ese caso, contempla la posibilidad de dotar de cierta capacidad edificatoria a la zona actualmente dedicada al almacenamiento de carbón.

➤ Área 9: Astilleros

La ordenación de esta área depende del futuro empresarial de la actual actividad, lo que puede pasar por el mantenimiento de la actividad y la reforma de las instalaciones para permitir su modernización o por la desaparición de la misma y la sustitución de los actuales edificios para albergar nuevas iniciativas.

➤ Área 10: Bordalaborda

Se pretende regenerar esta área actualmente degradada desarrollando el proyecto Nabalaldea (área industrial destinada a acoger empresas ligadas a la actividad naval) siguiendo estos criterios:

- Coordinación del desarrollo industrial del proyecto Navalaldea con la zona de servicio portuaria y el desarrollo urbano del casco de Pasai Donibane.
- Liberación del espacio existente junto al muelle de Donibane para el desarrollo del proyecto de Nabalaldea, mediante la demolición de las ruinas industriales existentes.

Planificación Portuaria.

- Mejorar la red viaria tanto para el acceso a la nueva zona industrial como al núcleo urbano de Pasaia, así como conseguir la correspondiente dotación de aparcamientos.
 - Ampliación del parque mediante el derribo de instalaciones obsoletas.
 - Creación de un nuevo equipamiento comunitario, deportivo, social y comercial.
- Área 11: Bonanza
- Los objetivos específicos para la ordenación del área serán:
- Consolidación del uso actual de itinerario peatonal.
 - Consolidación de las viviendas actualmente existentes para lo que se prevé la desafección de la zona de servicios del puerto.