

**Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV de noviembre de 2015**  
**Cap. 9 y 10**

---

*fernando bajo mtz. de murguía. UPV/EHU*  
*Junio 2016*

La Movilidad y el Agua son dos aspectos en los que existe un amplio consenso que de forma general coincide con los Objetivos y las Orientaciones territoriales ya señalados en el Documento Ejecutivo de la revisión de las DOT. Así lo demuestran las numerosas y valiosas aportaciones externas recibidas que desde sus perspectivas específicas puntualizan ciertos detalles, pero que mantienen el espíritu general del documento.

Cabría en todo caso reflexionar sobre un aspecto que influye en ambos capítulos de forma determinante ya que cada vez tiene más trascendencia no solo a nivel local, sino también a nivel global, y es la preponderancia de lo urbano en un contexto donde la mayoría de la población actualmente ya vive en ciudades. Una tendencia que además sigue incrementándose de forma exponencial y cuya evolución es importante tener cada vez más en cuenta.

-Respecto de una movilidad que todo el mundo está de acuerdo en que sea sostenible, ordenada, eficaz y multimodal, sería interesante pensar si además ésta puede ser útil para algo más que trasladar gente de un lugar a otro. Por ejemplo utilizarla como hilo conductor de una estrategia ordenada de intervención a la hora de ordenar el territorio o regenerar tejidos que lo necesiten, dotando de una estructura y una lógica de actuación capaz de justificar en mayor medida las necesidades detectadas. Es decir, se trata de sustituir la obligatoria solución de una movilidad como consecuencia de una zonificación incorrectamente diseñada, por el establecimiento de las funciones, servicios y dotaciones allá donde ésta los pueda servir de forma natural. Sin implementarse a posteriori.

Y ello es válido también para las acciones de regeneración urbana integrada, cuyo orden de intervención resulta a menudo tan difícil de jerarquizar. Una movilidad sensata y adecuada a la escala del territorio debiera convertirse en la espina dorsal de cualquier acción de la Ordenación del Territorio o del urbanismo en Euskadi.

- Obviamente algo parecido, aunque quizá no con tanta trascendencia, ocurre con el agua. En ello se insiste en el completo informe de URA cuando reitera la necesidad de “considerar en las previsiones urbanísticas la existencia de suficiente suministro de agua así como de una infraestructura de saneamiento y depuración suficiente, preparada para permitir el cumplimiento de los objetivos medioambientales de la masa de agua relacionada”, algo que ya se señalaba en las orientaciones Territoriales del documento de revisión.

Por lo tanto los caminos de la movilidad y los caminos del agua constituyen infraestructuras o soportes básicos sobre los que debe apoyarse cualquier ordenación del territorio, y de forma más contundente y justificada cuanto mayor sea su escala. Si deseamos evitar la fragmentación territorial no podemos primero ordenar y después solucionar el problema de llegar hasta dichas ordenaciones (problema muchas veces difícil de solucionar y de costoso mantenimiento), sino tomar ventaja de los canales lógicos y mayoritarios de la movilidad como ejes estructurantes.

Lo mismo ocurre con el agua. Si se optimizan los recorridos en función de su rendimiento, las pérdidas y los mantenimientos se reducen (otra de las recomendaciones del informe URA). Por último, recordar que la ordenación del territorio (y por extensión también la ordenación y regeneración urbana), siguiendo los cursos del agua, ha sido, es y será clave del éxito para obtener desarrollos satisfactorios, sostenibles y resilientes, tal y como lo demuestra la historia de los asentamientos desde el origen de la humanidad.