



**Sr.D. Fernando Uriondo Ispizua**  
Director de Planificación Territorial y  
Urbanismo del Gobierno Vasco

Donostia-San Sebastián, 1

01010 – Vitoria-Gasteiz

La Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas (AVNAU), Agrupación dependiente y representada por el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (COAVN), en respuesta a su oficio por el que solicitaban nuestra participación en el Proyecto de Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV, adjunta el Informe de Aportaciones elaborado.

Esperando que las contribuciones reflejadas resulten de interés y contribuyan a su mejora, manifestándole nuestra disponibilidad para cuantas consultas estimen oportunas realizar.

Bilbao, 20 de Mayo de 2016.

Fdo.: Javier Martínez Callejo, Presidente de AVNAU.



## INFORME DE APORTACIONES

Desde el Gobierno Vasco, con motivo de la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), se ha invitado a la AVNAU a la elaboración de un Informe de Aportaciones, dentro del proceso de participación que a los efectos se ha habilitado.

Como enlaces para consultar la documentación disponible, se han facilitado los siguientes:

**Documento Base:**

< [http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/rev\\_dot\\_doc\\_base/es\\_def/adjuntos/Documento\\_base\\_II\\_castellano.pdf](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/rev_dot_doc_base/es_def/adjuntos/Documento_base_II_castellano.pdf) >

**Documento Ejecutivo:**

< [http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/rev\\_dot\\_doc\\_base/es\\_def/adjuntos/DOCUMENTO\\_BASE.pdf](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/contenidos/informacion/rev_dot_doc_base/es_def/adjuntos/DOCUMENTO_BASE.pdf) >

Este escrito hace un recorrido a través de los diferentes capítulos de la documentación anterior.

### **CAPÍTULO 1. LA POLITICA DE LA ORDENACION DEL TERRITORIO EN LA CAP Y SU MARCO JURIDICO**

Realmente, no hay mucho que aportar, porque se limita a exponer los siguientes aspectos:

- (1) El Marco Jurídico de la Ordenación del Territorio existente.
- (2) Las Directrices de Ordenación Territorial Vigentes y su Desarrollo.
- (3) El Encuadre Económico y Territorial Actualizado.

No se entra en este capítulo en ningún aspecto de nuevas propuestas, sino únicamente en una relación de los Instrumentos de Ordenación Territorial existentes, su interrelación y jerarquía; un resumen de los contenidos genéricos de las DOT vigentes de 1997; la relación de los PTP y PTS aprobados y en tramitación hasta la fecha.

A continuación se describe el proceso iniciado para la Modificación de las DOT en el 2010, con la nueva situación socioeconómica que obliga al replanteamiento de los coeficientes que afectan a la Cuantificación del número de viviendas y a considerar el fomento de la Rehabilitación y Regeneración Urbana. Entre otros aspectos.

Por lo que no procede realizar comentarios a este Capítulo, porque no introduce Propuestas o Planteamientos que puedan ser debatidos, sino datos y exposición de la realidad actual de la Comunidad Autónoma.

## **CAPÍTULO 2. BASES DEL MODELO TERRITORIAL**

Se considera oportuna la consideración de nuevas bases, sustento del modelo territorial, y la integración de las que dieron pie a las DOT 1997 y las más recientes, que se organizan en base a 5 "visiones": Territorio Inteligente, Sostenible, Social e Integrador, Interrelacionado y Participativo.

## **CAPÍTULO 3. MODELO TERRITORIAL**

El desarrollo o descripción de cada uno de los mismos es genérico y abierto, cuestión que impide una valoración más concisa u objetiva.

Resulta de interés la inclusión de nuevos bloques sobre los que desarrollar el Modelo Territorial, como la movilidad sostenible, la diferenciación entre Medio Rural y Medio Urbano, el Paisaje o las cuestiones Transversales.

No obstante, quizá deban reordenarse en función de su importancia o repercusión y criterio lógico de exposición. Pese a su transversalidad, es posible que el Medio Físico e Infraestructura Verde, el Medio Urbano y el Medio Rural (en ese orden) sean elementos fundamentales sobre o a partir de los que estructurar otros contenidos.

## **CAPÍTULO 5. PAISAJE**

Como resumen general, el capítulo 5 del Documento Base II, recoge lo establecido primero en el Convenio Europeo, que a su vez queda recogido en el Decreto del Paisaje (Decreto 90/2014, de 3 de junio).

Este último define los 4 instrumentos para la protección, gestión y ordenación del paisaje:

- a) Catálogos del paisaje.
- b) Determinaciones del paisaje.
- c) Planes de acción del paisaje.
- d) Estudios de integración paisajística.

