



ALEGACIONES LAG/DOT

PRESENTACIÓN ALEGACIONES

LINEAS DE TRABAJO ELABORACIÓN ALEGACIONES

PAUTAS DE TRABAJO:

- ✓ Introducir modificaciones al texto de tal manera que sean breves intentando evitar caer en textos recargados
- ✓ Evitar la introducción del término “policía”, “Ertzaintza”, sustituyendo por conceptos más genéricos.
- ✓ Sombreado de **color gris** el párrafo original y a continuación un recuadro que recoge la propuesta, su justificación y la base legislativa que justifica, estando con **color amarillo** la modificación introducida.

Introducción	7
1.- La Política de la Ordenación del Territorio en la CAPV y su marco jurídico	9
1.1. El marco jurídico de la Ordenación del Territorio en la CAPV	9
1.2. Las directrices de ordenación territorial vigentes y su desarrollo	14
1.3. Encuadre socioeconómico y territorial	25
2.-Bases del modelo territorial	30
2.1. Un territorio inteligente	31
2.2. Territorio sostenible	33
2.3. Territorio social e integrador	36
2.4. Territorio interrelacionado	38
2.5. Territorio participativo	39
3.- Modelo Territorial (MT)	41
A) EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT VIGENTES	41
B) EL MODELO TERRITORIAL DE LA REVISIÓN	42
4.-Cuestiones Transversales	43
4.1. La perspectiva de género	43
4.2. El cambio climático	45
4.3. La salud	48
4.4. El Euskera	52
4.5. La interrelación territorial	56
5.-Paisaje	59
6.- Medio físico e infraestructura verde.....	62
6.1. La ordenación del medio físico	62
6.2. Infraestructura verde	65
7.-Medio rural	76
8.-Medio urbano	80
8.1. Rehabilitación y regeneración urbana	82
8.2. Sostenibilidad territorial en el suelo de actividades económicas.....	86
8.3. Perímetro de crecimiento urbano	89
8.4. -Áreas metropolitanas y ejes de transformación	92
8.5. Cuantificación residencial	98
8.6. Segunda residencia y recursos turísticos	99
8.7. Compatibilización de planeamientos	103
9.-Movilidad sostenible	106
9.1. Movilidad peatonal y ciclista	107
9.2. Movilidad viaria	110
9.3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.....	112
9.4. Movilidad colectiva multimodal	115
9.5. Modelo logístico	117
10.- Agua	120
11.-Energía	123
12.- Gobernanza: Participación, Organización, Indicadores	128
12.1. Participación.....	128
12.2. Gobernanza	130
12.3. Indicadores territoriales y urbanísticos	132

CAPITULO 8

8.-MEDIO URBANO

En las ciudades y áreas urbanas de los países desarrollados se ha producido, a lo largo de las últimas décadas, un proceso de expansión de los espacios urbanizados. El proceso de artificialización del suelo es uno de los aspectos ambientales que merecen una especial atención en el proceso de desarrollo territorial de la CAPV. En 2015 se estima la superficie artificializada de la CAPV en unas 48.887 hectáreas, es decir el 6,83% de la extensión total de la CAPV, incluidos en esta cifra tanto los suelos urbanos como los urbanizables.

Las DOT no abordan de forma explícita esta cuestión. En su momento, el planteamiento principal era el reequilibrio territorial, favoreciendo el crecimiento urbano de ámbitos menos congestionados para reducir la presión en espacios muy densos. Las DOT establecen un sistema para cuantificar el número de viviendas por municipio, con el objetivo de: a) garantizar la disponibilidad de suelo suficiente para los procesos de desarrollo; b) prima los municipios en los que el modelo territorial considera que deben producirse mayores crecimientos; c) evitar calificaciones de suelo desproporcionadas con la demanda de vivienda. Estas directrices se han desarrollado en una cultura de administración del suelo como un bien escaso y ha supuesto, de hecho, que la capacidad del planteamiento urbanístico se haya situado en unos términos ajustados y sostenibles.

Frente al énfasis puesto en el crecimiento, la revisión de las DOT propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, limitar los procesos de expansión de las zonas edificadas y hacer de las iniciativas de renovación y reutilización de los espacios construidos, el centro de las iniciativas futuras. Este enfoque se considera esencial para la sostenibilidad, puesto que evita la destrucción de suelos que son soporte para la vegetación, permite mejorar la gestión de los residuos y de recursos estratégicos como el agua, reduce la necesidad de desplazamientos motorizados y favorece el uso de sistemas de transporte colectivo. Las DOT plantean, además, las estrategias de renovación urbana como iniciativa que permite un importante proceso de reubicación y reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios ya ocupados por la urbanización. En la CAPV, estas iniciativas se han desarrollado de forma poco sistemática y precisa de una intervención más contundente desde los diferentes poderes públicos.

Todos estos procesos son característicos del desarrollo urbano reciente en todos los países desarrollados. Sus causas son diversas, pero tienen en común que están asociadas a la eclosión de nuevos modelos caracterizados por cambios en la estructura económica, la transformación de los centros urbanos, las nuevas demandas comerciales y de ocio, el traslado

de los espacios industriales, la expansión de las infraestructuras, y, sobre todo, los nuevos modelos residenciales con predominio de la baja densidad que llevan a la expansión de las áreas metropolitanas sobre ámbitos rurales cada vez más alejados de los centros tradicionales. El reciclado y la reutilización de los suelos construidos y las operaciones de renovación de espacios obsoletos o en desuso son una opción central en cualquier política de contención. Otras iniciativas necesarias son la mayor flexibilidad del planeamiento en cuanto a mezcla de usos, tipologías y densidades en los nuevos desarrollos y la vinculación entre crecimientos urbanísticos y sistemas de transporte colectivo.

En algunas regiones urbanas en Europa y Norteamérica, se han desarrollado en los últimos años diversas experiencias en las que se han establecido perímetros de crecimiento máximo para los diferentes asentamientos. Esta perspectiva permite establecer un acuerdo sobre los límites de la expansión urbana, reduciendo los procesos de transformación de suelos libres e incentivando acciones de densificación y renovación orientadas a un mejor aprovechamiento de las áreas ya ocupadas por la urbanización. La Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco constituye una primera respuesta a estas tendencias al establecer edificabilidades mínimas que se orientan a un uso más intenso del suelo. La densidad en los desarrollos urbanos es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles. La densidad preserva el paisaje y hace más eficiente la gestión de los recursos naturales, mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte, reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos y aumenta las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre diferentes.

