



LAGen BERRIKUSPENAREN HASIERAKO ONESPENARI DAGOKIONEZ AURKEZTUTAKO ALEGAZIOARI EMANDAKO ERANTZUNA.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PRESENTADA A LA APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DE LAS DOT

Alegazio zenbakia: Alegación nº:	06
Nork aurkeztu du: Presentada por:	ELA Euskal Sindikatuak Ainhara Plazaola Ugarte, Ingurumen Arduraduna
Aurkezte-data: Fecha de presentación:	2018/04/18

Cabe iniciar agradeciendo la alegación presentada en lo que supone un esfuerzo y un interés de cara a disponer de un documento de Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV que recoja todas las sensibilidades y aúne el máximo consenso.

A. Contenido resumido de las alegaciones y valoración de las mismas.

En el escrito remitido por ELA se valoran positivamente algunos de los aspectos introducidos en el actual documento de aprobación inicial, sin embargo, consideran que quedan criterios y aspectos susceptibles de mejora para lo que destacan lo siguiente:

1. En cuanto al **modelo territorial**, se considera negativo el carácter articulador que se reconoce a las grandes infraestructuras y el hecho de que el documento no rompa con la dicotomía existente entre las ciudades y los núcleos rurales.

Valoración:

Las DOT del 97 definen el modelo basado en la jerarquía del sistema urbano y el medio físico. Los componentes de modelo son las infraestructuras de transporte, las comunicaciones, la energía, el agua, los residuos sólidos, Pero del 97 al modelo de la Revisión de las DOT hay un salto muy importante con el concepto de la Infraestructura Verde con el que ya el medio físico no es entendido como islas de espacios protegidos sino que tiene una dimensión distinta, nueva y mayor, por lo que no se comparte el pensar que el modelo solo lo estructuran las infraestructuras y los núcleos urbanos.

2. En cuanto a la **infraestructura verde**, se propone destacar sus posibilidades económicas y de ocio desde su propia definición en el documento de revisión de las DOT, incluyendo los conceptos de empleo climático o empleo verde que son fuentes de creación de servicios y empleo muy a tener en cuenta.

Valoración:

En relación a los efectos de la infraestructura verde, en el objetivo I se dice: *“Poner en valor el potencial económico y generador de empleo de las soluciones basadas en la naturaleza por su alta rentabilidad económica, social y medioambiental y por suponer un nicho de investigación, mercado y empleo, sin olvidar el atractivo turístico y preservación de entornos de*

interés cultural que ofrece la infraestructura verde.”, por lo que se coincide con la alegación y se considera que está suficientemente atendida.

3. Respecto al **hábitat rural**, se indica que las directrices previstas en el artículo 19 no mantienen una coherencia con los objetivos mencionados y que deberían reconocer y desarrollar la potencialidad del empleo verde o empleo climático al igual que en la infraestructura verde.

Valoración:

La preocupación que se muestra por el hábitat rural es una alegación que comparte el documento de la Revisión de las DOT. En el Objetivo 6 del capítulo 5 Hábitat Rural, se contempla fomentar la transferencia de conocimientos en los sectores agrario y forestal, haciendo especial hincapié en el fomento de la innovación, la cooperación y el desarrollo económico de estas zonas y de hecho el artículo 19 de las Directrices en materia del hábitat rural recogen la respuesta a la estrategia socioeconómica que tiene que haber detrás del hábitat rural en todo lo que es el desarrollo socioeconómico, transporte, energía, agua, telecomunicaciones, seguridad ciudadana, entre otros, por lo que esta cuestión se considera suficientemente atendida.

4. En lo referente al **hábitat urbano**, se considera que se debe ampliar el nivel de servicios y equipamientos al conjunto del territorio, actualmente concentrado en mayor medida en las capitales. También se indica que debe incorporarse en las directrices previstas en los artículos del 7 al 12 la existencia de desigualdades existentes en las capitales que por el contrario sí está recogido en los objetivos del documento de aprobación inicial. Asimismo, se solicita que se defina y limite correctamente la capacidad municipal de adaptación del perímetro de crecimiento urbano, tal y como ocurre con la cuantificación residencial.

Valoración:

En torno al nivel de servicios y equipamientos, su resolución no se centra en las tres capitales. Hay toda una preocupación entorno a las ciudades menores y su papel fundamental de equilibrio en el territorio y también en los otros municipios y el hábitat rural, luego en el documento en distintas directrices da respuesta a lo que respecta al Hábitat Urbano y finalmente en lo relativo al perímetro de crecimiento urbano, aunque haya una propuesta de definición por el PTP la delimitación última del suelo urbano y urbanizable siempre será municipal.

5. Respecto a la **cuantificación residencial** el escrito se reafirma en la alegación presentada el 29 de septiembre de 2014.

Valoración:

Las reflexiones en materia de cuantificación residencial se están llevando a cabo desde antes del proceso de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial. En este sentido, ya con la Modificación de las Directrices de Ordenación Territorial en materia de cuantificación residencial se ha reorientado el punto de vista en la materia; de esta forma se ha antepuesto la rehabilitación, la regeneración o la redensificación de la ciudad construida frente a la ocupación de nuevos suelos, en aras a la sostenibilidad.

6. En cuanto a la **actividad económica**, se indica que la directriz 5 c) prevista en el artículo 12 es contraria a los objetivos planteados puesto que se permiten nuevas calificaciones de uso residencial en suelos calificados actualmente como industriales o de actividades económicas, con el problema de especulación que esto supondría así como el traslado de estas actividades a las periferias, la ocupación de nuevos suelos y el rechazo del uso mixto.

Valoración:

El párrafo en cuestión es un artículo recogido del Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas (artículo 10) aprobado mediante Decreto 262/2004 de 21 de diciembre, por lo que ya es vigente y de aplicación.

Se trata de una preocupación territorial y su inclusión en el PTS (y ahora en las Directrices de Ordenación Territorial) responde a la dinámica que se ha llevado a cabo en muchos suelos de actividad económica que ocupaban los lugares más apropiados para desarrollos edificatorios (especialmente en la vertiente cantábrica) y que en han sufrido procesos de recalificación a residencial, con la consiguiente pérdida de suelo para actividades económicas.

La actividad industrial en la CAPV es un activo al que no se debe renunciar: tal y como se ha visto en los últimos años (y así se reconoce en el documento), el peso de la industria en la CAPV ha permitido reaccionar mejor a los efectos de la crisis que ha sobrevenido.

No obstante lo anterior, tras el estudio del párrafo derivado de la alegación realizada, se considera oportuno cambiar su redacción, de forma más coherente con las dinámicas actuales de actividades económicas, cuya actividad en muchos casos ya no va asociada al consumo de suelo. Por lo tanto la nueva redacción que se propone es la siguiente:

“Admitir la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de ~~nuevo suelo de actividades económicas~~”.

7. Se plantea incluir los **recursos turísticos** dentro de las actividades económicas y, se propone definir y establecer criterios para el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos con objeto de evitar el impacto que pueden tener en el ámbito urbanístico los pisos turísticos.

Valoración:

Los recursos turísticos son objeto de una legislación específica, además de ser un tema complejo que implica a todas las administraciones y a todas las escalas. Para el tratamiento de esta cuestión las DOT se remiten al PTS de Recursos Turísticos para el que en el artículo 23 “Directrices en materia de recursos turísticos” se establecen, entre otras, las siguientes:

6-El Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos deberá definir el modelo de desarrollo territorial turístico de la Comunidad Autónoma del País Vasco regulando:

a) la protección de los recursos turísticos.

b) los criterios de evaluación ambiental y los ratios de sostenibilidad de la actividad turística.

- c) las medidas orientadas a mejorar los aspectos territoriales, socio-económicos y culturales*
- d) Las pautas de cuantificación de la infraestructura turística para el planeamiento territorial y urbanístico.*
- e) equipamientos de apoyo.*
- f) medidas necesarias para prevenir situaciones de saturación.*

Finalmente, en el suelo urbano, los usos turísticos vendrán limitados por las compatibilidades reguladas por el planeamiento urbanístico municipal.

8. En cuanto a la **gestión sostenible de los recursos y la economía circular**, se señala que no se le da el carácter transversal que debería tener y se propone asociarlo a la transición ecológica de la economía y de la industria para lograr otro modelo alternativo de producción y consumo, sin emisiones y basado en el uso sostenible de los recursos.

Valoración:

Todo el capítulo de la gestión sostenible de los recursos (agua, energía, economía circular), son transversales y, en concreto, la economía circular se ha tratado como una materia que implica un cambio de mentalidad en la ciudadanía y un cambio en la respuesta que se está dando ante cualquier acción en el territorio.

9. Respecto a la **energía**, se indica que las directrices del artículo 16 son insuficientes para el desarrollo de un modelo energético que se necesita, basado en el abastecimiento integral mediante energías renovables y el fomento de la eficiencia energética para reducir el consumo. Se considera inaceptable que en los objetivos de las DOT se les de la misma importancia a la cogeneración y a las energías renovables y que en las directrices se fomente el uso del gas natural.

Valoración:

Las DOT son la plasmación espacial de las distintas políticas y en el caso de la Energía es la plasmación espacial de la Estrategia Energética de Euskadi 2030. Esta estrategia es la que marca el terreno a seguir en la eficiencia energética y en la introducción a las energías renovables. Separarnos de este Plan significaría avanzar en la línea voluntarista carente de sentido.

10. En cuanto a la **movilidad**, se señala que las vías peatonales y ciclables requieren de un mayor despliegue para que todos los municipios y comarcas actúen en igualdad de oportunidades y estas no se dirijan exclusivamente a la población de los núcleos urbanos. Por otro lado, se considera un paso atrás decir que la red de carreteras está ejecutada en su mayor parte cuando el documento base de las DOT lo daba por finalizada.

Valoración:

El despliegue que se solicita para todos los municipios y comarcas de las vías peatonales y ciclables ya está previsto en estas DOT. Despliegue a desarrollar por los PTPs y el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV.

En lo que respecta a la red de carreteras, se considera culminado el esquema viario a nivel de la CAPV por su escala y competencia. Las DOT no entran a valorar las previsiones de los planes de carreteras forales, y lo que al respecto señalan se considera adecuado a un documento de su escala.

11. En lo referente a **las grandes infraestructuras**, se menciona que las DOT únicamente contemplan el Tren de Alta Velocidad como sistema ferroviario sin mencionar los trenes de cercanías que son los que articulan el territorio. Se ponen en duda las razones por las que se ve necesaria su construcción.

Valoración:

No se comparte preocupación trasladada por la alegación en cuanto que se dice que las DOT no contemplan los trenes de cercanías en su sistema ferroviario. Las DOT pretenden conseguir un equilibrio territorial, lo que se refleja, entre otras, en las directrices del artículo 27 directrices en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria. En su apartado 1.b) Trenes de cercanías se establecen, entre otros, los ejes fundamentales del servicio ferroviario de cercanías de forma más amplia que en las DOT de 1997, se estudian las posibles actuaciones de extensión de la red y se marcan criterios para las estaciones ferroviarias como:

1. *Los ejes fundamentales del servicio ferroviario de cercanías son los siguientes:*
 - a) *Entorno de Bilbao: Balmaseda-Bilbao; Orduña-Bilbao; Bermeo-Bilbao; Durango-Bilbao; Lezama-Bilbao.*
 - b) *Entorno de San Sebastián: San Sebastián-Baiona; Legazpi-San Sebastián; Zumaia-San Sebastián.*
 - c) *Eje Bilbao-San Sebastián: Línea Euskotren como eje ferroviario de estructuración de los municipios costeros en torno a las dos capitales.*
2. *Estudiar las siguientes posibles actuaciones de extensión de la red:*
 - a) *Nuevos servicios de cercanías en los tramos: Beasain-Zumarraga-Legazpi o Iruña de Oca-Vitoria-Gasteiz-Salvatierra sobre tendidos ferroviarios ya existentes.*
 - b) *La puesta en servicio del tren del Urola entre Zumaia y Azpeitia sobre la antigua línea del tren y su posible extensión hasta Urretxu integrándolo en la red de cercanías.*
 - c) *En los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias, establecer ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.*
3. *En lo relativo a las estaciones ferroviarias:*
 - a) *Concebir las estaciones ferroviarias como el elemento esencial para facilitar e incentivar la movilidad mediante el uso de este modo de transporte y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio.*
 - b) *Coordinar la planificación territorial y urbanística para ubicar las estaciones ferroviarias en espacios de centralidad local y comarcal.*
 - c) *Promover la accesibilidad de las estaciones ferroviarias, la combinación con otros modos de transporte público y privado, los aparcamientos para las personas usuarias, y un entorno de equipamientos con alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etcétera).*
 - d) *Facilitar densidades residenciales o de actividades económicas mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.*
4. *Determinar, en el planeamiento sectorial, cuándo se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes de transporte colectivo en corredores ferroviarios, y cuál es el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.*
5. *Promover la integración, en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios, de los actuales sistemas de ADIF, FEVE y Euskotren y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.*

12. Sobre las **cuestiones transversales**, se considera que deberían ser incluidas en el articulado del conjunto de temas recogidos en las DOT. Como ejemplo citan el cambio climático, el cual debiera de ser recogido en sus correspondientes apartados como son, la energía, la gestión de residuos, la economía circular y la infraestructura verde.

Valoración:

A la vista de las alegaciones recibidas y del estudio técnico implícito a su contestación, el artículo 28: “Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad” pasará a ser una Directriz de Ordenación y Uso del Espacio con el número de artículo 19. Su redacción, similar al del documento de aprobación inicial, es la siguiente:

Artículo 19. *Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad.*

1. *Tener en cuenta las cuestiones transversales que inciden en el territorio: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial.*
2. *Promover, en atención a las cuestiones transversales, un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a la mezcla de usos y cohesionado socialmente.*

El resto de las directrices tienen un carácter recomendatorio que sobrepasa el campo de la ordenación territorial.

B. Conclusión.

Como conclusión, debe destacarse el grado de interés mostrado a través de las alegaciones y reflexiones realizadas, las cuales contribuirán a enriquecer el contenido del documento y se agradece la participación en la elaboración del mismo.

1- Como consecuencia de la alegación presentada se introducirán en el documento las siguientes precisiones:

- se modifica la redacción, del apartado 5.c. del artículo 12 “Directrices en materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales, que quedará como sigue:

“Admitir la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de ~~nuevo~~ suelo de actividades económicas”.

2- A la vista de las alegaciones recibidas y del estudio técnico implícito a su contestación, las “Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad” pasarán a ser una Directriz de Ordenación y Uso del Espacio con el número de artículo 19 y similar contenido al del documento de aprobación inicial.

En Vitoria-Gasteiz, a noviembre de 2018.
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana