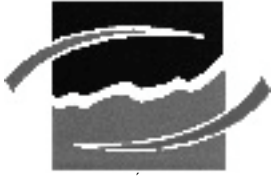


BAYONNE-SAN SEBASTIAN

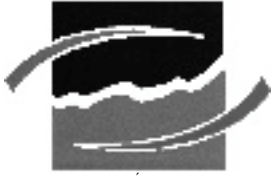


EUROCITÉ BASQUE  
EUSKAL EURO-HIRIA  
EUROCIUDAD VASCA

LA EUROCIUDAD VASCA  
BAYONNE-SAN SEBASTIÁN

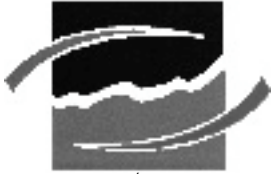
*LA ESTRATEGIA: OBJETIVO Y ACCIONES*

BAYONNE-SAN SEBASTIAN



EUROCITÉ BASQUE  
EUSKAL EURO-HIRIA  
EUROCIUDAD VASCA

**LA EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN**  
**LA ESTRATEGIA: OBJETIVO Y ACCIONES**



## **1. LA EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN**

- 1.1. Presentación del espacio. El pasado y el futuro de sus relaciones**
- 1.2. El proyecto de cooperación**
- 1.3. Metodología de concertación y mutuo respeto.**
- 1.4. La Agencia Transfronteriza: un instrumento jurídico operativo**
- 1.5. De la reflexión a la acción**

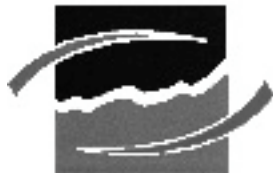
## **2. EL LIBRO BLANCO DE LA EUROCIUDAD**

- 2.1. Presentación**
- 2.2. Inspiración de la reflexión en la perspectiva europea**
- 2.3. Metodología y génesis del Libro Blanco**
- 2.4. Diez claves para entender el Libro Blanco**
- 2.5. Objetivos del Libro Blanco**

## **3. EL DESARROLLO DEL LIBRO BLANCO**

- 3.1. Las actuaciones estructurantes del territorio**
- 3.2. Las políticas sectoriales**

## **4. REFLEXIÓN ACADÉMICA Y PRESENCIA EN REDES**

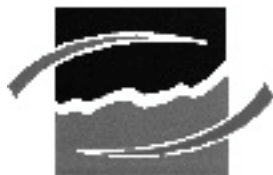


## **LA EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN**

### **1.1 Presentación del espacio. El pasado y el futuro de sus relaciones.**

La Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián se asienta a ambos lados de la frontera franco-española en la fachada atlántica de los Pirineos. Se trata de un corredor urbano a lo largo de los 50 kms. que separan Bayona y San Sebastián y que agrupa a 600.000 habitantes. Constituye el acceso natural de las vías de comunicación entre la península ibérica y el centro y el oeste europeos.

Ambos territorios comparten el fondo cultural común que supone su pertenencia a la cultura vasca y han compaginado a lo largo de la historia episodios en los que las relaciones han estado presididas por la buena voluntad y el deseo de fomentar necesidades e intereses recíprocos con episodios en los que, igual a lo que ha sucedido en los demás territorios fronterizos, se han producido enfrentamientos y distanciamientos. Las especiales circunstancias históricas del siglo XX han provocado que el efecto barrera de la frontera hispano-francesa haya sido muy fuerte.



El proceso de construcción europea está posibilitando la emergencia de nuevas interpretaciones del territorio y la aparición de nuevas respuestas a las necesidades y a los retos que plantean la creciente interdependencia y la competitividad global. Uno de los aspectos más significativos es la desaparición de las fronteras interiores en la Unión. Empiezan a desdibujarse las barreras que han condicionado tan frecuentemente la historia de Europa y que han sido origen de tanto conflicto y sufrimiento. El Acta Única posibilita que, por encima de estas cicatrices, se produzca la libre circulación de personas, mercancías, capitales y servicios. Sin embargo, el día a día de la vida ciudadana es mucho más completo y complejo. Es éste el reto del proyecto de cooperación transfronteriza de la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián: crear una nueva metrópoli europea de 600.000 habitantes en la antigua zona fronteriza con el objetivo de atender mejor las demandas y necesidades de sus ciudadanos.

La firme voluntad política de los responsables institucionales de ambos lados permite que hoy, por primera vez en la historia, se pueda plantear un futuro común en el marco europeo.

