



GOBIERNO
DE ESPAÑA

GOBIERNO VASCO
INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

GOBERNUAREN ORDEZKARITZA
EUSKAL AUTONOMIA
ERKIDEGOAN

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO
EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA
DEL PAÍS VASCO

IDAZKARITZA NAGUSIA SECRETARÍA GENERAL

2016 IRA. 26
SEP.

M^{re} Hacienda y Admones. Públicas
Reg. Gral. de la Del. Gob. en el
País Vasco/Subdel. Gob. en Alava
SALIDA
N^o Reg: 000006292s1602383719
Fecha: 23/09/2016 09:40:07

O F I C I O

S/REF.	
N/REF.	FP/am
FECHA	Vitoria-Gasteiz, 14 de septiembre de 2016
ASUNTO	Procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco
DESTINATARIO	Excma. Sra. Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial Gobierno Vasco VITORIA-GASTEIZ

SARRERA IRTEERA
Zk. 749034 Zk.

En contestación a su escrito de 30 de junio de 2016 y, una vez consultados los servicios correspondientes, le participo lo siguiente:

1. El Documento Base de la revisión de las DOT consta de 12 capítulos. Los cuatro primeros contienen cuestiones como las bases del Modelo Territorial, el vigente y el de la revisión, y las cuestiones transversales, que recogen las nuevas tendencias o situaciones que deben reflejarse en el nuevo modelo territorial. Por lo que respecta a la Administración General del Estado, no hay nada especial que reseñar.
2. Los capítulos 5 al 7 tratan del paisaje, medio físico e infraestructura verde. Desde el punto de vista del Estado hay pocas observaciones que realizar al documento de la Revisión de las DOT del País Vasco, ya que se mueve entre orientaciones de carácter general que, lógicamente, precisarán de mayor especificación, y será en ese momento cuando deberán tenerse en cuenta las apreciaciones realizadas por el Estado. No obstante, estas serían las siguientes:
 - a) En el punto 5 de las Orientaciones Territoriales de las Directrices, para proteger el paisaje litoral y el entorno de las playas, en la página 97, se propone "fomentar la protección y mejora del paisaje en el entorno de las playas y en otros elementos singulares como acantilados, ordenando los usos y actividades", o "integrar los puertos en la trama urbana, mediante un adecuado tratamiento de los bordes...". *En este sentido, es obvio que serán precisos los informes de la Administración General del Estado, en función de la materia (Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar o de Puertos del Estado), en la medida en que puedan quedar afectadas las competencias exclusivas del Estado.*
 - b) En la página 121, que propone el desarrollo de "infraestructuras grises", priorizando soluciones de continuidad ecológica frente a otras soluciones, "garantizándose" la conectividad transversal, mediante soluciones como ecoductos, túneles, obras de bioingenierías, etc., se afirma que "esta orientación es aplicable a cualquier administración competente en la materia". *En este sentido, como tal orientación general no plantea problemas, pero si podría plantearlos: el hecho de que proyectos concretos, sobre la base de esta orientación general, tratasen de vincular las actuaciones que correspondan a la Administración General del Estado (AGE) en el curso de sus propias competencias.*
 - c) En la página 124 se establece como objetivo "Integrar la red vasca de espacios naturales de importancia de área funcional y local, en una infraestructura verde integrada a nivel de CAPV y con sus regiones limítrofes". En la página 125, como orientación al planeamiento territorial, se propone "garantizar la continuidad ecológica entre los espacios naturales protegidos de la CAPV" que habrá de ser efectiva "con respecto a territorios fuera de la CAPV.

CORREO ELECTRONICO

secretario_general.paisvasco@seap.minhap.es

PASEO FRAY FRANCISCO, 17
01071 VITORIA-GASTEIZ
TEL.: 945 759 000
FAX: 945 759 170



En ambos casos se recuerdan las competencias estatales en los casos en que una determinada planificación o gestión afecte al territorio de más de una comunidad autónoma.

3. En el capítulo 8, que trata sobre el Medio Urbano, desde el punto de vista del Estado hay pocas observaciones que realizar al documento de revisión, aunque se mueve entre observaciones de carácter general, que luego precisarán de mayor especificación. Será en ese momento cuando deberán tenerse en cuenta las apreciaciones realizadas por el Estado, que, en el caso que nos ocupa, *se cuenta con recursos que aún no están definidos por la Administración del Estado, lo cual podría desvirtuar el planteamiento del Gobierno Vasco.*

Estas apreciaciones serán las siguientes:

- a) En las Orientaciones Territoriales de Bilbao Metropolitano, en la página 164, en el punto i), las iniciativas sectoriales en relación con "la futura estación de alta velocidad ferroviaria" se orientarán a consolidar Bilbao como gran centro de conexión exterior de Euskal Herria y de los territorios de su entorno. Para ello, incorporan los criterios detallados en los siguientes puntos para la "localización y el diseño de las estaciones:

- Buscar la máxima intermodalidad entre la alta velocidad y el aeropuerto, bien mediante el paso de la línea alta velocidad por el aeropuerto, bien mediante sistemas de lanzaderas entre este y la futura estación.
- Desarrollar la implantación de la estación de alta velocidad en Abando en el marco de una amplia operación de renovación urbana".

En ambos casos, si bien el planteamiento parece adecuado, en este momento, dada la situación por parte de ADIF, en la que aún no se han tomado las decisiones finales en cuanto a la definición exacta de cómo van a ir las entradas del tren de alta velocidad a las capitales de Bilbao y Vitoria, parece precipitado hacer unas consideraciones con tanta precisión.

- b) En las Orientaciones Territoriales del Área Funcional de Donostia/San Sebastián, en la página 169, en el punto f), donde propone que "la Bahía de Pasaia está situada en un excepcional enclave natural y constituye un área de oportunidad para crear uno de los nuevos símbolos de transformación del País Vasco. Para ello, resulta necesario compatibilizar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia con la renovación y modernización del Puerto". *Es obvio decir que, naturalmente, estas dos cuestiones precisarán de informes de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.*
- c) En el Área Funcional de Gernika-Markina en la página 201, en el punto j.1), donde establece "Este espacio se caracteriza por su excelencia ambiental y paisajística con la presencia dominante de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y valiosos paisajes litorales y rurales" y en el punto j.6), donde determina que "el litoral de Bermeo y Lekeitio son centros urbanos muy importantes para impulsar una estrategia de desarrollo sostenible". *Al igual que en el punto anterior, cualquier modificación que se quiera llevar a cabo será preciso el informe de carácter vinculante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.*
4. En el capítulo 9, que trata de la Movilidad Sostenible, en el punto 9.3 hace referencia a la "movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria", *cuestiones todas que están en el ámbito de las competencias del Estado. En este caso hay que hacer alguna consideración más explícita.*

Estas consideraciones serían las siguientes:

- a) En las Orientaciones Territoriales, en la página 239, en el punto a.1) "Alta Velocidad Ferroviaria", donde se establece que la Alta Velocidad Ferroviaria, tratará de interconectar las principales ciudades del País Vasco. Asimismo, interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes, a través de las conexiones con Navarra y el Valle del Ebro, la meseta y



las futuras conexiones con el Cantábrico y el sur de Francia. *Nada que objetar en principio, sobre todo por lo que respecta a la meseta y el sur de Francia. El resto de las conexiones están en este momento aún en un periodo de estudio más a largo plazo.*

- b) En las mismas Orientaciones Territoriales, en la página 239, en el punto a.2) "Alta Velocidad Ferroviaria", donde dice: "Vincular las estaciones de alta velocidad a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales" y en la página 240, se establece que: "las estaciones de alta velocidad se conciben como grandes nodos de intermodalidad regional, en los que, además de los trenes de alta velocidad que permitirán la conexión exterior y entre capitales, confluirán todas las infraestructuras de conexión y servicios, tales como estacionamiento, coches de alquiler, servicios de información turística, hoteles, parada de taxi, estación de autobuses, metro, tranvías, trenes de cercanías, etc." *Como filosofía de actuaciones parece adecuada; no obstante, desde el punto de vista de las actuaciones del Estado, habría que ajustar sus actuaciones a las capacidades financieras disponibles.*
- c) En las Orientaciones Territoriales, en la página 240, en el punto 4, apartados a),b),c) y d) se hacen las siguientes observaciones: "Considerar emplazamientos preferentes para las estaciones de Alta Velocidad, desde el punto de vista de su inserción territorial y urbana, las siguientes:
1. En Bilbao, la estación de Abando. Se está desarrollando una solución a través de las líneas del ferrocarril metropolitano, mediante la conexión Casco Viejo, Sondika, Terminal Aeroportuaria y Metro Bilbao con Abando. *Ya se ha dicho en el presente informe "que la intermodalidad entre la estación de Abando y el aeropuerto no está decidida por parte del Ministerio de Fomento, por lo que es precipitado hacer unas consideraciones con tanta precisión.*
 2. En Vitoria-Gasteiz, abogar por la intermodalidad de la futura estación. *Nada se ha dicho por parte de ADIF, ni del Ministerio de Fomento de esta consideración, después de descartar su ubicación en Lakua-Arriaga.*
- d) En las orientaciones Territoriales, en la página 241, en el punto b.1) de Movilidad Portuaria, dicen: "Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando su conectividad a través de una nueva conexión ferroviaria en ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto ciudad bajo criterios de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios". *En este sentido, manifestar la coincidencia de criterios con el Estado, en cuanto que el Puerto de Bilbao estará próximamente conectado con el Puerto seco de Pancorbo en Burgos y con el de Arasur en Álava. Y por lo que se refiere al Puerto de Pasaia, también el Estado está haciendo esfuerzos importantes de inversiones en él para renovarlo, en orden a posibilitar la transformación de la Bahía de Pasaia.*
- e) En las Orientaciones Territoriales, en la página 242, relativas a la Movilidad aeroportuaria, en el punto c.2), expresan que: "Hay que optimizar las características de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV".
1. **"Aeropuerto de Bilbao**, aumentar el mercado de captación de usuarios del aeropuerto, por ser el principal punto de conexión internacional, mejorando su accesibilidad".

"Configurar el Aeropuerto como un gran hub intermodal. Para ello, resulta fundamental integrarlo en el sistema de ferrocarriles de cercanías y enlazarlo con el futuro Tren de Alta Velocidad."

Ya decíamos anteriormente que el Ministerio de Fomento aún no ha tomado las últimas decisiones sobre el asunto en el sentido de que, si bien el planteamiento parece adecuado, en este momento, dada la situación por parte de ADIF, no se ha tomado la decisión final en



cuanto a la definición exacta de cómo van a ir las entradas del Tren de Alta Velocidad a las tres capitales vascas.

2. Respecto al **Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz**, página 243, si bien estamos de acuerdo en reforzar su perfil de gran centro logístico, el Ministerio de Fomento está esperando la respuesta a la incorporación en el futuro próximo de viajes de pasajeros que quieren establecer las autoridades municipales, provinciales y del Gobierno Vasco, para tomar una decisión respecto a la posibilidad de recuperar un horario superior al H-12 que tiene en la actualidad (en este momento, ya se ha aprobado el H-16).
3. Por lo que se refiere al **Donostia-San Sebastián**, estamos de acuerdo con los planteamientos que se establecen en la revisión de las DOT.
5. El capítulo 12 hace referencia a la participación, gobernanza e indicadores. Es un reto en sí mismo, que ha supuesto cambiar la cultura en la gestión pública y de la sociedad.

La participación puede ser de dos formas, presencial y telemática. En este sentido, indicar que la participación presencial ha sido asumida por el Director del Área de Fomento en representación de la Delegación del Gobierno en el País Vasco.



EL DELEGADO DEL GOBIERNO

Fdo.: Carlos M^a de Urquijo Valdivielso