



ANÁLISIS DE LAS INCORPORACIONES DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL PRESENCIAL Y DIGITAL

Este escrito aborda la plasmación de las aportaciones de la sociedad en general en el Avance de la revisión de las DOT. Para ello parte del índice que se llevó a cabo durante el proceso (extraído del Documento Base), y sobre él se señalan las principales aportaciones de los talleres presenciales y de la participación digital (las aportaciones realizadas por particulares).

Antes de ese desglose procede hacer una serie de puntualizaciones previas:

1. Hay cuestiones de una escala más pequeña que la de las DOT. Para ellas, se ha optado por valorar si el texto de las DOT posibilitaría un desarrollo en el sentido de la aportación, o no.
2. Hay cuestiones que están fuera del alcance de las DOT: bien porque no tienen reflejo territorial directo, bien porque tratan cuestiones sectoriales desarrolladas por otros departamentos u otras administraciones. Para ellas se marcan criterios muy generales y en la medida en que pudieran tener una incidencia territorial, pero siempre respetando la competencia correspondiente.

A continuación se desglosan las principales aportaciones recibidas, seguidas de una breve explicación por parte del equipo redactor. En este sentido, se han descartado comentarios que no son aportación, y se han cogido aquellas que tienen una lógica interna, una mínima “verosimilitud” que permite siquiera entender la propuesta.

A- PARTICIPACIÓN PRESENCIAL (A PARTIR DE LOS TALLERES)

○ MODELO TERRITORIAL

1. Se pone el modelo Euskal Hiria en duda al entender que es un modelo territorial preparado desde y para las capitales.

Se ha descartado el nombre de Euskal Hiria puesto que generaba confusión. El nombre sólo queda para “Euskal Hiria Kongresua”. El modelo territorial parte de un respeto hacia el territorio (lurraldea) y una visión sostenible en su gestión. En concreto, el modelo de la estructura de asentamientos se basa en el equilibrio y complementariedad, dando una importancia fundamental a las cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales.

2. La división del área funcional Gernika-Markina en dos y la división del área funcional de Álava Central ya que es un territorio muy variado.

Se han introducido unas especificidades tanto para el área funcional de Gernika-Markina como para el de Álava Central (artículo 7 de la Normativa):

- En el caso del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Gernika-Markina condicionar a la elaboración de un plan inicial básico de forma previa a la redacción de la revisión del Plan Territorial Parcial vigente teniendo en cuenta el reto de la estructuración adecuada de las dos comarcas Busturialdea y Lea-Artibai que conforman el Área Funcional y de la especificidad de la comarca de Urdaibai con su tratamiento territorial derivado de la Ley 5/1989, de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
- Para Álava Central se introduce la determinación de distinguir y singularizar las comarcas de los Valles Alaveses y de la Montaña Alavesa, cuyo carácter rural y problemática específica requieren de una atención especial siendo necesario coordinar adecuadamente desde estas DOT la acción territorial en estos espacios con las iniciativas de Vitoria-Gasteiz, en cuanto que la diversidad derivada del contraste entre las zonas rurales y las urbanas se convierte en un factor de mutuo fortalecimiento. El aprovechamiento de estas ventajas conduce a la necesidad de dotar de un tratamiento específico a estos espacios mediante la redacción de un Plan Inicial Básico para las dos comarcas rurales citadas de forma previa a la redacción de la revisión del PTP de Álava Central.

3. Fomentar un modelo de ocupación territorial que se asemeje al de Gipuzkoa.

El modelo de asentamientos que se propone incorpora el concepto de los “Ejes de Transformación”, promueve un modelo territorial de núcleos compactos que aprovechan sus recursos y se enlazan a través de transporte público y otros recorridos. Como se observa, se trata de un modelo que ya se da de alguna manera en muchos valles guipuzcoanos, releído y redefinido a conceptos actuales, como son la movilidad sostenible, la permeabilidad ecológica, o los espacios que se liberan en los centros de los núcleos por la ejecución de carreteras variantes o alternativas circulatorias (ecobulevares). Artículo 11 de la Normativa.

○ CUESTIONES TRANSVERSALES

- 4. En relación a los RESIDUOS se propone apostar por el reciclaje, la separación adecuada y evitar el exceso de envases. Buscar alternativas a los vertederos para no ocupar más suelo.**

El punto 8.3 del Avance desarrolla la economía circular como forma de valorizar el residuo y así reducir al máximo su deposición.

▪ PERSPECTIVA DE GÉNERO

- 5. Incluir a las personas mayores como uno de los temas transversales**

Lograr un territorio inclusivo es una de las bases sobre las que se asienta la Revisión de las DOT. En ella subyace un concepto que va más allá de la perspectiva de género: se ha dado mayor visibilidad al urbanismo de cuidado a la accesibilidad universal y al envejecimiento activo, entre otras cuestiones.

▪ CAMBIO CLIMÁTICO

- 6. Cambiar las fuentes y los modelos de producción energéticos hacia otros más ecológicos**

Se trata de un aspecto sectorial que desde las DOT se analiza desde un punto de vista territorial. En este sentido, la eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi 2030, que se recogen en el Avance en el punto 8.2.

- 7. A nivel urbano, se debe realizar una menor impermeabilización.**

La permeabilización en el suelo urbano es una acción que resulta fundamental para evitar fenómenos como isla de calor o inundaciones, y puede ayudar conseguir un territorio más resiliente. Por lo tanto es una medida que está en sintonía con conceptos como la infraestructura verde o la lucha contra el cambio climático. A modo de ejemplo, una de las directrices del capítulo de "Hábitat Urbano" (capítulo 6) señala que: <<promover actuaciones de permeabilización de la ciudad consolidada mediante la generación de espacios verdes en patios de manzana y viario>>.

- 8. Mejorar la cantidad y calidad de las masas forestales.**

El documento introduce una visión global del medio ambiente en función de los servicios que nos proporciona la naturaleza, los servicios de los ecosistemas. En este sentido, se reconoce la provisión que las masas forestales ofrecen a las personas y a la biodiversidad, por lo que mejorar su cantidad y calidad es un objetivo que se comparte, como se desprende de los capítulos 4, 5 y 7 del Avance.

- 9. Cambiar por completo el modelo de movilidad, para reducirlo y consumir menos.**

El documento aborda la movilidad específicamente en el capítulo 9, donde se apuesta por una movilidad preferentemente peatonal, ciclista y de utilización del transporte público. Sin embargo, no conviene olvidar que el modelo urbano va íntimamente relacionado con el modelo de movilidad, y en este sentido el capítulo 6 del Avance (Hábitat Urbano) apuesta por cuestiones como la densidad, la mezcla de usos o la regeneración renovación y rehabilitación, que apoyan el modelo de movilidad propuesto en el capítulo 9.

- **EUSKERA**

- 10. **Se deben tener en cuenta los arnagunes del euskera en el planeamiento.**

El documento de Avance plantea que se incorpore la realidad sociolingüística de la CAPV en el planeamiento (punto 10.4 del Avance, artículo 35 de la Normativa).

- 11. **Que un crecimiento poblacional desmesurado tiene efectos negativos sobre el Euskera.**

Tal y como señala el punto 10.4 del documento de Avance, <<Los espacios identificados como arnaguneak son mayoritariamente colectividades pequeñas, con arraigado componente rural y, en general, muestran gran fragilidad frente a intervenciones de distinto tipo, entre las que cabe destacar las urbanísticas>>. Por lo tanto, <<Si bien desde el punto de vista de la revitalización del euskera resultan determinantes, las intervenciones que en ellos se propongan deben contemplar multitud de factores que condicionan su futuro>>.

- **INTERRELACIÓN TERRITORIAL**

- 12. **Trabajar conjuntamente con las naciones y las ciudades europeas (cambio climático, inclusión, etc.).**

El punto 10.6 del Avance plantea que partiendo de la ubicación estratégica de Euskadi en su función de rótula europea las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transporte y comunicaciones y las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios, permiten el diseño de nuevas estrategias de desarrollo territorial de escala europea en un ámbito más amplio que recoge el territorio de la CAPV y las regiones colindantes. Asimismo, la interrelación interna entre Áreas Funcionales resulta clave para el equilibrio territorial. En este contexto, la creación de marcos de colaboración resulta fundamental.

- 13. **Mayor coordinación interna entre comarcas en lo referente al transporte colectivo**

Se ha introducido esa sensibilidad en el Avance, al señalar (punto 10.6) que la <<planificación territorial a escala de Área Funcional no ha tenido en cuenta su interrelación con otras Áreas Funcionales o que, por ejemplo, la planificación de la movilidad del transporte público se ha visto compartimentalizada por Territorios Históricos o se ha centrado en la accesibilidad a las capitales descuidando la oferta pública de movilidad entre municipios, sin tener que pasar por las capitales. Cuestiones como estas, por ejemplo, deberían ser objeto de la planificación territorial con una perspectiva de cohesionar el territorio internamente.>>

- **PAISAJE**

- 14. **Recuperación de las riberas de los ríos, su limpieza y su mantenimiento.**

Tal y como señala el punto 7.1 del documento (art. 20 de la Normativa): <<Fomentar la restauración y conservación de los paisajes fluviales, eliminando construcciones degradantes, preservando la vegetación de ribera, potenciando una red de caminos peatonales y ciclistas y recuperando sus elementos de comunicación (puentes, puertos fluviales o embarcaderos), de producción (molinos, ferrerías, astilleros de ribera), de habitación o de ocio.>>

- 15. **Puesta en valor del patrimonio cultural de lugares como los dólmenes o los lagares entre otros.**

El punto 7.2 del Avance desarrolla las propuestas en materia de Patrimonio cultural, donde tanto los dólmenes como los lagares se encajan en una de las categorías propuestas para el Patrimonio Cultural Vasco.

16. Que los futuros usos industriales no impliquen el consumo de nuevo territorio.

Tal y como se ha señalado en el punto 6.4 del Avance, es preciso intervenir en los suelos industriales de cara a su renovación, reforma, rehabilitación, redensificación o en definitiva, puesta en valor para su uso vinculado a la actividad económica. Por lo tanto, el consumo de nuevo territorio es aplicable para actividades económicas que demanden mayor cantidad de suelo, o que no se puedan instalar en suelos ya calificados.

17. El modelo de paisaje va unido al modelo económico.

Como muestra de la impronta de las personas en el territorio, el paisaje es reflejo en gran medida de las actividades que en él se han desarrollado, también las económicas.

18. Protección del suelo agroganadero.

Los suelos con mayor capacidad agrológica ya se encuentran protegidos en gran medida a través del Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la CAPV, aprobado definitivamente mediante Decreto 177/2014, de 16 de septiembre. (B.O.P.V. de 17 de octubre de 2014).

19. La necesidad de reducir el efecto visual de las torres eléctricas y telefónicas.

Tal y como señala el punto 7.1 del documento (art. 20 de la Normativa): *<<Garantizar el cumplimiento de unos requisitos básicos de todas las infraestructuras, las obras y las actividades que se realicen y puedan tener una incidencia en el paisaje a través de los pertinentes instrumentos de evaluación ambiental o de los estudios de integración paisajística>>*.

20. El papel del paisaje como forma de producción económica más allá del ocio.

El punto 7.1 del documento ya reconoce que *<< La CAPV goza de una gran riqueza y diversidad paisajística que constituye un recurso y un patrimonio común de interés general desde el punto de vista ambiental, cultural, social, histórico y económico >>*.

21. La importancia del paisaje como lo vemos, lo escuchamos y lo sentimos.

El punto 7.1 introduce como uno de los objetivos en materia de paisaje *<<Evitar los impactos paisajísticos negativos de todo tipo (visuales, sonoros u olfativos) e integrar los elementos y actividades que se desarrollan en el territorio, especialmente las infraestructuras y las áreas de actividad económica>>*.

○ **MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE**

▪ **LA ORDENACIÓN DEL MEDIO FÍSICO**

22. La sensación de que las DOT, como herramienta, no son vinculantes quedando relegadas al nivel de meras recomendaciones.

Tal y como señala la Ley de Ordenación del Territorio (artículo 8), todas las DOT son vinculantes. De cara al Avance se ha hecho un esfuerzo por determinar en qué grado son vinculantes las directrices: de obligado cumplimiento, de eficacia propositiva (el no cumplimiento de las mismas deberá justificarse). El punto 11.5 del Avance es la Normativa.

23. Debería ampliarse la matriz para albergar más usos, así como una definición más extensa y concreta de los ya existentes.

A partir de las aportaciones recibidas en la participación se han definido más los usos, intentando actualizarlos. Cabe recordar además que muchos de los usos se desarrollan en Planes Territoriales Sectoriales. Los usos se definen en la Ordenación del Medio Físico (punto 4.1). Por otro lado, ante la aparición de nuevos usos no contemplados en la matriz, ésta no queda invalidada; su valoración de adecuación debe de hacerse comparándolas con otros usos de similar impacto.

24. Se debería asegurar que las viviendas agropecuarias en suelo no urbanizable se dedican a esa actividad.

La Revisión sigue recogiendo como una de las aportaciones más notables de las DOT de 1997 la prohibición expresa de la construcción de viviendas aisladas en suelo no urbanizable salvo la circunscrita a explotación agropecuaria, en los términos señalados en la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo (punto 4.1 del Avance de la Revisión).

25. Fomento de la plantación de árboles autóctonos y del bosque mixto.

La plantación de árboles autóctonos y del bosque mixto son acciones que refuerzan varios objetivos de la Revisión, como la lucha contra el cambio climático, la preservación del patrimonio natural, la prevención de deslizamientos, el refuerzo de los servicios e los ecosistemas, etc.

26. Necesidad de no ocupar más suelo no urbanizable.

En su apartado de ordenación del medio físico (apartado 4.1) la Revisión limita la ocupación de suelo no urbanizable a aquellos usos propios del suelo no urbanizable, o que se deban desarrollar en él. De esta forma, los usos edificatorios como tales están en general prohibidos, especialmente los crecimientos urbanísticos no apoyados en núcleos preexistentes y el residencial aislado no vinculado a explotación agropecuaria (la matriz de ordenación del medio físico de la CAPV se incorpora como anexo a la Normativa, y es una cuestión de obligado cumplimiento).

27. Terminar de desarrollar los PTS que aún no han sido formalizados.

A partir de la participación y del análisis de la situación de los PTS que aún no han sido aprobados, el Avance establece el desarrollo de los siguientes PTS: PTS de Zonas Canterables, PTS de Patrimonio Cultural, PTS de Recursos Turísticos, PTS de Energías Renovables, PTS de Infraestructuras de Residuos de la CAPV, además de revisar el PTS de Actividades económicas y de Equipamientos Comerciales y el de Energía Eólica.

▪ **INFRAESTRUCTURA VERDE INTEGRADA Y SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS**

28. Enumerar los espacios que son susceptibles de convertirse en infraestructura verde.

En el punto 4.2 del Avance se incorpora un cuadro con elementos que son susceptibles de convertirse en infraestructura verde, a modo orientativo. En este sentido, lo importante es que los elementos compartan los principios de la infraestructura verde de disposición en red, de provisión de servicios de los ecosistemas, etc., de acuerdo con la definición que se aporta en ese apartado.

29. La ampliación de áreas de interés para que además de Gorbea, queden incluidas otras como Urkiola, Bikotxgane y Mandoia.

Los elementos naturales identificados en el Avance son de importancia a nivel de toda la CAPV, se agrupan dentro de la “Infraestructura Verde a Nivel de la CAPV”, y se señalan en el Anexo 1. A partir de ahí, cada PTP a nivel de área funcional y luego cada municipio desarrollará esta red hasta la escala más local.

30. Se propone la recuperación de las antiguas vías del tren Vasco-Navarro como corredor verde, así como la utilización de las antiguas explanaciones de los ferrocarriles mineros. Esta recuperación permitiría conectar áreas como las Encartaciones con el Bilbao Metropolitano a través de corredores verdes.

Tal y como señala el Avance en el apartado 9.2: <<El potencial de los antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes peatonales y ciclistas es enorme, por su accesibilidad, la comodidad de las suaves pendientes y su continuidad, por lo que conviene aprovecharlo a la hora de configurar nuevos itinerarios peatonales y ciclistas>>.

31. No limitar los anillos verdes a la periferia, integrándolos en la ciudad y en la trama urbana, y desarrollando conexiones entre barrios.

El concepto de infraestructura verde engloba una red que desde la escala de la CAPV, se va desarrollando hasta internarse en los núcleos urbanos.

▪ ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

32. Unificar la línea ZEC-ZEPA-PTS Agroforestal haciendo coincidir los ámbitos territoriales de parques protegidos y ZEC.

Tal y como señala el documento de Avance en el punto 4.2.: <<Algunas de estas figuras de protección se solapan sobre un mismo espacio físico. Es por ello que las superficies totales no se refieren necesariamente a superficies ni porcentajes “diferentes”, sino a las hectáreas sobre las que recae una figura de protección ambiental. No obstante, para el futuro la tendencia debe ser, más allá de coordinar las figuras de protección sobre un mismo espacio, integrarlas en una única figura>>.

▪ CORREDORES ECOLÓGICOS

33. Crear y proteger las conexiones físicas entre los corredores ecológicos.

Los corredores ecológicos enlazan espacios de valor ambiental. El Avance de la Revisión de las DOT los incorpora a la planificación territorial como parte de la infraestructura verde que garantice la continuidad ecológica entre espacios.

34. impulsar la conectividad de las zonas verdes de zonas urbanas y no urbanas.

La conectividad entre zonas verdes urbanas y no urbanas se debe desarrollar en los planeamientos generales del municipio. Esto se observa en las directrices del apartado 4.2: <<El planeamiento urbanístico (...) Incluirá la infraestructura verde local conectada con la del Área Funcional y con la de la CAPV, considerando como parte de ésta a nivel local los espacios calificados como sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes, y siéndoles de aplicación los principios de continuidad, de preservación y refuerzo de servicios de ecosistemas>>.

35. Se cuestiona la continuidad del corredor que transita entre Gorbeia y Galdames, concretamente en la zona entre Laudio y Okondo.

Durante 2016 se ha elaborado un trabajo de definición de los corredores ecológicos a nivel de la CAPV, que actualiza el de 2005 (el que se contemplaba en el Documento Base). Este trabajo también ha ayudado a definir el grado de precisión con que se debía plasmar las continuidades ecológicas en cada escala de planeamiento (CAPV, área funcional, municipal).

36. Necesidad de no ejecutar nuevas redes que interrumpen el territorio.

El documento de Avance en este sentido trabaja en dos líneas: por un lado, reducir la necesidad de nuevas redes (regeneración, densificación, no ocupación de nuevos suelos, mejora y ampliación de las redes existentes), y por otra parte, identificar aquellos puntos en los que una infraestructura “gris” comprometa la continuidad ecológica, para tomar medidas de mitigación de esa fragmentación.

37. Tratar de recuperar las zonas degradadas, y la inclusión de labores de recuperación o eliminación de los elementos sustituidos (carreteras e infraestructuras obsoletas). Además, en zonas estrechas de valle plantear falsos túneles o soluciones equivalentes.

Durante 2016 se han identificado aquellos puntos en los que infraestructuras “grises” comprometen continuidades ecológicas reseñables. Los PTP replantearán en su caso esta identificación, y establecerán medidas para la gestión de esas interacciones.

38. Que los corredores ecológicos cuenten con una regulación parecida a espacios naturales protegidos.

A través de la Revisión de las DOT los corredores ecológicos se introducen en el planeamiento. De esta manera, los Planes Territoriales Parciales y finalmente los PGOU tendrán que señalar estos corredores en sus planes, y regular los usos que en ellos se desarrollen de forma que no comprometan su función, que es la continuidad ecológica.

○ **MEDIO RURAL**

39. Esfuerzo por ofrecer servicios urbanos para paliar el desequilibrio de servicios entre las zonas urbanas y rurales.

El capítulo 5 del Avance “Hábitat Rural” pretende dar una respuesta a esta inquietud; en concreto, el capítulo señala como uno de sus objetivos <<garantizar que el medio rural goce del mismo nivel de vida que el medio urbano, especialmente en cuanto a la disponibilidad de equipamientos y servicios públicos>>.

40. Valorar mejor a las personas que gestionan el medio rural.

El Avance en su capítulo 5 (Hábitat Rural) recoge los objetivos del Plan DE Desarrollo Rural Vasco (PDR); una de las líneas fundamentales que persigue el PDR es impulsar la incorporación y mantenimiento de jóvenes en el sector agrario vasco, desde un planteamiento de desarrollo de la actividad y condiciones de vida homologables a los del resto de la sociedad vasca. Así mismo hay que señalar que el Programa visibiliza de forma importante el papel de las mujeres en este medio, en el que, según el censo agrario de 2009, en la CAE, el 30% de las explotaciones están dirigidas por ellas.

41. Recordar que el medio rural es el que ocupa más superficie del territorio.

En el capítulo 4 del documento se recuerda que más del 93% de la CAPV se corresponde con suelo que no está urbanizado ni soporta infraestructuras “grises”. Por otra parte, en el capítulo

5 de "Hábitat Rural" se señala que <<Más de la mitad de los municipios de la CAPV son municipios rurales que comprenden un 70% de su superficie, si bien únicamente en torno a un 8% de la población habita estas zonas rurales>>.

42. La despoblación del medio rural en el área funcional Gernika-Markina.

El abandono de usos propios del hábitat rural es un fenómeno que se está dando, y que supone una degradación del territorio hacia paisajes con menor identidad, entre otros fenómenos. El caso concreto de Gernika-Markina habrá de ser tratado en el marco de su correspondiente PTP.

43. Necesidad de permitir la división y flexibilizar la rehabilitación de caseríos.

El capítulo 4 del Avance señala que: <<Los caseríos existentes en suelo no urbanizable debieran mantener su morfología actual. En aras a un aprovechamiento del patrimonio arquitectónico existente se permitirá la división horizontal en un número mayor de viviendas sugiriéndose no duplicar el número de viviendas existentes, sin sobrepasar en ningún caso el número de cuatro viviendas por caserío. Así mismo se propone la incorporación de usos compatibles con el residencial (equipamiento, actividad turística-hostelera, terciario)>>.

44. Mejorar el transporte público.

El garantizar la movilidad de las personas que habitan en el medio rural mediante transporte público debe ir de la mano de lograr la máxima eficiencia. Es por ello que el transporte a demanda se convierte en una alternativa a considerar de cara al futuro, y como tal se ha introducido como una de las directrices del Hábitat Rural: <<Mejorar la red de transporte público y/o de servicios de transporte a demanda>>.

45. Facilitar el relevo generacional en el medio rural como forma de paliar la despoblación.

Tal y como se ha señalado más arriba, el Avance en su capítulo 5 (Hábitat Rural) recoge una de las líneas fundamentales que persigue el Plan de Desarrollo Rural Vasco: impulsar la incorporación y mantenimiento de jóvenes en el sector agrario vasco, desde un planteamiento de desarrollo de la actividad y condiciones de vida homologables a los del resto de la sociedad vasca.

46. Poner en valor el sector agrario como un sector económico clave reconociendo su papel en la gestión del territorio.

Tal y como señala el capítulo 5 del Avance: <<El hábitat rural vasco ha sido el ámbito de desarrollo de una forma de vida propia y original que constituye, en gran medida, ante la creciente uniformización de la cultura urbana, el refugio de las características esenciales de nuestra sociedad. El espacio rural engloba un patrimonio de gran valor no solo en el plano social, cultural o económico, sino también en el de la gestión de recursos naturales, paisajísticos o medioambientales, que ha sido mantenido, en un porcentaje muy alto, por la sociedad y el medio rural vasco. El elemento de base para la configuración y sostenimiento de este espacio ha sido y es la gestión activa de los espacios agrarios. Los sectores agrícola, ganadero y forestal tienen un papel clave como garantes de un ordenamiento territorial resiliente y sostenible>>.

47. Fomentar la producción, consumo y demanda de los productos locales.

El Avance reconoce como una de las oportunidades del espacio rural vasco la valorización de los productos locales, favorecida en este caso en un territorio con fuerte imbricación entre lo rural y lo urbano. Según señala el documento: <<La existencia del espacio rural vasco que conocemos queda pues directamente vinculada a un decidido apoyo a las iniciativas de conservación y fomento del empleo agrario, como elemento de base a partir del cual se puede articular todo un abanico de oportunidades de dinamización y revitalización del medio rural, como es el caso de la valorización de los recursos locales, los proyectos de diversificación agrícola y artesanal, las iniciativas turísticas o los servicios al medio rural>>.

48. Beneficioso facilitar el desarrollo de infraestructuras turísticas.

Procede señalar lo mismo que para la aportación 47.

49. Conservar el suelo agrícola.

El suelo en general es un bien escaso en la CAPV, y como tal se debe preservar, el concreto, el suelo agrícola ha desarrollado una regulación estricta a través del PTS Agroforestal, aprobado definitivamente mediante Decreto 177/2014, de 16 de septiembre (B.O.P.V. de 17 de octubre de 2014).

50. Primar la rehabilitación y densificación frente sobre la nueva construcción en el medio rural.

Los usos edificatorios son un uso en general prohibido en suelo no urbanizable, salvo la vivienda aislada vinculada a explotación agropecuaria, en los términos que señala la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo. En los núcleos rurales el Avance señala que <<El uso residencial de las nuevas edificaciones debiera de ser preferentemente el de vivienda unifamiliar vinculada a explotación agropecuaria. Se deberá preservar la morfología original de los núcleos rurales, especialmente en lo relativo a compacidad y definición del espacio público, tendiendo con la nueva edificación a la concentración edificatoria en torno al espacio público que los aglutina y confiere su carácter. >>

○ **MEDIO URBANO**

51. Dependencia del vehículo privado.

Se propone reducir la dependencia del vehículo privado en el Avance, por un lado promoviendo la regeneración, renovación y rehabilitación, la densificación y la mezcla de usos, y por otro lado ofreciendo alternativas de movilidad, como la peatonal, la ciclista o el transporte público.

▪ **REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA**

52. Fomentar la sustitución o rehabilitación del parque de viviendas antes que su ampliación frente al planeamiento actual que hace todo lo contrario; la necesidad de una mayor densidad en la edificabilidad; y el fomento de la rehabilitación y la regeneración urbana frente a la nueva construcción y la ocupación de nuevo suelo.

La edificabilidad se considera que ha de moverse en unos parámetros óptimos, que posibiliten densidad urbana, mezcla de usos y compacidad, pero que también eviten espacios excesivamente congestionados. Por otra parte, el documento de Avance plantea sin ambages

la regeneración, renovación y rehabilitación urbanas frente a la ocupación de nuevos suelos por la urbanización.

53. La necesidad de cuidar especialmente el espacio público y las zonas verdes urbanas; favorecer la mezcla de usos en el entorno urbano; recuperar y regenerar el paisaje industrial.

Todas las cuestiones que señala la aportación se contemplan de alguna u otra forma en el documento de Avance. En concreto, el favorecer la mezcla de usos y recuperar y regenerar el paisaje industrial son dos temas fundamentales en la Revisión.

54. Mejorar la edificación para hacerla más eficiente energéticamente; tener en cuenta los criterios de accesibilidad

Tal y como recoge el capítulo 6 del Avance: <<una considerable parte del parque edificado presenta un elevado grado de obsolescencia en relación con sus condiciones de accesibilidad y de habitabilidad, con su seguridad, con sus instalaciones o con las características técnicas de sus envolventes. Las principales actuaciones contempladas al respecto se deben centrar en el impulso de la rehabilitación de las viviendas y de las actuaciones de regeneración urbana, mejorando la eficiencia energética de las edificaciones y adaptando las mismas a su uso por personas con movilidad reducida; así como en la adecuación de las condiciones de accesibilidad tanto de las edificaciones, como del entorno urbano donde se insertan.>>

55. Si bien hay que lograr una mayor densidad urbana, es necesario poner límites.

Tal y como se señala más arriba, la edificabilidad se considera que ha de moverse en unos parámetros óptimos, que posibiliten por una parte densidad urbana, mezcla de usos y compacidad, pero que también eviten espacios excesivamente congestionados.

▪ **SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL EN SUELO ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

56. Priorizar la regeneración del suelo ya disponible.

La rehabilitación, renovación y regeneración urbanas son principios que inspiran todo el documento, especialmente reflejados en el capítulo 6 “Hábitat Urbano”. Por ejemplo, el primer objetivo en lo relativo a actividades económicas es: <<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>>.

57. Buscar usos mixtos de comercio, industrial y residencial.

Los usos mixtos resultan fundamentales en la conciliación de la vida familiar y laboral, en la reducción de desplazamientos y en la búsqueda de unas ciudades con más vida. Se trata de un aspecto que ayuda a la consecución de otros muchos objetivos de la Revisión de las DOT.

58. Para eliminar la necesidad de que haya un pabellón industrial por pueblo, compartir emplazamiento para industrias y polígonos industriales en comarca, así como potenciar las nuevas herramientas (internet, TICs,...) para favorecer e impulsar las actividades económicas.

La gestión comarcal del suelo industrial ya se realiza por el PTS de Actividades Económicas y por la propia gestión de las administraciones promotoras. La ordenación del territorio apuesta por la complementariedad de espacios para un uso más intensivo y eficiente del suelo. Por

otra parte el Avance señala como uno de sus objetivos: <<Conectar los nuevos espacios vinculados a altas tecnologías a operaciones de renovación y regeneración urbanas, evitando su instalación dispersa por el medio rural, y así mismo crear parques de actividades innovadoras vinculados a los nodos de conectividad exterior o a los centros universitarios>>.

59. La necesidad de planificar las áreas industriales desde la escala de la comarca.

Tal y como se ha señalado en el punto anterior, la gestión comarcal del suelo industrial ya se realiza por el PTS de Actividades Económicas y por la propia gestión de las administraciones promotoras; la ordenación del territorio apuesta por la complementariedad de espacios para un uso más intensivo y eficiente del suelo.

60. Tener especial cuidado con el cambio de industrial a comercial en las periferias, y la implantación de grandes superficies comerciales e industriales, así como su expansión.

La preocupación se comparte de forma plena. Es por ello que se está procediendo a revisar el PTS de Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, para regular el consumo de suelo y la proliferación de grandes usos comerciales fuera de las ciudades, y justificar su limitación desde argumentos territoriales y medioambientales.

61. Que el lugar del empleo y de la residencia esté cerca para evitar desplazamientos.

Tal y como se ha señalado más arriba, los usos mixtos resultan fundamentales en la conciliación de la vida familiar y laboral, en la reducción de desplazamientos y en la búsqueda de unas ciudades con más vida.

62. Estrategias por comarcas

La aportación se considera comentada con las respuestas 57 y 58. A nivel global, la división que realizan las DOT en áreas funcionales da respuesta a esta inquietud.

▪ **PERÍMETRO DE CRECIMIENTO URBANO (PCU)**

63. Proposición de crecimiento más limitado o crecimiento cero.

Se considera que el crecimiento limitado se logra a través de los límites de edificabilidad que establece la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo, y de la cuantificación residencial que señalan las DOT. Además, se introduce la figura de Perímetro de Crecimiento Urbano, que evitará crecimientos desmesurados y no contiguos con la trama existente, ni en zonas inadecuadas.

64. No artificializar más suelo sino reutilizar el existente.

El no artificializar más suelo ha de ser la primera opción en toda intervención urbana (y como tal se ha reconocido en el Avance de la Revisión). No obstante, pueden existir casos en que sea necesaria una ocupación de nuevos suelos. Por ello se establece una limitación obligatoria, como es el perímetro de crecimiento urbano.

65. Límites al suelo urbano como el perímetro de suelo urbano y fomentar los centros urbanos compactos.

El perímetro de crecimiento urbano es un instrumento que propone la Revisión de las DOT para limitar el crecimiento urbano, y se trata en el punto 6.3 del Avance. Por su parte, el fomento de los centros urbanos compactos es un modelo que está en sintonía con la regeneración, rehabilitación y renovación urbanas que, entre otras, propone el documento.

66. Incluir la vivienda vacía.

La vivienda vacía se incluye en la fórmula de cuantificación residencial de dos formas: por una parte se tiene en cuenta una vivienda vacía “técnica”, que resulta necesaria en un municipio, y que siempre hay (por compra-ventas, movimientos, etc.); por otra parte se considera que la vivienda vacía tiene que entrar en carga, en al menos un 2% del parque de viviendas.

67. Ayudar a desclasificar suelo urbanizable no desarrollado.

Se considera que la cuantificación residencial y el concepto de perímetro de crecimiento urbano que se recogen en el Avance dan herramientas y apoyos a los municipios para que desclasifiquen suelo urbanizable no desarrollado, especialmente si no se encuentra en tramitación.

68. No debería imponerse un mínimo de viviendas.

El mínimo de viviendas en la cuantificación residencial se ha suprimido en el Avance de la Revisión.

69. No tienen en cuenta la realidad de cada área funcional.

La realidad de cada área funcional se tiene en cuenta en la cuantificación residencial a través de la “Componente de Modelo”, una componente que será modulada por el PTP correspondiente, a la vista de la realidad de su área funcional.

70. Tomar medidas para minimizar el esponjamiento ya que se considera que el coeficiente es contrario al principio de sostenibilidad.

EL coeficiente de esponjamiento en la cuantificación residencial es un factor modulado en función del tamaño del municipio, que trata de compensar las rigideces e incertidumbres propias de todo el proceso: tramitación de planes, movimiento residencial, etc. Se considera un factor necesario que si se elimina, la fórmula no respondería a todas las variables ni al comportamiento observado.

▪ **ÁREAS METROPOLITANAS Y EJES DE TRANSFORMACIÓN**

71. Facilitar la mezcla de usos urbanos.

Tal y como se ha señalado más arriba, los usos mixtos resultan fundamentales en la conciliación de la vida familiar y laboral, en la reducción de desplazamientos y en la búsqueda de unas ciudades con más vida.

72. No basarse exclusivamente en promociones privadas y fomentar la promoción pública.

La promoción pública de vivienda está regulada por Ley, y se encuentra fuera del alcance de las DOT.

73. La agrupación en núcleos y su conexión mediante transporte público, antes que la continuidad del territorio urbanizado.

Tal y como se señala más arriba, el modelo de asentamientos que se propone a través de los “Ejes de Transformación” promueve un modelo territorial de núcleos compactos dispuestos en forma lineal, que aprovechan sus recursos y se enlazan a través de transporte público y otros recorridos.

▪ SEGUNDA RESIDENCIA Y RECURSOS TURÍSTICOS

74. Las actuaciones desarrolladas en el ámbito del turismo, deberían ser diseñadas para fortalecer y poner en valor los recursos naturales, agrícolas, culturales e identitarios de la comarca.

Tal y como señala el documento de Avance en su capítulo de Turismo (apartado 7.4), <<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>>.

75. El modelo turístico tiene que adaptarse a los recursos del territorio.

Se trata de una afirmación que se comparte plenamente, y que así se intenta manifestar en el Avance (apartado 7.4).

▪ COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS

76. Necesidad de planear conjuntamente entre municipios cercanos.

La planificación conjunta de territorios y municipios colindantes ofrece unas oportunidades de mejora para ellos, más allá de la mera resolución de conflictos, tal y como se ha solido entender. Este nuevo enfoque se trata en el apartado 6.6 del Avance.

77. Más transversalidad entre las administraciones local, foral y autonómica.

El documento de Avance plantea un aprovechamiento más intenso del órgano en materia de ordenación del territorio en el que están representados los municipios, las diputaciones forales y el Estado (la Comisión de Ordenación del Territorio, COTPV). En este sentido, en el capítulo de Gobernanza (capítulo 11) se señala como una de las directrices: <<Crear ponencias técnicas específicas para la adopción y seguimiento de los instrumentos de ordenación territorial (DOT, PTP, PTS) tanto en la COTPV como en el Consejo Asesor de Política Territorial>>.

○ MOVILIDAD SOSTENIBLE

78. Alertar sobre la movilidad inducida y sus efectos, por lo que se no se recomienda el desarrollo de infraestructuras alejadas (por ejemplo centros comerciales, polígonos industriales, polideportivos) que generen la necesidad de utilizar el coche.

La primera medida que se propone en materia de movilidad es la planificación de ciudades más densas, compactas y con mezcla de usos, que permitan reducir los desplazamientos al máximo. En este sentido, se propone reforzar el comercio y las actividades económicas en las ciudades.

79. Fomentar el tele trabajo y el trabajo cercano a residencia.

El teletrabajo se trata de una medida que ya preveían las DOT de 1997, y que está implantándose gracias a nuevas tecnologías. El favorecer el trabajo cercano a la residencia se vincula con la mezcla de usos, que es un factor fundamental en la consecución de ciudades de calidad y complejas, y que la Revisión de las DOT promueven. Tal y como se señala en el capítulo 11 del Avance, uno de los principales objetivos es: <<Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio y equipamientos>>.

▪ MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

80. Necesidad de construir una red de bidegorris con funcionamiento y buenas conexiones.

La promoción de la movilidad no motorizada en general y la ciclista en particular, junto con el transporte público multimodal y eficiente se aspira que sea la principal forma de movilidad en áreas urbanas. Tal y como señala el capítulo 9 en una de sus directrices: *<<Favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender, que busque las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta, que evite pendientes excesivas, así como las interferencias con el tráfico rodado y el tráfico peatonal y que quede protegida de las condiciones climatológicas extremas>>*.

81. Se debe planificar para el uso de la bicicleta para la vida diaria.

Procede realizar el mismo comentario que en el punto anterior. Tal y como señala el mismo capítulo 9 en uno de sus objetivos: *<<Promover la movilidad peatonal y ciclista, más allá del esparcimiento, como transporte público favoreciendo el uso cotidiano e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de criterios de seguridad, comodidad y conectividad>>*.

82. La recuperación y mantenimiento de los caminos y senderos entre pueblos para el desarrollo de una red de caminos comarcales.

El documento de las Directrices establece una serie de caminos a nivel de la CAPV. A escala de área funcional se podrán desarrollar estos caminos para proponer una red de caminos comarcales. En concreto, tal y como señalan las directrices de ese capítulo 9: *<<El Planeamiento Territorial deberá: (...) Desarrollar en los PTP a nivel de Área Funcional el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV e itinerarios peatonales creando una malla de conexiones entre los núcleos>>*.

83. Garantizar la seguridad de los ciclistas y de los peatones.

La conformación de una red de transporte segura es uno de los objetivos fundamentales en materia de movilidad que se recogen en el Avance de las DOT.

▪ MOVILIDAD VIARIA

84. Hay que modernizar y adecuar las infraestructuras actuales, antes de construir nuevas.

De acuerdo con lo que se señala en el apartado 9.3 del Avance (“Movilidad Viaria”): *<<Puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado>>*.

▪ MOVILIDAD PORTUARIA, FERROVIARIA Y AEROPORTUARIA

85. Los aeropuertos deberían especializarse.

Los aeropuertos son un espacio con competencias sectoriales que exceden el alcance de las DOT. No obstante, y en la medida que cuenta con incidencia territorial, se señala que *<<En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de “Sistema Aeroportuario Vasco” y la*

necesidad de ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y especialización, con una visión global e integrada con los aeropuertos del entorno, sigue siendo plenamente vigente>>.

86. Existe un apoyo importante al abandono del proyecto del TAV. Demasiada infraestructura de puertos y aeropuertos en un área tan pequeña.

Las infraestructuras aeroportuarias, determinadas infraestructuras portuarias o el TAV, por diversas razones, cuentan con ámbitos competenciales y en este sentido con decisiones sectoriales ejecutadas y en ejecución. No obstante, el punto 9.4 trata de dar unas pautas territoriales de coordinación.

87. La mejora de la comunicación ferroviaria de cercanías.

El sistema ferroviario de cercanías tiene una importancia fundamental en el modelo territorial. Tal y como reconoce el Avance: <<El País Vasco presenta condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios debido a su elevada densidad de población, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. Se debe, pues, configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en sistemas ferroviarios.>>

88. Hay grandes infraestructuras que no forman parte de la reflexión territorial (TAV) y que, si en el diseño de las infraestructuras no ha participado la ciudadanía ni los ayuntamientos, entonces estos, no controlan su desarrollo.

Procede señalar en este punto lo indicado más arriba: las infraestructuras aeroportuarias, determinadas infraestructuras portuarias o el TAV, por diversas razones, cuentan con ámbitos competenciales y en este sentido con decisiones sectoriales ejecutadas y en ejecución. No obstante, el punto 9.4 trata de dar unas pautas territoriales de coordinación.

▪ **MOVILIDAD COLECTIVA MULTIMODAL**

89. Que exista una Txartela única.

El billete único es un aspecto importante si se quiere lograr una movilidad colectiva multimodal. Tal y como dice el Avance (apartado 9.1): << La utilización óptima de los distintos medios de transporte requiere de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias>>.

90. Reforzar la movilidad de cercanía (entre pueblos).

La movilidad entre pueblos se ha de ajustar a cada realidad concreta de la CAPV, por lo que se ha de desarrollar en fases posteriores; no obstante, el Avance indica criterios generales como reforzar la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público y la intermodalidad entre ellos.

91. Que la conexión de la red ciclable con el transporte público tenga planteamientos más realistas; o que se extienda el servicio de transporte “a demanda” en los recorridos entre pueblos pequeños.

El servicio de transporte “a demanda” es especialmente positivo en el hábitat rural, y como tal se señala en el Avance. Por otra parte, la intermodalidad constituye una característica

fundamental en las redes de movilidad, y el Avance dedica un apartado específico a la misma (apartado 9.1).

▪ **MODELO LOGÍSTICO**

92. *Se cuestiona que tengamos que situarnos en el nodo estratégico de Europa y que se tenga que fomentar.*

La concentración de ciudades existente en la CAPV junto con las ciudades vecinas, unido a su ubicación en el cruce del eje Norte-Sur y Cantábrico-Valle del Ebro indujo a las DOT de 1997 a hablar de Euskadi como rútila europea. Esta es una realidad, a la vez que de desiderátum a fomentar.

○ **AGUA**

93. *La necesidad de planificación integral del ciclo del agua desde un enfoque comarcal.*

El agua se planifica de manera integral para toda la CAPV por la Agencia Vasca del Agua-URA. El apartado 8.1 del Avance hace un repaso de los logros que se han realizado, y de los criterios que deberían regir en su futuro. Las DOT realizan una planificación territorial integrada de los sectores, a los cuales corresponderá su propia planificación sectorial.

94. *Mejora de la gestión del agua en zonas rurales.*

Tal y como se ha señalado antes, el agua se planifica de forma integral por la Agencia Vasca del Agua-URA; el apartado 8.1 señala las directrices que se deberían considerar en el futuro en la materia.

95. *La preocupación de que el fracking contamine los acuíferos.*

El documento de Avance incorpora directrices sobre el tratamiento de los recursos hídricos subterráneos en el apartado 4.1. Por otra parte, respecto al fracking se señala que: <<En aras a la sostenibilidad se debiera descartar la búsqueda de fuentes de energía no renovables no convencionales. En el caso de la fractura hidráulica en concreto, la incertidumbre sobre los efectos en el cambio de composición del subsuelo y el impacto de la instalación en el suelo, unido a la actuación en un territorio significativamente denso en cuanto a población y estructuras urbanas como la CAPV desaconsejan su desarrollo>>.

○ **ENERGÍA**

96. *Promoción del autoconsumo.*

Uno de los objetivos del apartado 8.2 “Energía” es: <<Mejorar la sostenibilidad del parque de generación eléctrica mediante la incorporación de nuevas instalaciones de renovables y cogeneración, incrementando la generación distribuida y fomentando el autoconsumo>>. Dentro de las directrices de ese mismo apartado, se señala que se debe: <<Favorecer el autoabastecimiento energético mediante sistemas de aprovechamiento solar, eólico, biomasa, etc. de las edificaciones e instalaciones, priorizando, las soluciones de aprovechamiento térmico de las renovables frente a las no renovables, así como la utilización de sistemas de autoconsumo energético en las edificaciones aisladas localizadas en suelo no urbanizable>>.

97. *Modelo de energía en red local.*

El modelo de energía en red local se está empezando a utilizar en operaciones de regeneración urbana, vinculado con el autoconsumo y el empleo de energías renovables.

○ **GOBERNANZA: PARTICIPACIÓN, ORGANIZACIÓN, INDICADORES**

98. Coordinación entre los diferentes departamentos de Gobierno Vasco para poder tratar de forma más efectiva los temas transversales.

Las cuestiones transversales sobrepasan el campo de la ordenación del territorio. No obstante, en la elaboración de los diferentes capítulos del Avance se ha recabado información de diversas fuentes. En concreto, para los temas transversales se ha trabajado con otros departamentos del Gobierno Vasco para la elaboración del Documento Base y también para el Avance en materia de salud, perspectiva de género, cambio climático, accesibilidad universal y euskera. Las diferentes aportaciones para la elaboración del Avance están en la web del departamento.

99. DOT, PTP y PTS tienen que ir de la mano.

En el capítulo 11 “Gobernanza” y en concreto en el 11.2 “Organización y Gestión” se señalan diversos criterios que se orientan en mejorar la coherencia entre los instrumentos de planeamiento territorial; a modo de ejemplo, se incorporan como directrices: <<Establecer un formato común de los Planes Territoriales Parciales que sirva de patrón y proporcione una homogeneidad de aspectos a tratar y de elementos gráficos comunes, que redunde en una mejor comunicación e interrelación entre los Planes Territoriales Parciales, así como en una evaluación comparativa más enriquecedora. Incluir en este formato común de los PTP la dimensión supra-Área Funcional y analizar la interrelación con otras Áreas Funcionales y, en particular, con las limítrofes. Explicitar en los PTP y los PTS la solución a los posibles conflictos de prelación>>.

100. Que se agilice y simplifique la tramitación de la aprobación de las herramientas de planificación, sean DOT, PTP, PTS o PGOU.

Conscientes de este problema, se ha incluido entre los objetivos del punto 11.2: <<Limitar la tramitación de los instrumentos de ordenación territorial a plazos temporales razonables>>.

101. Que la participación debería ser potente en los planes de ordenación territorial.

El Avance aborda la participación en su apartado 11.3. Concretamente, unas de las directrices de este apartado son: <<Incluir procesos y planes de participación tanto social como institucional en la adopción y seguimiento de todos los instrumentos de ordenación territorial. Habilitar los medios necesarios para garantizar la participación tanto presencial como digital en el establecimiento y el seguimiento de los instrumentos de planificación territorial>>.

102. La falta de feedback de la Administración a quienes acuden a la participación, desincentiva y desmotiva a la ciudadanía.

La falta de retornos de la Administración hacia quienes participan es una crítica que cada administración debe afrontar. En lo que respecta a la revisión de las DOT, se publican todas las noticias y aportaciones en la web, se han agradecido de forma individualizada todas las aportaciones escritas y la asistencia a actos de participación en la Revisión de las DOT, y se han celebrado cinco sesiones de presentación pública del Avance y devolución de la participación:

la primera en Euskal Hiria Kongresua 2016, luego una por cada capital, y una última en la sede del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro en Bilbao. Además se han llevado a cabo exposiciones temporales en las tres capitales, donde se expusieron los contenidos más significativos del Avance y del proceso de participación. Además, este mismo escrito pretende dar una idea del grado de interés y dedicación con que se han tomado las aportaciones sociales.

103. Hay que trabajar desde la educación y la pedagogía.

Se está trabajando en estos momentos en materia de educación y sensibilización, no sólo dentro de procesos participativos como el de la Revisión de Directrices, sino en ámbitos concretos como el Paisaje.

104. Hacer de las DOT una herramienta con más partes vinculantes.

Tal y como se señala más arriba, la Ley de Ordenación del Territorio (artículo 8) ya señala que todas las DOT son vinculantes. De cara al Avance se ha hecho un esfuerzo por determinar en qué grado son vinculantes las directrices: de obligado cumplimiento, de eficacia propositiva (el no cumplimiento de las mismas deberá justificarse). El punto 11.5 del Avance es la Normativa.

- **NOVEDADES: PATRIMONIO, GESTIÓN DE RESIDUOS, PEDAGOGÍA Y SENSIBILIZACIÓN, SMART CITIES Y SMART CITIZENS, PERSONAS REFUGIADAS Y MIGRANTES**

105. Hacer una gran labor de divulgación del proceso participativo de revisión de las DOT

Se trata de una tarea en la que hay que trabajar de forma continuada; en cuanto al proceso participativo, se ha trabajado en divulgar la web y de colgar los hitos más relevantes en Facebook e Irekia. En 2017, una vez elaborado el Avance, se va a trabajar en estas labores de divulgación.

106. Los procesos participativos deben discurrir con tranquilidad y con tiempo, ya que primero hay que informar a la ciudadanía.

Se considera que la información ha de ser continuada, más allá de un momento o un período concretos. El tiempo debe ser el adecuado, puesto que un dilatado proceso de participación hace perder interés y pone en riesgo el propio objeto de lo que se participa.

B- PARTICIPACIÓN DIGITAL: IREKIA, TWITTER, FACEBOOK Y WEB DIRECCIÓN

○ MODELO TERRITORIAL

107. *Establecer medidas verdaderamente vinculantes- se considera el actual marco regulatorio como demasiado “flexible”.*

Tal y como se señala más arriba, la Ley de Ordenación del Territorio (artículo 8) ya señala que todas las DOT son vinculantes. De cara al Avance se ha hecho un esfuerzo por determinar en qué grado son vinculantes las directrices: de obligado cumplimiento, de eficacia propositiva (el no cumplimiento de las mismas deberá justificarse). El punto 11.5 del Avance es la Normativa.

○ CUESTIONES TRANSVERSALES

▪ PERSPECTIVA DE GÉNERO

108. *Se plantea la incorporación de la noción de “accesibilidad universal”.*

La accesibilidad universal se ha incorporado como una cuestión transversal más, en el apartado 10.5 del Avance.

109. *Introducir medidas para impulsar la mezcla de usos y actividad urbana.*

La mezcla de usos es una de las técnicas para impulsar la vida urbana, y también contribuye a lograr otros objetivos como reducir los desplazamientos, o crear ciudades más inclusivas y accesibles. Tal y como se observa en el capítulo 6 del Avance, la renovación y regeneración urbanas que propone el documento van de la mano de otras actuaciones necesarias como 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.

▪ CAMBIO CLIMÁTICO

110. *Que la lucha contra el cambio climático esté vinculada a: un nuevo modelo económico (Circular, Carbon Zero), la reducción de las emisiones generadas por la movilidad y la industria, promover el transporte público y las energías renovables, mejorar de la eficiencia energética del parque edificado y una gestión de los residuos integral y volcada en el reciclaje- economía circular.*

El Avance incorpora un nuevo apartado 8.3 “Economía Circular”, que contempla la transición a un modelo donde los recursos utilizados se mantienen dentro del flujo económica el mayor tiempo posible. Las otras medidas que contempla la aportación se encuentran en sintonía con el documento de Avance, y en muchos momentos del Avance se hace referencia a ellas.

▪ SALUD

111. *Mejorar la salud de la población a través de reducción de la contaminación y mejora ambiental, movilidad saludable y la actividad física, accesibilidad universal, promover hábitos saludables.*

La Salud es una cuestión transversal que se trata en el apartado 10.3 del Avance. Algunas de sus directrices se transcriben a continuación: <<Conservar y/o mejorar los lugares con importancia natural, histórica, cultural o con carácter en la memoria colectiva. Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por corredores peatonales, red ciclista o transporte público. Preservar y recuperar terrenos de uso agrícola, y fomentar la alimentación saludable y de proximidad. Crear espacios confortables, seguros y universalmente accesibles que favorezcan el bienestar y la cohesión social de la ciudadanía. Promover los desarrollos urbanos compactos con uso mixto del suelo, con calles accesibles bien conectadas y con una densidad adecuada residencial y comercial. Diseñar entornos caminables, eliminando barreras que dificulten la realización de actividad física. Disminuir la concentración de los agentes contaminantes fomentando el uso del transporte público, tanto urbano como interurbano>>.

112. Reducción de desplazamientos y tiempo invertido en ellos.

Tal y como se viene señalando en este escrito, la densidad y los usos mixtos resultan fundamentales en la conciliación de la vida familiar y laboral, en la reducción de desplazamientos y en la búsqueda de unas ciudades con más vida. Otras propiedades propuestas por el Avance como la intermodalidad ayudan a reducir el tiempo invertido en los desplazamientos.

▪ **EUSKERA**

113. Protección de los “arnasgunes”.

Tal y como se ha señalado antes, el documento de Avance plantea que se incorpore la realidad sociolingüística de la CAPV en el planeamiento (punto 10.4 del Avance, artículo 35 de la Normativa).

▪ **INTERRELACIÓN TERRITORIAL**

114. Rebaja en los precios de los desplazamientos o creando sistemas de gestión comunes para el transporte público.

En los precios en los desplazamientos influyen múltiples factores, varios de los cuales exceden las competencias de la ordenación territorial. No obstante, y en la medida en que también es un coste, se fomenta la reducción de tiempos invertidos en los desplazamientos mediante varias estrategias, como la intermodalidad, la densidad o la mezcla de usos.

○ **PAISAJE**

115. Necesidad de conservación y protección de los paisajes.

El Paisaje se trata en la Revisión de las DOT según la definición del Convenio de Florencia, en el que figura como cualquier parte del territorio tal y como la percibe la población. Es por ello que son objeto de tratamiento tanto los paisajes sublimes (conservándolos y protegiéndolos) como los degradados y los cotidianos (promoviendo medidas para su mejora).

116. Potenciación de especies autóctonas.

La potenciación de especies autóctonas es una constante en el documento desde diferentes puntos de vista. Concretamente en materia de Paisaje se puede mencionar la siguiente

directriz: <<Establecer, en caso de desaparición de la vegetación existente, las medidas compensatorias que permitan conservar la textura y la masa forestal de los terrenos y conservar el paisaje natural, la cubierta vegetal y potenciar las especies autóctonas, o en su caso las que se vienen explotando históricamente, ligadas a medios de producción y subsistencia tradicionales>>.

117. Minimizar el impacto de la construcción de infraestructuras o nuevos desarrollos urbanos y reducir los efectos negativos de la antropización.

Tal y como señala el punto 7.1 del documento (art. 20 de la Normativa): <<Garantizar el cumplimiento de unos requisitos básicos de todas las infraestructuras, las obras y las actividades que se realicen y puedan tener una incidencia en el paisaje a través de los pertinentes instrumentos de evaluación ambiental o de los estudios de integración paisajística>>. En cualquier caso, la construcción de nuevas infraestructuras y nuevos desarrollos urbanos deberá contemplar las condiciones de la Revisión de las DOT.

118. Componente productiva del paisaje como motor económico.

Tal y como se ha señalado más arriba, el punto 7.1 del documento ya reconoce que <<La CAPV goza de una gran riqueza y diversidad paisajística que constituye un recurso y un patrimonio común de interés general desde el punto de vista ambiental, cultural, social, histórico y económico>>.

○ **MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE**

119. Introducir el concepto de paisaje desde el primer momento de elaboración de los proyectos.

Desde la aprobación del Decreto 90/2014 de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje, se ha regulado el Paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV, previendo los instrumentos a través de los que se introduce en la planificación territorial, y por tanto de forma previa a la elaboración de los proyectos.

▪ **LA ORDENACIÓN DEL MEDIO FÍSICO**

120. Actividades que fomenten la economía local.

La economía local es un concepto que se fomenta desde la Revisión, ya propuesto desde diversos documentos internacionales, tal y como se señala en los capítulos iniciales del Avance. Esto tiene reflejo en el documento de Avance en capítulos como el de infraestructura verde o hábitat rural, en el que uno de los objetivos es: <<Garantizar la suficiencia y seguridad alimentaria, favoreciendo el abastecimiento de proximidad más allá de los huertos urbanos>>. Por otra parte, cuestiones como la densidad o la mezcla de usos inducen a la disminución de la distancia entre producción y consumo, lo que provoca el fomento de la economía local.

121. Fomento del consumo local.

Procede señalar algo parecido al punto anterior; en concreto, la densidad, la mezcla de usos, o la limitación de los grandes equipamientos comerciales son aspectos que fomentan el consumo local.

122. Protección para los parajes de especial naturaleza.

Las DOT tienen como una de sus determinaciones el señalar aquellos espacios que por sus valores deban protegerse. El documento de Avance parte de los logros que se han hecho desde 1997 en materia de protección ambiental, y promueve una visión más integrada de los espacios naturales tomando la base metodológica de los servicios de los ecosistemas, y agrupándolos en torno al concepto común de “Infraestructura Verde”. Este enfoque se aborda en el documento de Avance en el apartado 4.2.

123. Plantaciones de bosques autóctonos.

Según se señala más arriba, la potenciación de especies autóctonas es una constante en el documento desde diferentes puntos de vista. Concretamente en materia de Paisaje se puede mencionar la siguiente directriz: *<<Establecer, en caso de desaparición de la vegetación existente, las medidas compensatorias que permitan conservar la textura y la masa forestal de los terrenos y conservar el paisaje natural, la cubierta vegetal y potenciar las especies autóctonas, o en su caso las que se vienen explotando históricamente, ligadas a medios de producción y subsistencia tradicionales>>*.

124. Agricultura ecológica y su comercialización.

Según se señala como uno de los objetivos del apartado 4.2 del Avance: *<<Promover la agricultura ecológica y los medios de producción cercanos, y valorizar la labor de la población rural en la conservación y gestión de los ecosistemas, y la mejora de la calidad de vida>>*.

125. Prohibición de organismos genéticamente modificados.

El tema de los organismos genéticamente modificados no está tratado en la Revisión de las DOT, puesto que se entiende que excede los límites de la ordenación del territorio.

126. Reformar la política agraria.

La política agraria es una política sectorial que no compete a la ordenación del territorio regular. El capítulo 5 del Avance (Hábitat Rural) trata de recoger en gran medida las políticas que se están llevando a cabo y que tienen incidencia en el territorio. Sus directrices son de eficacia propositiva, dadas las competencias sectoriales que se han señalado.

127. Soberanía alimentaria.

La suficiencia alimentaria es un objetivo que promueven las DOT. Uno de los objetivos del capítulo 5 de Hábitat Rural es: *<<Garantizar la suficiencia y seguridad alimentaria, favoreciendo el abastecimiento de proximidad más allá de los huertos urbanos>>*.

128. Recuperar y apoyar a las pequeñas explotaciones agropecuarias.

El documento no hace distinción entre pequeñas y grandes explotaciones agropecuarias; no obstante, sus directrices parten del respeto a las explotaciones tradicionales como el caserío. A modo de ejemplo: *<<Asegurar la continuidad de las explotaciones agrarias como instrumento básico del desarrollo socioeconómico en el medio rural a partir de modelos de producción acordes con las funciones ambientales y territoriales que desempeña la actividad agraria, potenciando la rentabilidad de las explotaciones agrarias como factor determinante para fijar población y promover el empleo rural>>*, o *<<Establecer, desde los documentos de Ordenación Territorial, criterios que vinculen al planeamiento al mantenimiento de los caseríos y evitar su pérdida, a partir de del ejercicio de la actividad agraria y su gestión desde las diferentes administraciones>>*.

129. *Desarrollar la industria agrícola de la marihuana para uso farmacéutico, droguería, textil, papel y construcción.*

El aspecto escapa de la regulación de las DOT.

130. *Proteger de manera especial el suelo clasificado de agrícola.*

Tal y como se ha señalado antes, los suelos con mayor capacidad agrológica ya se encuentran protegidos en gran medida a través del Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la CAPV, aprobado definitivamente mediante Decreto 177/2014, de 16 de septiembre. (B.O.P.V. de 17 de octubre de 2014).

131. *Recuperar terrenos para la agricultura y la ganadería.*

El capítulo 5 del Avance (“Hábitat Rural”) cuenta con las explotaciones agrarias y ganaderas como elemento fundamental de este entorno, tal y como se señala en la siguiente directriz: <<Asegurar la continuidad de las explotaciones agrarias como instrumento básico del desarrollo socioeconómico en el medio rural a partir de modelos de producción acordes con las funciones ambientales y territoriales que desempeña la actividad agraria, potenciando la rentabilidad de las explotaciones agrarias como factor determinante para fijar población y promover el empleo rural>>.

132. *Potenciar las asociaciones de consumidores, para la venta directa entre productor – consumidor.*

Se trata de un aspecto sectorial que no afecta a la Revisión de las DOT.

133. *Eradicar los nichos de contaminación.*

El documento trabaja por erradicar y gestionar la contaminación, como deja traslucir en varios de los capítulos. Por ejemplo, la economía circular a la que se dedica el apartado 8.3 contempla entre sus objetivos fundamentales el ahorro energético y la reducción de emisiones de dióxido de carbono, con el fin de paliar los daños generados por la contaminación del aire, del suelo o del agua, debido a la utilización de los recursos a un ritmo que supera la capacidad de nuestro planeta para renovarlos.

134. *Crear bancos de tierra.*

Una de las directrices del capítulo de “Hábitat Rural” del Avance señala que: <<Los instrumentos de planeamiento territorial y municipal tendrán en cuenta las propuestas del PDR para la creación y mejora de herramientas que favorezcan la incorporación al medio de jóvenes agricultores; incidiendo en la puesta en marcha de iniciativas públicas y privadas, tales como agroaldeas, centros de intermediación de tierras agrarias, bancos de tierra u otras que cumplan los mismos objetivos>>.

135. *Viviendas colaborativas y en cesión de uso.*

No siendo una materia de la ordenación del territorio, el documento no aborda específicamente las viviendas colaborativas y en cesión de uso.

▪ **INFRAESTRUCTURA VERDE INTEGRADA Y SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS**

136. *Conectar entre sí las zonas naturales existentes y mejorar la calidad ecológica general.*

El documento plantea un modelo territorial que apuesta por la sostenibilidad como una de sus bases fundamentales. El documento plantea una visión integrada del medio ambiente, conectando en red los espacios medioambientalmente relevantes mediante corredores ecológicos. El enfoque integrado que se da a la infraestructura verde y los servicios de los ecosistemas, junto con otras medidas previstas en el Avance y en otras disposiciones sectoriales, contribuyen a mejorar la calidad ecológica general.

137. Mantener en buen estado los ecosistemas para el futuro.

Tal y como se ha señalado antes, una de las bases de la Revisión de las DOT es la sostenibilidad. El enfoque integrado que se da a la infraestructura verde y los servicios de los ecosistemas, junto con otras medidas previstas en el Avance y en otras disposiciones sectoriales, contribuyen a mejorar la calidad ecológica general. La Infraestructura Verde y los Servicios de los Ecosistemas se abordan en el apartado 4.2 del Avance.

138. Líneas de investigación para sustituir las llamadas infraestructuras grises por infraestructuras verdes.

Una de las directrices del apartado 4.2 del Avance señala que: <<se fomentará que, en el desarrollo de infraestructuras, se prioricen las soluciones basadas en la naturaleza, y en cualquier caso las compatibles con la continuidad ecológica frente a soluciones técnicas de elevado impacto, mediante soluciones como ecoductos, túneles y obras de bioingeniería>>.

139. Desarrollar normativas y protocolos para garantizar la coordinación y colaboración.

El documento aborda en diversos puntos la necesidad de garantizar la coordinación y la colaboración, por ejemplo a la hora de desarrollar PTP y PTS (capítulo 11 de “Gobernanza”), o en la compatibilización de planeamientos (apartado 6.6), entre otros puntos.

140. Desarrollar vías de participación y colaboración.

La Revisión de las DOT tiene un capítulo dedicado a la Gobernanza (capítulo 11 del Avance) que aborda estas materias.

141. Un enfoque integrado de la gestión del suelo.

La ordenación del medio físico (capítulo 4 del Avance) ofrece un enfoque integrado de la gestión del suelo, mediante una regulación de usos y unos criterios para elementos, procesos y control de actividades en el medio físico.

▪ **CORREDORES ECOLÓGICOS**

142. Sería conveniente lograr la conectividad.

Tal y como se señala más arriba, el documento plantea una visión integrada del medio ambiente, conectando en red los espacios medioambientalmente relevantes mediante corredores ecológicos. Esta conectividad se extiende a todas las escalas, desde el nivel de la CAPV hasta lo local.

143. Función productiva de los corredores.

Los corredores ecológicos se incorporan al planeamiento como un condicionante superpuesto, en el que las actividades admisibles serán cualesquiera que permitan los objetivos de continuidad ecológica, con preferencia por los que favorezcan estos objetivos. Todo ello se trata en el capítulo 4 del Avance.

- **MEDIO RURAL**

144. Establecer las bases de una política rural propia.

El capítulo 5 del Avance, “Hábitat Rural”, recoge los que se está desarrollando en esta materia en la CAPV. Se trata de un tema con competencias sectoriales, y por tanto en gran medida fuera del alcance propositivo de las DOT.

145. Promocionar y facilitar la comercialización. Mercados de proximidad. Cooperativas.

Tal y como se ha señalado más arriba, la economía local es un concepto que se fomenta desde la Revisión, ya propuesto desde diversos documentos internacionales, tal y como se señala en los capítulos iniciales del Avance. Esto tiene reflejo en el documento de Avance en capítulos como el de infraestructura verde o hábitat rural, en el que uno de los objetivos es: <<Garantizar la suficiencia y seguridad alimentaria, favoreciendo el abastecimiento de proximidad más allá de los huertos urbanos>>. Por otra parte, cuestiones como la densidad o la mezcla de usos inducen no sólo a la disminución de la distancia entre producción y consumo, sino a una concentración mayor de consumidores, lo que provoca el fomento de los mercados de proximidad, o la creación de cooperativas.

146. Incentivar economías circulares.

La economía circular es un concepto al que se dedica un apartado del Avance (el 8.3). se trata de un modelo donde los productos y los recursos utilizados se mantienen dentro del flujo económico el mayor tiempo posible. Se entiende una prioridad básica para reducir al mínimo la generación de residuos y lograr un desarrollo sostenible.

147. Actividades que fomenten la economía local.

Tal y como se ha señalado más arriba, la economía local es un concepto que se fomenta desde la Revisión, ya propuesto desde diversos documentos internacionales, tal y como se señala en los capítulos iniciales del Avance. Esto tiene reflejo en el documento de Avance en capítulos como el de infraestructura verde o hábitat rural, en el que uno de los objetivos es: <<Garantizar la suficiencia y seguridad alimentaria, favoreciendo el abastecimiento de proximidad más allá de los huertos urbanos>>. Por otra parte, cuestiones como la densidad o la mezcla de usos inducen a la disminución de la distancia entre producción y consumo.

- **MEDIO URBANO**

148. Considerar no sólo los aspectos de rehabilitación física de las áreas urbanas, sino también los de revitalización económica y los de integración social.

La regeneración urbana es un pilar fundamental en la Revisión de las DOT. Ello implica no sólo la mera rehabilitación o renovación, sino también estudios de mejora económica y social. Tal y como dice uno de los objetivos del apartado 6.2, <<contribuir a la superación de los desequilibrios sociales y urbanísticos existentes en los núcleos urbanos y en sus entornos>>.

149. Accesibilidad.

En el Avance se ha incorporado como una cuestión transversal más la accesibilidad universal (apartado 10.5).

150. Mezcla de usos y actividades urbanas.

La mezcla de usos es una de las técnicas para impulsar la vida urbana, y también contribuye a lograr otros objetivos como reducir los desplazamientos, o crear ciudades más inclusivas y accesibles. Tal y como se observa en el capítulo 6 del Avance, la renovación y regeneración urbanas que propone el documento van de la mano de otras actuaciones necesarias como la mayor flexibilidad del planeamiento en cuanto a mezcla de usos, tipologías y densidades en los nuevos desarrollos, la vinculación entre crecimientos urbanísticos y sistemas de transporte colectivo o la priorización de la movilidad peatonal y ciclista. Con todo ello se pretenden activar actividades urbanas.

151. *Diseño de los espacios.*

El diseño de los espacios propiamente dicho no es objeto de las DOT, si bien se marcan unos criterios generales a considerar en el desarrollo de los proyectos concretos.

152. *El paisaje urbano y la identidad.*

La identidad es un aspecto que se debe considerar en cualquier intervención de entidad sobre el paisaje urbano, y como tal es tratada en el Avance. A modo de ejemplo, una de las directrices del apartado 7.1 de Paisaje señala específicamente que se debe <<*procurar mantener el carácter de los paisajes urbanos característicos e históricos*>>, señalando al respecto una serie de medidas.

153. *Planificar el medio urbano adaptado para todas las personas en todos sus ciclos vitales.*

Una de las bases territoriales en las que se sustenta el modelo territorial es la de “Territorio Inclusivo”, que se orienta hacia la consecución de un territorio social equilibrado. Este tema incluye aspectos como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el envejecimiento de la población, etc.

▪ **REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA**

154. *Intervenir de manera más inteligente en las ciudades, generar mayor bienestar económico, social y medioambiental.*

La respuesta que se da en el documento a una intervención más inteligente en las ciudades para generar mayor bienestar es la rehabilitación, renovación y regeneración urbanas, la introducción de la infraestructura verde en ellas, el fomento de la densidad y la mezcla de usos, una intensificación de la vida urbana, un mayor impulso a la movilidad peatonal, ciclista y transporte público, o una apuesta por la eficiencia energética, entre otras cuestiones.

155. *Implantar planes de ordenación urbana que reduzcan la urbanización difusa y que favorezcan la construcción de usos en barrios compactos.*

El Avance establece para el planeamiento municipal una serie de medidas que reducen la urbanización difusa y favorecen la construcción de barrios compactos. Cuestiones propuestas por el Avance como la regeneración urbana (apartado 6.2), el perímetro de crecimiento urbano (6.3) o la cuantificación residencial (6.5) ofrecen herramientas en esta materia.

156. *Medidas tendentes a favorecer el acceso a la vivienda y la ocupación del patrimonio ya construido, como nuevos impuestos sobre viviendas vacías, estímulos fiscales al alquiler de viviendas, compra de inmuebles por las administraciones, etc.*

Las propuestas que se señalan son mayormente de carácter sectorial de vivienda.

157. Construir con criterios bioclimáticos.

El empleo de determinados criterios de construcción no es escala del planeamiento territorial; no obstante, y en la medida en que afecta a cuestiones territoriales, se incluye el fomento de estos criterios como directrices, especialmente dentro del capítulo 6 de “Hábitat Urbano”. A modo de ejemplo, una de las directrices de los Ejes de Transformación es <<fomentar los principios de diseño urbano y arquitectónico bioclimático como elemento de sostenibilidad ambiental en los Ejes de Transformación>>.

158. Crear zonas verdes adecuadas.

La creación de zonas verdes adecuadas en los núcleos urbanos es tarea del planeamiento municipal. Desde la Revisión de las DOT se propone el concepto de Infraestructura Verde como red que introduce la naturaleza en el medio urbano. A modo de ejemplo, cabe citar la directriz 10 del apartado 4.2 del Avance que señala, entre otras cuestiones, que <<el planeamiento urbanístico (...) incluirá la infraestructura verde local conectada con la del área funcional y con la de la CAPV, considerando como parte de ésta a nivel local los espacios calificados como sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes, y siéndoles de aplicación los principios de continuidad, de preservación y refuerzo de servicios de ecosistemas>>.

▪ **SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL EN SUELO ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

159. Intervenciones de rehabilitación y de regeneración y renovación urbanas.

Las intervenciones de rehabilitación, renovación y regeneración urbanas son unas prioridades de la Revisión de las DOT, como se puede apreciar constantemente en todo el capítulo 6 “Hábitat Urbano” y especialmente en el apartado 6.2 “Rehabilitación y Regeneración urbana”.

160. Limitar los cambios de usos terciarios en polígonos exteriores a los núcleos de población.

La Revisión de las DOT apuesta por introducir en los suelos urbanos aquellas actividades económicas compatibles con los otros usos urbanos, como la residencia o el ocio. Por otra parte, el fenómeno de agrupar diversos comercios en antiguos polígonos industriales en la periferia genera unos efectos negativos similares a los de los grandes equipamientos comerciales.

161. Retorno a la ciudad de las actividades económicas.

Hay cada vez más actividades económicas que pueden resultar compatibles con la residencia y el ocio, favoreciendo la mezcla de usos y la complejidad de la vida urbana. Estas cuestiones son tratadas en el capítulo 6 del Avance “Hábitat Urbano”.

162. Adoptar otros modelos económicos más ecológicos.

Como se viene señalando, el Avance incorpora un nuevo apartado 8.3 “Economía Circular”, que contempla la transición a un modelo donde los recursos utilizados se mantienen dentro del flujo económica el mayor tiempo posible. Además de la economía circular, el documento apuesta por otras formas como los ciclos cortos de producción consumo o economía verde, a partir del concepto de infraestructura verde.

▪ **PERÍMETRO DE CRECIMIENTO URBANO (PCU)**

163. Deben definirse los límites de crecimiento urbano.

El perímetro de crecimiento urbano se trata en el apartado 6.3 del Avance, como forma adicional (tras la regeneración y renovación urbanas o la densificación) de frenar el avance de la mancha urbana sobre el territorio.

▪ CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL

164. Metodologías como las aplicadas a la cuantificación residencial son necesarias.

Se entiende necesario aplicar una metodología que, abriendo la posibilidad a ser particularizada por cada PTP, determine unos criterios comunes a toda la CAPV en la limitación de la oferta residencial máxima que proponga cada plan municipal. La cuantificación residencial se aborda en el punto 6.5 del Avance.

▪ SEGUNDA RESIDENCIA Y RECURSOS TURÍSTICOS

165. Potenciar la segunda residencia y el desarrollo turístico, asociado a los núcleos existentes y especialmente a los de carácter rural, manteniendo la idiosincrasia y mejorando la accesibilidad y el equipamiento.

La Revisión de las DOT plantea en su apartado 7.4 la Ordenación de los Recursos Turísticos. Dentro de sus directrices, se señala la necesidad de <<redactar un Plan Territorial sectorial de Recursos Turísticos que, de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente, defina el modelo de desarrollo territorial turístico de la Comunidad Autónoma, regulando la protección de los recursos turísticos, los criterios de evaluación ambiental y los ratios de sostenibilidad de la actividad turística, así como las medidas orientadas a mejorar los aspectos territoriales, socioeconómicos y culturales de dicha actividad>>.

166. Promover el turismo sostenible.

El apartado 7.4 del Avance aborda los recursos turísticos desde la componente territorial; en el mismo se incide en la necesidad de abordarlo desde la sostenibilidad, tal y como se señala: <<los recursos turísticos se caracterizan en Euskadi por su diversidad natural y cultural, precisando la definición de un modelo que garantice tanto su desarrollo, como la sostenibilidad territorial>>.

○ MOVILIDAD SOSTENIBLE

▪ MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

167. Las redes de infraestructuras ciclistas deberían de entrar como otro modo de movilidad al mismo nivel que la red viaria o ferroviaria, con una red propia.

Las redes de infraestructuras ciclistas ya se contemplan como otra forma más de movilidad, tal y como se desprende del apartado 9.2 del Avance “Movilidad no motorizada o peatonal y ciclista”. En ese apartado ya se señala, por ejemplo, que cada territorio histórico tiene su propia norma foral de vías ciclistas, lo que da naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista.

168. Ampliar la red de ejes ciclistas llegando a desarrollar una red intermunicipal de bicicletas.

Tal y como señala la directriz 2 del apartado 9.2 del Avance, se busca <<favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender, que busque las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta, que evite pendientes excesivas, así como las interferencias con el tráfico rodado y el tráfico peatonal y que quede protegida de las condiciones climatológicas extremas>>.

169. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público.

El apartado 9.2 del Avance señala como aspecto relevante <<el papel de la intermodalidad entre la bicicleta y el servicio público de transporte colectivo y el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte>>.

170. La linealidad, la generación de ejes principales, ya sean ciclistas o caminables, facilita la expansión a lo largo de todo su recorrido.

La propuesta de los ejes de transformación como oportunidad para la generación de espacios peatonales y ciclistas es una cuestión que se aborda en el punto 3 del apartado 6.1 del Avance.

▪ **MOVILIDAD VIARIA**

171. La necesidad de reducir los desplazamientos laborales y la congestión de tráfico.

La densidad y la mezcla de usos, dos de las propuestas fundamentales de la Revisión, favorecen la proximidad del trabajo, la residencia y el ocio, potenciando los desplazamientos peatonales y ciclistas y reduciendo la congestión del tráfico.

172. Sistema de servicio unitario de transporte público (billete único) para toda la CAPV.

Tal y como se señala más arriba, el billete único es un aspecto importante si se quiere lograr una movilidad colectiva multimodal. Tal y como dice el Avance (apartado 9.1): <<La utilización óptima de los distintos medios de transporte requiere de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias>>.

▪ **MOVILIDAD PORTUARIA, FERROVIARIA Y AEROPORTUARIA**

173. Ampliar y optimizar: la red de transporte ferroviario, la red de puertos para el transporte de mercancías marítimo, el sistema aeroportuario, y la conexión entre ellas.

Tal y como se ha señalado anteriormente, las infraestructuras aeroportuarias, determinadas infraestructuras portuarias o el TAV, por diversas razones, cuentan con ámbitos competenciales y en este sentido con decisiones sectoriales ejecutadas y en ejecución. No obstante, el punto 9.4 trata de dar unas pautas territoriales de coordinación.

▪ **MOVILIDAD COLECTIVA MULTIMODAL**

174. Propuestas para incentivar el uso de los diferentes medios de transporte público y la conexión entre ellos: impulsar el billete único, restricciones al uso del coche, mejorar la accesibilidad, reducción de tarifas y aumento de frecuencias.

El comentario realiza varias propuestas para incentivar el uso del transporte público y la conexión entre ellos; en general, y tal y como dice el Avance (apartado 9.1): << *La utilización óptima de los distintos medios de transporte requiere de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias*>>.

○ **AGUA**

175. Disminución del consumo, campañas de sensibilización y mejora en la eficiencia de los sistemas de distribución.

Tal y como se ha señalado antes, el agua se planifica de forma integral por la Agencia Vasca del Agua-URA; el apartado 8.1 señala las directrices que se deberían considerar en el futuro en la materia.

○ **ENERGÍA**

176. Impulso tanto de las energías renovables como del autoconsumo.

Uno de los objetivos del capítulo del apartado 8.2 del Avance es: << *mejorar la sostenibilidad del parque de generación eléctrica mediante la incorporación de nuevas instalaciones de renovables y cogeneración, incrementando la generación distribuida y fomentando el autoconsumo*>>. La eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi 2030, que se recogen en el Avance en el punto 8.2.

177. Rechazo a prácticas extractivas como el fracking.

En el apartado 4.1 se señala que: << *En aras a la sostenibilidad se debiera descartar la búsqueda de fuentes de energía no renovables no convencionales. En el caso de la fractura hidráulica en concreto, la incertidumbre sobre los efectos en el cambio de composición del subsuelo y el impacto de la instalación en el suelo, unido a la actuación en un territorio significativamente denso en cuanto a población y estructuras urbanas como la CAPV desaconsejan su desarrollo*>>.

178. Aumento del reciclaje y la reutilización.

Tal y como se ha señalado antes, el Avance incorpora un nuevo apartado 8.3 “Economía Circular”, que contempla la transición a un modelo donde los recursos utilizados se mantienen dentro del flujo económica el mayor tiempo posible.

○ **GOBERNANZA: PARTICIPACIÓN, ORGANIZACIÓN, INDICADORES**

179. Mejorar la difusión e información de los procesos, habilitando canales de participación más continuada.

La participación no debe circunscribirse a los períodos concretos establecidos al efecto; en el Avance se ha querido reseñar este hecho, señalando en las Directrices del apartado de participación (punto 11.3): << *Habilitar los medios necesarios para garantizar la participación tanto presencial como digital en el establecimiento y el seguimiento de los instrumentos de planificación territorial*>>.



- **NOVEDADES: PATRIMONIO, GESTIÓN DE RESIDUOS, PEDAGOGÍA Y SENSIBILIZACIÓN, SMART CITIES Y SMART CITIZENS, PERSONAS REFUGIADAS Y MIGRANTES**

180. *Promover la prevención en la generación de residuos y fomentar: su Reducción, Reutilización, Reciclaje, Valorización Energética, tratamiento y deposición final como última alternativa.*

Como se viene señalando, el Avance incorpora un nuevo apartado 8.3 “Economía Circular”, que contempla la transición a un modelo donde los recursos utilizados se mantienen dentro del flujo económica el mayor tiempo posible.

181. *Desarrollar acciones pedagógicas y de sensibilizar sobre diversas cuestiones vinculadas a las DOT.*

Tal y como se señala más arriba, se está trabajando en estos momentos en materia de educación y sensibilización, no sólo dentro de procesos participativos como el de la Revisión de Directrices, sino en ámbitos concretos como el Paisaje.