El objetivo general es la integración del paisaje en instrumentos de planeamiento y ordenación del territorio y urbanismo.

El capítulo, al igual que los demás, comienza con ESTADO DE LA CUESTIÓN que recoge en líneas generales consideraciones sobre el paisaje de la CAPV, el Convenio Europeo del Paisaje y el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la Ordenación del Territorio de la CAPV.

Le sigue el apartado de OBJETIVOS, que resume en 5 Puntos los objetivos generales de las DOT en relación al PAISAJE:

1. Integrar el paisaje en los instrumentos de planificación territorial y urbanismo.
2. Considerar paisaje la totalidad del territorio, sin discriminación.
3. Promover la participación teniendo en cuenta el impacto en la calidad de vida y la percepción individual.

4. Evitar impactos VISUALES y buscar la INTEGRACION VISUAL: infraestructuras y actividades económicas (AAEE).
5. Poner en valor el paisaje en relación a ámbitos sociales, culturales, económicos y de bienestar.

El siguiente y último apartado es el de las ORIENTACIONES TERRITORIALES, que se dividen en:

1. Orientaciones Generales: 4 puntos (1, 2, 3 y 4) que se refieren al paisaje como gran condicionante para la integración de transformaciones territoriales, la creación de sistemas de gestión y actuación para todo tipo de paisaje, la necesidad de requisitos de integración de grandes infraestructuras, y la adecuación de las actuaciones territoriales a la topografía y la vegetación existente y/o local.
2. Orientaciones territoriales de las directrices: en 2 puntos (5 y 6) se mencionan el "paisaje" litoral y los "paisajes" fluviales que han de ser objeto de restauración, conservación y protección.
3. Orientaciones al planeamiento territorial: en 2 puntos (7 y 8) se tratan: primero, de manera extensa en 10 sub-puntos criterios de análisis y valoración del paisaje en los Catálogos y Determinaciones de paisaje y las acciones para conseguir objetivos de calidad. Segundo, la puesta en valor de redes y caminos culturales patrimoniales y culturales, incluyendo los costeros.
4. Orientaciones al planeamiento urbanístico: en 4 puntos (9, 10, 11 y 12) se tratan los siguientes temas. La protección del paisaje rural y urbano, la integración de núcleos de población en el medio físico cuidando los bordes/accesos y espacios libres, la mejora de la imagen de los polígonos industriales y definición de ámbitos de renovación urbana, y, finalmente, el cuidado de las vistas/perspectivas de conjuntos urbanos históricos.

Se han detectado una serie de incoherencias, que no casan con lo que se plantea en el Convenio Europeo, si se considera éste el marco conceptual principal que nutre al Decreto.

El Paisaje se reduce a lo visual en muchas ocasiones:

- a. Y, por tanto, no se tienen en cuenta los otros sentidos subjetivos a la hora de percibir el paisaje
- b. Ni se relaciona la forma y estado del paisaje con las actividades económicas y socioculturales que lo construyen.

Ejemplos:

- En el punto 3. Se habla del impacto visual de las infraestructuras y de la colocación de los vertederos en lugares menos visibles así como de la creación de barreras visuales como medida paliativa. (Aunque se sobrentiende, el impacto no se define lo suficiente, y sólo se limita a lo VISUAL.)
- En el punto 5.a) se habla del valor del litoral y del esfuerzo para evitar el impacto visual negativo de infraestructuras y urbanización sobre estos entornos costeros.
- En el punto 10.b) relaciona mantenimiento del paisaje de núcleos tradicionales con la "preservación de su imagen tradicional".
- En otros puntos donde se mencionan miradores, escenografías, imagen, perfil y vistas como estrategias para la puesta en valor del paisaje o como elementos paisajísticos valiosos.

Aunque son todos objetivos loables y necesarios, sería más interesante poner en práctica una comprensión del concepto del paisaje y su percepción tan amplia como la que propone el Convenio, sin reducirlo a una escenografía que, a ratos, reforzamos por su carácter tradicional, relacionada con un asentamiento histórico o con elementos patrimoniales, y a ratos tapamos como es el caso de los vertederos, polígonos industriales o infraestructuras.

Cabría reforzar aún más la relación que existe entre el paisaje, las actividades humanas que lo producen, y las múltiples formas de percepción del territorio/paisaje y no sólo limitándose a materia de impactos como son los mapas del ruido. Quizás, aunque en la escala territorial no se pueda recoger, cabría mencionar percepciones y consideraciones paisajísticas a nivel comunitario e individual, percepciones relacionadas con los otros sentidos y su valor, la potenciación de ese tipo de paisajes.