En este contexto de desarrollo urbano sostenible, el proceso de revisión de las DOT se centra en la nueva valoración de las siguientes materias:

1. Rehabilitación y regeneración urbana.
2. Actividades económicas y equipamientos comerciales.
3. Perímetro de crecimiento urbano.
4. Áreas Metropolitanas y Ejes de Transformación.
 1. Cuantificación residencial.
 2. Segunda Residencia y Recursos Turísticos.
 3. Compatibilización de planeamientos.

8.1. REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA

Estado de la cuestión

El rápido proceso de urbanización experimentado por la CAPV, especialmente durante la segunda mitad del siglo XX trajo consigo un considerable porcentaje de áreas residenciales que presentaban unas densidades edificatorias elevadas, bajos niveles de calidad urbana y carencias dotacionales e infraestructurales.

El crecimiento urbano e industrial se produjo a costa de un grave deterioro ambiental, con problemas significativos de contaminación y destrucción del paisaje y de los recursos naturales. En las zonas construidas aparecieron amplios espacios ocupados por los restos de industrias abandonadas. El conjunto del territorio, y particularmente aquellas zonas que concentraban la mayoría de sus habitantes, se percibían como un espacio urbano fuertemente degradado y con una imagen negativa. La falta de coherencia entre los procesos de crecimiento urbano y la insuficiencia de las infraestructuras implicaban graves conflictos funcionales. El hecho de que la industria constituyera el elemento impulsor de la urbanización conllevó, llegado el momento de la crisis, que los espacios que más habían crecido experimentaran mayores retrocesos.

Con el objeto de resolver las importantes carencias generadas como consecuencia del rápido desarrollo edificatorio producido, a lo largo del tiempo, la legislación y el planeamiento urbanístico han posibilitado la renovación de los ámbitos urbanos más afectados por dichas carencias a través de diferentes herramientas, tales como los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI), los Planes en Áreas Degradadas (PAD) o los desarrollados en áreas de rehabilitación en cascos históricos. Como consecuencia del progresivo envejecimiento del parque edificatorio y de la necesidad de adecuar tanto las construcciones como el entorno urbano a los nuevos retos ambientales y de sostenibilidad que se generan hoy en día, se plantea un cambio de escala en los ámbitos de actuación que requieren de operaciones de regeneración o renovación urbana. De esta forma, la intervención local a pequeña escala en una unidad de actuación limitada exige en determinados casos extenderse a barrios enteros o a amplias zonas urbanas y a su entorno periurbano.

Las iniciativas de renovación urbana deben plantearse como una estrategia que permita impulsar la reutilización y el reciclado del territorio considerado en forma global, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentren ocupados por la urbanización y permitiendo de esta forma reducir la necesidad de crecimiento a través de la ocupación de nuevos suelos no integrados en la trama urbana. Así, se plantea la necesidad de que la rehabilitación y regeneración urbana cobre un mayor protagonismo, constituyéndose en la base principal de la actividad constructiva durante los próximos años. De esta forma, el reciclado y la reutilización de los suelos construidos y las operaciones de renovación de espacios obsoletos o en desuso se plantea como una opción central en cualquier política de contención. Junto a la misma, se plantean, además, como iniciativas necesarias la mayor flexibilidad del planeamiento en cuanto a mezcla de usos, tipologías y densidades en los nuevos desarrollos, y la vinculación entre crecimientos urbanísticos y sistemas de transporte colectivo.

El Plan Director de Vivienda del Gobierno Vasco 2013-2016, asimismo, promueve líneas de actuación para el fomento de la rehabilitación del parque residencial y urbanizado existente, a través de un nuevo modelo de rehabilitación sostenible, social, económico e integrado con las vigentes directrices europeas.

Además, se puede apreciar la convivencia entre unas tramas urbanas colmatadas, con una alta

densidad edificatoria y una satisfactoria dotación de equipamientos y servicios públicos, y otras en las que existe un claro déficit dotacional o de espacios libres, a pesar de disponer de bolsas de suelo vacante y sin demanda, o bien de edificaciones que en su día se destinaron a actividades económicas y que hoy en día se encuentran obsoletas, carentes de actividad y rodeadas de espacios abandonados. La degradación de los indicadores sociodemográficos observada en zonas del territorio vasco ratifica la necesidad de concertar y poner en marcha actuaciones concretas destinadas a la regeneración de sus núcleos urbanos, para permitir la superación de los desequilibrios socio-urbanísticos existentes en los mismos.

Se considera oportuno, igualmente, realizar una reflexión estratégica comarcal, de forma que la misma permita orientar las intervenciones de regeneración desde una perspectiva supramunicipal, superándose de esta forma enfoques fundamentados únicamente en ópticas de carácter local o sectorial. En otros ámbitos de menor escala insertados en la trama urbana consolidada, las intervenciones de regeneración requeridas se deberían centrar en la mejora de las condiciones de accesibilidad y ligadas a la movilidad dentro del ámbito, en la creación de nuevos espacios libres, parques y jardines, en la mejora de las dotaciones y equipamientos, en la creación de aparcamientos donde estos sean deficitarios, etc.

Asimismo, se hace perentoria una intervención rehabilitadora genérica en la edificación residencial construida en las décadas de los años cincuenta a setenta del siglo pasado en lo que son las condiciones de accesibilidad y eficiencia energética. La dificultad de intervenir en ámbitos consolidados medianamente dotados y en ausencia de financiaciones públicas importantes, conlleva la aplicación de herramientas compensatorias a la necesaria inversión económica privada. Por otro lado, será necesario intervenir sobre tramas consolidadas en operaciones de mejora ambiental, fundamentalmente en operaciones de perméabilización de la ciudad consolidada, bien en actuaciones en patios de manzana, bien en actuaciones en vía pública.

Se trata, pues, de promover el modelo de la smart city, inteligente, sostenible, sociable e integradora.

Objetivos

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en el ámbito de la rehabilitación y regeneración urbana son:

1. Promover la regeneración urbana y el aprovechamiento óptimo del espacio urbanizado.

Propuesta nº1

1. Promover la regeneración urbana y el aprovechamiento óptimo del espacio urbanizado, fomentando programas de reordenación urbanística, priorizando, zonas inseguras u obsoletas desde una perspectiva multidisciplinar que propicie la colaboración en aras a crear ciudades más seguras.

Justificación:

El desarrollo urbanístico se trasladó en muchos casos en la masiva edificación primando aspectos ajenos a la planificación urbanística y territorial, lo que se ha traducido con el paso de los años en problemas que requieren soluciones bajo nuevas visiones que abarquen ámbitos urbanísticos, ambientales, sociales, seguridad pública.

Uno de los problemas es la existencia de zonas inseguras en las ciudades que implican la existencia de riesgos para los ciudadanos, en muchos casos, posibilitado por la propia configuración física del espacio urbano como la falta de iluminación, zonas de poco tránsito, calles estrechas con falta de campos de visión amplios, o zonas obsoletas que dificultan la llegada y labor de los equipos de emergencia ante cualquier incidente que requiera su presencia.

Por todo ello, es necesario a la hora de abordar programas de reordenación y regeneración urbanística la participación de todas las instituciones y organizaciones que ayuden a detectar esta problemática y se plasme en la aportación de soluciones que eliminen estas zonas.

Base legislativa

- Ley 15/2012 de 28 junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi

Art. 51. Medidas de cooperación y coordinación

Capítulo III Planes territoriales, urbanísticos y grandes infraestructuras

Art. 66. Consideración de impacto.

2. Promover unas ciudades inteligentes que sirvan de soporte para el desarrollo tecnológico, que ofrezcan la prestación avanzada de servicios y comunicaciones, y que constituyan modelos de sostenibilidad.
3. Fomentar la movilidad y el transporte sostenible en los municipios.

Propuesta nº2

3. Fomentar la movilidad y el transporte sostenible en los municipios **unido a la gestión de tráfico y seguridad vial potenciando la coordinación de actuaciones y sinergias entre las diferentes Administraciones y agentes públicos y privados.**

Justificación

En el fomento de la movilidad y transporte sostenible en los municipios no se debe olvidar trabajar en la mejora de la gestión del tráfico y la seguridad vial, dado que estos tres elementos movilidad, transporte sostenible y gestión del tráfico y la seguridad vial están vinculados entre sí, de forma que bajo el prisma de la continua mejora de cada uno de ellos se aúnan esfuerzos en la consecución del fomento de una movilidad segura y sostenible.

Base legislativa

- Ley 15/2012, de 28 junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi Capítulo I Medidas en materia de seguridad vial
- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020 del Departamento de Seguridad a través de la Dirección de Tráfico.

4. Promover los espacios públicos de convivencia, de socialización, de actividad comercial y cultural y de disfrute del patrimonio urbanístico, arquitectónico y cultural.
5. Promover la rehabilitación y la accesibilidad, la habitabilidad, la eficiencia energética y las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones en general y del entorno urbano.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de rehabilitación y regeneración urbana son:

1. Priorizar la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos o deteriorados frente a los nuevos crecimientos.
2. Incluir en los Planes Territoriales Parciales, en su modelo territorial, la definición de las áreas prioritarias de rehabilitación y regeneración urbana, donde se plantee la ejecución de intervenciones de densificación y de generación de espacios libres o de carácter dotacional.

3. Priorizar la regeneración urbana y la utilización del espacio ya urbanizado o integrado ante la urbanización de nuevos suelos para satisfacer las demandas de vivienda o de actividad económica existentes.
4. Generar unos espacios urbanos más densos, con mayor intensidad urbana y caracterizados por la diversidad y la mezcla de usos, a través de: el aprovechamiento de los espacios urbanos infrautilizados y la colmatación de vacíos urbanos existentes; la densificación de áreas de escasa intensidad edificatoria; y la reutilización de espacios mediante acciones de renovación urbana y reedificación.
5. Priorizar los espacios libres y los equipamientos públicos, cuando estos sean deficitarios, en los vacíos urbanos libres de edificación u ocupados por edificaciones obsoletas que se pretendan demoler.
6. Fomentar la movilidad y el transporte sostenible a través de: la mejora las infraestructuras y servicios de transporte y la promoción de la intermodalidad; la mejora de la accesibilidad; la resolución de los déficits existentes en las conexiones de las redes peatonal y ciclista; la recuperación de infraestructuras en desuso; y la utilización de tecnologías de la información y sistemas de transporte inteligente que permitan la consecución de transportes más eficientes energéticamente y limpios.
7. Fomentar la recuperación del patrimonio urbanístico, arquitectónico y cultural; el incremento de áreas de esparcimiento, parques y jardines; la creación de nuevos espacios de relación y uso público; el incremento de equipamientos comunitarios; y el fomento de, la actividad económica y del empleo mediante la recuperación del patrimonio en desuso.
8. Promover en las edificaciones: la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas; la mejora de las condiciones de accesibilidad interior de las edificaciones y del entorno urbano; la adecuación de las condiciones de seguridad, estanqueidad y salubridad de las edificaciones; la recuperación del parque de vivienda vacía; la adecuación de la envolvente de las edificaciones con el objeto de optimizar su eficiencia energética; y el aumento de la contribución de las energías renovables, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

8.2. SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL EN EL SUELO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Estado de la cuestión

Para dar respuesta a los retos de transformación, competitividad y crecimiento económico a los que se enfrentará el País Vasco en los próximos años, es necesaria la existencia de una población con un alto nivel de formación y de una estructura institucional adecuada para impulsarlo. La información, el conocimiento y la capacidad de innovación son componentes básicos de la nueva economía.

La información estadística oficial de la Comunidad Autónoma en 2011 refleja la siguiente dedicación por sectores respecto al PIB: Agricultura (0,8%), Servicios (66,90%), Industria (24,5%) y Construcción (7,80%). La fuerza del sector industrial ha traído consigo una mejor respuesta a la crisis económica acaecida en los últimos años donde la incidencia de ésta en el sector de la construcción ha tenido menores efectos. Llevada esta distribución estadística de la dedicación económica en sectores al ámbito territorial, la información de UDALPLAN 2014 establece que la superficie urbana de nuestro territorio alcanza 48.738,40 hectáreas, de las cuales, 19.057,08 hectáreas corresponden al suelo residencial, 13.935,24 hectáreas al suelo

para actividades económicas, 10.467,46 hectáreas a la superficie para infraestructuras, y 5.278,62 hectáreas a la superficie para equipamientos. Esto refleja el importante peso del suelo dedicado a la actividad económica, lo que exige un adecuado tratamiento.

A su vez, el País Vasco dispone de una red de parques tecnológicos tanto en el entorno de cada una de las tres capitales, como en otros ámbitos territoriales (Alto Deba, Bajo Deba...). Se configuran como espacios de arquitectura singular en los que predominan las empresas que trabajan en tecnologías innovadoras y en la elaboración de productos y servicios avanzados. Sin embargo, se han construido en algunos casos en entornos suburbanos, y ello ha generado un cierto aislamiento, lo que exige aumentar su atractivo y su potencial innovador, vinculándolos a las ciudades y a los espacios de conocimiento de su entorno. En muchas ciudades, los cascos históricos, los espacios urbanos tradicionales y los espacios con arquitecturas singulares se están convirtiendo en lugares que atraen a personas y actividades relacionadas con el arte, la creatividad y el diseño.

La creatividad y la innovación surgen preferentemente en lugares con identidad propia. En el País Vasco tenemos 69 cascos históricos y espacios urbanos de alto valor urbanístico y arquitectónico, como los ensanches de Bilbao y de Donostia-San Sebastián, así como numerosos núcleos costeros y rurales y áreas muy atractivas y singulares que pueden desempeñar un papel importante en la nueva etapa económica. Los espacios con identidad aportan rasgos singulares de escala, atractivo urbano, arquitectura, carácter, localización, posibilidades de interacción y acceso inmediato a servicios y equipamientos que los diferencian de los nuevos desarrollos suburbanos y proporcionan una alternativa residencial de calidad, con gran capacidad para atraer nuevos residentes y constituir comunidades cohesionadas que gozan de bienestar y desarrollo. Son ámbitos de excelencia para la nueva economía y la nueva sociedad, y resultan compatibles con una infraestructura digital de última generación. Por lo tanto, la integración del arte y de las nuevas tecnologías ofrece un campo de oportunidades excepcional.

Por último, el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales ha supuesto una herramienta de utilidad para la ordenación del suelo dedicado a fines comerciales y económicos con criterios de sostenibilidad si bien, ante las recientes sentencias del Tribunal Supremos declarando nulas las limitaciones que respondan a criterios económicos, se habrá de readecuar el PTS a estas nuevas circunstancias, así como a tendencias como es la proliferación de pequeñas superficies comerciales en los suelos urbanos industriales, lo que precisa de criterios adecuados.

Objetivos

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo en materia de actividades económicas y equipamientos comerciales son:

1. Poner en valor el suelo industrial existente, la rehabilitación y la reutilización de los pabellones industriales vacíos, y el diseño de estrategias de colaboración público-

- privada para promover la conservación de la urbanización de los suelos industriales.
2. Densificar los suelos industriales y promover la mixticidad de usos que compatibilice las actividades económicas con la vida urbana, propugnando también la densificación de los suelos industriales.
 3. Conectar los nuevos espacios vinculados a altas tecnologías y a operaciones de renovación y regeneración urbanas, evitando su instalación dispersa por el medio rural, y crear parques de actividades innovadoras relacionados a los nodos de conectividad exterior o a los centros universitarios.
 4. Propugnar, como características de los nuevos suelos de actividades económicas, la integración en el paisaje urbano y natural, la elevada conectividad por transporte público y la incorporación de sistemas de movilidad sostenibles.
 5. Promover la vida urbana de nuestras poblaciones equilibrando el comercio urbano y el comercio de periferia.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en el ámbito de las actividades económicas y equipamientos comerciales son:

1. Priorizar el aprovechamiento del suelo de actividades económicas infrutilizado ante la colonización de nuevos territorios rurales.
2. Evitar la segmentación de la ciudad en usos y la paulatina expulsión a polígonos exteriores de las actividades económicas compatibles con el uso residencial.
3. Promover suelos de actividades económicas en los que se posibilite la ejecución de edificaciones de varias plantas.
4. Vincular los nuevos espacios de parques tecnológicos a ámbitos ubicados en el interior o en colindancia con las ciudades, en los que las nuevas propuestas surjan de operaciones de renovación urbana.
5. Promover los nuevos espacios de la innovación en cascos históricos, núcleos costeros, zonas de antigua industrialización, paisajes rurales y agrícolas, y áreas urbanas de arquitectura singular.
6. Considerar las áreas vinculadas a componentes de excelencia del territorio y a los grandes nodos de conectividad exterior como espacios críticos por su potencial para acoger actividades innovadoras y personas con talento y creatividad.
7. Promover la creación de "Parques Científicos" vinculados a los campus universitarios del País Vasco que integren lo educativo con lo empresarial y estén configurados como espacios multifuncionales y cuidados.
8. Velar porque los nuevos suelos de actividades económicas se localicen en emplazamientos singulares o diferenciados; se integren en el paisaje urbano y natural de su entorno; dispongan de elevada conectividad por transporte colectivo o por carretera; incorporen sistemas de movilidad sostenibles; dispongan de una infraestructura digital y de servicios de telecomunicaciones de última generación; incorporen criterios de urbanismo y arquitectura bioclimática; fomenten el uso de energías renovables; utilicen sistemas de eficiencia energética, generación de cero emisiones contaminantes y realicen una gestión eficiente e integral del agua y los residuos; y promuevan la calidad de los

espacios públicos.

9. Buscar el equilibrio entre el comercio urbano y el comercio de periferia vinculado a las grandes superficies.

8.3. PERÍMETRO DE CRECIMIENTO URBANO

Estado de la cuestión

La cuantificación residencial establecida en las Directrices vigentes o los criterios de dimensionamiento determinados en el Plan Territorial Sectorial de creación pública de suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales o en los Planes Territoriales Parciales, han servido para racionalizar el proceso de dimensionado del crecimiento urbano de las poblaciones. Sin embargo, desde el ajuste de la cuantificación del dimensionado del suelo, el proceso no queda resuelto, siendo preciso incorporar el concepto del perímetro de crecimiento urbano. Este se plantea con la intención de ser un límite definido para los nuevos desarrollos y, para su delimitación, deben tenerse en cuenta todas las circunstancias que deban considerarse para el adecuado desarrollo municipal. La intención es limitar al máximo los procesos de expansión urbana estableciendo límites físicos a los mismos e impulsando la redensificación y la renovación de las áreas ya urbanizadas.

Dicho perímetro se plantea con la intención de constituir un límite definido para los nuevos desarrollos. Su delimitación estará condicionada por el modelo territorial definido en el planeamiento, en relación tanto con las necesidades existentes en el período horizonte del mismo, como con las limitaciones y capacidad de acogida que presenta el territorio. La idea es frenar los procesos de expansión urbana, estableciendo límites físicos a los mismos y priorizando iniciativas orientadas a la redensificación y la renovación de las áreas ya urbanizadas.

Con este fin, resulta oportuno que cada municipio, en el marco de los correspondientes Planes Territoriales Parciales, identifique los asentamientos correspondientes a los diversos núcleos urbanizados existentes. En torno a cada uno de ellos, se propone el establecimiento de un perímetro acorde con las Categorías de Ordenación del Medio Físico, que marque la extensión futura máxima del espacio urbanizado de cada núcleo. Sólo dentro de este perímetro se deberían establecer los programas para completar y densificar la trama urbana.

En ese sentido, densidad y centralidad aparecen como los conceptos clave de los espacios innovadores y sostenibles. Preservan el paisaje y hacen más eficiente la gestión de los recursos naturales. Mejoran la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte. Reducen las necesidades de desplazamientos cotidianos y aumentan las posibilidades de interrelación. la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso.

Objetivos

Los objetivos que se proponen en la revisión del modelo territorial en materia de crecimiento urbano son:

1. Acotar el crecimiento urbano a través del establecimiento del Perímetro de Crecimiento Urbano (PCU) del Área Funcional como una determinación de escala territorial en cuyo interior deberá situarse la mancha urbana existente y prevista para el período de vigencia del Plan Territorial Parcial.
2. Determinar el Perímetro de crecimiento urbano como una determinación a medio plazo con el objetivo de incidir en las estrategias de densificación y renovación urbanas.
3. Concretar y delimitar el Perímetro de crecimiento urbano en el planeamiento municipal.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de crecimiento urbano son:

1. Identificar en los Planes Territoriales Parciales los núcleos existentes en cada municipio estableciendo un Perímetro de Crecimiento Urbano que podrá ser ajustado de forma razonada por los planes municipales y que tenga en cuenta las demandas residenciales, de actividades económicas y dotacionales del conjunto de los municipios, así como la oferta de suelo a realizar globalmente por parte de los planes municipales implicados.
2. Determinar el Perímetro de Crecimiento Urbano teniendo en cuenta la morfología de la mancha urbana actual, las características físicas y ecológicas de los terrenos del entorno y las perspectivas de crecimiento del núcleo.
3. Excluir del Perímetro de Crecimiento Urbano los terrenos en los que queda prohibida su transformación urbanística.
4. Establecer el Perímetro de Crecimiento Urbano únicamente en torno a ámbitos con suelo urbano.
5. Orientar dentro del Perímetro de Crecimiento Urbano las nuevas iniciativas urbanísticas a integrar los nuevos desarrollos en la trama urbana preexistente, completándola, densificando las áreas con escasa intensidad de uso del suelo, y reutilizando los espacios desocupados o susceptibles de acoger nuevos usos mediante acciones de renovación urbana.
6. Priorizar las actuaciones de densificación, renovación o crecimiento situadas en el entorno de los puntos de acceso a sistemas de transporte intermodal.

8.4. ÁREAS METROPOLITANAS Y EJES DE TRANSFORMACIÓN

Estado de la cuestión

A) Áreas Metropolitanas

Las tres capitales y sus entornos metropolitanos acogen al 72% de toda la población de la CAPV. Su peso demográfico y las funciones desarrolladas las convierten en elementos decisivos del sistema urbano. Son centros de servicios avanzados, nodos de conexión exterior y de centralidad de los sistemas de transporte en sus respectivos ámbitos y concentran la

mayor parte del empleo, de los centros de innovación y de las actividades empresariales. En estas tres áreas urbanas se localizan el 71% de las viviendas y el 72% de los empleos de la Comunidad Autónoma de Euskadi. La transformación experimentada por estos espacios metropolitanos es uno de los fenómenos territoriales más significativos de las últimas décadas. Esta transformación se ha plasmado en una importante reconfiguración funcional de los espacios centrales, la expansión superficial de los ámbitos metropolitanos y la aparición de nuevas centralidades.

En estas tres ciudades, el proceso de renovación y recualificación de los espacios centrales ha tenido un impacto decisivo en el fortalecimiento de sus perfiles urbanos, en la mejora de su imagen y ha hecho posible que se desarrolle una parte importante de su potencial para acoger nuevas funciones y actividades de alto nivel que han sido esenciales en el impulso a la economía vasca durante los últimos años. Estos procesos de renovación, lejos de suponer una "terciarización" de los centros, han generado oportunidades de creación de suelo y de espacios atractivos que han permitido, de forma particularmente significativa en Bilbao, recuperar el dinamismo demográfico de las zonas centrales, configurando un espacio urbano más vital y diverso en su imagen y en sus funciones.

En paralelo al nuevo papel de los centros de las capitales vascas, se ha producido una creciente expansión de los ámbitos metropolitanos al aparecer nuevas formas de ocupación del territorio y de reorganización de las periferias.

El proceso de descentralización y reconfiguración de las periferias ha sido el principal motor del desarrollo urbano. El porcentaje de la población vasca que reside en las áreas metropolitanas no ha cambiado significativamente en la última década. Este proceso de descentralización se corresponde con las propuestas de reequilibrio territorial de las DOT, de forma que la expansión y el aumento de la complejidad de las nuevas periferias han superado los límites tradicionales de los espacios metropolitanos para abarcar ámbitos funcionales situados fuera de su influencia directa y zonas tradicionalmente rurales. En los entornos metropolitanos aparecen nuevos crecimientos residenciales, desarrollos industriales, equipamientos singulares, parques empresariales y complejos terciarios, grandes superficies comerciales y de ocio, etc. Se configura, de este modo, un territorio mucho más extenso y generador, de nuevas centralidades y dinámicas territoriales.

Las importantes mejoras dotacionales y funcionales de las tres capitales han aumentado su centralidad en sus respectivos territorios históricos y han fortalecido el perfil urbano de cada espacio metropolitano.

B) Ejes de Transformación

Por otro lado, las cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales, junto con un numeroso grupo de núcleos con más de 5.000 habitantes, configuran un conjunto de ciudades medias

que son un elemento importantísimo del territorio de la CAPV. Localizadas mayoritariamente en los valles de la vertiente atlántica, estas ciudades desarrollan un papel fundamental en la organización del territorio y configuran una oferta de asentamientos diversa y atractiva. En ellas vive casi el 25% de la población de la CAPV. Su dimensión, sus funciones urbanas y sus especializaciones productivas hacen de ellas un factor clave de equilibrio territorial y dinamismo.

El crecimiento de estas ciudades está asociado al desarrollo de iniciativas industriales que prosperaron a partir del ámbito local, generando una dinámica de desarrollo que atrajo importantes contingentes de población. En un contexto de escasez de suelo apto para los desarrollos urbanos, especialmente en los valles guipuzcoanos estas ciudades fueron ocupando los fondos de valle, con crecimientos caracterizados por una elevada densidad urbana. Cuando las condiciones físicas de los valles lo han permitido, el resultado ha sido la continuidad en los tejidos urbanos, superando los límites municipales. Solo las zonas más angostas de los valles, poco aptas para la urbanización, han impuesto límites al crecimiento lineal de los asentamientos. De este modo, los valles de la vertiente atlántica configuran ámbitos coherentes desde el punto de vista natural, paisajístico y funcional que están sometidos a una fuerte presión urbanística. Se plantean así, en muchos ámbitos, riesgos crecientes de colmatación de los fondos de valle por continuos edificados.

El peso de la actividad industrial en estas ciudades supuso una gran vulnerabilidad ante los procesos de crisis y reconversión de los años 70 y 80 del siglo pasado. Todas estas ciudades experimentaron los procesos de declive asociados a la crisis industrial, sufriendo una contracción demográfica cuya tendencia empezó a cambiar solo a finales de la década de los 90.

Es fundamental recuperar el protagonismo de las ciudades medias. Su escala, su distribución territorial y sus dinámicas económicas proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración de la población en un número reducido de grandes centros, con los costes funcionales, sociales y económicos que se derivan de ello. Son elementos claves para el equilibrio territorial, el mantenimiento de una oferta urbana diversa y la sostenibilidad de los procesos de desarrollo urbano. Constituyen elementos esenciales de conexión entre las ciudades del Sistema Polinuclear de Capitales, contribuyendo decisivamente a la articulación entre las tres capitales provinciales y creando la oportunidad para la aparición de nuevos ámbitos de centralidad. Las ciudades medias de la CAPV proporcionan un referente territorial en torno al cual organizar los crecimientos residenciales y de los espacios de actividad.

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.

Estos Ejes de Transformación son esenciales para articular la Ciudad Región Policéntrica en Red del País Vasco; configurar procesos sostenibles de desarrollo urbano, evitar la compartimentación del territorio y proporcionar un soporte territorial adecuado a los procesos de dinamización e innovación de nuestras actividades económicas.

Los Ejes de Transformación se plantean como proyectos territoriales integrales que permiten abordar de forma coherente los ámbitos naturales, los espacios urbanos y los elementos infraestructurales. Están formados por áreas libres, que delimitan los límites de los espacios construidos y se configuran como grandes pasillos ambientales preservados de la urbanización, áreas urbanizadas en los ámbitos ya ocupados por la edificación, en los que desarrollar iniciativas de renovación y densificación, y corredores de movilidad orientados al soporte de sistemas de transporte colectivo y de desplazamiento de mínimo impacto (bidegorris y vías peatonales) utilizando infraestructuras ya existentes.

Los Ejes de Transformación en función de las características de cada uno de ellos desarrollan las siguientes materias:

- a) Ejes verdes
- b) Los ecobulevares
- c) Ejes de articulación urbana
- d) Ejes de transporte colectivo
- e) Espacios para peatones y bicicletas
- f) Permeabilidad transversal
- g) Intensidad urbana y mezcla de usos
- h) Ejes de creatividad
- i) Ejes de renovación urbana
- j) Arquitectura y urbanismo bioclimáticos

Objetivos

Los objetivos que se proponen para revisar el modelo territorial en materia de áreas metropolitanas y ejes de transformación son:

1. Articular los procesos de desarrollo urbano a través de los Ejes de Transformación, entendidos como estructuras lineales que faciliten el uso del transporte colectivo densificando los espacios ya construidos y evitando la ocupación urbana de nuevos ámbitos.
2. Limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación mediante unos Ejes de Transformación que permitan la articulación de los diferentes elementos territoriales.
3. Configurar a través de los Ejes de Transformación unas estructuras sostenibles para el desarrollo urbano, evitando la compartimentación del territorio y proporcionando un soporte territorial adecuado para los procesos de dinamización e innovación de nuestras actividades económicas.
4. Facilitar la aparición de espacios con una intensidad urbana cada vez mayor, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de áreas metropolitanas y ejes de transformación son:

1. Incluir en los PTP los criterios de ordenación y las acciones necesarias para configurar los Ejes de Transformación, entendidos como estructuras lineales con soporte de transporte colectivo, que preserven los espacios libres y articulen eficazmente los procesos de renovación urbana.
2. Recoger en los Ejes de Transformación los espacios libres que deben mantenerse sin usos urbanísticos, las áreas de renovación urbana localizadas en los espacios ya edificados y los elementos lineales de soporte para los sistemas de transporte colectivo.
3. Rediseñar los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad, debido a la construcción de variantes y de nuevas vías de alta capacidad o, en su caso, otras infraestructuras lineales viarias o ferroviarias que puedan desarrollar esta función; transformando las mismas en ecobuievares que constituyan el soporte viario a los

ámbitos urbanos de los Ejes de Transformación. Para ello se propone eliminar barreras, reducir el impacto del tráfico, aumentar la permeabilidad transversal y la mejora ambiental y paisajística de los espacios libres y edificados por los que discurren.

4. Priorizar los tramos urbanos de los Ejes de Transformación para los nuevos desarrollos urbanos basados en la renovación y la densificación de los espacios construidos y en la articulación de los tejidos dispersos en las áreas periurbanas, fortaleciendo sus señas de identidad y la mejora de la imagen urbana de los núcleos tradicionales frente a los nuevos crecimientos que conlleven el aumento de los espacios urbanizados.
5. Configurar como corredores ecológicos los cursos fluviales y los espacios ribereños que se integran en los Ejes de Transformación.
6. Incorporar plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo en los Ejes de Transformación, con estaciones que se conciban como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios de alta demanda. Se sugiere dotarlas de aparcamientos para personas usuarias y de sistemas de intercambio tren-autobús, así como conectarlas, además, con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.
7. Incorporar en los Ejes carriles reservados para peatones y bicicletas que faciliten estos desplazamientos y proporcionen un elemento cómodo y atractivo de movilidad y disfrute de la ciudad y del paisaje, convirtiéndose en un aliciente de nuestros espacios urbanos y en un elemento de atracción y de calidad de nuestro territorio.
8. Fomentar los principios de diseño urbano y arquitectónico bioclimático como elemento de sostenibilidad ambiental en los Ejes de Transformación.

8.5. CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL

Estado de la cuestión

Las Directrices de Ordenación Territorial proporcionan los criterios relativos a la cuantificación residencial del planeamiento de los municipios aportando un marco de referencia a los Planes Territoriales Parciales aplicables a las áreas funcionales correspondientes. La existencia de unos criterios de cuantificación residencial a desarrollar por los Planes Territoriales Parciales y a pormenorizar por el planeamiento municipal ha supuesto la aprobación a lo largo de estos años de un planeamiento urbanístico con una capacidad del suelo residencial correcta. Sin embargo, se estima que la cuantificación residencial precisa evolucionar y adecuarse a la situación actual. Los cambios producidos principalmente por las variaciones demográficas, por la evolución del tamaño familiar, por el cambio del parque de viviendas y de su uso, y por la artificialización del suelo, hacen necesaria una adaptación de las Directrices, en lo relativo a la cuantificación residencial, a las nuevas circunstancias.

Además, en un contexto de sostenibilidad territorial en el que la actuación sobre la ciudad

construida adquiere un protagonismo creciente con las operaciones de rehabilitación, regeneración, renovación o redensificación, la cuantificación residencial precisa una consideración específica de la vivienda vacía en aras a su puesta en carga y a su valoración por el planeamiento urbanístico. A su vez, es necesario aminorar los coeficientes de esponjamiento o coeficientes que transforman la necesidad de vivienda en la oferta de suelo, que se planteaban en las DOT vigentes. En esta línea, y ante la urgencia en la disposición de unos criterios que dieran una respuesta actualizada a la cuestión, de forma simultánea a la revisión, se ha tramitado una modificación puntual de las Directrices en esta materia concreta. En cualquier caso, será, asimismo, objeto de análisis en el este proceso de revisión de las DOT.

Objetivos

Los objetivos propuestos para la revisión del modelo territorial en materia de cuantificación residencial son:

1. Limitar la artificialización del suelo con fines residenciales respondiendo a criterios de uso racional y de sostenibilidad.
2. Facilitar a los municipios el cálculo de sus necesidades residenciales y de la capacidad residencial de la revisión del planeamiento urbanístico.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de cuantificación residencial son:

1. Establecer la capacidad residencial del municipio a partir de una suma de componentes de las necesidades de vivienda existentes, aplicando al resultado un coeficiente de esponjamiento o mayoración.
2. Definir las necesidades de vivienda a las que debe de dar servicio el planeamiento en virtud de la evolución demográfica creciente, la variación de tasa familiar o la segunda residencia, y aplicar a las necesidades una mayoración o esponjamiento.
3. Incorporar a la cuantificación residencial la vivienda vacía existente en el municipio como factor fundamental de la capacidad residencial a prever por el planeamiento.
4. Establecer una horquilla de valores de capacidad residencial máxima y mínima en la cual el planeamiento municipal efectuara su previsión.
5. Dar un tratamiento distinto a la ciudad consolidada o a los nuevos desarrollos en relación con la cuantificación residencial, en el sentido de aceptar operaciones de rehabilitación, regeneración o redensificación del suelo urbano por encima de la capacidad residencial que surge de los criterios de cuantificación.

8.6. SEGUNDA RESIDENCIA Y RECURSOS TURÍSTICOS

Estado de la cuestión

Las DOT preveían que el turismo y la segunda residencia tendrían un protagonismo creciente en el futuro de la economía y del territorio vasco. La diversidad de los elementos territoriales de Euskadi, paisajes naturales y urbanos conforman una variedad de ambientes atractivos. La mejora ambiental y paisajística de nuestro territorio y la puesta en valor de sus atractivos naturales y urbanos representan recursos turísticos. El objetivo es hacer de la excelencia territorial una de las señas de identidad del País Vasco, un factor esencial de calidad de vida y un componente básico de su estrategia de sostenibilidad, configurando un territorio atractivo y diverso dotado de una oferta de servicios variada, en un entorno ambiental de calidad y de espacios urbanos singulares.

En materia de residencia secundaria, del análisis realizado en las DOT relativo a la segunda residencia y de la actividad turística a ella asociada, se puede deducir que en Euskadi existen dos tipos de oferta turística y de segunda residencia diferenciable, y que se ubican en distintas áreas del territorio: un turismo y segunda residencia, normalmente de temporada veraniega, con una mezcla variable de demanda interior y exterior a la Comunidad Autónoma y con un significativo nivel de calidad que se asocia fundamentalmente a la costa; y un turismo y segunda residencia con una fuerte componente de demanda interior a la Comunidad Autónoma que se centra sobre todo en la costa vizcaína y en diversos municipios de Araba localizados en la Rioja Alavesa.

Los datos indican que la segunda residencia presenta una regresión en los tres territorios históricos, especialmente acusada en Araba. El fenómeno de la segunda residencia está ligado al crecimiento urbano y en muchas ocasiones la segunda residencia acaba transformándose en vivienda permanente. Este hecho se da cuando mejora la infraestructura de transporte, mejora el nivel de equipamiento o, simplemente, crece el empleo en la zona. Además, la segunda residencia presenta características diversas y se materializa en urbanizaciones de baja densidad en el litoral vizcaíno o asociada a un proceso de renovación urbana como ha sucedido en la Rioja Alavesa. En estos casos, no se demanda tanto nueva construcción como viviendas para renovar situadas en cascos urbanos de ambiente atractivo.

En cuanto a la infraestructura sectorial turística, ésta se centra en los siguientes tipos de alojamientos: hoteles, alojamientos rurales y campings. Según datos recientes, en la CAPV se localizan un total de 970 alojamientos turísticos, cifra que supone un incremento del 17% respecto a las cifras de 2009. En su distribución por tipologías, el 56,3% de los mismos corresponden a hoteles, el 41,3% a alojamientos rurales y el restante 2,4% a campings. El 87% del total de plazas ofertadas corresponden a hoteles y el 13,1 % a alojamientos rurales.

En lo referente a los hoteles, por territorios, Gipuzkoa es el que mayor número de hoteles localiza (45,6%), si bien es Bizkaia el que mayor número de plazas concentra (47,8%). En el periodo 2009-2012, los tres territorios han experimentado un incremento importante de su

oferta hotelera. Sin embargo, existen algunas diferencias en sus comportamientos. Así, Bizkaia ha concentrado el 53,6% del total de las nuevas plazas creadas, mientras que Gipuzkoa ha localizado el 57,8% de los nuevos establecimientos. En el periodo 2009-2012, el número de establecimientos hoteleros en la costa y en las capitales provinciales se ha incrementado de manera muy importante (55,6 y 45,8% respectivamente).

En materia de alojamientos de turismo rural en Euskadi, ascienden en 2012 a 401. Estas cifras suponen un incremento del 8,4% en el número de establecimientos y del 12,1% en el número de plazas respecto a las cifras de 2009. Por Territorios, Gipuzkoa concentra el mayor número de establecimientos (44,1%). Además, en el periodo 2009-2012, ha sido el territorio que mejor comportamiento ha tenido en este sentido, ya que más de la mitad de las nuevas plazas creadas se localizan en este territorio.

Finalmente, por lo que respecta a los campings, en el año 2012, existen 23 campings. Por territorios, Bizkaia concentra el 61% y 62% respectivamente del número de campings y plazas ofertadas. Hay que destacar la evolución ligeramente positiva que ha experimentado esta tipología de alojamientos en la CAPV en el periodo 2009-2012.

De manera global, los recursos turísticos se caracterizan en Euskadi por su diversidad y complementariedad. Frente a otros destinos turísticos que ofrecen un único producto, Euskadi posee diversos recursos atractivos en un territorio relativamente reducido. Por otra parte, la transformación de los hábitos turísticos ha puesto en el mercado nuevas tendencias en la demanda turística entre los que el turismo verde y el turismo urbano se presentan como nuevas oportunidades de negocio.

En ese sentido, 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.

En 1994, se aprobó la Ley 6/1994 de Ordenación del Turismo que establece el régimen de los recursos turísticos y, en relación a la ordenación de los recursos, señala que la ordenación se realiza mediante un Plan Territorial Sectorial y que este PTS se integrará en los instrumentos de ordenación territorial definidos por la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio. Según la Ley 6/1994 el PTS de los Recursos Turísticos 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 del Plan Estratégico de Ordenación de los Recursos Turísticos (PEORT) de la misma.

Objetivos

Los objetivos propuestos para la revisión del modelo territorial en materia de segunda

residencia y recursos turísticos son:

1. Valorar la entidad y características de la segunda residencia en el planeamiento territorial parcial y en el planeamiento municipal.
2. Realizar un planeamiento territorial global de ordenación del sector turístico a través de un Plan Territorial Sectorial con el fin de asegurar el aprovechamiento de los recursos turísticos desde la sostenibilidad territorial.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de segunda residencia y recursos turísticos son:

1. Adecuar en los municipios en los que se da el fenómeno de la segunda residencia el planeamiento y entre otros, la capacidad residencial, de acuerdo con las determinaciones relativas a la cuantificación residencial.
2. Elaborar un Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Recursos Turísticos (PTSORT) que determine las comarcas preferentemente turísticas sobre las que se elaboraría un Plan Estratégico de Ordenación de los Recursos Turísticos de las mismas.
3. Desarrollar de una manera sostenible el potencial natural y cultural existente.
4. Adecuar la infraestructura sectorial a la potencialidad del recurso con criterios de sostenibilidad territorial.

8.7. COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS

Estado de la cuestión

Por compatibilización urbanística se entiende aquel conjunto de mecanismos establecidos para la adecuada coordinación de los instrumentos de planeamiento general de los municipios. Tiene un carácter estructural y sirve para la armonización de áreas de municipios limítrofes que así lo requieran. La Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, ya contempla que los instrumentos de ordenación territorial serán desarrollados a través de las figuras de planeamiento general y especial previstas en la legislación sobre régimen del suelo, que habrán de ajustarse a las determinaciones contenidas en aquéllos.

Por su parte, la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, recoge la figura del Plan de Compatibilización del Planeamiento General (PCPG) entre los planes de ordenación general para cuando las características y necesidades del desarrollo urbano en las zonas limítrofes de varios términos municipales hagan necesario coordinar la ordenación estructural de los planes generales afectados y, en su defecto, de un instrumento de ordenación territorial que lo realice.

Los ayuntamientos afectados podrán acordar la elaboración de un plan de compatibilización. Asimismo, la Ley 2/2006 establece el contenido mínimo de los planes de compatibilización del planeamiento general y el procedimiento de tramitación y aprobación.

Sin embargo, esta Ley constituye una normativa dirigida más a la resolución de conflictos que pudieran surgir entre los municipios limítrofes que a una nueva forma de abordar el planeamiento en coordinación entre los municipios interesados. Se trata ahora de presentar la compatibilización como un instrumento o una batería de instrumentos útiles para lograr la precisa armonización que permita llevar a cabo los retos supramunicipales planteados por el planeamiento territorial sin que se adviertan los límites administrativos. Se pretende incorporar todo aquello que ayude a que la ciudadanía perciba la vida en esos ámbitos como una oportunidad y no como una dificultad, y que le permita disfrutar del beneficio que supone la cercanía de otros municipios con sus infraestructuras, equipamientos o servicios, en lugar de sufrir la rigidez de las barreras administrativas.

Las vigentes Directrices de Ordenación Territorial identifican la existencia de diversos grupos de municipios que requieren un planeamiento integrado y todas aquellas situaciones en las que es preciso establecer mecanismos para garantizar que el planeamiento de los municipios colindantes o interrelacionados se redacten y desarrollen de forma coordinada. A su vez, las DOT determinan los sistemas alternativos de compatibilización y los elementos a compatibilizar.

Si la compatibilización de planeamientos ha permitido la gestión de éstas áreas integradas consideradas unitariamente al margen de los términos municipales, y teniendo en cuenta todos los aspectos que inspiran esta revisión, convendría analizar cuestiones tales como la identificación de otros grupos de municipios susceptibles de compatibilización y nuevos sistemas alternativos de compatibilización que se puedan incorporar. En lo que se refiere a la identificación de grupos de municipios susceptibles de compatibilización, las actuales DOT identifican los grupos de municipios de la Comunidad Autónoma a los que se aplicaran los mecanismos de compatibilización de planeamientos municipales. Sin embargo, se considera que el lugar más adecuado para proponer estos ámbitos en función de sus especificidades estratégicas territoriales son los Planes Territoriales Parciales.

Objetivos

1. Dar una respuesta adecuada a los retos supramunicipales de municipios limítrofes.
2. Promover la percepción positiva de la ciudadanía ante estos ámbitos limítrofes como ámbitos de oportunidad.

Orientaciones territoriales

1. Incorporar nuevos sistemas alternativos de compatibilización que permitan delimitar ámbitos de gestión supramunicipal, con establecimiento de determinaciones para su ordenación urbanística a efectos de posibilitar y coordinar o armonizar actuaciones estructurales de interés supramunicipal, para imponer un determinado modelo y para la fijación de usos con incidencia en el equilibrio del territorio.
2. Contemplar en el planeamiento territorial parcial la posibilidad de definir ámbitos de carácter estratégico de gestión supramunicipal en los que se puedan desarrollar sus determinaciones, bien mediante un Plan de Compatibilización, en supuestos de desarrollo de políticas de suelo e infraestructuras, bien por medio de un Plan Especial de Ordenación Integral en supuestos de coordinación infraestructural.