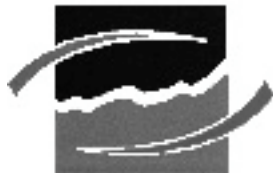
## **1.2 El proyecto de cooperación**

En enero de 1993 los máximos responsables institucionales de la Diputación Foral de Gipuzkoa y de la Comunidad de Aglomeración de Biarritz-Anglet-Bayona -entonces Distrito- suscribieron un acuerdo<sup>1</sup> en virtud del cual las partes firmantes se comprometían a promover la cooperación entre las instituciones de ambos lados de la frontera.

El proyecto de cooperación pretende dar adecuada respuesta a los retos que supone el Mercado Único y aspira a posicionar a la conurbación Bayona-San Sebastián en situación competitiva en el sistema urbano europeo.

---

<sup>1</sup> Publicado en el BOE mediante resolución 3/1998 de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento de fecha 28 de enero de 1998.



La eliminación de la frontera física no supone la desaparición automática de las múltiples disfuncionalidades que su existencia ha supuesto a lo largo del tiempo. A cada lado existen diferentes estructuras legales, económicas y administrativas; los sistemas culturales y mentales son distintos; el propio desarrollo urbanístico obedece a modelos claramente diferenciados; las diferencias lingüísticas son otro elemento que ha contribuido a que ambas sociedades hayan vivido de espaldas.

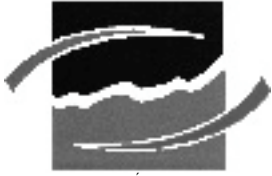
De ahí, el objetivo que se han propuesto las autoridades de ambos lados: transformar la realidad urbana que se extiende a lo largo de 50 Kms. entre Bayona y San Sebastián, hoy por hoy una mera yuxtaposición de diferentes estructuras administrativas, y convertirla en una nueva ciudad europea de 600.000 habitantes.

Para ello es necesario dotarse de una nueva clave que permita una interpretación más global del territorio. Hay que evitar las múltiples disfuncionalidades, las neutralizaciones internas, las duplicidades que en algunas infraestructuras se producen y promover una planificación conjunta que vertebré la conurbación y la dote de los equipamientos y servicios que corresponden a una ciudad europea de nivel medio.

### **1.3 Metodología de concertación y mutuo respeto.**

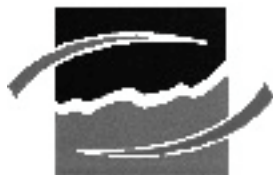
Consciente del complejo entramado administrativo y de los diferentes niveles competenciales que intervienen en el territorio de la conurbación, el proyecto se basa en un modelo de concertación entre las diferentes administraciones.

Fruto de la búsqueda de consenso institucional se cuenta con la participación de los niveles: local –*los ayuntamientos de la conurbación* –foral o departamental –*Diputación Foral de Gipuzkoa y Conseil Général des Pyrénées*



*Atlantiques* – regional –*Gobierno Vasco y Conseil Regional d’Aquitaine* – y estatal –*los respectivos gobiernos centrales*. Además, conviene destacar que el Proyecto ha recibido la consideración de proyecto piloto por parte de la Mission Opérationnelle Transfrontalière, organismo promovido por la Caisse des Dépôts et Consignations, el Ministère de l’Équipement y DATAR, organismo interministerial del Gobierno Francés responsable de la ordenación del territorio.

Las relaciones entre ambos lados están guiadas por una regla de oro, implícita, cual es el mutuo respeto que en todos los ámbitos se profesan los diferentes intervinientes. Nadie se inmiscuye en los asuntos del vecino.

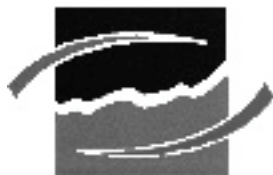


El Proyecto hace suyo el encargo de la Comisión Europea a las regiones fronterizas cuando les sugiere que se conviertan en el laboratorio de la construcción europea. Conviene tener presente que son las antiguas zonas fronterizas los primeros espacios en los que el Acta Única provoca el encuentro entre realidades hasta ese momento separadas por las barreras que han constituido las fronteras. De ahí, el interés de la Eurociudad por superar su carácter periférico acometiendo acciones en clave europea, lo que le ha supuesto el reconocimiento que ha recibido por medio de la iniciativa INTERREG y de la propia Dirección de Políticas Regionales.

#### **1.4 La Agencia Transfronteriza: un instrumento jurídico operativo**

A pesar de la existencia del Tratado de Bayona, la implementación de las acciones transfronterizas, derivadas tanto del planteamiento más arriba expuesto como de la oportuna reflexión estratégica, se encuentra con la dificultad añadida que supone la no-existencia de instrumentos jurídicos específicos que amparen y hagan viables las iniciativas derivadas de la cooperación transfronteriza.

Este obstáculo, que también se da en otras fronteras europeas, se ha subsanado, en el caso de la Eurociudad, mediante la adopción de una figura contemplada simultáneamente en los ordenamientos jurídicos español y francés, así como el comunitario: las agrupaciones europeas de interés económico (AEIE). Se ha constituido la “Agencia Transfronteriza para el Desarrollo de la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián” bajo la forma de una AEIE, lo cual posibilita que la operativa diaria no se encuentre dificultada por la necesidad de la doble observancia de los procedimientos administrativos español y francés y se pueda actuar con cierta agilidad a la hora de poner en marcha y ejecutar las actuaciones aprobadas por los correspondientes responsables institucionales.



## 1.5 De la reflexión a la acción

Tal y como sucede en este tipo de procesos de planificación estratégica, la metodología y la estrategia que el proyecto de cooperación transfronteriza se ha propuesto tienen ante sí el reto de su implementación. No basta con el mero ejercicio teórico cuando se está ante el desarrollo de una nueva ciudad, hay que ser capaces de traducir a la escala de las actuaciones sectoriales la nueva representación que ambos lados de la antigua frontera han decidido para este territorio.

El avance ha seguido las siguientes orientaciones:

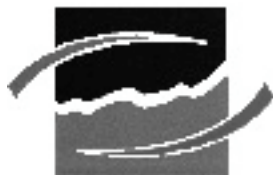
- Reflexionar y redactar el Libro Blanco
- Desarrollar el Libro Blanco
  - las actuaciones estructurantes del territorio
  - las acciones sectoriales

## 2.- EL LIBRO BLANCO DE LA EUROCIUDAD

### 2.1. Presentación

Las disfuncionalidades anteriormente apuntadas alcanzan una especial significación cuando se analizan desde una óptica global de la ordenación del territorio. La realidad actual es que la totalidad de los instrumentos, directrices y planes de cada uno de los lados acaban, bruscamente, en el río Bidasoa, con lo que ello supone de incoherencia desde una visión más amplia.

El reto de constituir la nueva Eurociudad requiere dotarse de un núcleo que haga concebir las diferentes políticas sectoriales como elementos de una estrategia común y que al mismo tiempo tome en consideración la dimensión territorial. Los responsables institucionales de la cooperación transfronteriza



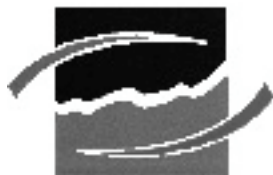
han encomendado esta misión al denominado “Atelier para la reflexión sobre la ordenación del territorio de la conurbación”

## **2.2 Inspiración de la reflexión en la perspectiva europea**

El proyecto de la Eurociudad es plenamente solidario y consciente de la singularidad de las regiones fronterizas en el proceso de construcción europea y del carácter de zona-laboratorio que las mismas tienen. De ahí, el hecho de inspirar e integrar todas las reflexiones sobre la ordenación espacial transfronteriza en el seno y marco de las reflexiones que sobre la ordenación territorial vienen haciéndose en ámbitos propiamente europeos y que se han concretado en documentos tales como EUROPA 2000+ y el más reciente sobre la Estrategia Territorial Europea, ETE, - European Spatial Development Perspective, ESDP.

Tal y como lo señala la ETE el enfoque territorial en las antiguas zonas fronterizas supone trascender a las fronteras nacionales y es en este nuevo marco en el que la Eurociudad desea llevar a cabo la integración de las diferentes opciones temáticas.

La Eurociudad, tras los contactos habidos con responsables de la Comisión Europea y expertos en la ordenación del territorio europeo, aspira a traducir en proyectos concretos las grandes líneas de reflexión que la ETE propone y todo ello en una zona de “significación europea” tal y como lo recoge el documento oficial, aprobado en Potsdam en mayo de 1999.