La relación entre paisaje y territorio percibido lleva a la consideración del paisaje como base importante del futuro modelo territorial, siempre y cuando se considere el paisaje un concepto construido por los habitantes en base a su percepción del territorio; esto, a su vez, se deriva de la definición del paisaje en el Convenio Europeo y Decreto Vasco del paisaje.

Se debería establecer y mantener de manera coherente a qué se refiere el documento con la palabra paisaje con más firmeza: si todo el territorio es paisaje, no hay cabida para diferenciar ciudad y paisaje, ni emparejar paisaje con naturaleza.

No se habla de la transversalidad y el potencial del paisaje; parece que el paisaje es un concepto que flota entre todo el resto de temas a tratar y que ni puede unirse ni tiene presencia/impacto en el resto, cuando es parte fundamental de todos los temas que contiene el documento base.

Por ello, más que un capítulo diferenciado, el paisaje se merece una posición de elemento transversal superior, dado que entrelaza percepciones colectivas e individuales sobre el territorio con intenciones y transformaciones que se llevan a cabo sobre él.

Esta propuesta, quizás, resulte ambiciosa en exceso, pero se considera que es necesario ser coherentes con la definición y con la refutación del Convenio Europeo, y no emparejarlo con una imagen postal o percepción visual del territorio, sino aceptar todo su valor como herramienta que relaciona ser humano con el territorio y su gestión, ordenación y protección.

## **CAPÍTULO 6. MODELO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE**

En relación con las Orientaciones Territoriales, se señalan los siguientes aspectos:

- Resulta conveniente analizar la categorización de usos de suelos de la matriz de la Revisión de las DOT conforme, o en confluencia, con los PTS, sobre todo, los recientemente aprobados, más allá de la jerarquía establecida en la Ley 4/90. Es el caso del PTS Agroforestal, cuya incidencia sobre la superficie del territorio es quizá la mayor en número de Ha que la del resto de PTS.

- Con respecto a otros PTS, se han de dar pautas para algunos que han podido quedar obsoletos o desfasados desde su aprobación definitiva. Es el caso del PTS de Zonas Húmedas y sobre todo del PTS del Litoral. En este último caso, la cuestión del cambio climático ha de ser tratada con mayor profundidad de la que requiere su análisis transversal, ya que se disponen de suficientes evidencias científicas relativas a la subida del nivel del mar para final del siglo y el aumento de la frecuencia de los temporales y fuerte oleaje. Ello debería redundar en un exhaustivo análisis e indicación de pautas para los usos del suelo en la franja litoral, que no pueden limitarse a una franja de 500 m sobre la línea de costa, sino en el estudio de la complejidad de los procesos que se suceden en el espacio litoral, de modo similar al establecido en el Plan de Ordenación del Litoral de Galicia.
- Se han de tener en cuenta no sólo los PTS, sino otros instrumentos normativos con incidencia en el territorio, como el Plan Hidrológico, por citar alguno. Así mismo, también ha de valorarse de forma conjunta la Clasificación Normalizada de los Usos del Suelo, que prevé la Disposición Final Tercera de la Ley 2/2006 y que aún no se ha aprobado, pero de la que nos consta que existe un documento borrador. En cualquier caso, ambos documentos deberían confluir en sus definiciones.
- Por último, se debería recoger de manera explícita la prohibición de técnicas generadoras de energía agresivas para el territorio como es el fracking, cuyo empleo ha conseguido frenarse a través de una iniciativa legislativa popular, claro ejemplo del posicionamiento por parte de la sociedad en contra de este tipo de iniciativas.

## **CAPÍTULO 7. MEDIO RURAL**

De forma similar a lo indicado en el Capítulo del Paisaje, y en relación con las Orientaciones Territoriales, se señala que se percibe una concepción del medio rural excesivamente centrada en la protección y preservación del mismo, sobre todo en lo relativo a los núcleos rurales.

Al respecto, se considera que en este caso el enfoque no debe ser tanto “proteger” o “preservar”, sino considerar el medio rural como un agente fundamental de la actividad económica, a su vez moldeador del territorio. Un agente de gran complejidad y diversidad, sobre todo en lo relacionado con el sector primario, la explotación agroforestal sostenible y los modos de vida asociados al mismo.

En relación con los núcleos rurales y otro tipo de asentamientos en el medio rural, se hace necesario establecer pautas para los Inventarios que vayan más allá de fijar el número de edificaciones.

