

Documento Base Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV

Yolanda Armentia Fdez. de Ocáriz
Agosto de 2016

Consideraciones generales.

Se presentan a continuación una serie de reflexiones y propuestas de cambio o inclusión de determinados aspectos tratados en el Documento Base de Revisión de las DOT de noviembre de 2015.

El inicio del procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la CAPV mediante la presentación de un Documento Base de trabajo previo a la tramitación formal, en el marco de un proceso de participación, supone una primera oportunidad de conocer cuál va a ser el enfoque que tendrá el Avance de las Directrices, así como la posibilidad de realizar aportaciones que puedan ser tenidas en cuenta a la hora de presentar dicho Avance.

Se valora positivamente la oportunidad de poder hacer aportaciones a este documento base para que puedan ser tenidas en cuenta en el Avance que presentará próximamente.

Capítulo 1. Marco Jurídico y Política de Ordenación del Territorio en la CAPV.

Respecto del Encuadre Socio-Económico y Territorial realizado en el capítulo primero (DB pág. 25), se hace un repaso por diferentes datos relevantes (superficie, población, evolución del PIB, población activa por sectores, etc.) siendo que cada uno de los datos se refieren a periodos diferentes por lo que se hace difícil establecer comparaciones y sacar conclusiones.

Sería más oportuno reflejar los datos de la evolución de estos parámetros al menos con los 2 momentos que resultan significativos: datos de la situación de partida en el año 1997 y datos en la situación actual en el año 2015.

Por otra parte, en las DOT de 1997, uno de los ejes sobre el que se basaba el modelo de crecimiento propuesto era la terciarización de la economía vasca como motor para la creación de empleo (página 45 de dicho documento):

“Un importante objetivo para los próximos años, íntimamente ligado a la generación de empleo y a la modernización del sistema productivo, será el de la terciarización de la economía vasca”.

Sin embargo, en la valoración que se hace de la transformación ocurrida en las dos últimas décadas del epígrafe dedicado al Encuadre Socio-Económico y Territorial, se reconoce el valor que ha tenido para la CAPV la existencia de una economía industrial para el mejor comportamiento de nuestra economía ante la crisis experimentada durante estos años:

1.3. Encuadre socio-económico y territorial (DB página 26)

...

*La gran transformación de las últimas dos décadas ha supuesto una profunda revolución urbana. Los procesos de renovación de los ámbitos deteriorados de la etapa industrial han sido el emblema y la base de los cambios de este periodo. **El cambio más significativo se ha dado en la estructura productiva, de una economía industrial preponderante se ha pasado hacia una diversificación hacia los servicios, en línea con las pautas de evolución de otras economías. Sin embargo a lo largo de estos últimos años y a pesar del paso global dado de una economía industrial a la de servicios ha cogido peso en el pensamiento económico el mejor comportamiento ante la crisis experimentado por la CAPV en comparación con otras regiones, por el importante peso del sector industrial, lo que ha puesto de manifiesto el carácter de activo económico que es para la CAPV tal sector, lo que precisa de***

consideración y potenciación. Por lo demás, las actividades primarias han perdido peso en la economía vasca y el conjunto del sistema pesquero, forestal y agroganadero hoy alcanza sobre un 2% del PIB de la CAPV.

El proceso de terciarización ha sido mucho más intenso en Bizkaia y en Gipuzkoa, los territorios con mayor peso industrial en el pasado, mientras que Álava ha acogido la mayoría del crecimiento de la industria en los últimos años, gracias a las reservas de suelo disponibles en el entorno de Vitoria-Gasteiz y en la Llanada Alavesa a lo largo del eje de la A-1.

Respecto de la referencia que hace de las actividades primarias, que suponen un 2% el PIB de la CAPV, este dato se podría referenciar a la población activa del mismo sector que es del 1,16% en el año 2015 (DB pág. 25).

Estos datos deben ser contrastados, ya que en la pág. 151 del DB dice: *“La información estadística oficial de la Comunidad Autónoma refleja la siguiente dedicación por sectores (Porcentaje PIB 2011): 0,8 % Agricultura, 66,90 % Servicios, 24,5 % Industria y 7,80 % Construcción”.*

Capítulo 2. Bases del Modelo Territorial

Revisión de las DOT versus Nuevas DOT

Este capítulo comienza asumiendo que los retos o cuestiones fundamentales en los que se sustentan las vigentes DOT del año 1997 siguen manteniéndose (DB pág. 31):

- *“la necesidad de responder a criterios de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población;*
- *de superar el modelo basado en la industria tradicional;*
- *de alcanzar un amplio consenso sobre los grandes temas asociados a la definición del Modelo Territorial de la CAPV;*
- *de conectar definitivamente el sistema polinuclear vasco de capitales con los puntos neurálgicos de desarrollo económico, y de plantear estrategias integradas de recuperación de núcleos pequeños regresivos económica y demográficamente de gran valor cultural, ambiental y urbano;*
- *de coordinar las políticas sectoriales y los planeamientos municipales;*
- *y de poner en valor la ubicación clave de nuestro territorio en el contexto europeo y, especialmente, en el Arco Atlántico”.*

Por lo que propone que dichas premisas *“deben conservarse e integrarse en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por nuevas bases que sean oportunas.”*

Por otra parte, en los párrafos siguientes se reconoce los importantes cambios que se han producido en estos últimos años: cuestiones novedosas como

“son el del cambio climático, el paisaje, la infraestructura verde, la puesta en valor y evaluación de los servicios de los ecosistemas, la perspectiva de género, la salud, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, entre otros.

Pero también se ha producido una profunda crisis económica, financiera y fiscal de carácter europeo y mundial, que ha supuesto un fuerte revés también en nuestro territorio y que nos lleva a superar las secuelas de la crisis del boom inmobiliario y de la construcción, así como del impacto económico del control del gasto público.”

La situación de partida en estos momentos es tan diferente a la situación de primeros de los años 90, que no puede sustentarse la nueva propuesta en las DOT vigentes.

Si como seguidamente se pretende conseguir un Territorio donde la innovación sea la *“pieza clave para remontar los efectos negativos”* producidos por la situación de crisis económica de los últimos años, se debe partir de unas nuevas premisas.

Por todo ello, **se estima más oportuno trabajar unas nuevas DOT con nuevas bases de partida, que sean definidas desde la participación sobre el modelo de país que queremos.**

Capítulo 3. Modelo Territorial (MT)

La propuesta que se hace en el Documento Base considera que los elementos configuradores del Modelo Territorial de las DOT vigentes siguen siendo válidos, por lo que propone realizar las adaptaciones o revisiones de conceptos que se presentan en cada uno de los bloques propuestos en el Modelo Territorial de la Revisión (DB pág. 45 y 46).

En este capítulo también **se considera necesario contar con la participación social para definir cuál debe ser el Modelo Territorial de partida y no necesariamente basar la propuesta en el Modelo Territorial de las DOT vigentes.**

Se plantean a continuación una serie de cuestiones sobre el Modelo Territorial propuesto:

- responde este MT a una visión del Territorio o se hace encajar el MT a determinados intereses,
- responde el MT propuesto a la equidad territorial entre el medio urbano y el medio rural (equidad territorial entendida como la igualdad de oportunidades para alcanzar el desarrollo de las personas en todas las partes de la CAPV, garantizando la igualdad en los niveles de prestación de servicios públicos, equipamientos e infraestructuras).

Capítulo 4. Cuestiones Transversales.

Falta en el Documento Base la justificación de cuáles son las Cuestiones Transversales que se han identificado (sí que figuran en el Resumen Ejecutivo, pág. 43):

Las cuestiones transversales que se han identificado como objeto de análisis e inclusión en el modelo territorial revisado son las siguientes y se desarrollan a continuación:

1. *La perspectiva de género.*
2. *El cambio climático.*
3. *La salud.*
4. *El euskera.*
5. *La interrelación territorial.*

Respecto de estas **Cuestiones Transversales ¿cuál es el modo en que se van a incluir estas cuestiones en el modelo territorial revisado?**

- ¿se van a incorporar como un capítulo diferenciado? o
 - ¿se van a incorporar en cada uno de los epígrafes de los capítulos? (en el caso de que tengan influencia en dicho epígrafe).
- **Incluir los FLUJOS MIGRATORIOS** (DB pág. 47)

En este capítulo sería necesario **incluir otra cuestión transversal** que se menciona en varias ocasiones en el Documento Base, pero que no tiene un apartado específico, y es el referido a **LOS FLUJOS MIGRATORIOS**, tanto por la población que pueda llegar a nuestro Territorio como la población que pueda salir.

- **Cambio climático** (DB pág.61).

Medio Rural. Gran parte de la atención del cambio climático se ha focalizado en la industria y el medio urbano, siendo menos reconocido el papel del medio rural. Sin embargo, **el medio rural es a la vez responsable y parte de la solución de la situación climática actual** y la necesaria transición hacia sociedades descarbonizadas. El 14% de los gases de efecto invernadero emitidos a nivel mundial provienen de la agricultura, mientras que la deforestación es responsable de un 18% del total de emisiones.

En este punto, los datos que se aportan se refieren al nivel mundial. Es necesario poder contar con datos referidos a nuestro territorio. Además, se debe contar con un balance de la emisión y la captura de estos gases en el sector agroganadero vasco.

“El medio rural como responsable y parte de la solución.”

Tal y como se menciona en la página 58 del Documento Base, en la conferencia de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC) celebrada en París en diciembre de 2015 (COP 21 París), el Gobierno Vasco se adhirió a 2 compromisos para desarrollar acciones cooperativas relacionadas con la reducción de emisiones (véase página 58).

Sobre este tema se deben incluir otros compromisos para desarrollar acciones concretas, relativas al almacenamiento de carbono en los suelos agrarios (incluyendo praderas y pastizales), no sólo en los bosques.

La iniciativa **“4 por 100: los suelos como base de la seguridad alimentaria y el clima”** es otro de los compromisos presentados en la citada cumbre COP 21 París. **Esta iniciativa tiene el objetivo de mejorar el contenido en materia orgánica y propiciar la captura de carbono en los suelos y hacer partícipe al sector agrario de una parte de la “solución del problema”.**

- **La salud** (DB pág. 72).

a.2. Alimentación saludable.

a.2.3. La producción de alimentos locales como las huertas comunitarias y los jardines “comestibles” además de favorecer el acceso a alimentos saludables, favorecen la actividad física y la cohesión social.

La producción de alimentos se realizará por las personas profesionales, agricultoras y ganaderas, y también de las huertas comunitarias y otro tipo de iniciativas similares.

La producción de alimentos locales debe formar parte de una estrategia agroalimentaria más amplia, basada en varios pilares: producción, distribución y comercialización, fomentando los circuitos cortos.

- **El Euskara** (DB pág. 77).

*El número de vascohablantes ha ido creciendo sin interrupción en los últimos 30 años, y es necesaria una ordenación territorial y urbanística que tenga en cuenta esta realidad, a fin de aumentar los índices de conocimiento y **cuidar los nichos vitales del euskera (euskararen arnasguneak).***

Se habla de los nichos vitales del euskera “euskararen arnasguneak”, ¿están identificados?

Capítulo 5. Paisaje

III. Orientaciones territoriales.

Orientaciones generales.

1. **Actuar con el paisaje como criterio condicionante a todos los niveles de ordenación.** DB pág. 96

En determinados casos se pueden llegar a condicionar determinadas actividades económicas preexistentes que han contribuido a la creación de dichos paisajes.

¿A qué porcentaje de la población afectan estas limitaciones?

¿Quién asume el coste económico de estas limitaciones?

Orientaciones territoriales de las Directrices.

6. Fomentar la restauración y conservación de los paisajes fluviales, eliminando construcciones degradantes, preservando la vegetación de ribera y potenciando una red de caminos peatonales y ciclistas. DB pág. 98

En este caso, parece que potenciar una red de caminos peatonales y ciclistas en estas áreas obedece más a un objetivo de fomentar los usos recreativos de los paisajes fluviales, que a la conservación de los mismos.

Capítulo 6. Medio físico e infraestructura verde

6.2.1. Una infraestructura verde integrada y los servicios de los ecosistemas.

II. Objetivos.

4. Reducir la pérdida y potenciar los servicios que prestan los ecosistemas en la CAPV, y en concreto en relación con: (DB pág. 117)

c) Agricultura y Ganadería:

La infraestructura verde también responde al reto de localizar espacios de agricultura y ganadería ecológicas. Esta infraestructura se apoya en gran parte en los suelos agrarios y ganaderos; además, en el medio urbano también tienen cada vez mayor peso los huertos urbanos. En la medida en que contribuye a preservar la biodiversidad, se deben potenciar la agricultura ecológica y los medios de producción cercanos.

e) Alimentación:

De acuerdo a lo ya apuntado en materia de agricultura y ganadería, la infraestructura verde favorece los ciclos cortos de alimentación, aumentando el conocimiento, la seguridad y por tanto la confianza sobre el producto alimentario. Permite hábitos saludables de alimentación, y abre nuevas oportunidades para el desarrollo de actividades ligadas a alimentación saludable e investigación y desarrollo.

A este respecto, en lugar de hablar de ciclos cortos de alimentación, sería más correcto hablar de **canales cortos de comercialización**.

En cualquier caso, habría que hablar aquí de un sistema agroalimentario sostenible, que vincule la agricultura y ganadería del territorio en general con la alimentación de la población.

6.2.2. La red de espacios naturales protegidos. DB pág.123

En cualquier caso, en la actualidad aproximadamente el 23% del territorio de la CAPV está incluido en una u otra de las figuras de protección de la naturaleza existente, frente al 9,7% de 1997.

Se solicita definir cuales son los espacios que se han incrementado.

6.2.3. Los corredores ecológicos.

II. Objetivos (DB pág.123).

1. *Evitar la fragmentación ecológica en la CAPV y frenar la pérdida de biodiversidad.*
2. *Integrar la red de corredores ecológicos en la Infraestructura Verde a nivel regional.*

Se solicita cuantificar la superficie de la CAPV que quedará incluida en la Infraestructura Verde y en Corredores Ecológicos, así como desglosar de dicha superficie cual es la vinculada a la actividad agropecuaria.

Capítulo 7. Medio Rural

DB pág.131

La CAPV en su conjunto se considera como región predominantemente urbana ya que sólo en torno a un 8% de la población se encuentra en municipios con una densidad de población menor a 150 hab. /km².

En este capítulo se echa en falta la cuantificación del territorio considerado como rural, sobre todo en comparación con los datos que se aportan en el capítulo siguiente dedicado al Medio Urbano.

II Objetivos.

Se valora positivamente que los objetivos propuestos para la revisión de las DOT en el ámbito del medio rural vayan en la línea de los establecidos en el Programa de Desarrollo Rural 2015-2020 de la CAPV.

III. Orientaciones territoriales.

DB pág.138

6. Mantener y cuidar el paisaje como recurso social identitario, económico y medioambiental y en especial la imagen de los núcleos rurales y su entorno, por lo que es preciso:

a) Vincular el desarrollo del suelo rural y los núcleos rurales a la preservación de la imagen tradicional y a la conservación del paisaje.

b) Propugnar una política prioritaria de rehabilitación y un mejor aprovechamiento de la edificación existente en los pequeños núcleos, así como cuidar las actuaciones que se efectúen en ellos, adecuándose al carácter de los asentamientos preexistentes en cuanto a morfología, volumetría y materiales, mantendrán la calidad del suelo y del paisaje del territorio de su entorno.

En este punto, se hace la misma reflexión que la realizada en el capítulo 5 dedicado al paisaje, que en determinados casos se pueden llegar a condicionar las mismas actividades económicas (agropecuarias) que han contribuido a la creación de dichos paisajes. Si la protección de estos paisajes va a llevar a aparejada limitaciones en las explotaciones agroganaderas, ¿debe ser únicamente el sector agrario quien asuma estos sobrecostes? ¿A qué porcentaje de la población se le imponen limitaciones?

La Viceconsejería de Agricultura ha presentado el 23 de junio una propuesta de redacción del capítulo que amplía algunas cuestiones tratadas en el DB inicial:

III. Orientaciones territoriales

2. Dotar al Medio Rural de equipamiento y comunicaciones adecuados en orden a que goce el mismo nivel de vida en el Medio Urbano (DB pág. 137)

Es de especial relevancia el cumplimiento de esta orientación en términos de equidad territorial, de modo que se garantice la igualdad de todas las personas en toda la CAPV. El no acceso a cualquiera de estos servicios públicos puede condicionar tanto el desarrollo personal como provocar el abandono de la población del medio rural.

Capítulo 8. Medio urbano

En este capítulo, se proporcionan bastantes datos de mucho interés: porcentaje de PIB por sectores, desglose de la superficie urbana según la calificación del suelo (residencial, actividades económicas, infraestructuras y equipamientos).

Se propone que la presentación de los mismos se desglose por Territorios Históricos y se presenten en formato de cuadro para facilitar su lectura.

III. Orientaciones territoriales.

Respecto de la creación de nuevos suelos de actividades económicas, se desarrollarán en función de la necesidad y no de la demanda, hasta que se dé uso al 100% del suelo actual.

Además, se aprovecharán y mejorarán los viales existentes, sin que necesariamente se creen nuevos viales de acceso que ocupen más suelo. En su caso, se diseñarán teniendo en cuenta los aforos reales de circulación, y se evitarán su sobredimensionamiento.

En lo que respecta a los apartados b) y c) (DB pág.151):

b) Sobre los suelos vinculados a altas tecnologías o con potencial innovador. DB pág.152

c) Sobre otros elementos vinculados a los nuevos suelos de actividades económicas. DB pág.153

En ambos casos se propone su localización entre, otros, en "paisajes rurales y agrícolas" o "en emplazamientos singulares o diferenciados en los que confluyan diversos componentes de excelencia del territorio".

Precisamente para los nuevos suelos de actividades económicas "especiales" se proponer ocupar suelo en lugares cuyo paisaje tiene determinados valores.

¿Es compatible este uso con la orientación propuesta en el capítulo 5 Paisaje, que dice que se debe "actuar con el paisaje como criterio condicionante a todos los niveles de ordenación"?

Otra cuestión que se plantea en el capítulo dedicado al Medio Urbano son las Áreas Funcionales y los Ejes de Transformación (DB pág. 160), cuestiones que presenta de la siguiente manera:

Áreas metropolitanas (DB pág.160).

Las Áreas Metropolitanas de las tres capitales de la CAPV, Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia/San Sebastián, acogen a nivel general el 70% de la población, del número de viviendas y del empleo. A lo largo de estas últimas dos décadas han tenido un proceso de expansión, de dotación equipamental y de fortalecimiento urbano, siendo necesarios ejercicios de limitación territorial, redensificación y recualificación de las periferias, y de forma particular de mantenimiento de identidad.

II. Ejes de transformación (DB pág. 176)

Las ciudades medias juegan un papel territorial fundamental en el sistema urbano vasco. **Los Ejes de Transformación son un elemento básico de articulación, renovación y desarrollo de los espacios urbanos, así como de protección y mejora de los espacios libres.**

b) Los Ejes de Transformación (DB pág. 177)

Para lograr estos objetivos de fortalecimiento, articulación y desarrollo sostenible de las ciudades medias y de su entorno territorial, se proponen los Ejes de Transformación. Estos constituyen ejes territoriales con soporte de transporte colectivo que articularán los procesos de desarrollo de las ciudades medias, aumentando su protagonismo con criterios de sostenibilidad y evitando los procesos de colmatación urbana en los sensibles ámbitos de los fondos de valle.

Los Ejes de Transformación permiten orientar los procesos de desarrollo urbano en **estructuras lineales que faciliten el uso del transporte** colectivo densificando los espacios ya construidos y evitando la ocupación urbana de nuevos ámbitos. Permiten dar coherencia a las diferentes piezas urbanas y rematarlas, limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación. Son elementos para interconectar las áreas funcionales y los ámbitos naturales y para mejorar la capacidad de las ciudades medias de participar de las dinámicas de desarrollo de las áreas metropolitanas.

f) Los Ejes de Transformación y las áreas funcionales (DB pág. 180)

La delimitación de las áreas funcionales es uno de los elementos más importantes de la propuesta de las DOT en tanto en cuanto de ella se derivan los ámbitos de los correspondientes PTP, así como numerosas determinaciones referentes a suelo residencial, suelo para actividades económicas, áreas recreativas, etc.

Los Ejes de Transformación se plantean como actuaciones estructurantes para la renovación, la articulación y el reforzamiento de los espacios centrales de las áreas funcionales que permite avanzar hacia la configuración de un Territorio en Red policéntrico con nodos más fuertes y más estrechamente interrelacionados a través de los elementos infraestructurales del Sistema Relacional de las DOT.

...

Por último, aparecen **áreas que por su carácter predominantemente rural y por la disposición de sus asentamientos no son adecuadas para el desarrollo de estas estructuras urbanas.** Por ello, en La Rioja Alavesa y en Gernika-Markina se plantean orientaciones específicas para estos espacios.

En el apartado dedicado a los Ejes de Transformación y las Áreas Funcionales, se reconocen determinadas áreas de carácter rural que no son adecuadas para el desarrollo de estas estructuras urbanas. Menciona las comarcas de Rioja Alavesa y de Gernika-Markina.

En el Territorio Histórico de Álava hay otras comarcas cuyo carácter rural y el tipo de asentamientos hacen que también requieran de orientaciones específicas.

En concreto, en las DOT de 1997 (página 310), reconoce que:

...Se hace así preciso distinguir y singularizar desde estas DOT, dentro del Área Funcional de Álava Central, las comarcas de los Valles Alaveses y de la Montaña Alavesa, cuyo carácter rural y problemática específica requiere una atención especial.

...es mediante la redacción de un Plan Inicial Básico que, determinará la necesidad de desarrollarse de forma única para todo el ámbito o a través de tres PTPs distintos para cada una de las tres subáreas.

...

5.4.4. El Plan Inicial Básico establecerá los criterios generales a considerar en cada una de los tres ámbitos que conforman el Área Funcional, derivado de las singularidades de cada una de ellas. En concreto definirá las necesidades específicas de las zonas rurales, derivadas de su situación y

características peculiares, propiciando estrategias correctoras de los desequilibrios y un tratamiento territorial que favorezca la implantación de políticas de desarrollo rural integral.

Se solicita que en las nuevas DOT se retome esta posibilidad para las todas las comarcas rurales del ámbito de Álava Central.

Capítulo 9. Movilidad Sostenible

9.1. Movilidad sostenible.

Entre las iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible se enumeran hasta 14:

DB pág. 227

14. Considerar todas aquellas actuaciones que fomenten la movilidad sostenible en materia energética y ambiental; priorizando las siguientes directrices por este orden:

- Reducir las necesidades de movilidad.

- Fomentar la movilidad sin consumo energético.

- Utilizar el transporte público.

- Fomentar los sistemas de transporte de energías alternativas a los derivados del petróleo, como los que utilizan electricidad, gas natural, etc.

En este caso, "reducir las necesidades de movilidad" es algo que va vinculado al modo de vida. La reducción de las necesidades de movilidad viene dado por tener el trabajo y todos los servicios básicos en el lugar donde vivimos. Si se promueve un territorio cercano, es necesaria la movilidad.

9.2. Movilidad viaria.

II. Objetivos (DB pág. 237)

4. Dar respuesta integrada al carácter cada vez más insostenible del transporte de mercancías por carretera para grandes distancias

Se menciona la Nueva Red Ferroviaria de Euskadi a la que otorga carácter mixto, de las personas viajeras y mercancías (DB pág. 239 y 246).

¿Va a ser la Nueva Red Ferroviaria la solución al problema del transporte de mercancías por carretera?

9.3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

III. Orientaciones territoriales. DB pág. 241

a) Movilidad ferroviaria.

a.2. Trenes de cercanías.

Así, además de las diversas actuaciones en marcha para desarrollar sistemas tranviarios, llevar a cabo las siguientes actuaciones de extensión de la red:

- Desarrollar sobre tendidos ferroviarios ya existentes nuevos servicios de cercanías en los tramos Beasain-Zumarraga-Legazpi e Iruña de Oca- Vitoria-Gasteiz - Salvatierra.

- Desarrollar, en el resto de los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias, ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria

Se propone en este caso que los nuevos servicios de cercanías a desarrollar sobre tendidos ferroviarios ya existentes, en concreto en el tramo que se desarrolle en La Llanada Alavesa, coincida con el todo el eje de transformación, que va desde Miranda de Ebro hasta Alsasua.

Capítulo 10. Agua

El planteamiento que se hace del agua está basado en la necesidad de proteger el agua como un recurso natural común y poco renovable. Sin embargo, para la tierra, que es un recurso menos renovable, no se hace un planteamiento tan protector, a pesar de que precisamente la artificialización incide muy negativamente sobre la conservación del buen estado del agua, incrementando las consecuencias de las avenidas en períodos de lluvias torrenciales.

Se debe trabajar para que en los espacios urbanos no se mezclen aguas de distintos tipos originando el deterioro de todo el recurso: debería evitarse la entrada de aguas naturales en los espacios urbanizados y, dentro de éstos, separar y reutilizar las aguas de escorrentías (parcialmente deterioradas especialmente por el tráfico rodado, frenos, aceites, etc.) aislándola de las aguas sucias del saneamiento.

Además de tener en consideración los contenidos que necesariamente deben contemplar las DOT para mejorar el estado de conservación de nuestro tejido hidrológico, no se debe perder de vista la huella ecológica de nuestro territorio y con ello, las medidas que las DOT debieran contemplar para reducir su impacto, tanto en la CAPV como fuera de ella.

Capítulo 11. Energía

El primer apartado de este capítulo, estado de la cuestión, se refiere a los objetivos estratégicos de la Estrategia Energética de Euskadi 2020. Deben actualizarse a la nueva Estrategia Energética de Euskadi 2030 aprobada en el mes de julio de 2016.

Además, en consonancia con la *Ley del País Vasco 6/2015, de 30 de junio, de medidas adicionales de protección medioambiental para la extracción de hidrocarburos no convencionales y la fractura hidráulica o "fracking"*, **las nuevas DOT deben establecer de manera explícita la prohibición de la técnica de fractura hidráulica:**

Artículo 3. –

Se modifica el artículo 28 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, creando un nuevo punto 7 con el siguiente texto:

«En terrenos clasificados como suelo no urbanizable, en el caso de aprovechamiento de hidrocarburos, no está permitida la tecnología de la fractura hidráulica, cuando pueda tener efectos negativos sobre las características geológicas, ambientales, paisajísticas o socioeconómicas de la zona, o en relación con otros ámbitos competenciales de la Comunidad Autónoma vasca, en función de lo que establezcan los instrumentos de ordenación territorial, urbanística y/o ambiental».

Otras propuestas

III. Orientaciones territoriales.

Se debería incluir entre las orientaciones territoriales la tecnología conocida como "Smart grid", ya que el presente documento tiene un horizonte de 20 años, en los cuales esta tecnología va a tener su desarrollo.

Se trata de una tecnología de redes inteligente para permitir a las renovables desarrollarse más rápidamente.

De esta manera se impulsará el empleo de las energías renovables utilizando nuevas formas "inteligentes" de conectar a los productores de energía renovable, a la red eléctrica existente. La nueva tecnología smart grid (red inteligente) puede crear una capacidad mucho más importante, sin perturbar las conexiones ya existentes. Esta tecnología propone una alternativa, de menor coste y más rápida, a la vía tradicional de construcción de infraestructuras. El empleo de esta tecnología supone un paso hacia las renovables y la eficiencia energética. De hecho, en el marco de la Unión Europea la empresa Tecalia participa en el proyecto Der-Lab junto con otros centros tecnológicos.

Capítulo 12. Gobernanza: Participación, Organización, Indicadores

Aunque dentro del Documento Base las cuestiones relacionadas con la gestión, el desarrollo y la aplicación de las DOT figuran en el último capítulo, **dedicado a la Gobernanza**, estas cuestiones son de gran importancia y son consideradas el tercer pilar de las DOT.

- **Sobre la Participación, dice el DB:**

“La participación es un reto en sí mismo porque supone un cambio en la cultura de la gestión pública y de la sociedad.

Como todo cambio cultural, requerirá un tiempo de adecuación y de abandono de las inercias adquiridas (pág. 272)”.

Efectivamente, la participación supone un cambio en la cultura de la sociedad. Los temas que se tratan en las DOT tienen una importancia estratégica y condicionan el desarrollo futuro de nuestra sociedad en todos los niveles en un horizonte de al menos 20 años.

Así, el proceso se plantea con una participación a dos niveles: una participación a nivel institucional y la participación social dirigida a toda la población.

Respecto de la participación social, se han planteado una serie de talleres en todas las Áreas Funcionales. Sin embargo este tema, a pesar de la trascendencia que tiene, es desconocido para la mayoría de la población. Por ello, es necesaria una labor de formación y divulgación de estos temas a la población en general para lograr su participación.

- **Sobre la Gestión de las DOT: Gobernanza.**

“La revisión de las DOT también supone una revisión de su gestión”. (DB pág. 274)

Con la experiencia adquirida se propone que se establezcan:

- *Modos de evaluar la eficacia de las determinaciones de todos los instrumentos de OT que emanan de las DOT: las propias DOT, los PTP y los PTS de un modo homogéneo y sencillo.*
- *Claridad y simplificación normativa*

- *Homogeneización de contenidos y elementos gráficos para los PTP y los PTS*
- *Valoración de la oportunidad de los PTS no iniciados*
- *Reducción de la duración del tiempo de tramitación de los instrumentos*

Si bien las DOT vigentes sí que prevén el análisis “al menos del nivel de aplicación de las DOT, su incidencia en el planeamiento territorial y municipal y las acciones a emprender para evitar los desajustes identificados” y que “a los ocho años de vigencia de las DOT el Gobierno Vasco verificará la oportunidad de proceder a su revisión” (pág. 333 de las DOT de 1997), **no se dispone de datos del seguimiento de las mismas, salvo el procedimiento de modificación no sustancial de las DOT de 2010. No se aportan datos sobre los resultados de los análisis realizados, que son necesarios y servirá para la nuevas DOT.**

Es necesario contar con un diagnóstico de partida, con un balance de los logros y las áreas de mejora ocurridos en el pasado que sirvan para afrontar el nuevo tiempo que se abre.

Respecto de los datos que se facilitan en el DB, es necesario que se presenten de una manera más homogénea, en cuadros desglosados por Territorios, con relación a datos de ámbito de la CAPV, y de otros ámbitos que se consideren oportunos. De este modo se simplificará el análisis y permitirá hacer comparaciones.

Además, sería interesante disponer de los datos de partida reestablecidos en las DOT vigentes para facilitar la comparación de la situación previa y la situación actual.

Por último, se solicita que la información se presente a través de planos con las propuestas de las DOT vigentes y de la revisión, de modo que permita un análisis visual cuales son los objetivos que se han cumplido, cuales no se han abordado y cuáles son los objetivos previstos en la nueva revisión. De esta manera se podrá saber cuáles son los objetivos de las DOT vigentes para los que se propone continuidad y cuáles son las nuevas propuestas.

- **Grado de vinculación de las determinaciones de las DOT (DB pág. 274)**

Es muy importante que se determine claramente el alcance de las determinaciones de las DOT, los PTP y los PTS de una forma simplificada.

También se considera necesario incluir un listado de Planes Estratégicos sobre los distintos sectores de actividad, que incluya la fecha de aprobación y la vigencia de los mismos, de modo que se pueda contrastar su coherencia con las propuestas emanadas por las DOT.

En este punto cabe hacer una reflexión sobre el grado de vinculación que tienen las DOT: ¿es una herramienta fuerte con los débiles y débil con los fuertes? ¿En cuántas ocasiones la normativa que emana de las DOT limita pequeñas actuaciones condicionando así a personas y colectivos implicados y sin embargo, actuaciones mucho más impactantes se pueden desarrollar, por encima de la misma normativa en aras al interés común?

- **Indicadores territoriales y urbanísticos (DB pág. 276)**

En lo que respecta a indicadores, se proponen varios nuevos indicadores referidos a la ocupación del terreno urbano por actividades económicas.

De igual manera que en el suelo urbano residencial se aportan datos de densidad de población por hectárea, se solicita que se establezca el dato de número de empleos por hectárea de suelo en los polígonos industriales, con el objeto de medir la densidad de dichos polígonos y vincularla al tipo de industrial presente en los mismos.

Otras propuestas

GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS

A pesar de que en varios apartados del Documento Base se menciona el tema de los residuos, la cuestión de la gestión integral de los mismos no se aborda de manera específica.

En varios capítulos aparecen las siguientes referencias:

Capítulo 2. Bases del Modelo Territorial (DB pág. 34), cuando se habla del concepto de sostenibilidad:

“asegurar la calidad de los recursos de manera que estos mantengan su capacidad de uso, así como limitar la generación de residuos y contaminantes a fin de que estos no sobrepasen la capacidad de asimilación de los ecosistemas naturales.”

Capítulo 4. Cuestiones Transversales. Entre los objetivos de mayor incidencia en la revisión de la estrategia territorial menciona, entre otros (DB pág. 64):

7. Minimizar la generación de residuos promoviendo un consumo más sostenible.

Capítulo 8. Medio Urbano. Entre las orientaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética se plantea:

- *Promover la mejora de las redes de recogida de residuos urbanos, previendo la reserva de espacios destinados a las instalaciones que forman parte de dichas redes tanto en las edificaciones como en el entorno urbano.*

En el mismo capítulo, referido al perímetro de crecimiento urbano (DB pág. 156):

*La densificación y la renovación urbana como actuación preferente a los nuevos desarrollos y, en último término, establecimiento de perímetros efectivos que limiten la expansión de las áreas urbanizadas, son factores críticos con una incidencia decisiva en la calidad ambiental y en la gestión de los recursos naturales: **Se reduce la extensión de las redes de distribución y se aumenta la eficiencia de los sistemas energéticos, de suministro y depuración de agua y de gestión de residuos.** Sobre todo se preserva el suelo que constituye uno de los recursos más escasos y valiosos de la CAPV.*

Sin embargo, este tema sí que se aborda de manera específica en el modelo territorial de las DOT vigentes:

“El agua y los residuos sólidos se ordenan como infraestructuras de identidad propia.”

De hecho, en la página 230 de las DOT de 1997 hay un capítulo dedicado a las Infraestructuras del Modelo Territorial, y en concreto un apartado dedicado a los Residuos Sólidos.

La planificación actual en esta materia se encuentra en la siguiente situación:

- El PTS previsto en las DOT vigentes, de Ordenación de los sistemas de eliminación final de residuos de sólidos inertes e inertizados, no ha comenzado su tramitación (DB pág. 19).
- El PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa (Decreto Foral 24/200) está aprobado.
- El Plan Integral de Gestión de Residuos Urbanos de Gipuzkoa 2002-2016 está aprobado.
- El Plan Integral de Gestión de Residuos Urbanos de Gipuzkoa 2017-2030 tiene abierto un proceso participativo para la elaboración del nuevo documento.

Se plantean varias cuestiones sobre este tema:

- qué tratamiento va a recibir este tema en las nuevas DOT,
- cómo se van a tramitar las regulaciones y planes estratégicos relacionados con la gestión de residuos que están en estos momentos en fase de revisión o redacción, estando las DOT también en fase de revisión.

Estas cuestiones deben tenerse en cuenta, ya que el modelo territorial y urbano que se defina después de la revisión de las DOT influirá fuertemente en la gestión de residuos, siendo el objetivo final la sostenibilidad del territorio.