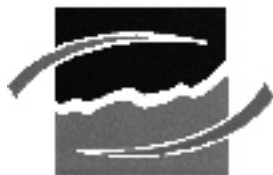


## 2.3 Metodología y génesis del Libro Blanco

### a) junio de 1998: el encargo

Como se ha apuntado con anterioridad cada lado dispone de sus propios instrumentos jurídicos y legales para la ordenación del territorio. Es evidente que desde la mera suma o yuxtaposición de los mismos difícilmente se puede alcanzar un resultado mínimamente coherente. En consecuencia, se encargó el Libro Blanco como embrión de lo que a futuro puede convertirse en un “Schéma Directeur” para el conjunto de la Eurociudad. Cabe señalar que el Libro Blanco se está convirtiendo en documento de referencia, no sólo para las acciones transfronterizas sino para los diferentes responsables de la planificación espacial a cada lado. Su virtualidad y su principal virtud reside en el consenso institucional que se produjo para encargar su redacción. Conviene tener presente que la nueva dinámica que promueve el Libro Blanco no está incluida en los instrumentos normativos de ordenación del territorio de ambos lados. Sólo desde la voluntad compartida cabe lanzar la reflexión e ir incorporando las propuestas del Libro Blanco en los planeamientos vigentes en cada lado.

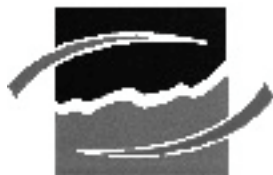
El Equipo Redactor compuesto por urbanistas y expertos pluridisciplinarios de carácter binacional asume el encargo con la ambición de convertir al Libro Blanco en el desencadenante, en la práctica, del proceso de construcción de una metrópoli que aspira a estar bien posicionada en el sistema urbano europeo y atlántico.



## **b) Julio 1999: diagnóstico compartido**

El Equipo Redactor, juntamente con la Agencia Transfronteriza, trabaja y contrasta el avance de los trabajos con los responsables políticos y técnicos institucionales, así como con expertos profesionales y académicos de las Universidades, en lo que se han denominado los Comités Técnico y Científico. Durante los 12 primeros meses de trabajo el Equipo produce diferentes documentos, un primer documento de trabajo plantea el debate y posteriormente en julio de 1999 se redacta una síntesis de los trabajos preliminares en la que en primer lugar se desarrolla la evolución de la cooperación transfronteriza en este espacio para comprender de qué bases se parte, de qué mecanismos se dispone y cuáles son los obstáculos, las disfuncionalidades y los retos.

En segundo lugar, el documento aborda el proyecto de Eurociudad considerado como una herramienta estratégica sobre la que construir la cooperación transfronteriza a las puertas del tercer milenio, para lo que se toman como referencia los fenómenos y factores determinantes de la política urbana europea y en particular, los procesos de armonización y liberalización comunitarios de los servicios de interés general. Otros aspectos que se toman en consideración son la necesidad de dotar de contenido a la ciudadanía europea y de perfilar instrumentos de gobernabilidad urbana. Por último, el documento realiza una primera aproximación al territorio de la Eurociudad en un intento de realizar un diagnóstico compartido del conjunto sobre el que plantear y desarrollar una nueva manera de repensar la nueva metrópoli: la Eurociudad.



### **c) Junio de 2000: presentación del Libro Blanco**

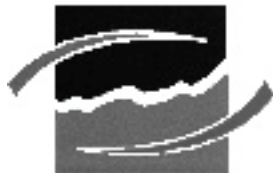
En diciembre de 1999 el Equipo avanza sus propuestas y se abre un amplio debate con el conjunto de las Instituciones, Universidades y la propia Agencia Transfronteriza. Fruto de este trabajo interactivo, en junio de 2000 el Equipo Redactor presenta el documento del Libro Blanco de la Eurociudad al denominado Comité Institucional, compuesto por los máximos responsables institucionales de los Ayuntamientos, del Consejo General de los Pirineos Atlánticos y de la Diputación Foral de Gipuzkoa, así como representantes del Consejo Regional de Aquitania, del Gobierno Autónomo Vasco, de los Gobiernos de París y Madrid.

Se trata de las primeras propuestas para la construcción de la nueva ciudad. En ocasiones estas propuestas contendrán acciones rápidamente aplicables, en otros casos lo serán más a medio o largo plazo. Incluso alguna de las propuestas sugiere nuevos estudios.

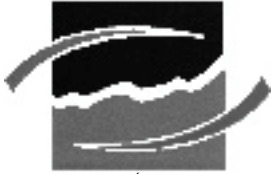
### **2.4 Diez claves para entender el Libro Blanco**

Se presentan a continuación diversas hipótesis que han sido manejadas en los trabajos y que pueden contribuir a una mejor comprensión, tanto de la problemática, como de las propuestas del Libro Blanco.

1. Desde que se constituye la Unión Europea las fronteras interiores se convierten en una anomalía.
2. La cooperación transfronteriza iniciada ha cumplido la misión de poner de manifiesto, con reconocimiento interno y comunitario, que la conurbación entre Bayona y San Sebastián puede convertirse en una metrópoli de referencia en el sistema urbano vasco, atlántico y europeo.
3. La construcción de una metrópoli transfronteriza presenta la misma problemática que otros territorios potencialmente metropolitanos más la dificultad añadida que supone el hecho transfronterizo.



4. Conceptual y metodológicamente los interrogantes que se plantean son comunes con otras metrópolis a construir ¿A qué puede jugar diferencialmente este territorio “hacia afuera” en clave de futuro? y ¿Qué organización/estructura interna, territorial-metropolitana se requiere?
5. Las principales bazas de la Eurociudad son:
  - riqueza y calidad del entorno medioambiental
  - concentración de centros de innovación y desarrollo tecnológico ligados al tejido productivo.
  - tradición industrial plasmada hoy principalmente por un tejido de Pymes competitivas
  - recursos humanos de calidad
  - calidad cultural
  - nivel de equipamientos urbanos satisfactorio.
6. El espacio transfronterizo constituye en su nueva formulación una metrópoli lineal polinuclear en red: la metrópoli en red significa una realidad de geometría variable en la que se pueden dar diferentes escalas pertinentes en función de los ámbitos temáticos de los que se trate. El territorio se redefine en función de cada proyecto.
7. La nueva metrópoli no sólo se construye con infraestructuras pero se basa, hoy como ayer, en las infraestructuras.
8. El conjunto de núcleos urbanos y la aglomeración ya formada encuentra su génesis en el corredor europeo, transnacional. Al calor de la frontera se ha desarrollado una función logística que cabe denominar “cultura de la frontera”. Mantenerse en uno de los grandes ejes transnacionales europeos constituye un objetivo de la Eurociudad.
9. La Eurociudad necesita dotarse de infraestructuras propias, hacia dentro, no compartidas con el largo recorrido que atraviesa la metrópoli, aunque en perfecta integración con ellas.



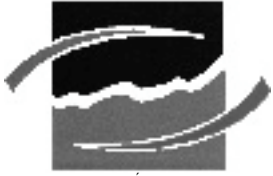
**10.** Por último dos reflexiones:

- Los nuevos espacios transfronterizos de manera análoga a lo que reconoce el Libro Blanco de la Comisión sobre la gobernanza europea, de julio de 2001, no disponen de “la” fórmula para alcanzar el objetivo.
- La nueva Eurociudad no puede proyectarse sin contar con sus ciudadanos.

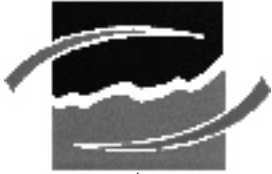
**2.5 Objetivos del Libro Blanco**

Los grandes objetivos estratégicos propuestos por el Libro Blanco son tres:

- **Conformar la plataforma atlántica de intermodalidad, comunicación e información,** transformando el actual corredor, de tránsito, en un eurocorredor de desarrollo.



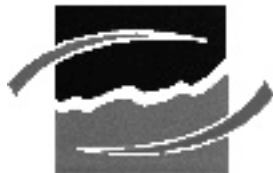
- **Estructurar una metrópoli lineal policéntrica en red**, mediante la puesta en práctica de una gestión del espacio, unas infraestructuras y una oferta de servicios y equipamientos con un nivel de articulación y calidad que responda a las exigencias de las metrópolis de rango europeo.



- **Proteger y valorizar el patrimonio natural**, mediante la excelencia ambiental aplicada al concepto de “metrópoli verde”.

Operativamente conviene a su vez establecer un paso intermedio, entre esos 3 grandes *objetivos* y la serie de *acciones* concretas a acometer, base de toda aproximación programática de actuación. Ese escalón intermedio se denomina *líneas de actuación*. Se han establecido 10 líneas:

1. **Eurocorredor multimodal**
2. **Cabezas logísticas**
3. **Gran equipamiento de excelencia**
4. **Simbología propia conjunta**
5. **Estructurar la metrópoli**
6. **Servicios públicos competitivos**
7. **Potenciar el transporte público y control del privado**
8. **Valorizar el entorno urbano**
9. **Excelencia medioambiental**
10. **Potenciar los valores existentes**



Aunque se dé lógicamente una relación directa *Objetivos-Líneas de Actuación-Acciones*, el esquema ni conceptual ni operativamente es un “árbol”. *Las líneas de Actuación* sirven a la vez a varios objetivos y no sólo a uno. *Las Acciones*, a su vez, responden a más de una *Línea de Actuación* y pretenden contribuir a alcanzar, de forma simultánea e integrada, los tres grandes *Objetivos*.

En el trabajo se propone un listado de 25 Acciones.

### 3 EL DESARROLLO DEL LIBRO BLANCO

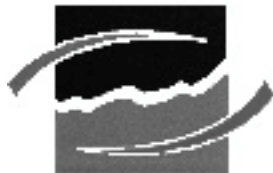
Cuando el Libro Blanco habla de acciones se trata de propuestas. En esta fase son por el momento ideas, conceptos que no pueden ser todavía considerados como “proyectos”. Apuntan a serlo y pretenden ser la base de los correspondientes proyectos. Todas las propuestas necesitarán un estudio posterior, un desarrollo proyectual y operativo, máxime cuando algunas de ellas encierran gran alcance e innovación.

#### 3.1. LAS ACTUACIONES ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO

Se consideran acciones de carácter estructurante, los que abarcan a la globalidad del proyecto y establecen una línea de actuación transversal al conjunto o bien aquéllas que por su relevancia estratégica contribuyen a estructurar el territorio.

##### 3.1.1. Estudio prospectivo sobre las infraestructuras del transporte

La gran propuesta estratégica del Libro Blanco y la condición para armar la nueva ciudad en red consiste en la configuración de **un canal especializado de mercancías**. La Eurociudad apuesta por mantenerse en uno de los grandes ejes transnacionales europeos, quiere que el tráfico de mercancías aumente y seguir obteniendo valor añadido de esos flujos pero a su vez se plantea como abordar el problema del incesante crecimiento de camiones.

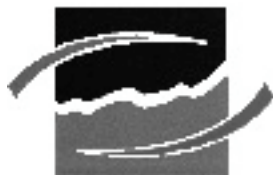


Esta reflexión es plenamente coincidente con la contribución que aporta el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la Política de Transportes que busca conciliar las exigencias, a veces contradictorias, entre la promoción del desarrollo económico y la mejora de la calidad de vida y el desarrollo sostenible.

El paso de conurbación a Eurociudad significa como en cualquier ciudad o metrópoli que los tráficos de paso que históricamente la atravesaban, la circunvalen. Esa es la propuesta de canal especializado de mercancías como concepto. Ahora, corresponde prefigurar las alternativas que contribuyan a detener la congestión en una zona que el Libro Blanco de la Política de Transportes denomina sensible, calificativo que se asigna en el documento comunitario a los Alpes y a los Pirineos.

Con este fin se está abordando un estudio prospectivo sobre las infraestructura del transporte. Se trata de una actuación cofinanciada por los gobiernos regionales, el Ministère de l'Équipement, el Consejo General, la Comunidad de Aglomeración de BAB y la propia Diputación Foral, junto con la Agencia Transfronteriza.

El estudio hace hincapié en la conciliación entre la lógica de corredor, el desarrollo sostenible y la regeneración urbana que propone el Libro Blanco de la Eurociudad bajo el epígrafe de promover la espina verde que agrupa, entre otros aspectos, la conexión ferroviaria interna a modo de metro ligero.



### **3.1.2 Estudio relativo a un eventual tratamiento global de los residuos en el**

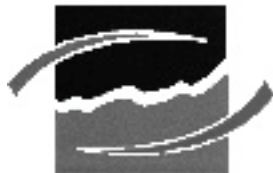
**ámbito transfronterizo.** La problemática en ambos lados es similar en cuanto a la necesidad de buscar nuevas soluciones. Ello ha animado a estudiar la oportunidad de plantear un escenario transfronterizo con el objetivo de analizar el resultado, el comportamiento y las posibilidades que ofrecería desde el punto de vista medioambiental y económico una solución global para la masa crítica de 1.000.000 habitantes que conforma el perímetro transfronterizo que agrupa el Territorio Histórico de Gipuzkoa y la fachada oeste del Departamento de Pirineos Atlánticos.

### **3.1.3 La página Web de la Eurociudad.**

Desde hace dos años la Eurociudad ha colocado en Internet su página web. Las nuevas tecnologías de la información han hecho posible anticipar en el ámbito virtual lo que el proyecto aspira a crear en la realidad en un horizonte temporal a largo plazo: una nueva ciudad. En este sentido la página web ha configurado una red con los diferentes agentes sectoriales, económicos, culturales, turísticos, institucionales, etc., de ambos lados, para los cuales la página de la Eurociudad se convierte en su escaparate al mundo. Otra de las señas de identidad la constituye la georreferenciación de todas las informaciones, esto es, la página permite al usuario ubicar en mapas cualquiera de las informaciones susceptibles de ser espacializadas.

### **3.1.4 El sistema de indicadores de medición de la Eurociudad.**

Progresivamente, se viene configurando un sistema de observación en diferentes ámbitos sectoriales, tales como la Sanidad o la Vivienda, en los que los responsables de ambos lados en cada una de las disciplinas y como paso previo a la puesta en marcha de políticas sectoriales compartidas, han puesto en marcha observatorios temáticos. En esta línea se destacan tanto la observación iniciada encaminada a la medición del



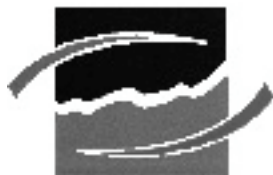
impacto de la entrada del euro en el espacio transfronterizo como el estudio de movilidad recientemente puesto en marcha.

Teniendo en cuenta que la existencia de la frontera ha supuesto toda una serie de limitaciones, en lo que a la movilidad entre ambos lados se refiere, este último estudio será el punto de referencia básico a la hora de definir los futuros escenarios de intercambio y las infraestructuras de transporte que se planteen como es el caso del metro ligero en estudio.

### **3.1.5 La importancia de la integración de los SIG**

La inercia de los respectivos sistemas de información territorial –SIG- de los dos lados era otro claro ejemplo de una realidad desvertebrada. La cartografía evidenciaba claramente la realidad dibujando una mancha, más o menos difusa, al otro lado.

Los servicios de información territorial han venido trabajando intensamente en la homogeneización de los datos geográficos con el propósito de lograr la creación de una base de datos, en la que basar el sistema de información geográfica común. A partir de la información de la propia Diputación Foral de Gipuzkoa, de la Comunidad de Aglomeración BAB y de la base cartográfica 1:25.000 del Instituto Nacional Geográfico de Francia se ha realizado el primer mapa transfronterizo a escala 1:50.000. El hecho de que el conjunto de la información se encuentre digitalizada permite, entre otras posibilidades, la difusión de la información geográfica mediante Internet. Ésta es una de las grandes particularidades de la página web de la Eurociudad, donde toda la información aparece georreferenciada, el usuario dispone de mapas en los que ubicar los contenidos de la página web. Asimismo, se ha realizado la ortofoto de la Eurociudad a escalas 1:25.000 y 1:50.000.



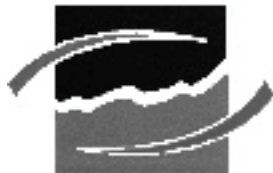
### 3.2 LAS POLÍTICAS SECTORIALES

Se recogen en este apartado las primeras actuaciones encaminadas a enfocar el concepto de “zona urbana funcional” que el proyecto desea desarrollar como aplicación del esquema europeo, que más adelante se apunta, y como un primer anticipo de la aplicación de una política multisectorial en el marco de un proceso de decisión concertado entre todos los niveles territoriales de intervención.

El primer paso ha sido el de proponer el nuevo escenario de planificación a los responsables de determinados ámbitos sectoriales. En todos los casos el primer contacto ha significado no sólo el encuentro personal sino la presentación del modo de hacer que cada uno de los lados tiene: su legislación; los respectivos niveles competenciales y administrativos; así como los planes territoriales y sectoriales. Se continúa, previa la aceptación por parte de todos de las nuevas reglas de juego, analizando las posibilidades de complementariedad y comenzando a abordar las posibles respuestas desde la visión más global de la nueva ciudad.

Se recogen de manera muy breve las comisiones sectoriales que han sido constituidas:

**Medio ambiente**, si algún ámbito sectorial refleja la realidad de un territorio común y único, éste es el medio ambiente, donde el aire, la costa o los propios montes de la conurbación no han entendido de divisiones administrativas. Los responsables sectoriales debaten las posibilidades de una actuación común tanto en temas de prevención como de dotación de recursos y de educación medioambiental. En abril de este año ha quedado constituido el Taller Medioambiental de la Eurociudad, compuesto por los siguientes grupos de trabajo: Medioambiente urbano; Espacios naturales y áreas verdes; Aguas y



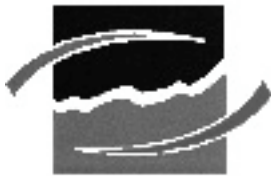
playas; Gestión de residuos y Producción limpia y certificación; y Educación y formación medioambientales.

**Cultura**, las respectivas programaciones han comenzados a complementarse, se empiezan a estudiar nuevas propuestas conjuntas y se ha comenzado a permeabilizar la antigua frontera haciendo llegar a los ciudadanos información relativa a los eventos culturales del otro lado. La realidad muestra que se está empezando a descubrir una programación rica a tan sólo 30 minutos.

**Turismo**, dos activos turísticos de primer orden europeo como son Biarritz y San Sebastián han empezado a buscar las sinergias y la complementariedad. La Eurociudad ha creado su marca turística: “Côte Basque-Euskal Itsasertza-Costa Vasca” y comienza una promoción conjunta.

**Servicios Sociales**, el mutuo conocimiento de las respectivas maneras de abordar la política social empieza a dar sus primeros resultados en el ámbito de la infancia.

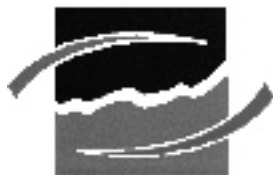
**Sinergias en el tejido económico**, se ha recibido, recientemente, el resultado del primer estudio encargado con el objetivo de detectar los posibles espacios de sinergia existentes entre las empresas de uno y otro lado. Los agentes económicos parten de un profundo desconocimiento de los respectivos vecinos y comienzan a vislumbrarse posibles complementariedades.



**Deportes**, junto a planteamientos que pudieran tener un cierto tinte tecnocrático, o cuando menos, lejanos a la percepción del ciudadano en el corto plazo, el proyecto de cooperación ha comenzado a abordar el deporte desde la visión global de la Eurociudad. Superar las demarcaciones históricas en este ámbito, requiere empezar desde cero planteando nuevos modelos en cuestiones tan simples como: seguros, licencias federativas, utilización de recintos, etc.

**Observatorio de vivienda y hábitat**, la movilidad de los ciudadanos motivada por la vivienda es una realidad en el corredor entre Gipuzkoa y Bayona-Landas. Es un fenómeno a analizar tanto para plantear acciones concretas como para aprender los buenos modos de cada lado.

**Observatorio de salud pública**, los responsables de la Sanidad de ambos lados han comenzado a reflexionar en torno a la armonización de las políticas de Salud Pública. Se ha constituido un sistema de información epidemiológico y financiero que ayude a la observación de la Salud como paso previo a una serie de acciones concertadas tendentes a gestionar de un modo más racional y eficiente la Salud en el espacio entre Gipuzkoa y la comarca sanitaria de Bayona.



#### **4. REFLEXIÓN ACADÉMICA Y PRESENCIA EN REDES**

Se ha apuntado que la senda que la dinámica transfronteriza debe seguir no está aún trazada. Es un camino que hay que ir descubriendo paso a paso y para el que es necesario contar con la participación de todos. En esta línea la Agencia Transfronteriza siente la necesidad de incorporar la reflexión académica a la labor de gestión e impulso que desempeña día a día.

Son varias las actividades, por un lado durante los años 2000 y 2001 se han organizado cursos conjuntamente con la Universidad de Verano de San Sebastián y durante el curso 2000-2001, junto con Eusko Ikaskuntza, Sociedad de Estudios Vascos, se han organizado cinco jornadas temáticas en torno a: La identidad y la importancia de la participación de los ciudadanos; los instrumentos jurídicos para desarrollar las cooperaciones transfronterizas; la colaboración económica y social; las relaciones históricas entre ambos lados y la planificación espacial.

Por otro lado el Observatorio de Servicios Públicos y Libre Competencia de la Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea desarrolló un proyecto de investigación para estudiar la viabilidad jurídica y operativa de la implantación de Servicios Públicos Urbanos de carácter unitario e integrado en la Eurociudad.

Convencidos de que la constitución de redes o asociaciones de ciudades son los escalones imprescindibles para mejorar la calidad de los subsistemas de ciudades, la Eurociudad es miembro de la Mission Opérationnelle Transfrontalière, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico y la red Metrex.