## CAPÍTULO 8. MEDIO URBANO

Las DOT no abordaron el tema de la artificialización del suelo. El planteamiento principal fue el del equilibrio territorial y ahora se propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, que conlleva la preservación del paisaje, hace más eficiente la gestión de los recursos naturales, mejora la funcionalidad de las dotaciones, servicios y sistemas de transporte, reduce las necesidades de desplazamientos y aumenta las posibilidades de interrelación.

Estamos de acuerdo en estas premisas de partida.

En este contexto, el proceso de revisión de las DOT se centra en la nueva valoración de:

- La rehabilitación y regeneración urbana

Estamos de acuerdo en los objetivos propuestos: promover la regeneración urbana y el aprovechamiento óptimo del espacio urbanizado; promover las ciudades inteligentes; fomentar la movilidad y el transporte sostenible, promover espacios públicos de convivencia, de socialización, de actividad comercial y cultural..; promover la rehabilitación y la accesibilidad, la habitabilidad, la eficiencia energética y las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones y del entorno urbano.

También con las orientaciones que se proponen. Entre otras, destacamos las siguientes, en la medida en que dan una idea del modelo territorial que persigue la Revisión de las DOT:

- Incluir en los PTP la definición de Áreas Prioritarias de Rehabilitación y Regeneración Urbana.
- Priorizar en la trama urbana la integración de los ejes de comunicación que atraviesan los cascos, configurándolos como bulevares metropolitanos en los que se integre el transporte colectivo y la conectividad con las redes peatonal y ciclista.
- Impulsar especialmente la densificación de aquellos ámbitos que se encuentren bien conectados con las redes de transporte público y que presenten una baja densidad edificatoria.

A pesar de estar de acuerdo, hay cuestiones (por ejemplo, en cuanto a la promoción de las ciudades inteligentes) sobre las que se debería realizar un análisis en profundidad de los riesgos que supondría no hacerlo de manera adecuada. Frente a las *smart cities* hay que reclamar una visión y un modelo más complejo de ciudad, ya que la "inteligencia de las cosas" (edificios, calles, utilización de los recursos...) parece ir muy por delante de la necesidad de recuperar la "inteligencia compartida" en los espacios de la ciudad.

- La sostenibilidad territorial en el suelo de actividades económicas. Regeneración, Rehabilitación, Reforma, Puesta en valor, Redensificación y Nuevos Espacios

Estamos de acuerdo en que es preciso renovar, reformar, reutilizar, rehabilitar, redensificar o poner en valor los suelos industriales con el objetivo de dar soporte a la actividad económica. El período de recalificaciones del suelo industrial para usos residenciales, llevada a cabo en los noventa, ha terminado.

Los espacios urbanos tradicionales, los cascos históricos..., pueden convertirse en centros atractores para acoger actividades. Hay que evitar su instalación dispersa por el medio rural. El arte, la creatividad, el diseño, las nuevas tecnologías..., son oportunidades para orientar el futuro de estas áreas.

También son de interés orientaciones propuestas del tipo de las que se promueven para suelos de actividades económicas en las que se posibilite la ejecución de edificaciones de uso de actividades económicas de varias plantas o la que propone vincular los nuevos espacios de parques tecnológicos con ámbitos situados en el interior de las ciudades o en colindancia con éstas (Ría del Nervión, Bahía de Pasaia, Playa de vías de Irun, Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz...).

Los nuevos parques tecnológicos no deben ser como los de la etapa precedente; pueden ser cascos históricos, núcleos costeros, zonas de antigua industrialización, paisajes rurales y agrícolas, áreas urbanas de arquitectura singular, etc. También lo pueden ser las áreas vinculadas a aeropuertos, estaciones de alta velocidad, centros universitarios, etc. Deben promoverse, asimismo, los "Parques Científicos" vinculados a la Universidad.

- Perímetro de crecimiento urbano

Se propone acotar el crecimiento urbano estableciendo un Perímetro de Crecimiento Urbano (PCU) del Área Funcional como una determinación de escala territorial, con el objetivo de incidir en las estrategias de redensificación y renovación urbanas. En estas estrategias toman especial importancia las áreas situadas junto a los puntos de acceso a sistema de transporte intermodal. El perímetro que constituirá el límite máximo de crecimiento de los espacios urbanizados o urbanizables deberá concretarse y delimitarse en el planeamiento municipal.

- Áreas Metropolitanas y Ejes de Transformación

Estas son las propuestas.

En cuanto a Bilbao, se recogen acciones de redensificación y renovación urbana ya propuestas en el PTP del Bilbao Metropolitano: actuación en grandes áreas de suelos abandonados para acoger espacios de mezcla de usos, actuaciones de renovación urbana en la Margen Izquierda, densificación en espacios del norte del espacio metropolitano. Se recogen, asimismo, una serie de orientaciones: impulso a la renovación urbana en la Ría del Nervión y el Casco Histórico para consolidar un nodo de innovación, desarrollo del eje Aeropuerto-Campus de la UPV-Parque Tecnológico de Zamudio para localización de actividades innovadoras (Eje de Innovación del

Txorierri, y, a su vez, Eje de Transformación), conversión de Bilbao en el gran centro de conexión exterior de Euskal Hiria.

En cuanto a Donostia-San Sebastián, se proponen acciones para consolidar el sistema policéntrico de asentamientos dentro del Área Funcional, acciones de redensificación de tejidos infrautilizados o fomento de la intermodalidad en los sistemas de transporte. También la configuración de la antigua N-1 y la GI-21 en grandes ecobulevares metropolitanos con integración de dotaciones como Chillida-leku, las universidades del Oeste de la ciudad, las playas o, incluso, La Herrera en Pasaia. Ésta debe transformarse y regenerarse.

El corredor entre Lezo e Irun se configura como un gran eje de vocación tecno-industrial, con actividades vinculadas a la logística (Lezo-Gaintxurizketa) o a la tecnología (Futuro Parque Tecnológico de Urdanibia-Zubieta), así como a equipamientos dotacionales del ámbito de la Eurociudad Bayona-Donostia, cuya articulación es un objetivo estratégico.

En cuanto a Vitoria-Gasteiz, las iniciativas de excelencia urbana, tales como el Anillo Verde, la recuperación del Centro Histórico, etc., deben completarse con actuaciones de rehabilitación, renovación y regeneración urbana de espacios industriales en zonas muy centrales de la ciudad y de áreas residenciales de la segunda mitad del siglo XX. Hay una gran oportunidad para articular los espacios de excelencia de la Ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la estación de autobuses y el centro.

Es preciso preservar el modelo de asentamientos de la Llanada Alavesa, que cuenta con elementos muy valiosos como la relación núcleo-paisaje, la distribución regular del núcleo y la definición del borde urbano. Es prioritaria la articulación de un eje lineal a lo largo de la línea férrea que recorre la Llanada Alavesa, minimizando el consumo de suelo. En este espacio es importante el mantenimiento de los "vacíos territoriales".

Al margen de las grandes ciudades, están las ciudades medias cuyo protagonismo es necesario recuperar ya que su escala, su distribución territorial y sus dinámicas económicas, proporcionan una oferta variada de núcleos con identidad. Se hace necesario fortalecerlos para evitar la concentración de la población en un número reducido de grandes ciudades. Para lograrlo se proponen los Ejes de Transformación, que son estructuras lineales que facilitan el uso del transporte público densificando los espacios ya construidos y evitando la ocupación urbana de nuevos ámbitos. Permiten dar coherencia a las piezas urbanas, rematarlas, limitar la ocupación difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación.

Estos ejes lineales (que toman como referencia espacial para su desarrollo los corredores establecidos por el Sistema Relacional de las D.O.T.) son esenciales para articular la Ciudad Región Policéntrica en Red del País Vasco. No son ejes infraestructurales, aunque incorporan elementos de conexión viarios y ferroviarios. Son proyectos de articulación, renovación y desarrollo de los espacios urbanos, y de protección y mejora de los espacios libres.

Están formados por áreas libres (pasillos ambientales preservados de la urbanización), áreas urbanizadas (en ámbitos ya ocupados por edificación y en los que se desarrollarán iniciativas de renovación y densificación) y corredores de movilidad (orientados al transporte colectivo, bidegorris y vías peatonales, y desarrollados sobre infraestructuras ya existentes). Con su desarrollo se pretende limitar la urbanización difusa y facilitar la aparición de espacios con una intensidad urbana mayor.

Se propone incluir en los PTP los criterios de ordenación y las acciones necesarias para configurar los Ejes de Transformación. En el caso de la Rioja Alavesa y en Gernika-Markina no se plantean Ejes de Transformación, sino orientaciones específicas, por ser áreas de carácter predominantemente rural.

La propuesta resulta coherente con el modelo territorial desarrollado hasta hoy. La orografía vasca ha condicionado la localización de los asentamientos, y los fondos de los valles de Bizkaia y Gipuzkoa están en gran parte colmatados. Es un reto y una necesidad, ordenar desde el ámbito territorial estos espacios lineales entre los asentamientos principales, estableciendo las áreas a proteger (corredores ecológicos, etc.), dotándolos de acceso al transporte colectivo, estableciendo los límites para la urbanización con una densidad que responda a la realidad del territorio, etc.). Se hace necesario, aun así, una reflexión sobre el papel que deben jugar estos corredores, en cuanto a la capacidad que podrían tener para desvirtuar el papel de los núcleos ya existentes (más compactos, más diversos...). En el horizonte de la reflexión debe estar el equilibrio territorial resultante. Cómo lo queremos?.

#### - Cuantificación Residencial (Modificación de las DOT)

Se pretende avanzar en el ajuste de la cuantificación residencial, ya iniciado con la aprobación del "DECRETO 4/2016, de 19 de enero, de modificación del Decreto por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en lo relativo a la cuantificación residencial" reduciendo los esponjamientos y haciendo entrar en carga la vivienda vacía existente en cada municipio.

La idea que plantea el documento es establecer una horquilla de valores de capacidad residencial máxima y mínima en la cual el planeamiento municipal efectuará su previsión.

Los PTP deberán adecuarse a la nueva cuantificación en un plazo máximo de 6 años.

Estamos de acuerdo en que resulta necesaria realizar una reflexión sobre esta cuestión.

#### - Segunda Residencia y Recursos Turísticos

Los datos sobre segunda residencia indican que se da una regresión en los tres Territorios Históricos, especialmente acusado en Araba. El objetivo en este apartado es conocer las características de la segunda residencia, para adecuar el planeamiento municipal y la cuantificación residencial, de ser necesario.

En cuanto a los recursos turísticos, las DOT han identificado una serie de pequeños núcleos de población calificados como "Núcleos de Acceso al Territorio" y para los que en otros ámbitos de las DOT se establecen una serie de medidas tales como rehabilitación de centros históricos, desarrollo de la segunda residencia o dotaciones específicas. Los "Núcleos de Acceso al Territorio" interrelacionan aspectos urbanos con recursos naturales y las DOT establecen una red de pequeños núcleos atractivos próximos a las áreas del territorio con mayor vocación recreativa y calidad ambiental.

La propuesta está poco desarrollada. Debería, como primer paso, abrirse un proceso de reflexión para poder entender las consecuencias de la propuesta tanto en los núcleos existentes, como en las áreas naturales.

Según la Ley 6/1994, de Ordenación del Turismo, debe redactarse un PTS de ordenación de los recursos turísticos, que establecerá las áreas territoriales o comarcas turísticas consideradas como preferentes desde la actuación y la financiación pública, y, una vez declarada una comarca como turística, se procederá a la elaboración de un Plan Estratégico de Ordenación de los Recursos Turísticos (PEORT) de la misma. Este es un objetivo de la revisión de las DOT.

#### - Compatibilización de planeamientos

Se pretende utilizar la compatibilización de planeamientos como un instrumento para lograr la armonización que permita llevar a cabo retos supramunicipales planteados por el planeamiento territorial (y no como una manera de abordar la resolución de conflictos entre municipios limítrofes).

Se considera que la posibilidad de que sea el planeamiento territorial el que lo realice ya está recogido en el artículo 63 de la Ley 2/2006.

## **CAPÍTULO 9. MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Señala el documento que existe una demanda cada vez mayor asociada a las necesidades del transporte, componente básico de la competitividad, y que si bien antes se hablaba de "sistemas de transportes y comunicaciones", ahora se habla de "movilidad sostenible". Entendemos que no es sólo un cambio de nombre sino un paso más de exigencia adecuado a tiempos distintos a los pasados.

El primer comentario sería recordar que según el último estudio Euskadi Energía 2013 del Gobierno Vasco, la movilidad en Euskadi supone el segundo sector de mayor consumo de energía, con un 36,6% del total, solo superado por la industria que supone el 41,6%. Esto nos muestra la importancia en el aspecto de sostenibilidad en estrategias energéticas a las que se ha sumado la Administración, en cuanto a sostenibilidad energética, de ahí la importancia de este punto.

Por otro lado la propia sostenibilidad del sistema de movilidad debe exigirse para una mayor optimización del sistema.

La revisión de las DOT presenta especialmente las siguientes iniciativas estratégicas, que comentaremos individualizadamente:

1. Plantear nuevos desarrollos como crecimientos lineales, a lo largo de corredores urbanos de transporte, recogiendo el crecimiento a través de los valles que se ha generado en algunas de las provincias de la C.A.P.V.

Es cierto que se han creado de manera natural y no reflexiva estos corredores urbanos lineales a lo largo de la historia, sin planeamiento urbano, pero a día de hoy, y pensando en los nuevos desarrollos urbanos, salvando las situaciones que la orografía lo permite donde no hay valles, no es fácilmente aplicable en las provincias costeras. Sus valles ya se han saturado, y es difícil incluir no solo desarrollos urbanos, sino incluso infraestructuras –los corredores urbanos de transporte-, dada las normativas de protección, la propia orografía que hipoteca soluciones más o menos sostenibles, etc., que confluyen en ellos.

2. Desarrollo de “ecobulevares”, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas.

Entendemos que esos “ecobulevares” o anillos verdes, recuerdo del s.XXI tras el derribo de las murallas, presentan de nuevo el hándicap de la orografía en las provincias costeras, con desarrollos muy controlados y no apto para integrar estas infraestructuras si no a base de alteraciones del medio.

Como alternativa de reflexión señalaríamos lo siguiente: Las ciudades vascas costeras están ya integradas en ecobulevares, ya que dado su tamaño, tienen una perspectiva de la naturaleza desde el centro de cualquier de ellas, lo que evidencia su proximidad, se debe promover esa interconexión peatonal con lo existente sin más artificios, e incluir los desarrollos integrados en ese sistema existente (sostenibilidad). La red urbana permitiría de esta forma asumir esos recorridos peatonales y ciclistas integrados en lo existente.

3. Proyectos de interconexión modal, que posibiliten un sistema integrado de transporte colectivo que aumente su eficacia y el atractivo de su uso:  
Compartimos esa racionalidad del transporte colectivo y su eficacia.

4. Diseñar sistema de transporte ferroviario eficaz.

Compartiendo la visión de la estrategia para el desplazamiento de personas, queda fuera de este planteamiento el transporte de mercancías por ferrocarril, que apostaría una sostenibilidad al medio ambiente proporcionando una red a las industrias del país que se ven obligadas a utilizar la carretera como única vía de exportación. Ese sistema combinado posibilitaría una gestión más útil y sostenible del transporte de personas, gestionado en su casi totalidad por la administración y sus empresas afines.

5. Impulsar nuevas formas de transporte sostenible en ámbitos como cascos históricos y espacios naturales.

Estas consideraciones ya se han desarrollado de manera natural con las peatonalizaciones de los cascos históricos y la creación de parques naturales en los que se limita la entrada.

La reflexión y el aporte de las DOT estaría en promover también cómo integrar las exigencias de la vida económica que necesitan esos cascos, por ejemplo el reparto, las obras, etc. con esas exigencias de sostenibilidad.

6. Potenciar los elementos de conexión exterior

La situación geográfica de la CAPV nos hace perder competitividad en otros territorios principalmente europeos, la reflexión conjunta con Aquitania debería ser una estrategia clave en ese aspecto coparticipando en directrices generales conjuntas, participando de elementos compartidos y continuos, viario ferroviario y marítimo. Ejemplo este tipo de estrategias es el comentado Proyecto CFAEFFIPLAT.

7. Maximizar la accesibilidad del conjunto de nuestro territorio a los nodos de conexión global.

Compartimos la reflexión. Señalando que si bien el avance plantea el sistema viario como colmatado, creemos que para ciertas zonas urbanas, es tiempo de pensar en qué pasaría si se eliminan o se cambian de trazado para mejorar la ciudad. Es tiempo de pensar.

8. Reducir las necesidades de movilidad mediante relación adecuada de residencia, trabajo, ocio y equipamientos.

El planteamiento general parece poco realista, plantear una reducción “adecuada de las necesidades de movilidad respecto a las condiciones de trabajo, residencia y ocio”, es inabarcable, más aun cuando el propio planeamiento general y particular ha optado desde hace años en separar las actividades productivas y de servicios de lo residencial, independientemente de la crisis actual económica y de empresas. De igual forma las leyes de mercado y competencia han influido en la creación de la ciudad con los centros comerciales, con modelos importados de ciudades más grandes, que ha penalizado al peatón en muchos aspectos, por ejemplo, a nivel de microeconomía, el no poder llevar la compra en bus obliga al uso del transporte privado, y es el desplazamiento más generalizado de los ciudadanos de la CAPV no optimizable, ni desde lo privado ni desde lo público.

De igual modo las ofertas de ocio, los colegios, etc., se han desplazado a la periferia, lo que hace que la relación trabajo/vivienda y ocio sea intocable desde el planeamiento supra-urbano.

9. Sistema integrado de movilidad con sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo.

Nos remitimos al inicio de la exposición con los datos de consumo energético del transporte en la CAPV, que exige que el transporte integrado sostenible sea una necesidad y un Norte de la Ordenación del Territorio entre otras estrategias de otros ámbitos.

10. Desarrollar sistemas de intermodalidad mediante gestión unificada, instalaciones comunes y coordinación de tarifas.

Compartiendo la voluntad de lo público como aportador de sistemas y soluciones para la totalidad de la sociedad que financia todas sus actuaciones y a la que se debe, entendemos que es la forma más correcta de plantearlo.

Pero también es cierto que las políticas comunitarias económicas van un paso más allá y parece que estrategias como la presente van en contra de las Leyes de Mercado, la Directrices Europeas de competencia, que podían entender la coordinación de tarifas como un acto contra el mercado pareciendo un

monopolio en el que la Empresa Privada no tendría cabida, sabiendo que una estrategia de rentabilidad de estos servicios queda fuera del ámbito de las DOT. Lo apuntamos como dato.

11. Aumentar la permeabilidad sobre el territorio, minimizando el efecto barrera. Esta permeabilidad debe estar unida a una serie de normas en el ámbito no urbano (normativas medio ambientales, etc.) combinadas con estrategias pasivas de actuación en el paisaje, creando infraestructuras verdes naturales. En el ámbito urbano, por el contrario, se debería llevar a cabo una reflexión sobre las normas y el planeamiento vigente para poder combinar usos, y evitar esas barreras y zonas marginales.
12. Recuperación de redes peatonales. Recuperación de estas redes blandas combinadas con los caminos históricos referenciados, creando redes seguras para el peatón, diferenciándolas del ciclista, ya que las circunstancias son distintas en seguridad y distancias.

## **CAPÍTULO 12. GOBERNANZA**

### **En cuanto al apartado 12.1 "Participación":**

Pese a la intención por iniciar procesos de participación más amplios, como el actual, se considera que los contenidos de los mismos adolecen habitualmente de concreción.

En relación al Consejo Asesor de Política Territorial, se recuerda la disposición mostrada por el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (COAVN), a través de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas (AVNAU) para participar en dicho organismo. A tal efecto, se considera que se debe reflexionar sobre la configuración del mismo y la conveniencia de incluir a todos los agentes que puedan estar integrados en la Política Territorial, como primer paso para ratificar el valor que el propio texto le asigna.

### **En cuanto al apartado 12.2 "Gobernanza":**

Se valora de manera muy positiva la intención de unificar criterios para la evaluación de la eficacia de las DOT, PTP y PTS. Pero más aún que dichos instrumentos establezcan de forma clara y concisa qué determinaciones son vinculantes, y cuáles son de carácter recomendatorio.

Asimismo, se considera imprescindible trabajar sobre un formato común, tanto para los PTP, como para los PTS, debido a la disparidad en la organización de contenidos, gráficas, etc., entre los existentes.

No obstante, se echa en falta una apuesta por la definitiva integración de estos instrumentos en un sistema digital, que permita una consulta rápida y efectiva de todos ellos en conjunto, así como su descarga y traslado a otros archivos digitales (traslado de información a documentos de PGOU o volcado por parte de técnicos municipales para el análisis en su municipio, por ejemplo).

Se comparte la crítica, también, en relación a los ocho PTS que aún no han sido tramitados, además de dos PTP, y a la reflexión sobre la complejidad que habrá de adquirir el planeamiento territorial en el CAPV una vez entren en vigor.

Se ha de reflexionar sobre si todos los agentes que han de aplicar estos instrumentos, llegan a tener dominio de sus contenidos, y si no existiría una fórmula más adecuada para su comprensión. Al efecto, se puede destacar el desconocimiento que en el desarrollo del ejercicio profesional nos encontramos por parte de muchos técnicos municipales ante el PTS de Ríos y Arroyos, como ejemplo.

Esto nos puede llevar a reflexionar sobre la excesiva complejidad que han adquirido algunos instrumentos de planeamiento y su elevado número y contenido; en el sentido de si por exceso, se está logrando el efecto contrario al deseado.

#### **En cuanto al apartado 12.3 - Indicadores Territoriales y Urbanísticos:**

Se considera que sería de interés disponer de los indicadores a nivel municipal, que permitiera a su vez poder realizar la comparativa entre cada uno de los municipios en relación a su Área Funcional, el Territorio Histórico y la CAPV.

Bilbao, 20 de Mayo de 2016.



Fdo.: Javier Martínez Callejo, Presidente de AVNAU-Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas.