

02

Euskal Hiria NET. Berrikuntza- ekosistema

Euskal Hiria NET. Ecosistema de Innovación

A. Indar-ideiak. Lurralde-ereduaren helburuak eta irizpideak

1. LAA erreferentzia gisa
2. Euskal Hiria NET.
Berrikuntza-ekosistema
3. Lurraldea berriz asmatzea
4. Zentro aniztasuna eta sare-
lurraldea
5. Erakargarritasuna eta
ingurumen-bikaintasuna
6. Mugikortasun iraunkorra
7. Hiri-garapenaren eredu berriak
8. Lehiakortasuna eta garapen
ekonomikoa
9. Aukera berriak landa-
eremuetan

10. Lurraldea gobernatzeko modu berriak

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET

1. Nukleo anitzeko euskal
hiriburu-sistema. Berrikuntza-
lurralde bereziak
2. Hiri ertainak eta eremu
funtzionalak
3. Konektibitatea eta
mugikortasun iraunkorra
4. Berrikuntza-nodoak
5. Euskal Hiriko ingurune fisikoa
eta paisaiak

A. Ideas Fuerza. Objetivos y Criterios del Modelo Territorial

1. Las DOT como referencia
2. Euskal Hiria NET Ecosistema
de Innovación
3. Reinventar el Territorio
4. Policentrismo y Territorio en Red
5. Magnetismo y Excelencia
Ambiental
6. Movilidad Sostenible
7. Nuevos modelos de desarrollo
urbano
8. Competitividad y desarrollo
económico
9. Nuevas oportunidades en los
espacios rurales

10. Nuevas formas de Gobierno del Territorio

B. El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

1. El Sistema Polinuclear
Vasco de Capitales. Territorios
Singulares de Innovación
2. Las ciudades medias y las
áreas funcionales
3. Conectividad y Movilidad
Sostenible
4. Nodos de Innovación
5. El Medio Físico y los Paisajes
de Euskal Hiria

**Euskal Hiria NET.
Berrikuntza-ekosistema**

**Euskal Hiria NET.
Ecosistema de
Innovación**

A. Indar-ideiak. Lurralde-ereduaren helburuak eta irizpideak

Ideas Fuerza. Objetivos y Criterios del Modelo Territorial

A.1. Las DOT como referencia

Las DOT fueron uno de los primeros documentos que abordó la ordenación del territorio desde una perspectiva estratégica, en la cual el territorio constituye un elemento clave de competitividad en el nuevo espacio global. Este hecho marca una diferencia cualitativa con respecto a experiencias anteriores, concebidas como una extensión de los conceptos convencionales del planeamiento, orientados fundamentalmente al control y a la regulación más que al diseño de un escenario de futuro que no surge, necesariamente, de la extrapolación de las tendencias existentes.

Este enfoque implica, ante todo, la definición de un modelo territorial que constituye la referencia básica para la acción a largo plazo. De este modo, las DOT han tenido una importancia decisiva en la formulación de proyectos urbanos, territoriales, de desarrollo económico y de infraestructuras que han permitido al País Vasco posicionarse en los últimos años como uno de los espacios internacionales de referencia en la innovación territorial y urbana y en la consolidación del territorio como

uno de sus activos más importantes.

El Modelo Territorial que las DOT proponen para el País Vasco se puede resumir de forma muy sintética en cuatro estrategias básicas referidas a los cuatro aspectos clave que configuran la estructura del territorio y sus potencialidades futuras:

- El Medio Físico y los espacios naturales valiosos. Se parte de la identificación de los espacios naturales valiosos y de la vocación del territorio. En un territorio tan denso y sometido a una presión de las actividades económicas y residenciales tan fuerte, es esencial partir de la identificación de la vocación y capacidad de acogida para garantizar un modelo territorial equilibrado y sostenible.
- El Sistema de Ciudades. Otro aspecto esencial del modelo territorial es el sistema urbano, es decir, el conjunto interrelacionado de ciudades de distinto rango que lideran la totalidad de nuestro territorio. Se plantea una creciente interrelación entre las capitales vascas, configurando un Sistema Polinuclear que forma el nivel superior del sistema urbano y una red

completa de ciudades de tamaño medio que tienen vocación de desempeñar funciones de desarrollo y de equilibrio muy importantes.

- Las áreas funcionales se corresponden con los ámbitos de influencia urbana de las ciudades del sistema vasco. Constituyen la escala territorial intermedia para el desarrollo de las DOT. La redacción de Planes Territoriales Parciales sobre estos territorios les dota de un protagonismo especial en la configuración del modelo territorial.

- Las Interrelaciones a través de las infraestructuras básicas. Es importante no concebir el diseño de las infraestructuras desde una óptica sectorial sino como elemento esencial en el diseño del futuro modelo territorial y en relación con el sistema de ciudades y con las características del medio físico.

Este modelo ha mostrado su eficacia y su capacidad para orientar los procesos de desarrollo territorial durante la última década, ha posibilitado la implementación de un sistema de planes territoriales de escala intermedia para las áreas

funcionales, ha dotado de referencias para el planeamiento municipal, que hoy son asumidas de forma generalizada, y ha establecido un marco para dotar de coherencia territorial a los Planes y programas sectoriales con incidencia en el territorio.

Este Modelo Territorial de las DOT sigue siendo la referencia válida para las iniciativas territoriales. Se trata ahora de desarrollar y hacer evolucionar, a partir de él, elementos que han cobrado nuevo protagonismo o que precisan ser actualizados. Son aspectos como la movilidad sostenible, el paisaje, el reciclado del territorio y el desarrollo de espacios para la economía creativa. Se trata, fundamentalmente, de reforzar los aspectos del modelo referentes a la calidad del territorio como elemento básico de sostenibilidad, equilibrio y competitividad de nuestro territorio.

Cada vez es más importante la estrecha vinculación que existe entre la calidad y el atractivo de los territorios y los espacios de la economía creativa. La Excelencia Territorial debe ser una de las señas de identidad del País Vasco, a modo de factor esencial de calidad de vida y componente básico de su estrate-

gia de innovación y competitividad, configurando un territorio atractivo, diverso, estimulante, con una oferta de servicios amplia, variada y de calidad, un paisaje humano cosmopolita, un entorno ambiental de calidad y espacios urbanos singulares y atractivos.

El País Vasco debe aprovechar la experiencia de las Directrices y el grado de desarrollo de los instrumentos territoriales para convertirse en un Nodo de Excelencia en los ámbitos del urbanismo y de los hábitats del futuro. La combinación de innovación y excelencia territorial puede jugar un papel creciente en nuestro futuro al concebir el desarrollo de nuestro territorio como un Living-lab, un laboratorio para experimentar y diseñar el hábitat del futuro. Las nuevas tecnologías de gestión urbana, edificación sostenible, nuevos modos de transporte, bioclimatismo y energías renovables, biotecnología y calidad ambiental, domótica y telecomunicaciones, y tantas otras, deben incorporarse de forma creciente a la construcción de nuestro territorio, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo de nuestro territorio. Su presencia creciente

es fundamental para hacer del País Vasco una referencia internacional en el desarrollo de ciudades y territorios.

A.2. Euskal Hiria NET Ecosistema de Innovación

Vivimos en un mundo sometido a procesos de cambio constantes y cada vez más rápidos. En este contexto de transformaciones y globalización, la innovación constituye la principal respuesta con la que contamos para dar respuesta a los nuevos retos y mantener nuestras expectativas de calidad de vida, desarrollo económico y sostenibilidad ambiental.

Alcanzar el éxito en la innovación es un proceso complejo, pues no depende de un solo factor sino de múltiples variables a veces poco definidas. Educación, valores sociales, disponibilidad de capital, entorno empresarial y administrativo son algunos factores necesarios pero no suficientes.

Entre estos factores, el territorio ocupa un lugar singular. A diferencia de los demás factores de innovación, el territorio es

el único elemento que no se puede deslocalizar. El territorio es una oportunidad de identidad, de diferenciación y de competitividad cada vez más importante. El territorio incorpora activos tangibles de la nueva economía. Factores clave para la innovación tales como la capacidad para atraer y fijar talento y empresas innovadoras, para conectarse de forma enriquecedora con otros espacios, para disponer de sistemas de transportes eficaces, así como de paisajes y espacios naturales de calidad y de ámbitos de vida y de actividad atractivos y sostenibles son, al mismo tiempo, factores territoriales esenciales para la nueva economía.

Euskal Hiria NET-Ecosistema de Innovación es una propuesta para impulsar estos factores de innovación en la CAPV y para facilitar la adaptación de nuestro territorio y de nuestras actividades económicas a las nuevas situaciones.

El concepto clave en esta propuesta es la de convertir a la CAPV en un Ecosistema de Innovación.

Los Ecosistemas de Innovación son territorios con vocación de

ser centros de generación de innovaciones. Como los ecosistemas naturales, los Ecosistemas de Innovación son espacios para la producción de los cambios y novedades que permiten a la sociedad adaptarse a situaciones cambiantes. Los atributos que determinan el potencial innovador de estos ecosistemas sociales son muy similares a los de los naturales. La diversidad, la complejidad, la densidad, la apertura al exterior, la conectividad y las posibilidades de interrelación son los factores esenciales para impulsar espacios creativos e innovadores. Los espacios de conocimiento e investigación, que concentran talento y creatividad, son las “especies clave” altamente conectadas que están en la base de los procesos innovadores.

Ciudades y territorios dinámicos y atractivos son los elementos centrales de los ecosistemas innovadores en una etapa en la que las reglas de localización de los centros de innovación están cambiando. Los nuevos espacios de la innovación ya no son los parques tecnológicos de la etapa precedente. Son centros históricos, espacios costeros, paisajes rurales y agrícolas, áreas urbanas de arquitectura singular... es decir, espacios con

identidad y calidad, capaces de integrar trabajo, residencia y ocio como partes inseparables de una realidad atractiva, sugerente y de alta calidad de vida.

Los Ecosistemas de Innovación concentran centros académicos y científicos que generan conocimiento y talento. Proporcionan una amplia infraestructura de servicios, empresas, elementos de relación y ofertas de todo tipo que catalizan el desarrollo de redes creativas. Son centros culturales con una enorme diversidad de comportamientos, etnias, subculturas, eventos y arte que fertilizan las dinámicas de transformación.

Hacer del País Vasco un Ecosistema de Innovación es crear las condiciones para que estas características alcancen su máxima relevancia en nuestro territorio. Se trata de lograr que el territorio de la CAPV sea más diverso (en su economía, en las características de su población, en su oferta de espacios y ambientes...), de aumentar las interrelaciones entre sus diversos elementos y con el exterior, de lograr espacios más densos, articulados y complejos y de desarrollar nuevos elementos y nodos de conocimiento, creatividad e innovación.

A.3. Reinventar el territorio

El País Vasco ha sido un territorio de cambio y transformación permanente. De la gran industria ha pasado a la crisis y, luego, a la revolución urbana de la primera transformación. Ha pasado, también, de la explosión demográfica a la pérdida de población y, después, a la ligera recuperación actual, así como de la concentración de población a las nuevas formas de ocupación del territorio mediante desarrollos de baja densidad, etc. Ninguno de estos cambios eran predecibles antes de producirse. Sin embargo, como demuestra la propia experiencia del País Vasco, el cambio es un proceso sin fin: cualquiera que sea el nivel de los logros alcanzados, es imprescindible seguir generando el conocimiento y la innovación que harán posible la siguiente etapa de desarrollo y, sin los cuales, acecha el riesgo del declive y la pérdida de competitividad.

La CAPV ha demostrado sobradamente que su capacidad empresarial, su dinamismo y su potencial para transformarse y reinventarse cada cierto tiempo son uno de sus principales activos.

Cada etapa en el desarrollo de la CAPV y cada cambio en nuestras principales actividades económicas han significado una profunda transformación de nuestro territorio.

Hoy se plantea de nuevo uno de estos cambios estructurales. La economía del conocimiento aparece como la referencia imprescindible sobre la que asentar una nueva etapa de desarrollo y como el concepto clave que debe abarcar al conjunto de nuestras actividades productivas para garantizar su competitividad.

Esta reinención de nuestro sistema productivo va a significar una reinención de nuestro territorio. El nuevo modelo económico tiene requisitos espaciales y territoriales propios, que se irán plasmando en los paisajes de la CAPV a lo largo de los próximos años. Se trata de un modelo en el que el territorio cobra una creciente importancia. Activar iniciativas concretas de transformación territorial es una de las actuaciones con mayor potencial para contribuir al desarrollo de la economía del conocimiento en la CAPV.

En esta nueva etapa necesitamos reinventar nuestro territorio para que se convierta en un polo de atracción y de crecimiento de la nueva economía. La relación de las unidades productivas con el territorio se configura cada vez más como un factor de competitividad. La calidad de las infraestructuras y equipamientos del territorio incide de manera decisiva en la eficacia y funcionalidad de las diferentes empresas que operan en dicho territorio.

La oferta residencial y de espacios de actividad, la calidad urbana y ambiental de las ciudades, la seguridad ciudadana, las dotaciones, las opciones de ocio y esparcimiento, la calidad del paisaje y la imagen del territorio inciden en la calidad de vida de la población e, indirectamente, en la capacidad de un territorio para retener sus mejores recursos humanos y atraer a profesionales, empresarios y trabajadores cualificados.

El reto que se plantea es conseguir que el País Vasco sea más competitivo de cara al futuro. Esto exige acciones tendentes a propiciar un sistema de innovación público eficaz y a impulsar el sistema de innovación privado, y por supuesto, acciones

territoriales y urbanas interrelacionadas con las anteriores para garantizar un territorio más atractivo y competitivo.

A.4. Policentrismo y Territorio en Red

A lo largo de la última década, el País Vasco ha experimentado dos procesos simultáneos que determinan cambios en la funcionalidad y la organización del territorio.

Por una parte, el desarrollo urbano de las capitales y sus entornos metropolitanos, no solo en términos de crecimiento demográfico y de superficie construida sino, sobre todo, de centralidad y expansión de su influencia urbana, con crecimientos de las periferias más allá de los límites tradicionales de las áreas metropolitanas y con aumento de la complejidad y del atractivo de su ofertas terciarias.

Simultáneamente, se ha dado una creciente mejora en los sistemas de comunicación en un contexto de motorización generalizada, lo cual ha reducido de forma notable los tiempos de viaje, aumentando desde la mayor parte del territorio la accesibilidad a los servicios localizados en los espacios

metropolitanos y en las nuevas áreas de centralidad surgidas en sus periferias.

El dato más significativo de este proceso de expansión metropolitana es, probablemente, su orientación selectiva hacia zonas de alta calidad ambiental y paisajística que han dispuesto, además, en los últimos años de nuevos y mejores sistemas de conexión con los centros de las capitales.

Se está dando, así, un proceso de expansión de los ámbitos metropolitanos con aparición de nuevas centralidades. La creciente fortaleza funcional de las capitales vascas en un contexto de mayor movilidad y accesibilidad está restando centralidad y protagonismo a muchas de las cabeceras tradicionales del territorio.

Aunque las ciudades medias más importantes han experimentado un relevante proceso de mejora en la calidad y variedad de sus dotaciones y su oferta de servicios públicos y privados, el nuevo papel de las capitales implica una oferta comercial, cultural, de ocio y de servicios personales y empresariales enormemente más diversa, amplia, atractiva y

especializada. Se trata de un elemento de atracción con el que difícilmente pueden competir las ofertas más convencionales y limitadas de las ciudades medias. La mejora de las carreteras y la expansión del automóvil llevan a que una parte cada vez más significativa de las demandas terciarias que antes se realizaban en ciudades medias y cabeceras comarcales se trasladen a las capitales.

El resultado es un riesgo de pérdida de la centralidad que tradicionalmente tenían estos núcleos y un empobrecimiento funcional. Este proceso es tanto más acusado cuanto menor es la dimensión del núcleo y mayor su integración en los ámbitos de expansión de las ciudades capitales.

Frente a los riesgos de polarización asociados a este proceso aparece la oportunidad de fortalecer un sistema de ciudades tan equilibrado y policéntrico como el de la CAPV. El policentrismo es una de las principales aportaciones de las DOT y una de las fortalezas más importantes de nuestro territorio. Es fundamental asegurar el mantenimiento de esta estructura del sistema urbano en una nueva etapa de cambios

e innovaciones. La elevada densidad urbana del País Vasco y la mejora de las comunicaciones, las especializaciones económicas de las ciudades medias y su creciente interrelación crean las condiciones para configurar el conjunto del sistema urbano en una red urbana policéntrica más diversa y con mayor potencial que la actual.

Las ciudades y los territorios también se organizan en redes, y la capacidad de innovación de un territorio depende de variables muy similares a las que facilitan la adaptación en los ecosistemas de la naturaleza. Así, la apertura al exterior, la densidad, la existencia de espacios de fusión y de interrelación, la conectividad, la diversidad de actividades y de grupos sociales son rasgos de las redes que caracterizan a los territorios innovadores. Los espacios más interconectados son fundamentales para la generación de innovaciones e impulsan la transformación creativa de los territorios.

El Territorio Policéntrico en Red propicia la generación de sinergias y se basa en la diversidad y complementariedad entre los distintos elementos territoriales. El concepto de Territorio

en Red aporta muchas ventajas al conjunto de Euskal Hiria, dado que cada pueblo o ciudad, al margen de sus propios alicientes, tiene acceso a un conjunto de equipamientos, servicios y opciones derivados de la nueva etapa de desarrollo del territorio. El País Vasco se está transformando en un Territorio en Red constituido por un sistema urbano policéntrico muy desarrollado y cada vez más interrelacionado que incluye los espacios metropolitanos, los sistemas de ciudades medias y los núcleos rurales. Un territorio que armoniza la identidad de cada lugar con las oportunidades diversas que ofrece el conjunto. Un espacio integral para vivir, trabajar, divertirse y aprender.

El resultado es una estructura urbana policéntrica e integrada, con una masa crítica mayor, con una oferta de ambientes y opciones más diversa y con potencial para desarrollar proyectos más ambiciosos. En esta estructura los límites de los centros y las funciones y actividades se difunden por territorios cada vez más amplios y más variados, creando un único mercado de trabajo y un espacio cotidiano de relación

más estrecho.

Configurarse como un espacio que funciona como una gran área urbana policéntrica de alto nivel constituye una de las grandes oportunidades para impulsar el desarrollo global del conjunto de la CAPV.

Existe una correlación directa entre el tamaño y el rango urbano de las principales ciudades y el desarrollo global del territorio que lideran. Un área urbana de alto nivel implica una mayor capacidad de captación de inversiones e innovaciones. La implantación de servicios de alto nivel, la aparición de actividades con mayor valor añadido, el aumento del atractivo de la oferta urbana y la integración en redes globales son factores decisivos para el desarrollo en el nuevo contexto económico, y están ligados, directamente, a la existencia de centros urbanos de alto rango. Hoy en día los grandes centros urbanos han dejado de ser, como en el pasado, elementos succionadores de los recursos de su entorno y han pasado a convertirse en elementos generadores de desarrollo hacia su área de influencia.

La escala del territorio del País Vasco es similar a la de otras regiones urbanas del mundo que acogen funciones y centros económicos globales, tales como Estocolmo, Frankfurt, Bruselas-Amberes, Seattle, Sacramento o Vancouver, que presentan un tamaño demográfico muy similar al de la CAPV.

A.5. Magnetismo y Excelencia Ambiental

Las DOT establecieron como base para la ordenación del Medio Físico las categorías de ordenación. Estas categorías, y la regulación de usos que establecen, son hoy la referencia general para la ordenación del suelo no urbanizable por parte de todos los instrumentos urbanísticos y territoriales de la CAPV, adaptando a las circunstancias de cada ámbito las determinaciones de las DOT. La aprobación de diversos Planes Territoriales Parciales ha permitido fijar ya en gran parte del territorio los suelos no urbanizables de protección y su incorporación al planeamiento urbanístico. También diversos PTSs, como los de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos y el del Litoral, han consolidado la ordenación de ámbitos clave de suelo no urbanizable de acuerdo con estas categorías. La

propuesta de Espacios Naturales protegidos realizada por las Directrices se ha desarrollado con diversas iniciativas sectoriales y en la actualidad se cuenta con un 22,7% del territorio incluido en una u otra de las figuras de protección existentes. Estas figuras, junto con la protección de recursos y especies establecida a partir de la Ley 16/1994 del Parlamento Vasco, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, proporcionan un marco de protección y gestión de la naturaleza suficientemente amplio y completo que ha permitido el desarrollo y aplicación de buena parte del contenido de la directriz de medio físico.

Como resultado, y tal y como muestran los diversos indicadores analizados regularmente por el Departamento de Medio Ambiente, se ha asistido a una mejora perceptible de la calidad ambiental del territorio y en la gestión de los recursos naturales.

Son estas iniciativas y este marco regulador los que permiten plantear para los próximos años nuevos avances en la mejora ambiental y paisajística de nuestro territorio y en la puesta

en valor de sus atractivos naturales. Por su localización, sus características físicas y su tradición histórica, el territorio del País Vasco tiene el potencial para convertirse en uno de los elementos más valiosos para las estrategias de bienestar y desarrollo durante los próximos años. Una costa llena de atractivos, montañas y estrechos valles prelitorales, así como paisajes agrarios y culturales, son elementos que configuran uno de los espacios atlánticos más atractivos y diversos.

En esta nueva etapa aparecen nuevas situaciones que requieren una atención específica. La reciente tendencia a la urbanización de baja densidad y la creciente ocupación de zonas litorales, especialmente en los entornos metropolitanos, son elementos que generan una creciente presión sobre los recursos naturales y provocan una rápida transformación del paisaje. En muchas zonas rurales, los equilibrios ambientales mantenidos durante décadas por los esfuerzos de los agricultores se han visto alterados por el progresivo abandono de espacios y sistemas de cultivo que, en la nueva situación, carecen de rentabilidad y de la necesaria mano de obra.

La recuperación de ecosistemas y elementos ambientales es un factor esencial de calidad de vida y de sostenibilidad del territorio. Permitirá la restauración de ciclos naturales y la obtención de servicios ambientales básicos como la gestión eficaz del agua, la prevención de inundaciones, la reducción de los gases con efecto invernadero, la mejora de la calidad del aire y la conservación de suelos valiosos.

Se trata, además, de una contribución decisiva para que nuestro territorio aumente su atractivo y se identifique como un ámbito sostenible y de calidad. Estos atributos son de enorme importancia para nuestras iniciativas de futuro, las cuales encuentran una de sus mejores oportunidades en retener y atraer personas, empresas e instituciones innovadoras que quieran asentarse en la CAPV. En las iniciativas de atracción de actividades de la nueva economía y de las personas e iniciativas innovadoras, la calidad ambiental y paisajística aparece como uno de los requisitos fundamentales.

Para garantizar esa calidad, se proponen diversas actuaciones

que inciden en estos factores en algunos puntos clave del territorio y pueden servir de modelo a otras actuaciones similares, además de complementar las diversas iniciativas de protección, mejora y gestión racional de los recursos ya en marcha desde el sector público y la iniciativa privada:

- Conservación y puesta en valor de paisajes singulares mediante iniciativas que contribuyan a su revalorización y a su gestión sostenible: paisajes del vino y actuaciones en núcleos rurales asociados a paisajes agrícolas y forestales, etc.
- Propuesta de proyectos e iniciativas orientados a lograr una gestión activa del medio físico que permita lograr objetivos de mejora ambiental, llevar a cabo el desarrollo sostenible de nuevas actividades y orientar adecuadamente los procesos de cambio.
- Incorporación de los aspectos paisajísticos a los procesos de desarrollo territorial.
- Proyectos de referencia en materia de urbanismo y arquitectura bioclimática.

- Estrategias de movilidad sostenible y reducción de impactos asociados al tráfico.

A.6. Movilidad Sostenible

Disponer de interconexiones eficaces, tanto con el exterior como entre los diferentes ámbitos de nuestro territorio, aparece como un requisito indispensable de desarrollo económico y de calidad de vida.

A falta de la ejecución definitiva de algunos proyectos clave ("Y" de Alta Velocidad, conclusión de la conexión entre Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz por autopista), los avances en este campo han sido importantísimos: mejora de la red de conexión de cabeceras y ejes articuladores de las áreas funcionales, desarrollo de infraestructuras logísticas, extensión de los sistemas de cercanías, metro y tranvías, extensión y ampliación del puerto y aeropuerto de Bilbao, etc.

Por otra parte, la configuración de un Territorio Policéntrico en Red, el aumento de las interrelaciones con otros territorios y las propias dinámicas de desarrollo y transformación de la

CAPV conllevan un aumento de la movilidad. En las condiciones actuales este aumento puede significar el crecimiento de la congestión, que implica incremento en los costes de transporte y de los tiempos de viaje limitando de hecho la movilidad, deterioro ambiental por aumento de la contaminación generada por el tráfico, mayores costes e impactos territoriales por la necesidad de aumentar la capacidad de las infraestructuras y, en general, deterioro de la calidad de vida urbana.

Estas externalidades asociadas a un aumento de la movilidad sin opciones alternativas constituyen un riesgo importante que puede hipotecar muchas de las expectativas de desarrollo del territorio.

A partir de las interconexiones y de los sistemas de transporte planteados por las Directrices, se considera importante hacia el futuro prestar especial atención a este aspecto clave del desarrollo territorial, planteando iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible:

- Fortalecimiento de los sistemas de conexiones globales,

planteando los puertos y aeropuertos con criterios de alta accesibilidad y conectividad, intermodalidad con otros sistemas de transporte y especialización de las diversas infraestructuras.

- Impulso al desarrollo del transporte de mercancías de los diferentes sistemas ferroviarios, aumentando el hinterland de los puertos vascos a través de las nuevas líneas de ancho europeo, aprovechando la liberación de capacidad en las líneas convencionales de largo recorrido e integrando los sistemas de vía estrecha en la estructura logística de las áreas funcionales.
- Desarrollo de los sistemas de interconexión de las áreas funcionales, planteando nuevas oportunidades de relación por carretera y ferrocarril entre ellas.
- Plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales a lo largo de corredores urbanos y de transporte, con soporte de sistemas de transporte colectivo. Esta opción se ve favorecida por el carácter lineal que presentan ya muchos de los espacios urbanos de la CAPV que han crecido asociados a

carreteras y fondos de valle.

- Desarrollo de ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y de peatones y bicicletas, a modo de estructuras de articulación de las diferentes piezas urbanas y de localización de nuevos desarrollos y espacios de centralidad.
- Proyectos de conexión intermodal que hagan posible un sistema integrado de transporte colectivo que haga más eficaz y atractivo el uso del transporte colectivo.
- Desarrollo de un sistema de transporte ferroviario eficaz e interrelacionado, que integra servicios de cercanías, de ferrocarril de vía estrecha y de tranvías, que haga posible los desplazamientos en los ámbitos de máxima densidad. Especialmente importantes son las propuestas de conexión intermodal TAV-cercanías y TAV-aeropuerto, así como las referidas a la configuración de las estaciones de cercanías, en sus diversos modos, como puntos de centralidad territorial.
- Impulso a nuevas formas de transporte sostenible en

ámbitos singulares como Centros Históricos y Espacios Naturales, así como a sistemas de transporte adaptados a las condiciones de baja densidad de población de los espacios rurales.

A.7. Nuevos modelos de desarrollo urbano

En todas las ciudades y áreas urbanas de los países desarrollados se ha asistido a lo largo de las últimas décadas a un proceso de expansión de los espacios urbanizados. Cambios en la estructura económica, transformación de los centros urbanos, nuevas demandas comerciales y de ocio, traslado de los espacios industriales, expansión de las infraestructuras y, sobre todo, nuevos modelos residenciales con predominio de la baja densidad y la expansión de las áreas metropolitanas sobre ámbitos rurales cada vez más alejados de los centros tradicionales, son las causas principales de este proceso.

En el País Vasco se ha dado este proceso a lo largo de los últimos años en los entornos de las áreas metropolitanas. Aún así, las tasas de artificialización de nuestro territorio son

todavía muy inferiores a las de otras áreas urbanas europeas de tamaño similar. Los procesos de expansión metropolitana han seguido, en buena medida, las líneas establecidas por las DOT en sus estrategias de reequilibrio, y los procesos de cuantificación de los suelos residenciales han permitido un control de los desarrollos urbanos que habría sido muy difícil de lograr sin este instrumento.

Sin embargo, la rapidez de este crecimiento, en un contexto de estabilización demográfica, no deja de ser llamativa en un territorio en el que sus principales concentraciones urbanas se localizan en ámbitos que se perciben como con escasos suelos disponibles para futuros desarrollos. A la luz de las opiniones expresadas por el Foro Territorial convocado en el Proceso de Participación, la expansión de los espacios urbanizados y la artificialización del suelo se perciben como los problemas más graves a los que debe hacerse frente en los próximos años.

Según los diversos estudios de la Unión Europea, la superficie artificializada en Europa crecerá del orden de un 20% en los próximos 30 años y el crecimiento será mayor cuanto

menor sea la actual tasa de ocupación del territorio por usos artificiales.

Aunque coyunturalmente pueda reducirse la tasa de crecimiento de las superficies artificializadas como consecuencia de un periodo de crisis económica, estructuralmente la tendencia es su aumento en tanto que las demandas de los ciudadanos y de las actividades productivas requieren nuevos espacios y nuevas tipologías: espacios residenciales diferenciados, equipamientos, espacios comerciales y de ocio, sistemas de movilidad, espacios logísticos, nuevas implantaciones industriales...

La cuestión clave para los próximos años es cómo lograr que los nuevos crecimientos se produzcan con la mayor eficacia posible sin que ello suponga privar al territorio de nuevos espacios y opciones que son imprescindibles para su desarrollo.

Sin duda el enfoque prioritario debe ser el reciclado territorial y la renovación de espacios urbanos, industriales

e infraestructurales como alternativa siempre preferible a la ocupación de nuevos suelos. La transformación de espacios obsoletos para nuevos usos y la renovación de numerosos ámbitos para adecuarlos a las nuevas necesidades son opciones que proporcionan una importante capacidad de crecimiento. Se trata de una oportunidad para aumentar la sostenibilidad de los procesos de desarrollo y para el fortalecimiento y el aumento de atractivo de nuestras ciudades. En el desarrollo de estas iniciativas debe destacarse el importante conjunto de nuestros 69 centros históricos que constituyen un patrimonio cultural, histórico y urbano de primera magnitud.

Es preciso mantener las referencias cuantitativas que plantearon las DOT para definir modelos de crecimiento acordes con las estrategias territoriales y las características de cada municipio. La perspectiva supramunicipal que proporciona la cuantificación realizada a través de los PTPs aporta una perspectiva integral de las opciones de desarrollo de cada ámbito. La validez de este mecanismo requiere un

ajuste para su adaptación a las dinámicas recientes de la CAPV con importantes cambios en el tamaño medio familiar, la evolución demográfica, la localización de las iniciativas de reequilibrio territorial y el desarrollo residencial destinado a segunda vivienda.

Hacia el futuro puede plantearse como una opción importante la introducción del concepto de perímetros de crecimiento urbano. En último término, el método más eficaz para el control de los procesos de expansión urbana es el establecimiento de límites físicos de crecimiento. Se trata de un enfoque cada vez con mayor aceptación en regiones urbanas dinámicas como Munich, Portland o Helsinki.

Con este sistema cada municipio, en el marco de los correspondientes PTPs, identificará los asentamientos correspondientes a los diversos núcleos urbanizados existentes (centros urbanos, áreas industriales, núcleos rurales...). En torno a cada uno de ellos se establecerá un perímetro, acorde con las Categorías de Ordenación del Medio Físico, que marcará la extensión futura máxima del espacio urbanizado de

cada núcleo. Dentro de este perímetro se llevarán a cabo los programas para completar y densificar la trama urbana.

Este enfoque aporta una herramienta de sostenibilidad de enorme potencia para controlar los procesos de expansión urbana y de urbanización difusa, así como para preservar el paisaje rural y natural.

Sobre todo, plantea un sistema orientado a preservar la identidad y la imagen de los asentamientos y a fortalecer los núcleos urbanos como un componente básico del sistema policéntrico que se desea reforzar hacia el futuro. En este sentido, aparecen oportunidades de desarrollo del modelo territorial de las DOT que deben tomar un mayor protagonismo en esta nueva etapa:

- Orientar los crecimientos urbanísticos a lo largo de ejes lineales asociados a sistemas de transporte colectivo.
- Articular e integración los desarrollos urbanos de los municipios de su entorno, logrando espacios mejor estructurados y con capacidad de acoger una oferta urbana

más amplia y atractiva.

- Integrar los espacios urbanos y los ámbitos naturales de su entorno. El paisaje y los espacios libres del entorno de nuestras ciudades y pueblos constituyen uno de sus principales atractivos. Es importante que la estructura urbana disponga de la necesaria permeabilidad y de “huecos” que generen elementos de calidad de vida, de equilibrio y de interrelación entre los espacios construidos y los espacios libres.
- Favorecer la mezcla de usos en el interior de nuestras ciudades, permitiendo la permanencia de actividades económicas compatibles que enriquecen la vida urbana.
- La concepción de los procesos de crecimiento a una escala supralocal, la cual es clave en el proceso de localizar usos altamente consumidores de suelos en zonas densamente ocupadas.

Densidad y centralidad aparecen como conceptos clave de los espacios innovadores y sostenibles. Por un lado, preservan el paisaje y hacen más eficiente la gestión de los

recursos naturales. Por otro lado, mejoran la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte. Además, reducen las necesidades de desplazamientos cotidianos. Finalmente, aumentan las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso.

A.8. Competitividad y desarrollo económico

Durante la última década el País Vasco ha presentado unos indicadores de dinamismo económico superiores a la media europea. El sistema productivo ha mostrado una creciente vitalidad a lo largo de los últimos años. Para mantener estas pautas, es necesario seguir facilitando la labor de los agentes económicos y sociales, a fin de mantener y aumentar la competitividad de nuestra economía y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, asegurando elevadas tasas de empleo y niveles de vida más altos.

La dotación de espacios de actividad suficientes, adecuados y competitivos es un requisito básico para la continuidad de los

procesos de crecimiento económico, al tiempo que constituye un factor clave de competitividad de nuestras empresas y de atracción de nuevas inversiones.

Iniciativas como el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y el PTS de Equipamientos Comerciales han supuesto importantes desarrollos de las Directrices a este respecto. El PTS ha permitido racionalizar el proceso de desarrollo de estos suelos, aportando una referencia general para todos los operadores. La integración urbana y territorial de las actuaciones industriales y de los grandes espacios comerciales, y la reflexión sobre las reservas estratégicas de suelo en la vertiente cantábrica, han sido aportaciones fundamentales de este documento. Los procesos de ocupación de suelos para actividades económicas han seguido las pautas de localización propuestas en las DOT, consolidando o manteniendo los corredores industriales planteados en el modelo territorial. La creciente presencia de grandes centros comerciales se ha acomodado, en mucha mayor medida que en otros territorios, a la

estructura territorial y a su necesaria compatibilización con el mantenimiento del comercio urbano como un referente esencial de vitalidad y atractivo de nuestras ciudades.

El territorio es un gran factor de ventaja competitiva y de creación de incentivos y oportunidades para la innovación. Una estrategia territorial innovadora permitirá mejorar la capacidad de retener y atraer talento e inversiones exteriores, así como la productividad de las empresas vascas.

Para ello, es necesario desarrollar proyectos concretos capaces de poner en valor el territorio y sus oportunidades, mejorar las condiciones de la CAPV para el desarrollo de las actividades productivas y aumentar la presencia de actividades innovadoras en nuestra estructura económica. A ese objeto, desde Euskal Hiria NET se proponen iniciativas como las siguientes:

- Mejorar las infraestructuras de conexión exterior y de comunicación interna, actuando sobre los ejes viarios, el ferrocarril y el desarrollo de espacios logísticos, a fin de

reducir los costes de transporte, mejorar la eficacia de las actividades productivas y generar ámbitos atractivos para el desarrollo de nuevas iniciativas empresariales.

- Desarrollar espacios para las actividades económicas capaces de satisfacer nuevas demandas empresariales y adecuarse a las necesidades de actividades novedosas.
- Activar clusters y sectores económicos innovadores con potencial para generar nuevos desarrollos en sectores de demanda creciente y alto valor añadido.
- Impulsar el desarrollo de espacios orientados a la innovación y al subimiento de las actividades de la economía creativa.
- Apostar por la excelencia territorial como elemento clave de atracción y fijación de talento y de actividades de la nueva economía.
- Aumentar la sostenibilidad en el ámbito CAPV, a través del fomento de actividades relacionadas con la mejora del medio ambiente, las tecnologías limpias, el agua, el paisaje, la

edificación bioclimática, las energías renovables...

A.9. Nuevas oportunidades en los espacios rurales

Durante la etapa industrial casi la totalidad de los núcleos rurales de la CAPV experimentaron un profundo declive debido al despoblamiento y al abandono de las actividades económicas tradicionales. Sin embargo, en los últimos años se asiste a una significativa recuperación demográfica en la mayoría de estos núcleos. El principal factor responsable de este cambio de tendencia es la instalación de nuevos residentes, en gran parte procedentes de las áreas metropolitanas, que buscan entornos atractivos, singulares y con menores costes para instalarse de forma permanente.

Es una tendencia que marca las nuevas oportunidades de futuro que se abren para estos espacios. Las zonas rurales del País Vasco disponen de un gran número de núcleos de pequeño tamaño, caracterizados en su gran mayoría por su extraordinario atractivo urbanístico, por la calidad de

su entorno y, con frecuencia, por su relevancia patrimonial. Nuestros pueblos ofrecen una enorme diversidad de hábitats. Algunos de los pueblos del País Vasco están emplazados en espacios naturales, lo cual ofrece oportunidades en materia de interrelaciones entre estos pueblos y su entorno. Es un activo territorial que proporciona un hábitat singular de enorme calidad con elementos cada vez más valorados en las sociedades desarrolladas.

La mejora en las comunicaciones y las nuevas oportunidades que abren las conexiones telemáticas crean, en estos espacios, la oportunidad para una nueva etapa, la cual no estará ya vinculada a sus funciones tradicionales, sino a las desarrolladas por una nueva población de origen urbano que busca en estos espacios un entorno diferenciado.

Las zonas rurales del País Vasco son un elemento de atracción y diversidad de nuestro territorio. Su desarrollo va a aportar elementos cualitativos muy importantes para la transformación del conjunto del territorio. Su vitalidad es esencial para mantener el atractivo de los espacios de su entorno y de

algunos de los paisajes y espacios naturales más valiosos de la CAPV. Además del turismo, el desarrollo de iniciativas empresariales, artesanales y de servicios o la atracción de teletrabajadores, profesionales y artistas pueden constituir formas interesantes de diversificación económica de estas zonas rurales. Las iniciativas para estos espacios son muy diversas. Proyectos singulares para mantener paisajes valiosos y atraer nuevos residentes, actuaciones asociadas a paisajes culturales como los viñedos, ofertas novedosas de vivienda bioclimática asociadas a núcleos tradicionales atractivos, puesta en valor de elementos valiosos, etc.

Los núcleos rurales del País Vasco aportan elementos de variedad, identidad y calidad a la oferta territorial y son un componente clave del magnetismo de nuestro territorio. Conforman una oferta de enorme atractivo como espacios de residencia permanente, segunda vivienda y alojamiento turístico, así como a modo de centros de acogida y de servicios para actividades de ocio activo y de recreo concentrado en contacto con la naturaleza. Las nuevas

iniciativas empresariales, artesanales y de servicios son, junto con la atracción de teletrabajadores, profesionales y artistas, la creación de nodos temáticos y el fomento de las energías renovables y de las producciones agrícolas de calidad, oportunidades de diversificación económica y social para las zonas rurales en la nueva economía.

El conjunto de nuestros pueblos constituye un reto de renovación e integración en la nueva etapa de desarrollo en la que vivimos. Son una de nuestras señas de identidad y un activo de nuestra competitividad como territorio.

A.10. Nuevas formas de Gobierno del Territorio

Desde hace más de dos décadas son frecuentes en todo el mundo acciones tales como impulsar iniciativas urbanas y territoriales como herramientas estratégicas para ser el detonante de procesos de desarrollo, reactivar áreas deprimidas o mejorar las expectativas de futuro de los ámbitos donde se aplican. La experiencia de este tipo de propuestas

muestra que la forma más coherente y eficaz de transformar los territorios y prepararlos hacia el futuro es a través de la identificación de proyectos innovadores, consensuados con la comunidad y capaces de crear en su entorno territorial un impacto positivo desde el punto de vista social, ambiental o económico.

Obviamente, cada territorio puede apostar por muchas y diversas iniciativas para configurar su futuro; sin embargo, sólo algunas son capaces de aportar realmente ventaja competitiva a ese territorio en concreto en la etapa de la globalización. A estas opciones las llamamos Iniciativas Estratégicas.

Las Iniciativas Estratégicas que se proponen para el País Vasco se basan en las fortalezas de la CAPV y en sus Componentes de Excelencia.

Estos son elementos y funciones de la CAPV que son, o pueden llegar a ser, el soporte de su ventaja competitiva y el motor de su éxito. Es decir, se trata de aquellos elementos que presentan un nivel de atractivo y singularidad notorio. La

clave está en el concepto de “Cluster de Excelencia”, que hace referencia a que sus componentes están interrelacionados, constituyendo un perfil de excelencia único e irreplicable para cada ámbito territorial.

Las Iniciativas Estratégicas son integrales, multisectoriales, con sólido arraigo en el conjunto interrelacionado de componentes de excelencia y con incidencias cruzadas sobre una amplia gama de temas críticos para el futuro de la CAPV en un contexto territorial amplio. Estos proyectos críticos se proponen sobre los lugares singulares o puntos de acupuntura territorial. Son proyectos que pueden desarrollarse con éxito en ese lugar pero no en otro sitio y que disponen de capacidad para dialogar de forma inteligente con los componentes de excelencia del territorio.

A lo largo del desarrollo de las DOT se ha comprobado que las iniciativas sectoriales, claramente delimitadas en el esquema organizativo de las administraciones, se desarrollan de forma exitosa. Sin embargo, existen otras actuaciones de gran importancia territorial, que son proyectos complejos cuyo

desarrollo requiere de la intervención conjunta de numerosos organismos de diferentes niveles administrativos, así como de la iniciativa privada.

Muchas veces estos proyectos son fundamentales para el logro de objetivos básicos de sostenibilidad, bienestar y competitividad. Son acciones tales como procesos de renovación urbana, de grandes espacios industriales o de áreas infraestructurales, así como de desarrollo de espacios para la economía creativa y de integración de los espacios urbanos con sistemas de transporte, de gestión del paisaje, etc.

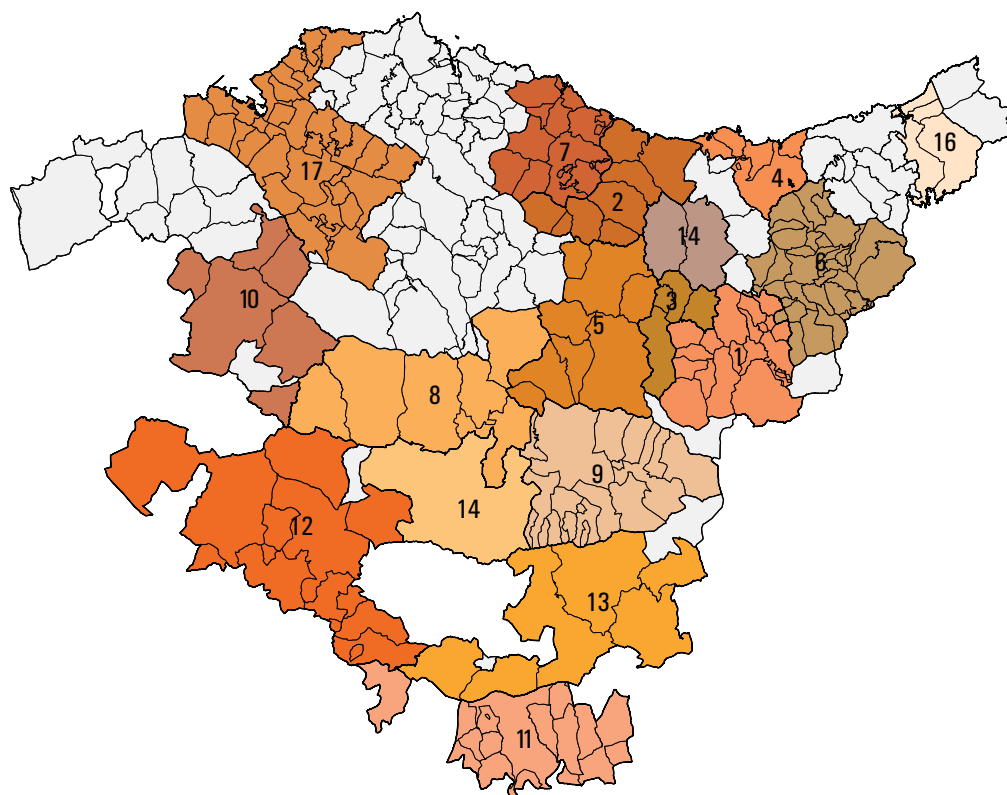
La experiencia del País Vasco, y de muchos otros territorios, muestra la necesidad de contar con órganos específicos para el desarrollo de proyectos inteligentes, que casi siempre son proyectos de fusión que surgen en lugares de confluencia o en puntos de acupuntura territorial.

En el País Vasco disponemos de experiencias, como la transformación de la Ría de Bilbao, que muestran el potencial de organismos de este tipo y que constituyen referencias a nivel internacional.

Algunos de los proyectos internacionales más innovadores e imaginativos se están creando en el arranque del siglo XXI a través de agencias específicas capaces de integrar aspectos de diseño urbano, innovación, universidades, infraestructura, biotecnología, nuevas tecnologías, arte, vivienda y ocio. Sobre todo es importante tener en cuenta que estos proyectos están siendo impulsados por organismos con capacidad de aunar esfuerzos e iniciativas de diversos actores públicos y privados, de organismos financieros y de centros generadores de conocimiento para concebir y plasmar proyectos concretos y convertirlos en realidades vivas del territorio.

En el País Vasco disponemos de numerosos organismos supramunicipales con experiencia en iniciativas de desarrollo territorial y en la gestión de proyectos urbanos. Cuadrillas, Agencias de Desarrollo Comarcal y otras similares pueden desarrollar un importante papel en la gestión y desarrollo de proyectos singulares con capacidad de transformación, así como en la gestión de los procesos de cambio y desarrollo territorial en sus respectivos ámbitos.

Para ello es importante contar con un planteamiento directamente operativo, orientado a la intervención en el territorio, y con una estructura institucional directiva y operativa que va más allá de la de un órgano administrativo convencional para ser un órgano de confluencia de diversas instituciones públicas y privadas, con el objetivo de impulsar la reflexión estratégica y la realización de proyectos en sintonía con las estrategias de transformación y dinamización del territorio del País Vasco.



- | | |
|----|--|
| 1 | GOIEKI Goierriko Garapen Agentzia (Agencia de Desarrollo Comarcal del Goierri) |
| 2 | DEBEGESA Debabarreneko Garapen Ekonomikorako Elkartea |
| 3 | UGGASA Urola Garaiko Garapenerako Agentzia (Agencia de Desarrollo de Urola Garaia) |
| 4 | UROLA KOSTAKO UDAL ELKARTEA (mancomunidad) |
| 5 | DEBAGOIENENKO MANKOMUNITATEA (Mancomunidad del Alto Deba) |
| 6 | TOLOSALDEA GARATZEN, S.A. (Agencia de desarrollo comarcal) |
| 7 | LEA ARTIBAICO GARAPEN AGENTZIA, S.A. - AGENCIA DE DESARROLLO DE LEA-ARTIBAI, S.A. |
| 8 | CUADRILLA DE ZUIA |
| 9 | CUADRILLA DE SALVATIERRA |
| 10 | CUADRILLA DE AYALA |
| 11 | CUADRILLA DE LAGUARDIA - RIOJA ALAVESA |
| 12 | CUADRILLA DE AÑANA |
| 13 | CUADRILLA DE CAMPEZO |
| 14 | CUADRILLA DE VITORIA-GASTEIZ |
| 15 | IRAURGI LANTZEN, S.A. (Sociedad para el Fomento y Promoción del Urola Medio) |
| 16 | OARSOALDEA, S.A. (Sociedad de Desarrollo Comarcal) |
| 17 | BILBAO RÍA 2000 (Bilbao Metropolitano) |
| | Sin organismo supramunicipal |

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET

El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

En los procesos de transformación territorial una década es un periodo de tiempo reducido. Los componentes y la estructura fundamental de nuestro territorio no han cambiado en lo esencial. El Modelo Territorial de las DOT, apoyado en el Sistema Polinuclear de Capitales, las ciudades medias y las áreas funcionales configuradas en torno a ellas, una gestión del medio físico basada en la adecuación entre usos y capacidad de acogida del territorio y un sistema relacional que articula las áreas funcionales entre sí y conecta a la CAPV con el exterior, sigue siendo la estructura territorial de referencia para los próximos años.

La aprobación de las DOT y el desarrollo de muchas de sus determinaciones y de diversos planes territoriales y sectoriales a lo largo de estos años aportan una base que permite, en este momento, profundizar en algunos aspectos del modelo, desarrollando propuestas que permitan la consolidación de un Territorio Policéntrico en Red y la configuración de Euskal Hiria como un Ecosistema de Innovación.

A lo largo de los últimos años las capitales vascas han

experimentado un espectacular proceso de renovación, de aumento de la calidad urbana y de la complejidad de su oferta de servicios y de su base económica. Se plantea avanzar en estos procesos, impulsando su posicionamiento como nodos de referencia internacional en la nueva economía del conocimiento. Son espacios clave para fijar y atraer talento y actividades innovadoras que impulsen la transformación del conjunto del territorio hacia una etapa de mayor competitividad y calidad de vida. Su fortalecimiento es esencial para el conjunto del País Vasco, actuando como elementos de enlace de la Comunidad Autónoma con las dinámicas globales y sirviendo de centros de atracción de iniciativas y de generación de procesos de cambio. Estas ciudades y sus entornos funcionales en desarrollo tienen vocación de acoger los equipamientos y servicios que deben servir al conjunto de la Comunidad Autónoma y ser los motores de la generación de ideas y del desarrollo de la innovación en nuestro territorio. El Reestudio de las DOT propone el desarrollo de algunas iniciativas estratégicas en las capitales vascas para transformar lugares y oportunidades singulares

de las tres capitales en nodos singulares de innovación que impulsen el nuevo perfil de nuestras ciudades y del conjunto del País Vasco.

En esta estrategia el aumento de la interrelación entre las tres capitales para configurar de forma efectiva un auténtico sistema policéntrico es un objetivo fundamental. Se trata de un requisito muy importante para lograr la dimensión necesaria y la capacidad de proyección exterior necesaria para que las infraestructuras y los servicios de más alto nivel que precisará nuestro territorio en los próximos años alcancen el nivel necesario. La orientación de nuestras capitales hacia un peso creciente de las funciones con alto componente innovador va a favorecer una mayor integración en sus actividades económicas y en los mercados de trabajo de las tres ciudades. La vinculación de los espacios de innovación propuestos a espacios concretos y singulares de cada una de las tres capitales debe favorecer también los procesos de complementariedad, desarrollándose actividades específicas en cada ciudad en función de las oportunidades singulares que

ofrece cada área.

La finalización de infraestructuras básicas de conexión, como la autopista de comunicación entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián por el valle del Deba y, sobre todo, la Alta Velocidad ferroviaria, van a ser esenciales en esta estrategia y abrirán unas posibilidades de interrelación entre las tres ciudades inéditas hasta ahora. Para que estas iniciativas alcancen todo su potencial de comunicación exterior y de integración interna de nuestro territorio, se plantean iniciativas de especialización funcional de las grandes infraestructuras de conexión exterior localizadas en las tres capitales, así como de integración modal entre ellas y con los sistemas de conexión interna de nuestro territorio.

En esta nueva estrategia el papel de las ciudades medias es cada vez más importante. Estas ciudades, y sus entornos funcionales, constituyen la base urbana imprescindible para que los procesos de innovación se difundan al conjunto del territorio, para asegurar que los procesos de expansión metropolitana se plasmen territorialmente de forma ordenada

y sostenible y para garantizar en nuestro territorio atributos de equilibrio, calidad y diversidad, esenciales para el futuro.

El concepto de Territorio Policéntrico en Red se basa en el fortalecimiento de estas ciudades y en el aumento de sus interrelaciones y su conectividad. Las propuestas que se realizan para ello toman como punto de partida las reflexiones e iniciativas de los PTPs de los diferentes ámbitos funcionales. Se plantea una estrategia territorial para aumentar la centralidad de las ciudades medias, su calidad urbana y su capacidad para acoger actividades económicas más diversas e innovadoras, equipamientos y funciones terciarias más complejos y atractivos e integrar los procesos de expansión residencial desde las áreas de las capitales.

Para ello se plantea, esencialmente, impulsar procesos de renovación y de articulación urbana en las áreas funcionales mediante diversas iniciativas:

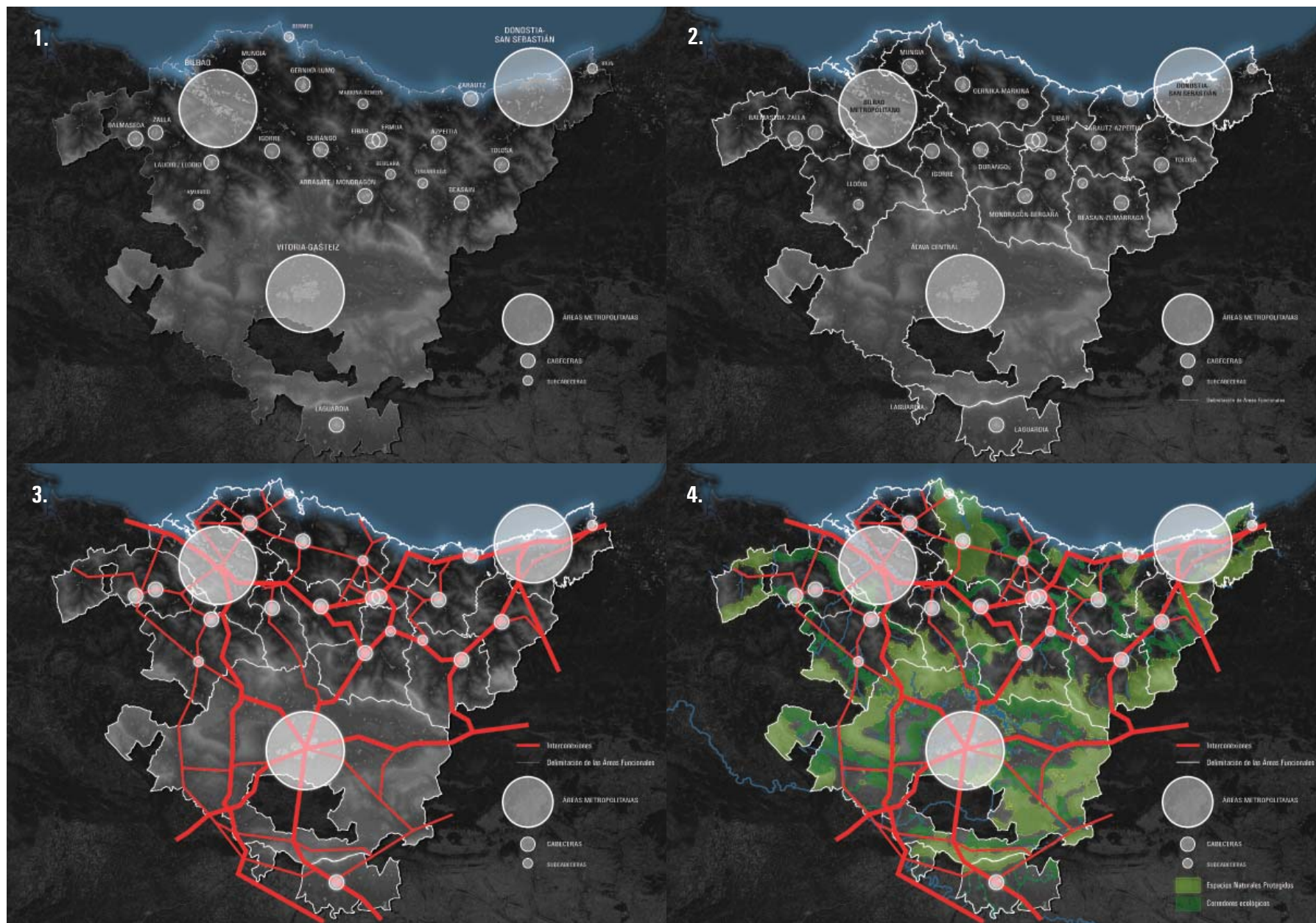
- Transformación de los antiguos viarios de largo recorrido que discurren por zonas centrales de las ciudades en viarios urbanos, los “ecobulevares” en torno a los cuales desarrollar

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

Ejes de Transformación para la renovación urbana, la articulación de los tejidos urbanos supramunicipales y la creación de una oferta dotacional, residencial y de actividades terciarias y de la nueva economía más diversa y atractiva.

- Mejora de la calidad ambiental de los espacios urbanos y de sus relaciones con los espacios libres y los paisajes rurales y naturales de su entorno.
- Vinculación de los desarrollos urbanos a los sistemas de transporte colectivo, configurando las estaciones ferroviarias como nodos de centralidad urbana.
- Impulso a las iniciativas de articulación supramunicipal para configurar espacios urbanos más atractivos y eficaces y de mayor rango.
- Actuaciones de renovación de espacios residenciales, centros históricos y antiguos ámbitos industriales, orientándolos a la acogida de iniciativas y personas vinculadas a la economía creativa.

Las DOT y los diversos PTSs de infraestructuras

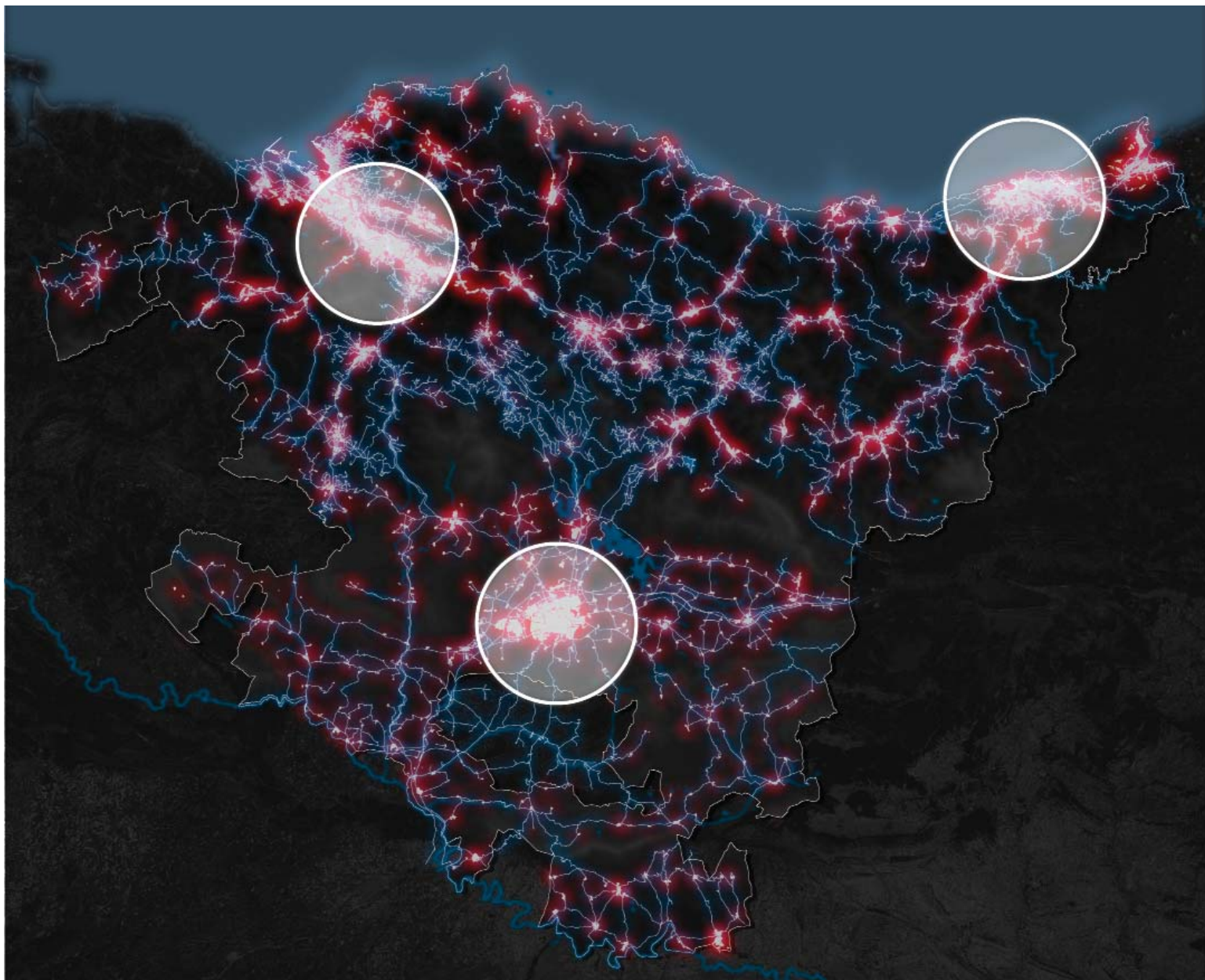


1. Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y Ciudades Medias (cabeceras y subcabeceras); 2. Las áreas funcionales del territorio; 3. Sistema relacional; 4. Los espacios naturales y corredores ecológicos

han desarrollado una importante estructura para las interconexiones y la movilidad en nuestro territorio. Desde este reestudio de las DOT se considera que estas iniciativas constituyen la base para avanzar en una iniciativa global que apueste por la movilidad sostenible como uno de los principales objetivos territoriales para los próximos años. Esta propuesta se sustenta en una relación más estrecha entre desarrollo urbano y sistemas de transporte colectivo, en la configuración de un sistema de ferrocarriles y tranvías más integrado y con proyección hacia nuevos ámbitos territoriales y en el énfasis en la intermodalidad como elemento clave para la eficacia y el atractivo de los diferentes sistemas de transporte y como componente esencial para la articulación del Sistema Policéntrico en Red.

Todas estas iniciativas se enmarcan en una estrategia global de sostenibilidad ambiental como factor fundamental de atractivo y calidad de vida de nuestro territorio y como factor diferencial de gran importancia para el desarrollo del País Vasco en los próximos años. Las Categorías de Ordenación

del medio Físico, y su plasmación a través de los PTPs y los planes municipales junto con los diversos Planes Sectoriales y las iniciativas ambientales de diverso tipo emprendidas en los últimos años, deben tener continuidad en el futuro como referencia básica de sostenibilidad y de integración ambiental de los procesos de desarrollo territorial. Hacia el futuro, se plantean actuaciones orientadas a una gestión activa de los procesos de cambio que experimenta nuestro medio físico. Este documento de Reestudio de las DOT propone actuaciones que permitan alcanzar nuevos equilibrios ambientales, integrar el paisaje en las actuaciones territoriales y convertir la calidad ambiental, el atractivo de nuestro territorio y la singularidad de nuestros espacios naturales, de las áreas rurales y del litoral en activos fundamentales de nuestro territorio.



1. El Sistema Polinuclear Vasco de Capitales. Territorios Singulares de Innovación

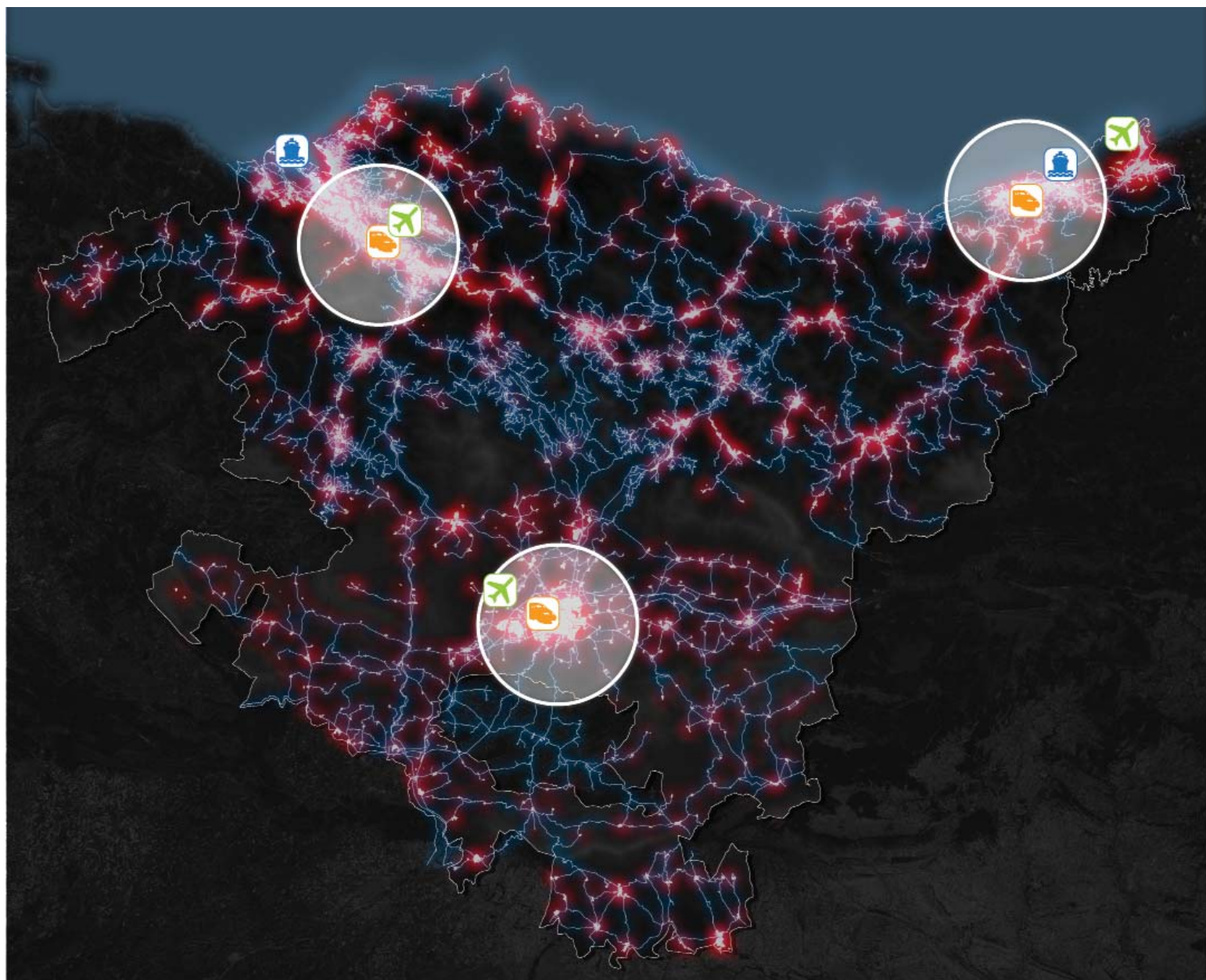
1.1. El protagonismo del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales

Las tres ciudades capitales acogen, considerando solo los municipios centrales, casi el 36% de toda la población de la CAPV. Si consideramos el conjunto de las zonas urbanas formadas por las áreas funcionales del Bilbao Metropolitano y de Donostia-San Sebastián, así como la ciudad de Vitoria Gasteiz, se alcanza un porcentaje sobre la población total de la CAPV que supera el 72%. Su peso demográfico y el carácter de las funciones que desarrollan las convierten en elementos decisivos del sistema de ciudades de la Comunidad Autónoma. Son centros de servicios avanzados, nodos de conexión exterior y de centralidad de los sistemas de transportes en sus respectivos ámbitos y concentran la mayor parte del empleo, de los centros de innovación y de las actividades

empresariales. En las tres áreas funcionales de las capitales se localizan el 71% de las viviendas, el 72% de los empleos y el 73% del PIB del País Vasco.

Dos aspectos marcan la transformación del papel territorial de las capitales vascas en la última década.

En primer lugar su creciente protagonismo, de forma que se está dando un proceso de expansión física y funcional de los ámbitos metropolitanos con aparición de nuevas centralidades en sus periferias. La creciente fortaleza funcional de las capitales vascas, en un contexto de mayor movilidad y accesibilidad, está restando centralidad y protagonismo a muchas de las cabeceras tradicionales del territorio. Los procesos de crecimiento demográfico y urbanístico aparecen asociados a las áreas funcionales de las capitales y a los ámbitos territoriales mejor conectados con ellas, a la vez que las demandas de servicios y las actividades comerciales y de ocio presentan una creciente polarización en torno a estas tres ciudades.

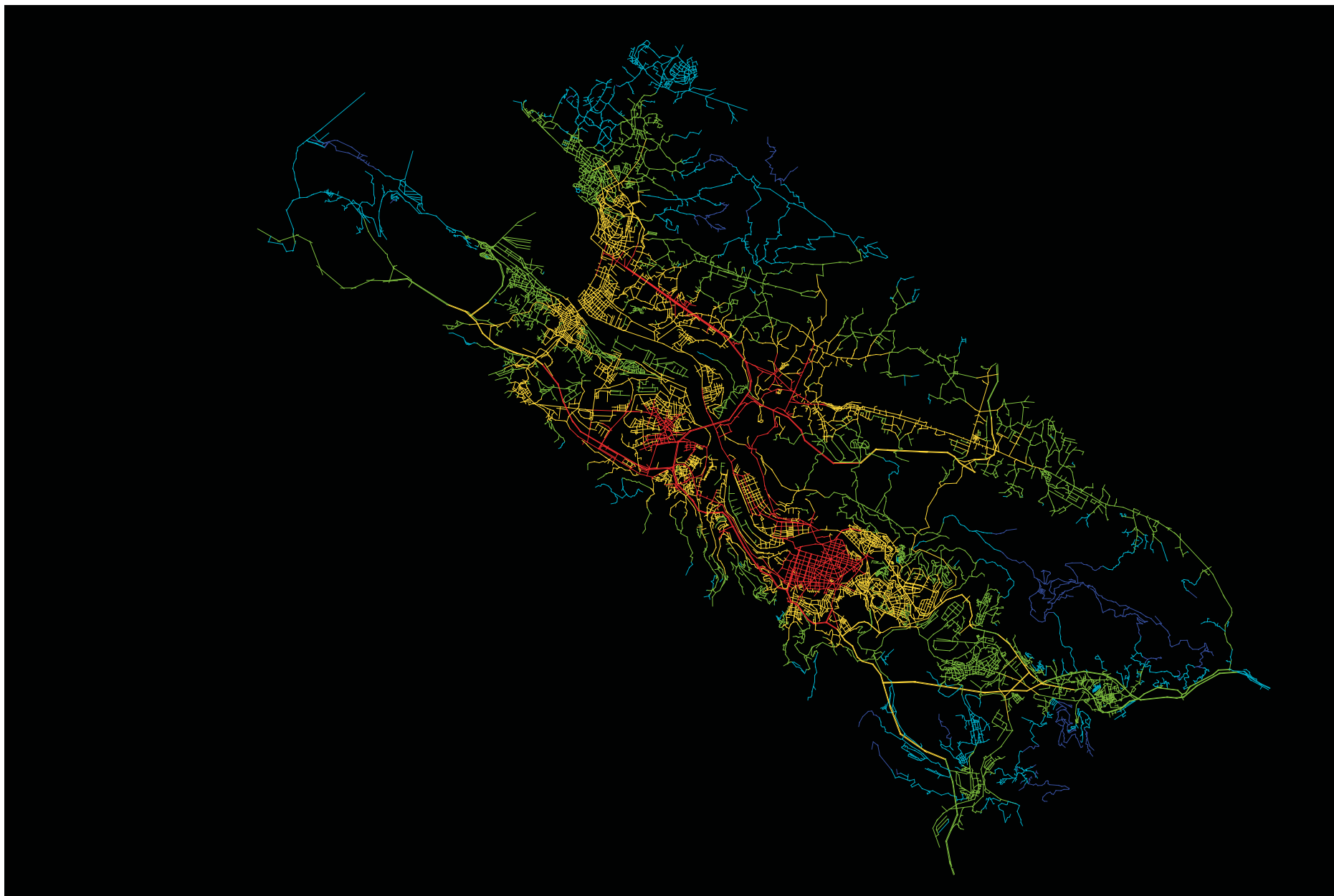


Nodos de conexión global

Un segundo aspecto se refiere a la reducción de las interacciones entre estas tres ciudades. Aunque, como apuntaban las DOT, estos tres nodos urbanos presentan en muchos aspectos perfiles diferenciados y especializaciones urbanas complementarias, el proceso de integración funcional entre ellos es todavía incipiente y presenta, en muchos sentidos, significativos retrocesos y un grado de integración inferior al de otros sistemas policéntricos europeos. Así, las encuestas de movilidad muestran que los desplazamientos entre las tres capitales han crecido a un ritmo mucho menor que la movilidad general de la CAPV. Estudios desarrollados sobre las capitales vascas, como el realizado por la Universidad de Delft, muestran una creciente homogeneización en los perfiles económicos de las tres capitales y una menor integración de sus mercados de vivienda, trabajo o servicios. El fortalecimiento de la oferta dotacional de alto nivel en las tres ciudades y el creciente peso de los servicios en su estructura productiva tienden a reforzar la autosuficiencia de cada una de las tres capitales, a la vez que aumentan su centralidad y su capacidad de atracción en relación con sus

ámbitos de influencia. Tampoco es ajena a esta situación la elevada proporción de viviendas en propiedad, que en el País Vasco es superior a la media española, ya de por sí muy elevada con respecto a los niveles habituales europeos, lo que desincentiva la movilidad por cuestiones laborales o el traslado de empresas de una a otra ciudad. Evidentemente, la carencia de sistemas de transporte eficaces entre las tres capitales es un factor determinante. Por ello, la puesta en servicio de la “Y” de Alta Velocidad y la finalización de la nueva autopista AP-1 serán proyectos críticos para fortalecer el policentrismo de las capitales vascas.

Lograr una mayor integración entre estas ciudades es un factor crítico para el desarrollo del conjunto de la Comunidad Autónoma y para el protagonismo del País Vasco en la escena europea. Existe una correlación directa entre el tamaño y el rango urbano de las principales ciudades y el desarrollo global del territorio que lideran. Un área urbana de alto nivel implica una mayor capacidad de captación de inversiones e innovaciones. La implantación de servicios de alto nivel, la



aparición de actividades con mayor valor añadido, el aumento del atractivo de la oferta urbana y la integración en redes globales son factores decisivos para el desarrollo en el nuevo contexto económico, y están ligados directamente a la existencia de centros urbanos de alto rango. Hoy en día los grandes centros urbanos han dejado de ser, como en el pasado, elementos succionadores de los recursos de su entorno y han pasado a convertirse en elementos generadores de desarrollo hacia su área de influencia.

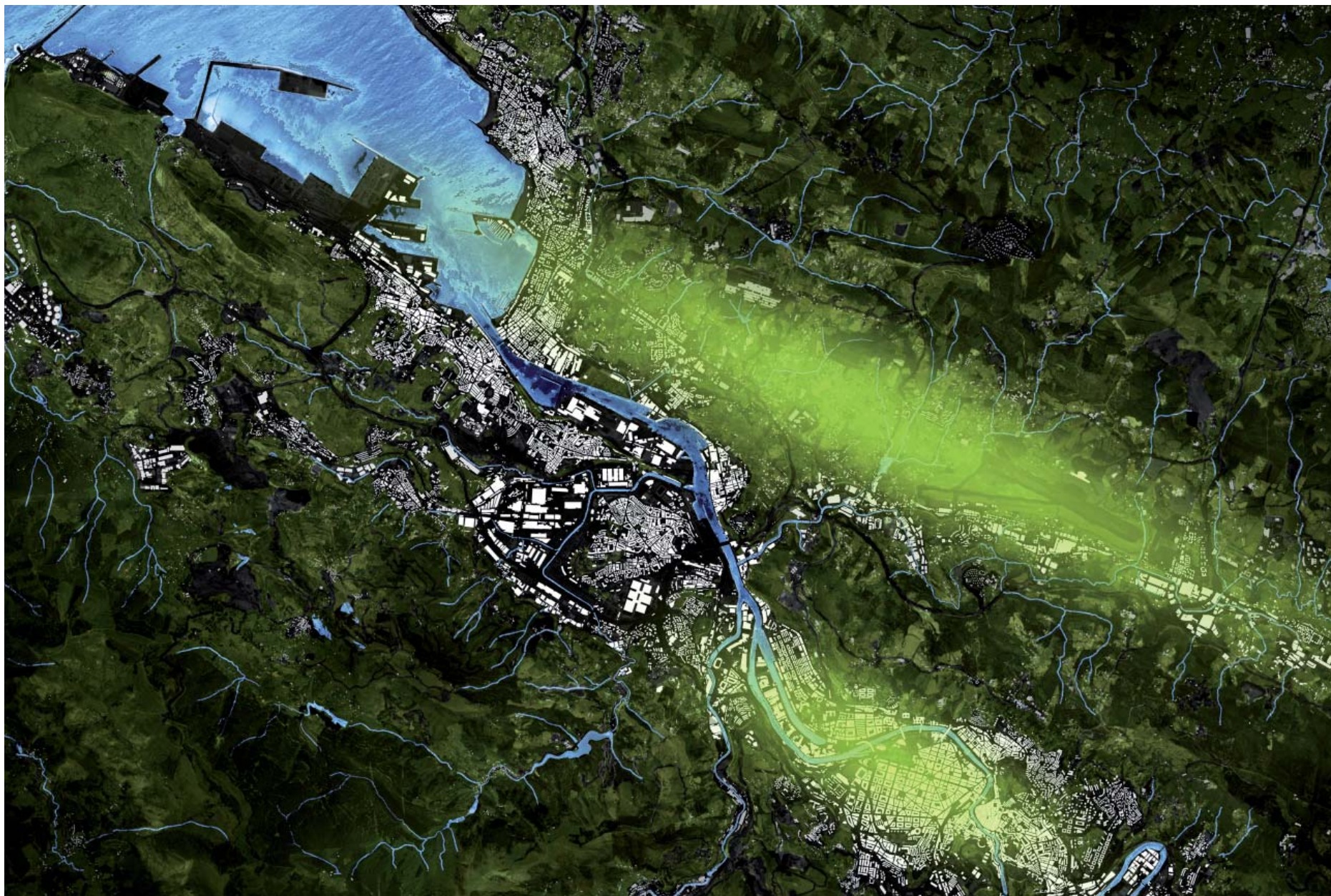
1.2. Oportunidades singulares de transformación en el Área Funcional del Bilbao Metropolitano

La transformación de Bilbao y del conjunto de su Área Funcional en un centro terciario e innovador es un proceso sobradamente conocido y que incorpora elementos estructurales fundamentales, como el nuevo puerto exterior y el metro, junto con actuaciones emblemáticas, tales como el Guggenheim y el palacio Euskalduna, y operaciones estratégicas de renovación urbana en ámbitos como el Casco Viejo, Barakaldo o las proyectadas en la península de

Zorrozaurre. La aprobación del PTP del Bilbao Metropolitano ha proporcionado una reflexión y un conjunto de propuestas estratégicas para el desarrollo y la renovación del conjunto del Área Funcional.

El nuevo espacio funcional metropolitano postindustrial que surge tras los procesos de crisis y renovación presenta diferencias sustanciales con la ciudad industrial precedente. En el aspecto demográfico, el Área Funcional perdió casi 60.000 habitantes entre 1.980 y 2.000, experimentando una cierta recuperación a partir del inicio del nuevo siglo. Casi la totalidad de estas pérdidas demográficas se concentran en los municipios industriales de la margen izquierda y en la capital. La mayoría de estas ciudades siguen perdiendo población y presentan elevados niveles de población mayor. Por el contrario, otros espacios del ámbito funcional han experimentado un crecimiento constante a lo largo de estos años, concentrándose la mayoría de ellos en la margen derecha, en la costa y a lo largo del Txorierrri.

Todos los municipios situados al norte de Bilbao han



aumentado su población en este periodo, así como otros localizados en espacios más periféricos con respecto a la ciudad central, como Alonsotegi o Arrigorriaga.

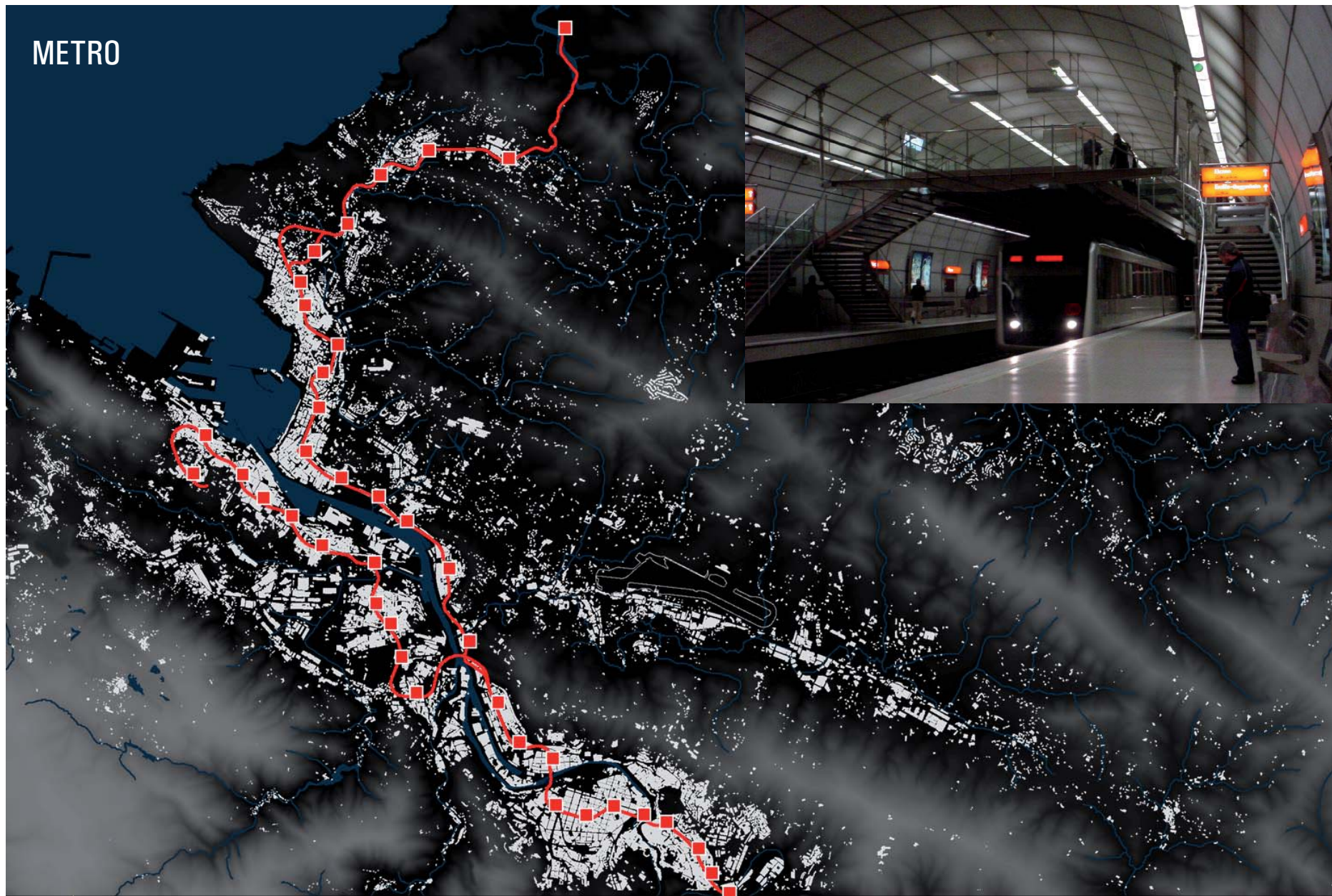
Estos procesos internos de cambio son la expresión de un fenómeno que se extiende fuera del ámbito del Área Funcional. En los últimos 15 años casi 20.000 personas trasladaron su residencia desde el Bilbao Metropolitano hacia espacios vecinos dentro de la CAPV. El área de Mungia es el principal destino de estos cambios de residencia que también alcanzan a las áreas de Durango e Igorre, y a algunas zonas de Llodio y de la costa del área de Gernika-Lumo. Fuera de la CAPV, los espacios del litoral oriental de Cantabria actúan como un espacio ligado funcional y demográficamente al Bilbao Metropolitano, siendo antiguos residentes de este espacio que siguen acudiendo a él para sus actividades laborales los que han inducido los crecimientos de poblaciones como Laredo y Castro Urdiales.

Se trata de un proceso que apunta una clara tendencia a ampliar el espacio metropolitano en un doble proceso de

aumento de la población en los ámbitos hasta ahora periféricos del espacio metropolitano tradicional y de incorporación a él, de forma cada vez más directa, de ámbitos que hasta hace poco no se consideraban propiamente metropolitanos. En el caso del Área Funcional del Bilbao Metropolitano, la tendencia apunta al desplazamiento hacia el norte del centro de gravedad metropolitano y a la incorporación, con mayor intensidad, a sus mercados de vivienda y de trabajo de las áreas funcionales colindantes. Diversos factores impulsan este proceso. Por una parte, los elevados precios de la vivienda en las zonas más centrales empujan la demanda hacia zonas más periféricas con costes de suelo más asequibles. Un segundo factor es la creciente demanda de tipologías residenciales que incorporan mayor valor añadido a la vivienda: mayor superficie por persona, piscina, jardines o zonas deportivas privadas, viviendas en urbanizaciones cerradas, viviendas unifamiliares exentas, adosadas o en edificios de pocas alturas, etc.

Otro factor que indudablemente está actuando en los crecimientos de la periferia metropolitana es la creciente

METRO



demanda de espacios residenciales asociados a entornos atractivos desde el punto de vista ambiental y paisajístico que pone en valor ámbitos hasta hace poco rurales y, sobre todo, los espacios costeros.

Todas estas tendencias, en el contexto de un ámbito que ha pasado de una etapa de crisis y contracción a otra de dinamismo y crecimiento, han dado lugar a importantes cambios funcionales. Así, las actividades industriales se han desplazado, habiendo casi desaparecido en sus enclaves tradicionales en la margen izquierda para concentrarse en las zonas exteriores de la ría, en torno a los nuevos espacios portuarios, y en el Txorierrri, aprovechando la disponibilidad de suelo en zonas no aptas para usos residenciales por la proximidad del aeropuerto. Se trata, además, de una industria mucho menos ligada a las grandes instalaciones y con un peso mucho mayor de los establecimientos de tamaño pequeño y mediano, a la vez que aparecen, todavía, enclaves de la gran industria en estado de abandono en zonas cada vez más centrales del espacio metropolitano.

Bilbao, y sobre todo sus ámbitos más centrales en torno a la ría, el ensanche y el casco viejo, ha fortalecido su perfil terciario, concentrando actividades financieras y corporativas, servicios profesionales y empresariales, comercio especializado, actividades culturales, turísticas y de educación superior, etc. Estos espacios centrales están, además, sometidos a cambios poblacionales cada vez más significativos.

Casi la totalidad del crecimiento del municipio de Bilbao acontecido durante la última década se debe a la llegada de población procedente del extranjero. Estos inmigrantes, en su mayoría con bajos niveles de renta, suponen ya el 5% de la población del Bilbao Metropolitano.

A la vez, aparecen nuevas áreas de centralidad metropolitana fuera de Bilbao. Es el caso de municipios como Barakaldo, que acoge grandes equipamientos de alto nivel; Leioa donde se localiza el principal Campus de la Universidad del País Vasco; o Getxo, cuyo importante crecimiento demográfico se ha visto acompañado de la expansión de la oferta comercial

EUSKOTREN



Componentes de Excelencia

1. Nodos de identidad
2. Viario estructurante
3. Transporte público
4. Aeropuerto de Loiu
5. Puerto de Mercancías y Cruceros
6. Playas y frente litoral
7. UPV-EHU. Campus de Leioa
8. Parque Científico
9. Parque Tecnológico de Bizkaia
10. Innobasque
11. Bizkaia Xede
12. Zorrozaurre
13. Athletic Club Lezama
14. Living Lab
15. Museo Guggenheim

y de servicios urbanos para gran parte de los municipios de la margen derecha. El puerto exterior, el aeropuerto, el parque tecnológico y las grandes superficies, que acogen de forma creciente las demandas comerciales y de ocio del espacio metropolitano, son otros ámbitos de centralidad que dotan de una creciente complejidad y diversidad urbana a este espacio. El desarrollo de estas nuevas áreas de centralidad es todavía incipiente, debido a lo reciente de los procesos de cambio metropolitano, y especialmente escaso en las zonas del norte metropolitano donde las bajas densidades y discontinuidades en los desarrollos urbanos reducen las facilidades para su aparición, pero los hacen, también, especialmente necesarios. A retos similares de acomodación a las nuevas pautas de desarrollo metropolitano se enfrentan las redes de transporte, los sistemas de transporte colectivo o la localización de los equipamientos públicos.

En definitiva, la que fue gran ciudad industrial es hoy un referente mundial en materia de renovación urbana. En Bilbao y su Área Funcional vive más de la mitad de la población del

País Vasco. Es nuestro gran centro de servicios y de conexión internacional. Un espacio clave para la atracción y generación de talento en nuestro territorio y para el impulso a la innovación. Como casi todas las grandes ciudades de Europa, Bilbao está experimentando un proceso de expansión sobre territorios cada vez más amplios, incorporando a sus dinámicas ciudades y pueblos de su entorno. El gran reto actual del urbanismo de Europa es el diseño de las áreas metropolitanas con criterios de competitividad, sostenibilidad, equilibrio y complementariedad. La clave es que Bilbao contribuya a fortalecer el sistema de ciudades y las complementariedades estratégicas del País Vasco y sea un centro de generación de innovaciones que se difundan al resto del territorio.

a. La Ría. El Corazón Inteligente de Bilbao

La Ría es el corazón de Bilbao y el lugar donde está renaciendo la nueva metrópoli postindustrial. Un espacio con capacidad para acoger usos innovadores, con potencial para incidir en la transformación de todo nuestro territorio. Aquí se localizan equipamientos y espacios representativos de los elementos

de identidad y vocación del Bilbao del Siglo XXI: el arte y la creatividad, las nuevas tecnologías, la sociedad del saber y el conocimiento, el turismo y los complejos servicios avanzados propios de las nuevas ciudades globales.

Los proyectos de transformación desarrollados en los últimos años, y los previstos en torno a actuaciones como Zorrozaurre o la llegada del tren de Alta Velocidad, van a marcar el futuro de este espacio y aportan oportunidades singulares para la economía creativa que es preciso aprovechar.

En torno a los espacios centrales y con fuerte identidad que articula la Ría (Bilbao la Vieja, Casco Viejo, el Ensanche, Deusto) aparece la oportunidad de configurar un espacio singular para la nueva economía.

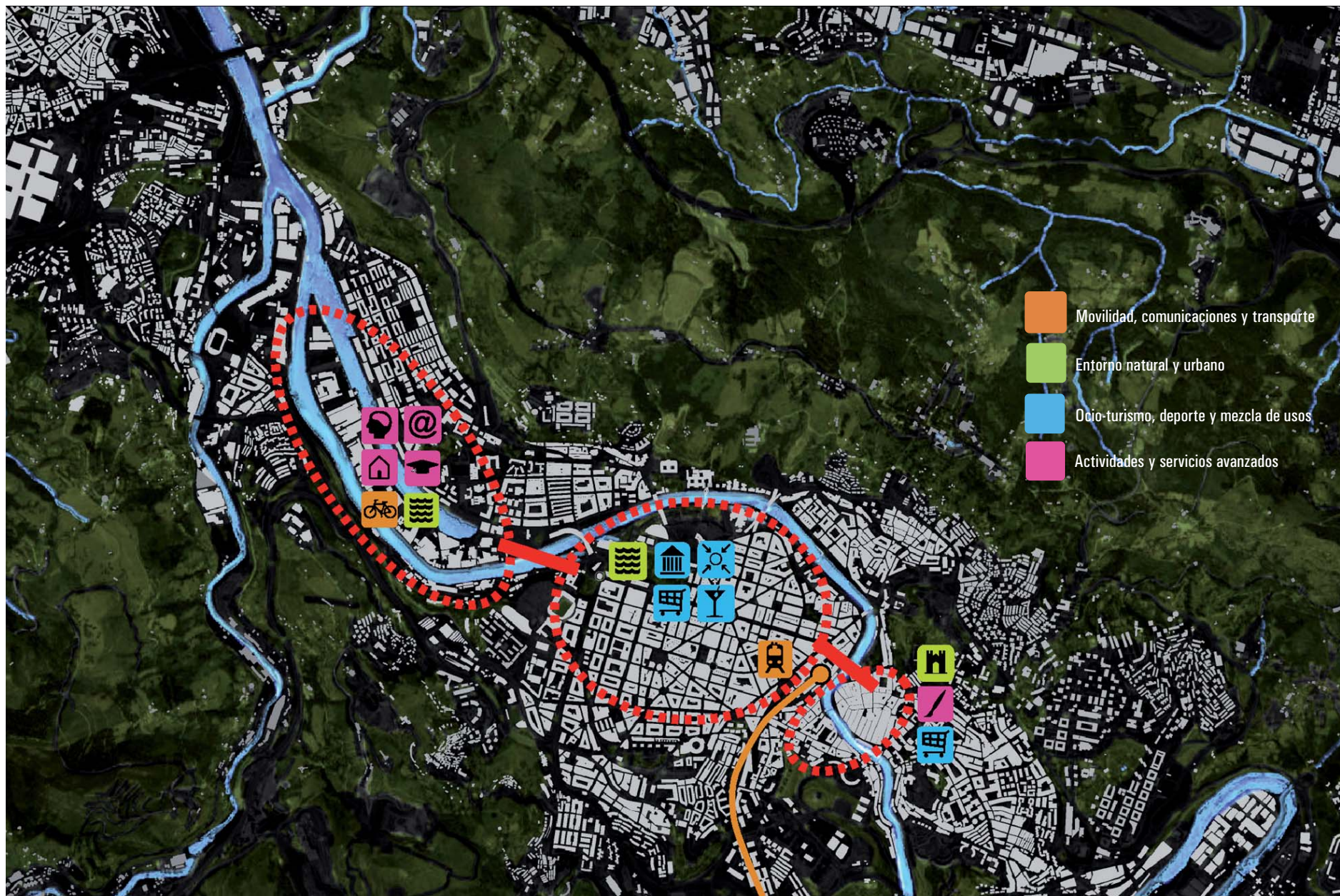
En muchas ciudades los centros históricos, los espacios urbanos tradicionales y los espacios con arquitecturas singulares se están convirtiendo en lugares de atracción para personas y actividades relacionadas con el arte, la creatividad y el diseño, con frecuencia asociadas a las nuevas tecnologías

de comunicación y multimedia.

La creatividad y la innovación son los factores fundamentales en la nueva economía. La integración del arte y las nuevas tecnologías ofrece un campo de oportunidades excepcional, y existe una gran oportunidad de orientar el futuro de enclaves excepcionales como los espacios centrales de Bilbao hacia estas actividades.

Esto requeriría programas de renovación urbana, recuperación de las señas de identidad, un diseño urbano respetuoso con este carácter, dotar a la zona de una buena infraestructura telemática e impulsar programas y proyectos para atraer profesionales que combinan el arte, el diseño y las nuevas tecnologías.

Un paso previo a este escenario global sería crear el “Bilbao Desing District”, constituido por edificios históricos, arquitectura moderna de calidad, espacios urbanos, arte público, equipamientos, museos, hoteles, tiendas de ropa, tiendas de regalos, joyerías, salones de belleza, bares,



restaurantes, estudios de diseño y, en general, elementos de excelencia que merezcan su pertenencia a este sello de calidad. El Ensanche y el Casco Viejo son los espacios con mayor potencial y calidad urbana para el desarrollo de esta experiencia. Se trata de una iniciativa que estimulará esfuerzos individuales adicionales de otros establecimientos que quieran dar el paso para pertenecer al Bilbao DD, así como la emergencia de un ambiente más sofisticado y cosmopolita que ayudará a conseguir los objetivos de preparar la ciudad para los retos de la nueva economía y de un desarrollo turístico urbano más sofisticado.

Como está sucediendo en otras capitales europeas, los espacios de identidad situados en torno a la Ría de Bilbao pueden ser un nodo de la Economía Creativa, un lugar donde tengan cabida los profesionales de la denominada “Clase Creativa”, formada por artistas, emprendedores, artesanos, profesionales que desarrollan actividades de innovación, investigadores y, en definitiva, personas con una actitud abierta hacia un mundo en permanente estado de cambio.

b. El Valle del Txorierri

El Valle del Txorierri ocupa una posición central en la nueva configuración del Bilbao Metropolitano. Los túneles de Artxanda proporcionan una conexión directa con el centro de Bilbao, a la vez que la nueva autopista lo articula y lo conecta con los ámbitos que han concentrado el crecimiento metropolitano en las dos últimas décadas.

En este ámbito se ha desarrollado un dinámico corredor industrial que mantiene un atractivo paisaje y la identidad de sus núcleos. Está muy próximo al centro de Bilbao, al Parque Tecnológico y a la Universidad del País Vasco e integra el aeropuerto de Loiu y numerosos centros de innovación. Todos estos factores de excelencia definen un espacio que cuenta con todos los requisitos necesarios para convertirse en uno de los espacios de innovación más importantes del País Vasco, con capacidad para atraer personas, empresas e instituciones con un alto perfil tecnológico e innovador.

Se propone impulsar iniciativas que aumenten el atractivo y la



**TXORIERRI.
EZAGUTZAREN BAILARA**

**TXORIERRI.
VALLE DEL
CONOCIMIENTO**

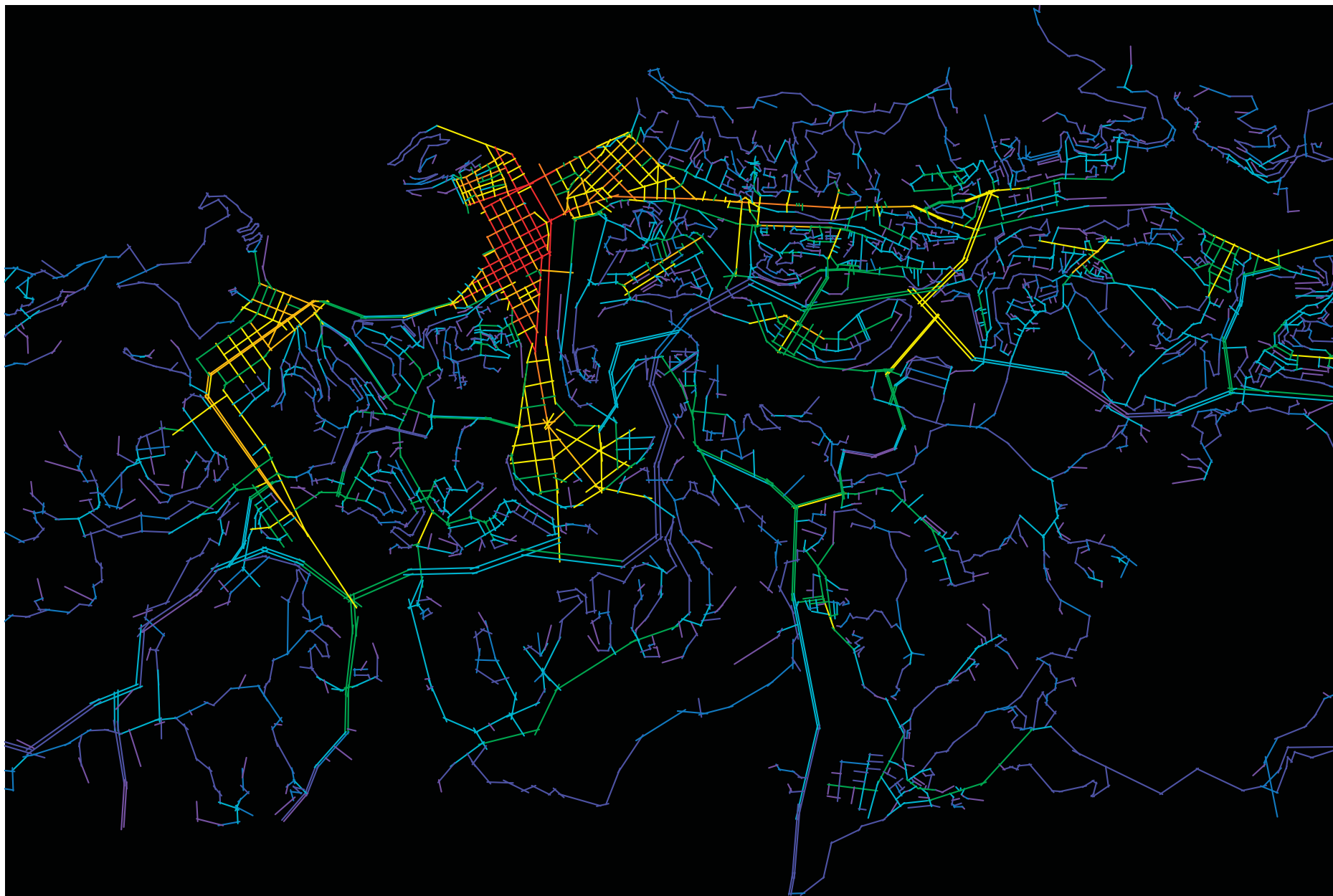
orientación hacia actividades de la economía del conocimiento de este ámbito, partiendo de los elementos existentes, los núcleos de población, los espacios de actividad actuales y previstos y su soporte paisajístico e infraestructural. Este planteamiento incluye opciones tales como diversificar y aumentar el atractivo de la oferta residencial en los núcleos existentes, mejorar la imagen urbana, incorporar espacios para actividades terciarias y dotacionales, diversificar las tipologías de los espacios de actividad, desarrollar sistemas de transporte colectivo, establecer conexiones verdes y con los espacios libres del entorno... En definitiva, crear un espacio de fusión con ámbitos para trabajar, vivir, divertirse y aprender, dotado de lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

El valle del Txorierrri puede convertirse, por su localización y sus características, en una de las principales puertas del País Vasco al exterior, aprovechando la oportunidad para crear uno de los espacios tecnológicos y empresariales más atractivos y mejor conectados de la fachada atlántica europea.

1.3. Oportunidades singulares de transformación en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián

A otra escala, y con sus propias características, el proceso de expansión metropolitana se ha dado también en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián. Con una dependencia menor de las actividades industriales más vulnerables a la crisis, el impacto de ésta fue menor en esta área que en la del Bilbao Metropolitano, excepto en los espacios del entorno de la bahía de Pasaia.

El proceso de expansión urbana se ha dirigido hacia nuevos ámbitos periféricos en busca de tipologías residenciales y urbanas más atractivas y entornos ambientales más cuidados en condiciones de precio comparativamente ventajosos en relación con unos precios que son particularmente elevados en las zonas centrales de Donostia-San Sebastián. El principal ámbito de crecimiento durante la última década ha sido el área del Bajo Bidasoa, en torno a los municipios de Irun y Hondarribia, así como los municipios del Valle del Urumea. El ámbito de expansión metropolitana se ha ampliado hacia



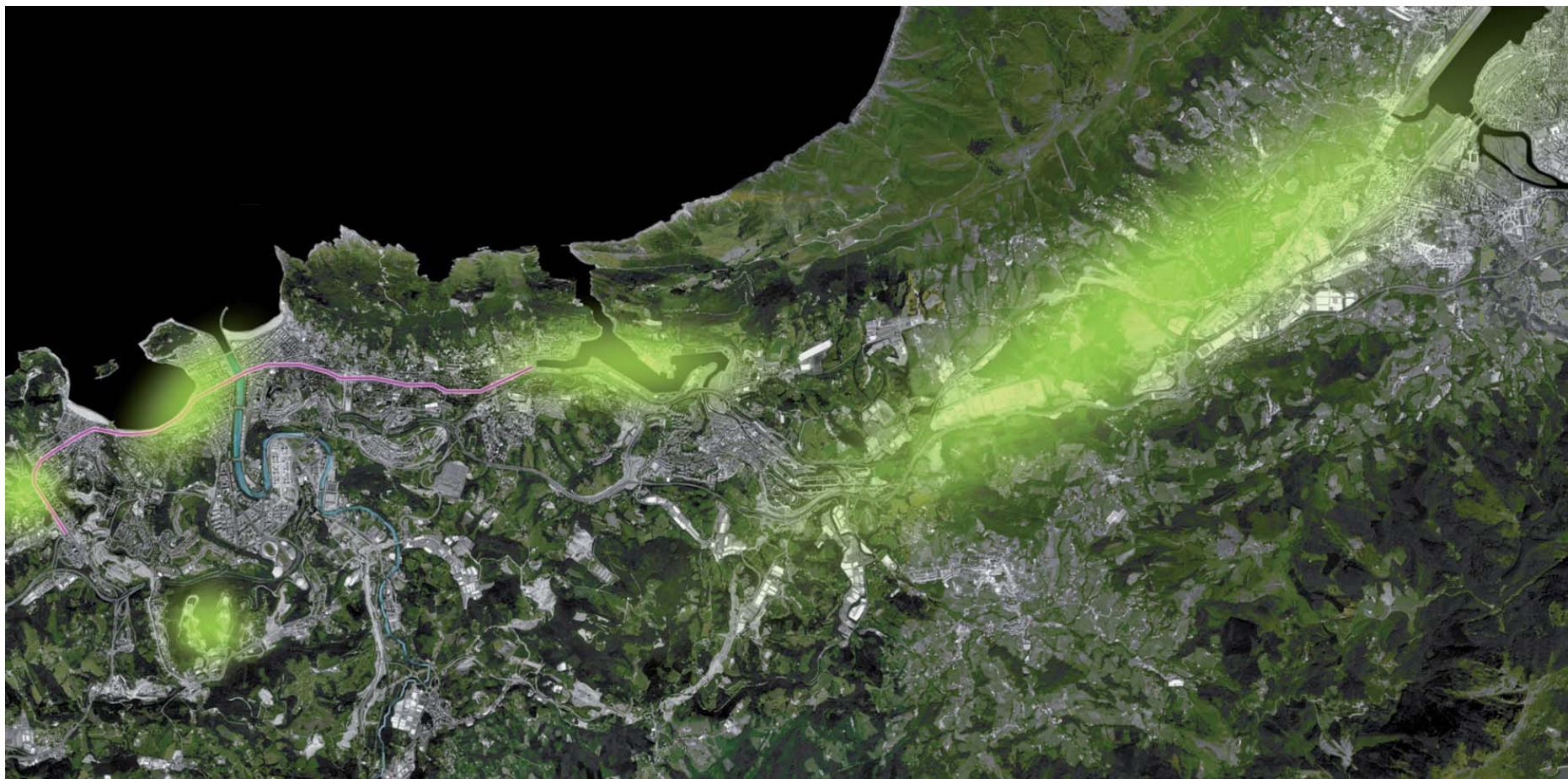
espacios de otras áreas funcionales, tales como el norte del área de Tolosa y las zonas costeras del área de Zarautz, donde se ha dado un proceso de traslado de población, se han llevado a cabo nuevos desarrollos urbanísticos y ha ocurrido la conversión de segundas residencias en viviendas principales.

Los espacios industriales se han trasladado también a los ámbitos periféricos, principalmente a Usurbil, al alto Urumea y al triángulo Irun-Oiartzun-Puerto de Pasaia, mientras que en los ámbitos más centrales se da una progresiva transformación de espacios industriales en áreas terciarias, de oficinas, de ocio y de comercio en torno a grandes superficies y centros comerciales.

Las dimensiones del término municipal de Donostia-San Sebastián, y un proceso de cambio estructural menos intenso que el de Bilbao, han permitido un reforzamiento de las funciones centrales de este espacio sin pérdida de los usos residenciales. En algunos ámbitos de especial calidad aparece una creciente especialización en funciones culturales de ocio y de terciario avanzado y también aparecen áreas de

concentración de nuevos inmigrantes en algunos ámbitos con un urbanismo más deteriorado. A su vez se han desarrollado subcentros metropolitanos en torno a centros tradicionales de cierto tamaño, como Irun y Hernani, y otros ligados al emplazamiento de grandes áreas comerciales en ámbitos de alta accesibilidad metropolitana, tales como Oiartzun y Usurbil.

La calidad y el atractivo urbano de Donostia-San Sebastián es uno de los componentes de excelencia más importantes de nuestro territorio. Se trata de un espacio metropolitano en crecimiento, con importantes centros tecnológicos y universitarios. Es la ciudad vasca con mayor proporción de titulados superiores y de empleos en nuevas tecnologías. La articulación de los espacios de innovación donostiarras, la transformación de la bahía de Pasaia en un espacio de la economía creativa y la configuración del eje hasta Irun y Bayona en un ámbito de actividad central de la Eurociudad son iniciativas para aprovechar las oportunidades y los atractivos de este espacio singular.



a. La Avenida de la Innovación de Donostia-San Sebastián

Localización singular transfronteriza, atractivo del medio natural, ámbitos de excelencia urbana y desarrollo emergente de la economía del conocimiento son componentes característicos del Área Funcional de Donostia-San Sebastián. La articulación del eje que nace en las áreas universitarias del oeste de la ciudad y discurre por la Concha y el ensanche hasta la Herrera se configura como un espacio con gran potencial para acoger actividades innovadoras. Especialmente, las oportunidades asociadas a la renovación urbana de la bahía de Pasaia permiten pensar en la creación de un nodo de innovación importante en el País Vasco.

Este eje de la innovación podría integrar usos diversos, generando sinergias intersectoriales y ejerciendo una elevada capacidad para atraer inversiones. PYMES e iniciativas empresariales innovadoras, centros de I+D y de educación superior, actividades terciarias de ocio, comercio, oficinas, residencia, hoteles, servicios financieros y servicios a las

empresas en general son opciones futuras para una localización que aporta elevados niveles de excelencia en aspectos clave tales como la accesibilidad, la calidad ambiental y urbana y las dotaciones y los servicios públicos y privados.

Desde el punto de vista de la movilidad por transporte colectivo, se sugiere que la totalidad de este gran paseo quede recorrido por un tranvía y un viario continuo para peatones y bicicletas que conecten los diferentes elementos y espacios urbanos, así como con puntos clave de la ciudad como las playas, el centro histórico y la futura estación de Alta Velocidad y de cercanías.

En el extremo oriental de esta Avenida de la Innovación se localiza la Bahía de Pasaia. Este lugar, que experimentó espectaculares crecimientos hasta mediados de los años 70, sufre desde entonces un declive continuado. Se trata de un ámbito denso y con un paisaje urbano poco atractivo, con iniciativas de transformaciones escasas o insuficientes y en el que las actividades portuarias generan impactos y limitaciones para la transformación urbana.

La bahía de Pasaia es el espacio de la CAPV en el que el Foro Territorial considera que es más urgente una actuación integral de renovación urbana. Situada en un excepcional enclave natural, constituye un área de oportunidad para crear uno de los nuevos símbolos de transformación del País Vasco. Hoy es un ámbito deteriorado y con actividades de escaso valor añadido, pero puede convertirse en un espacio atractivo y vibrante, un lugar para la innovación, el ocio y la residencia en torno a un nuevo puerto con una nueva vocación.

El puerto ocupa una posición central en la fachada marítima. Se trata de un puerto de reducidas dimensiones, dificultades de acceso y posibilidades de crecimiento limitadas que para hacerlo requieren costosas obras en el exterior de la bahía. Ello probablemente explica que se trate de uno de los puertos con menor movimiento de mercancías de todo el sistema portuario español, ocupando la 20ª posición entre los 26 Puertos del Estado.

Por otra parte, este puerto se localiza muy próximo al de Bilbao, el cuál está en proceso de ampliación y en constante

crecimiento y constituye el principal puerto del Cantábrico y la plataforma de mercancías internacionales con mayor proyección del País Vasco.

Todas estas circunstancias llevan a sugerir una especialización del sistema portuario, con perfiles complementarios, en la que Bilbao desarrolle las principales funciones de logística portuaria y Pasaia se convierta en el puerto urbano por excelencia, un “Puerto Digital” abierto a la ciudad y con capacidad para convertirse en un elemento de atracción. Una infraestructura para las personas que reforzaría el atractivo del Área Funcional y su orientación hacia las actividades de alto valor añadido.

Algunas de las ciudades más sofisticadas e innovadoras de Europa están estableciendo nuevos diálogos puerto-ciudad. Sean puertos de mar o de río, las oportunidades de transformación urbana asociadas a la evolución de las infraestructuras portuarias son extraordinarias. Hemos denominado “Puertos Digitales” a puertos con fuerte componente urbano y poderosa infraestructura digital, capaces

de ser el soporte de actividades innovadoras de alto valor añadido. Son lugares en los que emergen espacios urbanos junto al mar, capaces de atraer personas, empresas, centros de innovación, actividades culturales y de ocio, cruceros y embarcaciones deportivas. Pasaia podría convertirse en un referente en el ámbito de la navegación de ocio en el Atlántico y podría aspirar a dotarse de un auténtico “Puerto Digital” que acogiera, además, actividades de la nueva economía y servicios avanzados.

b. El Eje Tecnoindustrial del Jaizkibel

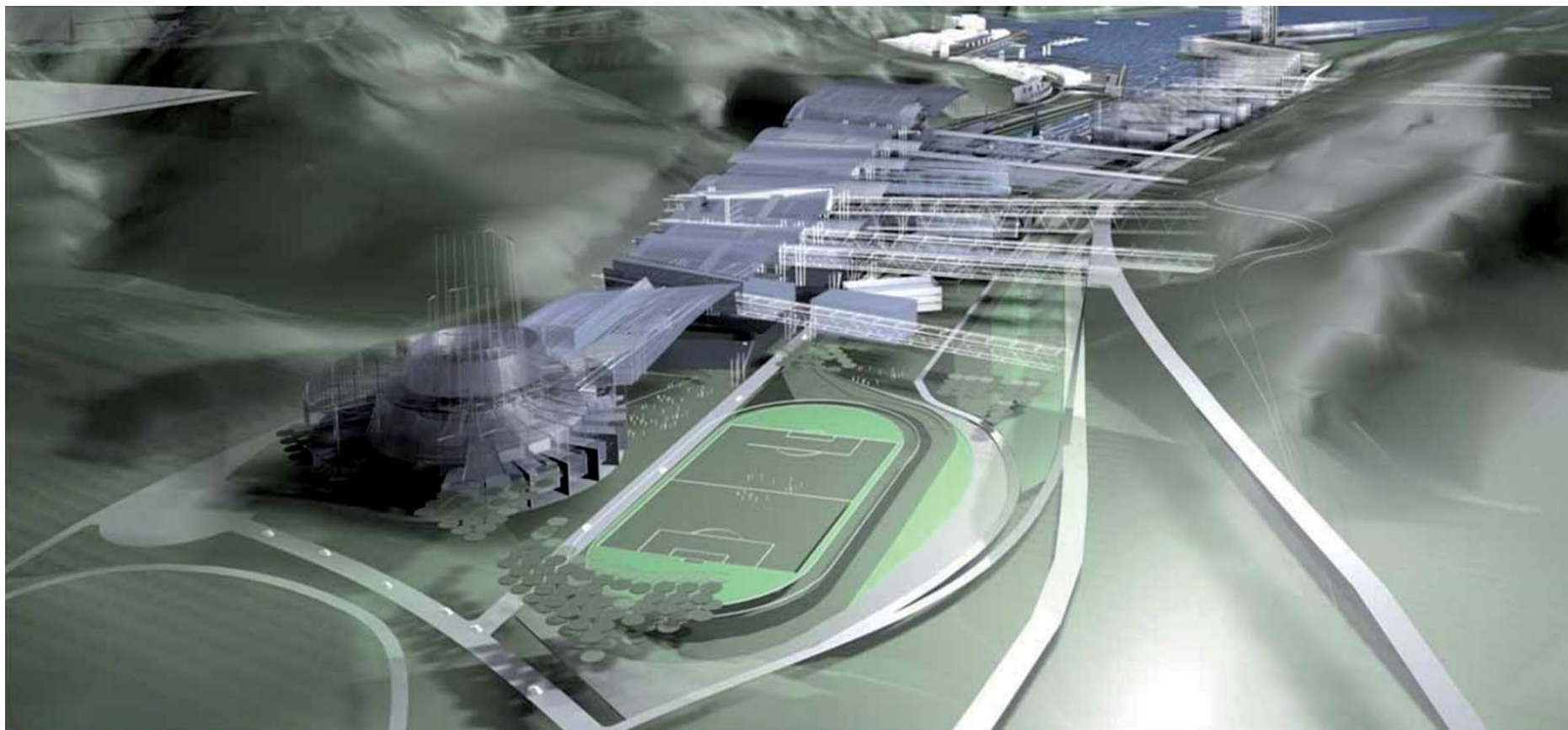
Hacia Irun y la frontera, el Corredor del Jaizkibel se configura como un gran eje con vocación tecnoindustrial integrado con el paisaje y en el que pueden desarrollarse parques industriales, logística, residencia y dotaciones en el contexto de la Eurociudad Bayona-San Sebastián.

Este importante espacio situado entre Donostia-San Sebastián, los dinámicos espacios del Bajo Bidasoa y Bayona incluye el aeropuerto y está articulado por una importante armadura

infraestructural que incluye la autopista A-63, la A-1, el ferrocarril de RENFE, el de Euskotren y, en el futuro, el Tren de Alta Velocidad.

La localización de este espacio, sus infraestructuras de interconexión metropolitana y su acceso a infraestructuras y sistemas de transporte de conexión exterior permiten generar una oferta muy atractiva para el emplazamiento de actividades industriales, logísticas y tecnológicas, así como para grandes equipamientos, servicios, etc. La localización y oportunidades existentes hacen de este ámbito un espacio con enorme potencial para numerosas actividades.

El Eje Tecnoindustrial constituye una operación de gran importancia en la creación de suelo, de forma muy flexible, para actividades económicas de última generación. Sus especiales características van a suponer la atracción de nuevas inversiones productivas hacia este espacio, así como la relocalización de otras que van a encontrar aquí nuevas oportunidades de expansión y desarrollo, permitiendo, además, operaciones de recualificación muy necesarias



La bahía de Pasaia, proyecto de La Herrera

en sus anteriores emplazamientos, quizá de carácter más urbano. Actuaciones estratégicas de interés regional, como la renovación de las extensas playas ferroviarias de Irún, deben integrarse en este proyecto territorial incorporando las referencias de diversidad, complejidad y orientación de su programa de usos en función de sus ventajas locacionales.

Las características de este espacio permiten ofertar espacios adecuados a cada tipo de demanda en condiciones altamente competitivas, facilitando una elevada diversidad empresarial, el surgimiento de sinergias inter- e intrasectoriales y una elevada capacidad de atracción de inversiones y de empresas. Plantas industriales de tamaño medio y grande, actividades logísticas, etc. van a disponer de emplazamientos específicamente concebidos para sus necesidades en el contexto de una gran operación estratégica que aporta elevados niveles de excelencia e interconexión con otros espacios de vocación complementaria.

El desarrollo de actividades logísticas avanzadas, para las que este espacio muestra excelentes condiciones, resulta

especialmente interesante. El sector de la logística, uno de los pilares de la nueva etapa de crecimiento de los países desarrollados, constituye una actividad con un enorme potencial de crecimiento ligado a la expansión de las nuevas formas de comercio a distancia vía Internet. Formas de comercio que van a demandar, de forma cada vez más importante, espacios concebidos específicamente para la organización de sus actividades en zonas próximas a los grandes centros de consumo.

El Eje Tecnoindustrial presenta, como se ha señalado, una elevada concentración de infraestructuras de comunicaciones por carretera y ferrocarril. Tiene, además, una privilegiada posición en relación con los principales flujos de transporte con los centros productivos y de consumo más importantes del eje norte-sur europeo.

La articulación de los desarrollos con criterios de integración paisajística y su concentración en torno a un eje con transporte colectivo resultan esenciales para evitar los procesos de urbanización difusa que amenazan a este espacio.



El corredor del Jaizkibel

En este sentido, se revela fundamental definir un corredor de infraestructuras que agrupe los diversos ejes de carretera y ferrocarril, los cuales inducen una tremenda fragmentación en este territorio.

1.4. Oportunidades singulares de transformación en Vitoria-Gasteiz

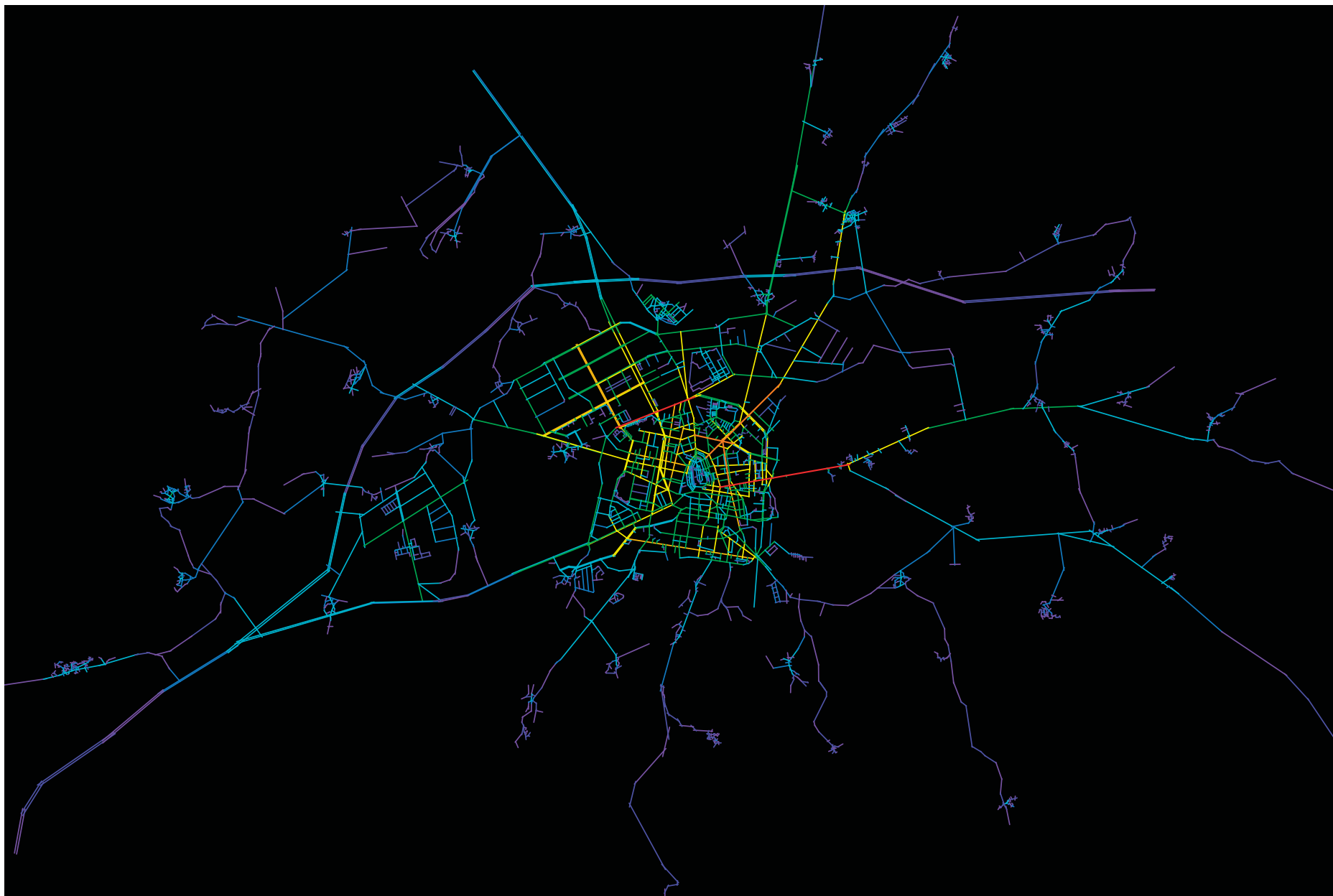
En el caso de Vitoria-Gasteiz los procesos de desarrollo urbano se han concentrado fundamentalmente en la ciudad central. La amplitud del término municipal de la capital y su disponibilidad de suelo han dado lugar a una creciente concentración del crecimiento en este espacio urbano.

A diferencia de las otras dos capitales vascas, Vitoria-Gasteiz en ningún momento ha dejado de crecer. Un peso menor de la industria tradicional limitó los efectos de la crisis que se inició a finales de la década de los 70. Mientras las otras ciudades experimentaban los procesos de reconversión de los años 80, Vitoria-Gasteiz se convirtió en la sede del Gobierno Vasco y aprovechó su disponibilidad de suelo y su localización para

impulsar un desarrollo basado en nuevos espacios industriales orientados a sectores dinámicos y a un extraordinario desarrollo de las actividades logísticas emergentes.

Desde la década de los 50 Vitoria-Gasteiz ha multiplicado su población por 4,3 en un proceso de crecimiento que continúa en la actualidad y que la ha convertido en el segundo municipio más grande de la CAPV por tamaño demográfico. Este dinamismo se ha concentrado en la capital. Si en los años 50 acogía al 74% de la población de la Llanada Alavesa, hoy vive en Vitoria-Gasteiz el 89% de los habitantes de este ámbito.

Tan sólo a partir de la década de los 90 comienza a apreciarse un crecimiento significativo de los núcleos rurales del entorno de la capital alavesa. Sin embargo, se trata de desarrollos apreciables en términos relativos pero poco importantes en términos absolutos en municipios como Alegría-Dulantzi, Iruña de Oca, Elburgo, Zigoitia, Zuia y Legutiano, que acogen demandas de residencia de baja densidad procedentes de Vitoria-Gasteiz.



Por lo tanto, no puede hablarse propiamente de un espacio metropolitano, sino de un espacio central que extiende su influencia hacia los ámbitos de su entorno.

Incluso en el ámbito del suelo industrial, pese a los importantes desarrollos en municipios como Lantarón, Iruña de Oca, Ribera Baja o Legutiano, la posición de Vitoria-Gasteiz es totalmente dominante, de forma que en su municipio se localiza el 20% de todo el suelo para actividades económicas de la CAPV, y más del 60% de todo el existente en su extensa Área Funcional.

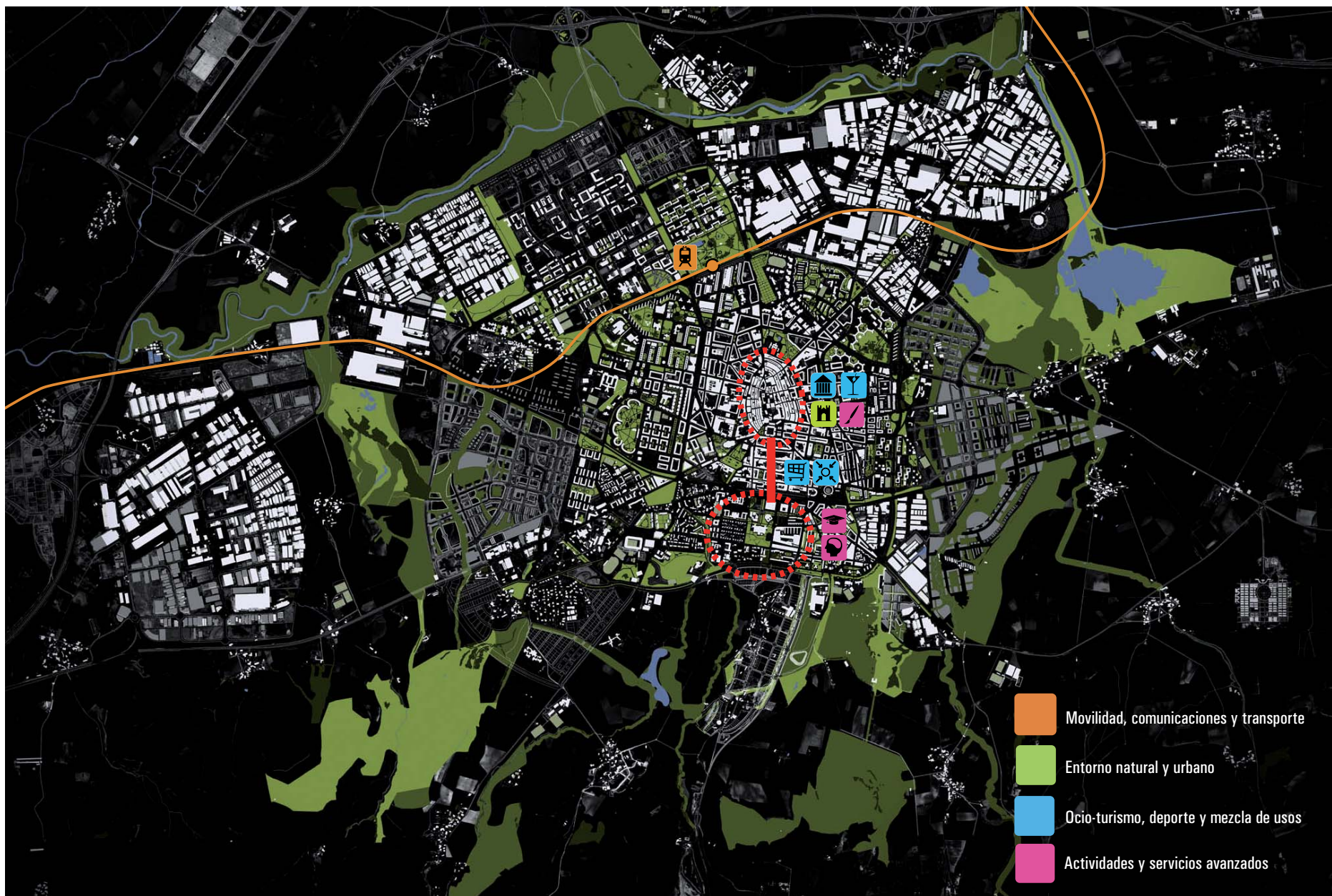
Vitoria-Gasteiz es la capital política de Euskadi. Una ciudad dinámica, emprendedora y vital que busca la excelencia en la calidad de sus servicios y espacios urbanos. Por su localización, conectividad y masa crítica, Vitoria-Gasteiz es un espacio esencial para la configuración de un Ecosistema de Innovación en el País Vasco. Acoge un Centro Histórico que es un referente de calidad y dispone de una estructura urbana única en el conjunto de las ciudades medias de Europa. El Aeropuerto de Foronda es uno de los grandes aeropuertos logísticos de la Península. El anillo verde es un activo que

refleja la gran apuesta de Vitoria por la sostenibilidad. Dispone de amplios espacios muy valiosos para las actividades económicas. El diálogo en materia territorial de Vitoria-Gasteiz con las otras capitales vascas, con el Área Funcional de Mondragón-Bergara, con la Llanada y con los espacios de borde de Burgos y La Rioja, dotan a la ciudad de una posición estratégica en nuestro territorio.

a. El Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz

El dinamismo demográfico e industrial de Vitoria-Gasteiz, las oportunidades asociadas a su capitalidad política, su alta conectividad, la excelencia de su centro histórico y la calidad ambiental de la ciudad y de su entorno son claves para su impulso como nodo de la economía creativa en el contexto de Euskal Hiria.

El PTP de Álava Central establece como una de sus actuaciones estratégicas el denominado Arco de la Innovación, un proyecto para impulsar un complejo logístico-productivo-aeroportuario, desde Legutiano hasta Nanclares de la Oca,



capaz de desarrollar servicios de alta cualificación y de atraer empresas de tecnología avanzada.

El Eje de la Innovación que aquí se plantea tiene un perfil más urbano y discurriría en sentido norte-sur, por el centro de la ciudad, conectando en el aeropuerto con el arco mencionado.

Este eje de futuro, constituido por el aeropuerto, la futura estación de Alta Velocidad y el centro de la ciudad, se configura como un ámbito muy atractivo para la emergencia de actividades innovadoras. También lo hacen el Parque Tecnológico de Miñano y su posible ampliación, así como los espacios industriales en proceso de cambio del norte de Vitoria.

Por último, el eje urbano constituido por el Centro Histórico, la Calle Dato y la Universidad constituye una opción muy importante para el desarrollo de actividades innovadoras en esta ciudad que lidera la Llanada Alavesa, la mayor reserva de suelo de Euskadi.

Conectar entre sí los diferentes elementos de centralidad

urbana y los ámbitos con potencial innovador y transformador que aparecen a lo largo del recorrido de este eje urbano, desde la universidad hasta el aeropuerto y el Parque Tecnológico, aparece como la gran iniciativa para el impulso de la sociedad del conocimiento en Vitoria-Gasteiz, desarrollando recorridos de peatones y bicicletas y sistemas de transporte colectivo a lo largo de todo el eje.

El Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz conecta entre sí los diferentes componentes de excelencia de la ciudad y los puntos críticos de conectividad, transformación urbana y oportunidades para la economía creativa. Es un espacio de fusión de la nueva economía, el ocio y el espacio urbano. Con el desarrollo de la nueva economía resulta posible y deseable integrar las diferentes funciones de la ciudad. El eje es una experiencia de urbanismo de fusión que permite crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.



2. Las ciudades medias y la áreas funcionales

2.1. Nuevas oportunidades para las ciudades medias

Las cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales, junto con un numeroso grupo de núcleos con más de 5.000 habitantes localizados junto a ellas, configuran un conjunto de ciudades medias que son un elemento fundamental en el territorio de la CAPV. Localizadas mayoritariamente en los valles de la vertiente atlántica, estas ciudades desarrollan un papel fundamental en la organización del territorio y configuran una oferta de asentamientos diversa y atractiva. En ellas, fuera de los espacios metropolitanos, vive casi el 25% de la población de la CAPV. Su dimensión, sus funciones urbanas y sus especializaciones productivas hacen de ellas un factor clave de equilibrio territorial y de dinamismo. Constituyen un elemento fundamental para la articulación entre los espacios metropolitanos, proporcionando una base urbana con enorme potencial para aprovechar las oportunidades de desarrollo

territorial existentes en diferentes ámbitos de la CAPV.

Las ciudades medias del País Vasco aportan una excelente base para organizar una estructura de asentamientos policéntrica en red que está llamada a desempeñar un papel cada vez más importante en la adecuada orientación de los procesos de desarrollo urbano del territorio. Su escala, su distribución territorial y sus dinámicas económicas proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración de la población en un número reducido de grandes centros con los costes funcionales, sociales y económicos que se derivan de ello.

Son elementos de conexión muy importantes entre las ciudades del Sistema Polinuclear de Capitales, contribuyendo decisivamente a la articulación entre las tres ciudades capitales y creando la oportunidad para la aparición de nuevos ámbitos de centralidad. Además, las Ciudades Medias proporcionan un referente territorial en torno al cual organizar

los crecimientos residenciales y de los espacios de actividad, reduciendo los riesgos de proliferación de la urbanización difusa, y dotando de una base coherente a la organización de las actividades humanas en el territorio.

La diversidad de especializaciones productivas que singulariza a estas ciudades es uno de los aspectos clave para la fortaleza económica de la CAPV. Es un modelo muy interesante para la nueva economía, formado por un conjunto interrelacionado de nodos con una gran diversidad de especializaciones sectoriales.

La capacidad de atracción de población y empresas, el fortalecimiento de sus funciones productivas y el mantenimiento de su competitividad depende, en buena medida, de la oferta de servicios y de la calidad de vida urbana en estas ciudades medias.

En general, para que las ciudades medias puedan desarrollar adecuadamente estas importantes funciones en el Modelo Territorial de la Comunidad es importante mejorar la calidad y variedad de sus servicios y el atractivo de estas poblaciones

como espacios de residencia y actividad. Para ello, se proponen tres estrategias fundamentales:

En primer lugar, el impulso a la colaboración. La mayoría de las ciudades de tamaño medio de la Comunidad no aparecen en el territorio como enclaves aislados, sino que lideran los subsistemas urbanos de las áreas funcionales. En muchos casos se da, incluso, una continuidad en los tejidos de los diferentes municipios y se conectan muy estrechamente debido a los crecimientos, más o menos difusos, que aparecen a lo largo de las vías de comunicación. De este modo, en torno a las principales cabeceras se han desarrollado otros núcleos con cierto dinamismo, físicamente próximos y funcionalmente dependientes del centro urbano principal. Esta circunstancia proporciona una magnífica oportunidad para desarrollar estructuras urbanas de mayor tamaño y potencial, lo cual posibilita una oferta de servicios y dotaciones más compleja y variada.

Una concepción integrada de los procesos de crecimiento y transformación de estos municipios permite acometer

estrategias de desarrollo y mejora más ambiciosas y, a la vez, ordenar procesos que, en un marco de fragmentación municipal, se caracterizan por su dispersión y su falta de coherencia, restando fortaleza al conjunto. La clave reside en articular eficazmente los espacios de conexión, desarrollando en ellos actuaciones de mejora ambiental y urbanística, renovación urbana, sistemas de transporte colectivo, peatones y bicicletas, residencia, equipamientos y espacios de actividad que favorezcan la unificación de los mercados de trabajo y una mayor integración funcional de los municipios, respetando siempre la identidad y la imagen de cada núcleo.

En segundo lugar, se propone impulsar el desarrollo económico promoviendo la capacidad de innovación y el logro de mayores niveles educativos como factores fundamentales de competitividad económica y de riqueza de la vida ciudadana. Los sectores productivos en los que se especializan estos núcleos constituyen elementos determinantes de su vitalidad económica y urbana. Aspectos como la concentración geográfica de las distintas actividades, la existencia de

un gran número de empresas competidoras, la orientación exportadora de un alto porcentaje de las firmas y el predominio de los emprendedores locales en la creación de nuevos establecimientos son circunstancias que hacen de las ciudades medias del País Vasco ejemplos característicos de los modelos más innovadores del desarrollo regional basados en los clusters productivos de origen endógeno.

Se dispone, de este modo, de una base económica con el grado de especialización necesario para impulsar proyectos urbanos, infraestructuras, servicios empresariales y equipamientos de muy alto nivel que permitan la configuración de las diferentes ciudades medias como clusters innovadores con capacidad de generar ventajas competitivas de forma sostenida.

La tercera línea de acción básica debe dirigirse al fortalecimiento de la imagen y de la oferta urbana de los Sistema Urbanos Intermedios, especialmente a la mejora de las oportunidades educativas y de la oferta terciaria comercial, de servicios a las empresas y de espacios y actividades culturales, recreativas y de ocio, aspectos clave para

consolidar el atractivo de estos núcleos. En la mayor parte de las ciudades medias se pueden generar incentivos importantes mediante operaciones de renovación y mejora urbana diseñadas con una perspectiva dinamizadora y de desarrollo de nuevas funciones y actividades. En unos casos los centros históricos tienen gran importancia y constituyen espacios de oportunidad para acoger nuevas funciones terciarias y mejorar la calidad del conjunto urbano. En otros casos, los bordes marítimos y nuevas posibilidades de actividad en zonas portuarias constituyen ámbitos idóneos para impulsar estas estrategias. Es frecuente la existencia de enclaves industriales en los centros urbanos, algunos con edificios de gran valor, así como de bordes fluviales o hitos topográficos cuya recuperación constituye para la ciudad una interesante opción de transformación. Todas estas ciudades precisan, en mayor o menor grado, de importantes actuaciones para mejorar su imagen urbana como expresión de una nueva etapa orientada hacia un crecimiento de mayor calidad y sofisticación. Especialmente importantes son las actuaciones de tratamiento de accesos y bordes urbanos, determinantes de la imagen que

transmite la ciudad y del estricto control de los procesos de urbanización difusa que proliferan en las periferias urbanas a costa muchas veces de paisajes agrarios y forestales de gran interés.

2.2. Nodos y Ejes de Transformación urbana

Para lograr estos objetivos de fortalecimiento, articulación y desarrollo sostenible de las ciudades medias se proponen los Ejes de Transformación.

Los valles de la vertiente atlántica configuran ámbitos naturales, paisajísticos y funcionales. Sus ventajas topográficas en un territorio montañoso han hecho de ellos espacios de concentración de infraestructuras y desarrollos urbanos. La articulación de estos espacios lineales como ejes de vida ciudadana y corredores ambientales crea una oportunidad singular para configurar un Sistema Urbano Policéntrico en Red más atractivo y sostenible. En la Llanada Alavesa, donde no se dan estas condiciones topográficas, aparecen ejes viarios estructurantes que permiten estrategias

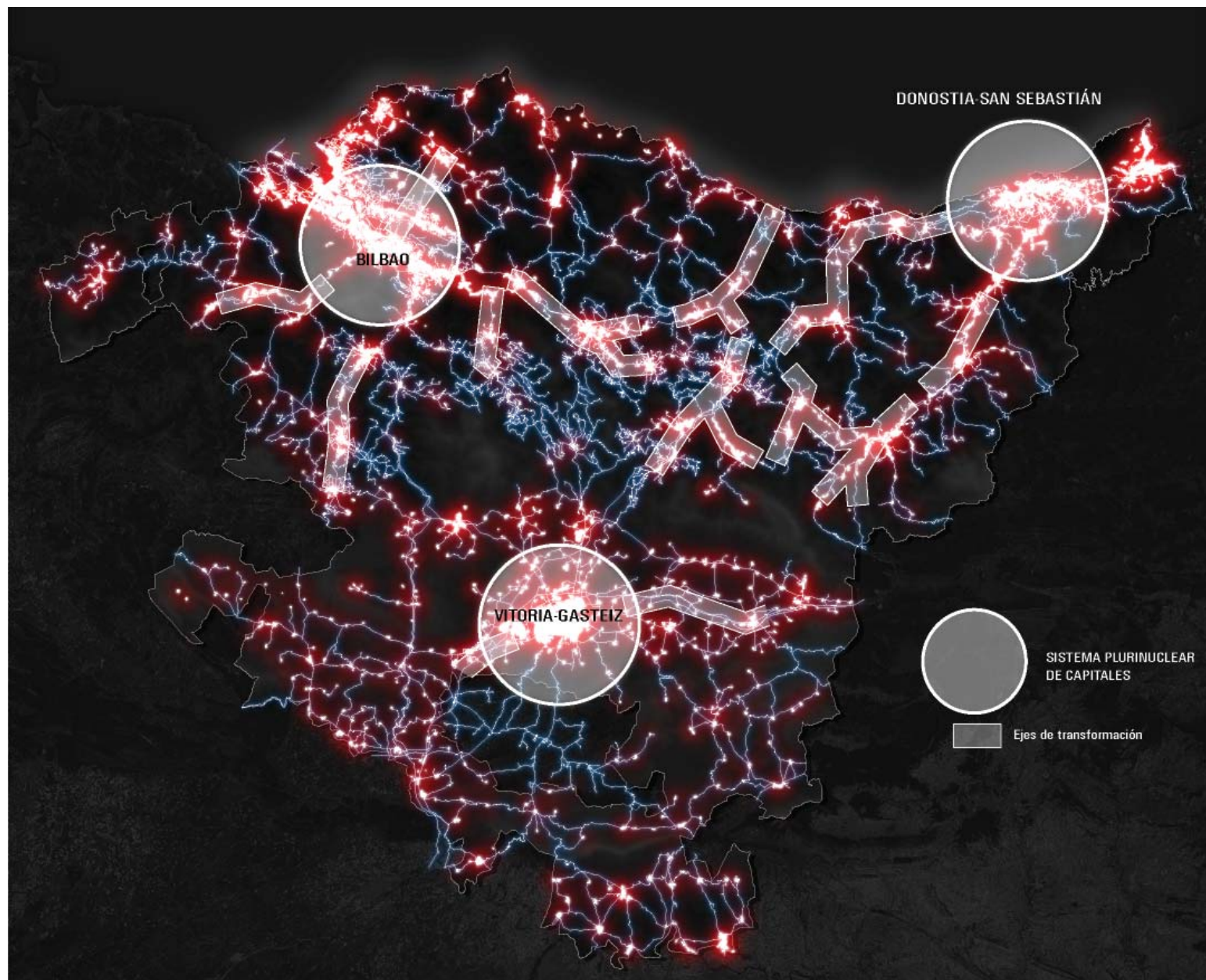
de articulación similares, aunque con un carácter diferenciado.

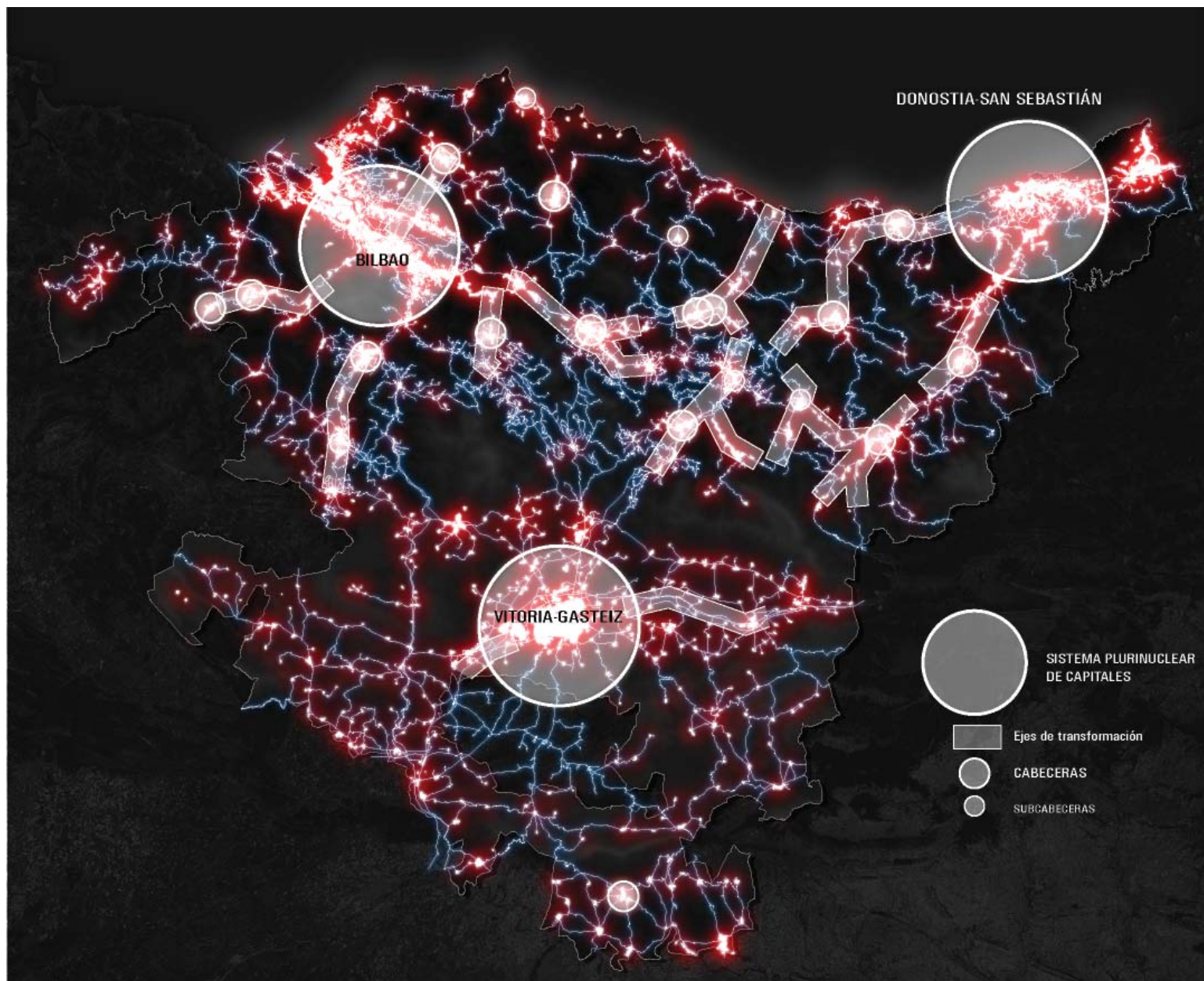
Las ciudades medias de los valles atlánticos se desarrollan a lo largo de estructuras lineales en las que los crecimientos urbanos dan lugar, con frecuencia, a la continuidad de los espacios edificados de los diversos municipios. Esta morfología constituye una oportunidad para articular eficazmente los diferentes espacios urbanos y favorecer sus procesos de transformación e innovación. En los valles atlánticos sobre los que se desarrollarán los Ejes de Transformación se localizan 32 de las 36 ciudades no metropolitanas de más de 5.000 habitantes y 14 de las 18 cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales. Se trata de configurar estructuras urbanas de mayor dimensión demográfica y económica, con una oferta de servicios y dotaciones más compleja y variada y una difusión eficaz de los procesos de expansión e innovación desde las áreas metropolitanas. Los Ejes de Transformación permiten orientar los procesos de desarrollo urbano en estructuras lineales que faciliten el uso del transporte colectivo. Permiten, también, dar coherencia a las diferentes

piezas urbanas, limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación. Son elementos para interconectar las áreas funcionales y para integrar las ciudades medias en las dinámicas de desarrollo de las áreas metropolitanas.

Se trata de ejes lineales de desarrollo urbano, que tienen su origen conceptual en la Ciudad Lineal de Arturo Soria. Son los más adecuados para organizar los sistemas de transporte colectivo. Además, las estructuras urbanas lineales son las más eficientes y sostenibles y permiten organizar los procesos de desarrollo urbano en correspondencia con corredores ecológicos, ejes de comunicación y sistemas de transporte colectivo altamente accesibles. Curitiba, considerada la capital ecológica de Brasil, construyó los famosos ejes estructurantes lineales, de transporte colectivo y de alta densidad.

Estos Ejes de Transformación son esenciales para articular la Ciudad Policéntrica en Red de el País Vasco, configurar procesos de desarrollo urbano sostenibles y proporcionar un





soporte territorial adecuado a los procesos de dinamización e innovación de nuestras actividades económicas.

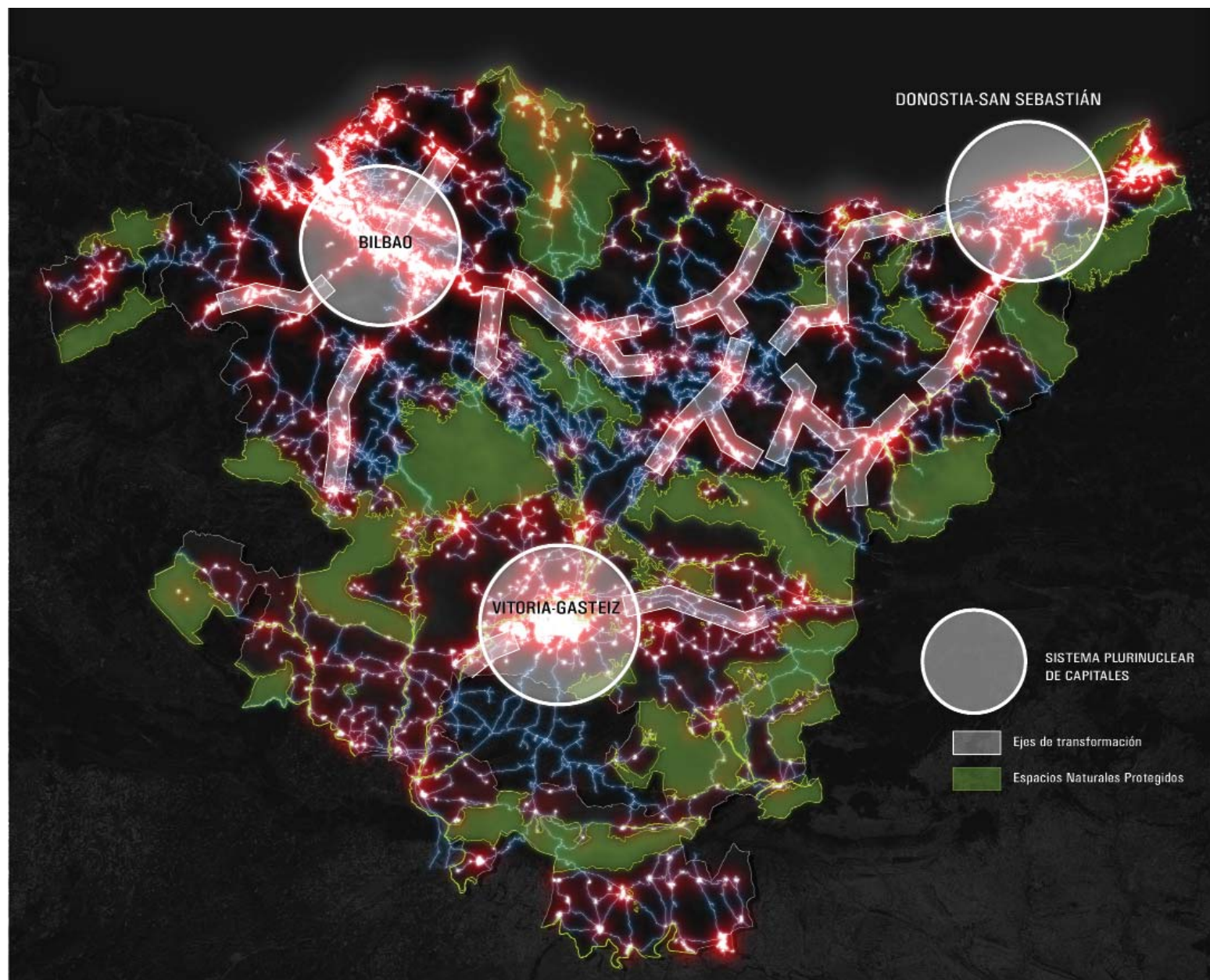
Los Ejes de Transformación no son ejes infraestructurales, aunque incorporan también elementos de conexión viarios y ferroviarios. Son proyectos de articulación, renovación y desarrollo de los espacios urbanos y toman como referencia espacial para su desarrollo los corredores establecidos por el Sistema Relacional de las DOT. Este determina los ejes de comunicación prioritarios para la interconexión de las áreas funcionales, para la comunicación de éstas con el Sistema Polinuclear de Capitales y para las principales relaciones exteriores de la CAPV. El Sistema Relacional de las DOT discurre por los ámbitos de mayor intensidad urbana y por los espacios con mayor capacidad de acogida para nuevos desarrollos. Mediante los Ejes de Transformación se refuerza el carácter estratégico del Sistema Relacional de las DOT como elemento básico de articulación del Territorio Policéntrico en Red.

Los Ecobulevares

Los ecobulevares son el principal soporte físico de los Ejes de Transformación. El desarrollo de las diferentes variantes, autovías y autopistas en los distintos corredores urbanos del País Vasco ha dejado las antiguas carreteras convencionales como elementos con posibilidad de articular los tejidos urbanos, a veces fragmentados, que han ido desarrollándose en sus inmediaciones.

Estos viarios proporcionan un soporte infraestructural idóneo sobre el que llevar a cabo los profundos procesos de renovación y transformación urbana que se proponen en este apartado. Se plantea transformar la sección y la funcionalidad de las antiguas carreteras, convirtiéndolas en ecobulevares con diferentes funciones de vía urbana, corredor ecológico, vía de transporte colectivo, carril bici, aumento de la permeabilidad transversal, soporte de actividades urbanas, etc.

Algunas de las ciudades más innovadoras del mundo están transformando las autopistas y carreteras urbanas en



ecobulevares. Estas infraestructuras han sido concebidas para la movilidad sostenible en áreas urbanas. Los ecobulevares cosen los tejidos urbanos, generando permeabilidad y espacios de encuentro. Incorporan sistemas de transporte colectivo y permiten movilidad a pie y en bicicleta. Proporcionan soporte para la mezcla de usos y para una escena urbana rica y variada en la ciudad. Integran parques y espacios arbolados, actuando como grandes corredores verdes que ayudan a dar coherencia al conjunto de la ciudad. Los ecobulevares pueden ayudar a estructurar asentamientos lineales surgidos a lo largo de carreteras en diversos ejes del País Vasco.

Los ecobulevares se conciben como vías urbanas destinadas a acoger los desplazamientos locales, configurándose como un elemento central de alta calidad ambiental. Proporcionan la estructura física lineal en torno a la cual organizar los nuevos procesos de crecimiento y renovación, siendo el elemento viario que aporta continuidad al conjunto de cada Eje de Transformación. Los ecobulevares pueden integrar nuevos desarrollos y espacios consolidados, áreas de renovación,

espacios libres, parques periurbanos y zonas naturales.

Características de los Ejes de Transformación

Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permiten lograr múltiples objetivos de interés para la renovación y puesta en valor de nuestro territorio, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el equilibrio del territorio, dotar de eficacia a sistemas de movilidad sostenibles y mejorar el atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes.

Para desarrollar todas estas funciones, los Ejes de Transformación deben plantearse de acuerdo con un conjunto de criterios que les permitan desarrollar todo su potencial territorial:

Ejes de Articulación Urbana

La mayor parte de los desarrollos de nuestras ciudades se han realizado mediante planes parciales que van ocupando diferentes ámbitos en las inmediaciones de los ejes infraestructurales. El resultado son espacios contruidos inconexos, faltos de articulación infraestructural y tipológica,

con escasa interconexión y falta de diversidad funcional. Los Ejes de Transformación se plantean como ámbitos preferentes para los nuevos desarrollos urbanos. El desarrollo de estos ejes permitirá limitar los procesos de edificación difusa y la dispersión de los desarrollos urbanos por el territorio, concentrándolos en torno a corredores lineales más sostenibles. Además, permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarrollos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales.

En tanto que ámbitos en los que a través de nuevos desarrollos y procesos de renovación urbana y reciclado del territorio deben localizarse prioritariamente los futuros crecimientos, los Ejes de Transformación se plantean como espacios en los que desarrollar tramas urbanas densas. La densidad es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles. Preserva el paisaje y hace más eficiente la gestión de los recursos naturales, mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte, reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos y aumenta las posibilidades de

interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso. Densidad en espacios de calidad, atractivos y vitales, conectados, con espacios de encuentro, mezcla de usos, diversidad de ambientes, de residentes y de usuarios.

Ejes Verdes

Algunos de los Ejes de Transformación incorporan en su recorrido corredores ecológicos, pues se trata de valles asociados a cursos fluviales que configuran un elemento lineal de conexión verde de alta calidad ambiental. El propio diseño de los Ecobulevares debe desarrollarse con criterios de mejora ambiental, incorporando elementos de arbolado a lo largo de su recorrido, así como zonas de interés ambiental y acciones de mejora paisajística.

Ejes de Transporte Colectivo

Las experiencias más innovadoras de crecimiento urbano sostenible se basan en la integración de los procesos de desarrollo en torno a potentes ejes de transporte público que permitan solventar las demandas de movilidad con un mínimo

impacto ambiental, económico y territorial. Los Ecobulevares deben diseñarse con plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo, haciendo de ellos elementos de movilidad atractivos y accesibles.

Las diversas líneas ferroviarias de Cercanías y de tranvías que se proponen en este documento constituyen un elemento clave sobre el que se apoya la propuesta de los Ejes de Transformación. Todos estos ejes cuentan con un soporte ferroviario que proporciona una elevada accesibilidad mediante transporte colectivo sostenible. El crecimiento a lo largo de los ejes, fomentando un aumento de la densidad urbana, de los usos residenciales y de las actividades económicas, se apoya fundamentalmente en la existencia de este sistema de transporte ferroviario, que permitirá una movilidad coherente y sostenible.

Las estaciones son elementos claves en esta estrategia y deben concebirse como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios. Debe facilitarse el acceso a

las estaciones desde los tejidos urbanos del entorno y desde los núcleos de población exteriores a los Ejes, y para ello se sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas de intercambio tren-autobús y conectarlas con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

Espacios para peatones y bicicletas

Los Ejes de Transformación van a facilitar una mayor proximidad entre residencia, trabajo y equipamientos en muchos ámbitos de nuestro territorio, aumentando así las posibilidades de utilizar los desplazamientos peatonales para satisfacer muchas de las demandas cotidianas.

El diseño de los Ecobulevares debe incorporar carriles reservados para peatones y bicicletas que faciliten estos desplazamientos y proporcionen un elemento cómodo y atractivo de movilidad y disfrute de la ciudad y del paisaje, convirtiéndose en un aliciente de nuestros espacios urbanos y en un elemento de atracción y de calidad de nuestro territorio.

Permeabilidad Transversal

La transformación de las carreteras en vías de carácter más blando, como calles urbanas y recorridos integrados en el paisaje, es una oportunidad para eliminar barreras, reducir el impacto del tráfico y dotar de permeabilidad transversal a espacios que hasta ahora habían permanecido poco conectados entre sí a causa del efecto barrera de las infraestructuras. Esta permeabilidad se traduce en nuevas posibilidades de conexión entre espacios con diferentes perfiles y en un ambiente urbano más humano y atractivo. Es, en definitiva, un factor que mejorará la calidad de nuestras ciudades y espacios turísticos.

Intensidad Urbana y Mezcla de Usos

El desarrollo mediante planes parciales y planeamientos “ad-hoc” de nuestras ciudades ha generado, salvo en los centros tradicionales, un paisaje urbano de enclaves monofuncionales. Las áreas residenciales, espacios industriales, urbanizaciones turísticas, centros comerciales, equipamientos singulares,

zonas de ocio, etc. se disponen en nuestro territorio, con frecuencia, de forma fragmentada y aisladas unas de otras.

Los Ejes de Transformación tienen vocación de convertirse en espacios con una intensidad urbana creciente, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades. La conjunción de densidad, diversidad de usos y tipologías, variedad en las opciones de actividad y empleo, en las modalidades residenciales y en las opciones de ocio e integración de residencia, trabajo, equipamientos y ocio en una oferta integrada y múltiple aparece como la mejor opción económica, ambiental y territorial para generar espacios urbanos de fusión, complejos, diversos y atractivos, mediante la mezcla de usos y actividades.

Desde la aparición de la Carta de Atenas que impulsó Le Corbusier, la cual recogía los principios del urbanismo funcionalista, ha predominado una ordenación urbana basada en la zonificación y en la separación de las diferentes funciones urbanas. Con el desarrollo de la nueva economía

resulta posible y deseable integrar las diferentes funciones de la ciudad. El urbanismo de fusión permite crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

Ejes de Creatividad

Los Ejes de Transformación son una oportunidad para impulsar la creatividad en nuestro territorio como elemento fundamental de dinamización económica y calidad de vida. La creatividad surge de la interacción, de la diversidad, del contacto con lo distinto y de la exposición a situaciones nuevas.

Los Ejes de Transformación van a permitir el surgimiento de nuevas realidades en nuestro territorio, nuevas posibilidades de conexión, actividad y formas de vida, nuevos ambientes y nuevas relaciones. Son espacios propicios para la innovación y la creatividad, que es la base para la vida y la economía del siglo XXI. Creatividad en los sistemas de organización social, creatividad en la economía, en el diseño, en la arquitectura y en el urbanismo. Los territorios creativos son singulares en sí

mismos y tienen la cualidad de estimular la atracción de las “clases creativas” de nuestra sociedad.

Ejes de renovación urbana

Consideramos que es muy importante hacer énfasis en las operaciones de renovación y transformación de los espacios ya construidos como alternativa a la expansión de las zonas urbanizadas. Los Ejes de Transformación incorporan el desarrollo de programas de renovación urbana, de forma muy especial en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, así como el fortalecimiento de sus señas de identidad y la mejora de la imagen urbana de los núcleos tradicionales.

También incorporan mejoras de los espacios públicos, actuando sobre elementos clave para la renovación de espacios obsoletos, así como la reutilización para nuevas funciones de ámbitos urbanos y productivos con graves problemas de deterioro.

Arquitectura y urbanismo bioclimáticos

La arquitectura y el urbanismo bioclimáticos han sido concebidos como exponentes de una nueva cultura y como respuesta para encontrar un nuevo equilibrio en el planeta Tierra. El bioclimatismo representa un compromiso con el ahorro energético, la utilización de fuentes de energía renovables, la construcción sana y la calidad ambiental en los lugares de residencia y trabajo. Los Ejes de Transformación constituyen un ámbito en el que incorporar estos principios de diseño urbano y arquitectónico a nuestro territorio como elemento de sostenibilidad ambiental y como seña de identidad de un territorio innovador y comprometido con la calidad.

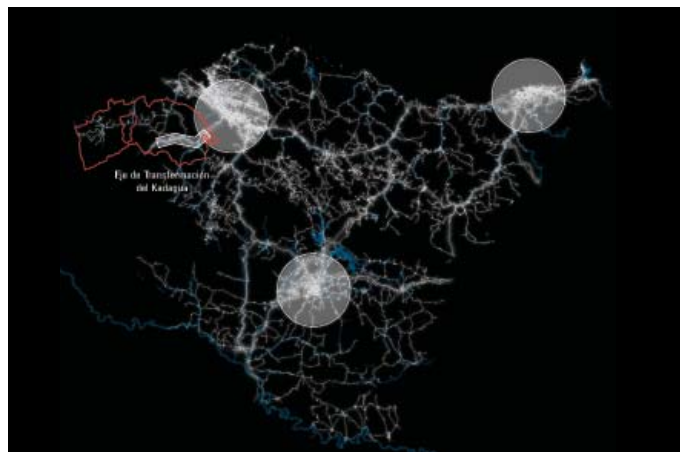
Se propone el uso de sistemas de suministro energético mediante fuentes renovables, diseños minimizadores del consumo energético, utilización de materiales ecocompatibles, gestión integral del ciclo del agua, movilidad sostenible, gestión de residuos, uso de la vegetación como elemento de confort urbano, de creación de paisaje y de biodiversidad... Se trata de elementos que se deben incorporar de forma

creciente a nuestros desarrollos urbanos y a las iniciativas de transformación de los espacios construidos como un factor de excelencia, atractivo y diferenciación de la CAPV.

2.3. Los Ejes de Transformación y las áreas funcionales

La delimitación de las áreas funcionales es uno de los elementos más importantes de la propuesta de las DOT, en tanto que de ella se derivan los ámbitos de los correspondientes PTPs, así como numerosas determinaciones referentes a suelo residencial, suelo para actividades económicas, áreas recreativas, etc.

Los Ejes de Transformación se plantean como actuaciones estructurantes para la renovación, articulación y reforzamiento de los espacios centrales de las áreas funcionales que permiten avanzar hacia la configuración de un Territorio Policéntrico en Red con nodos más fuertes y más estrechamente interrelacionados a través de los elementos infraestructurales del Sistema Relacional.



a. Área Funcional de Balmaseda-Zalla. El Eje de Transformación del Kadagua

El Eje de Transformación del Kadagua se plantea sobre el corredor urbano en formación que sigue el valle del Kadagua desde Balmaseda a Alonsotegi, incluyendo las principales zonas urbanas de Zalla y Güeñes.

Una vez en funcionamiento la autovía del Kadagua, el Eje se desarrollará sobre las diferentes carreteras de la Diputación que conectan entre sí los diferentes centros urbanos y que discurren, además, en paralelo a la línea de FEVE que comunica este espacio con Bilbao, conformando el soporte principal para los sistemas de transporte colectivo en este ámbito.

El área sólo recientemente ha experimentado un dinamismo derivado de la atracción de población del Bilbao Metropolitano, aunque con un modelo en el que predominan los desarrollos de baja densidad. Este proceso, junto con la reducida talla urbana de las cabeceras y el surgimiento de importantes áreas de centralidad en los espacios de la Margen Izquierda, lleva a un

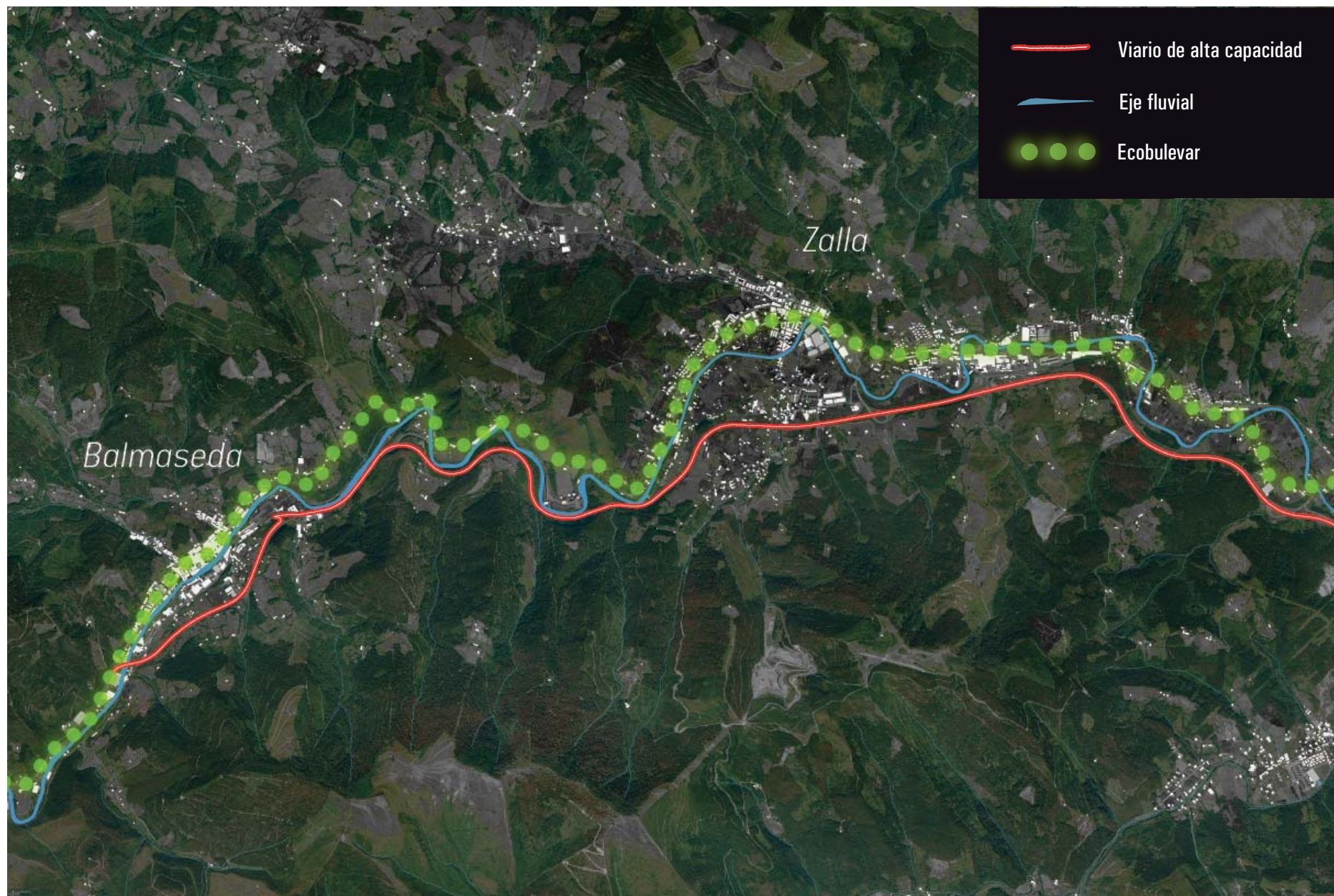
creciente vaciamiento funcional de este espacio. En torno al 50% de la población activa de las cabeceras y cerca del 80% en los restantes municipios se desplaza a diario a trabajar, principalmente al Bilbao Metropolitano. El área presenta una muy reducida densidad comercial que solo tiene una dinámica positiva en Zalla, y se empieza a detectar el surgimiento de nuevos establecimientos productivos en los espacios más conectados con Bilbao como Zalla, Galdames y Güeñes en un proceso que puede apuntar hacia la relocalización de actividades en estos espacios y a la activación de las iniciativas productivas como consecuencia de la afluencia de nuevos residentes. La puesta en valor de los espacios vacantes u ocupados por zonas industriales abandonadas a lo largo de la autopista del Kadagua es una oportunidad todavía expectante para la dinamización de este espacio durante los próximos años. Además, la futura construcción de la variante Supersur otorgará una muy elevada conectividad exterior a este espacio.

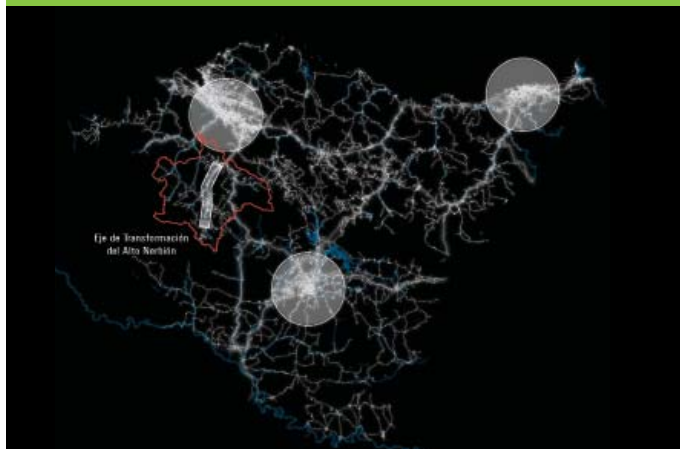
La transformación en ecobulevares de los viarios interurbanos y el desarrollo de operaciones urbanas estructurantes es

esencial para la evolución de un espacio dominado por desarrollos poco densos y a veces carentes de estructura.

La articulación de un espacio urbano más integrado en el eje Balmaseda-Zalla-Güeñes permite disponer de una base urbana con mayor potencial de servicios y con una mayor capacidad de atracción y dinamización del conjunto del área. Un ámbito urbano en el que el Kadagua actuará como corredor ecológico para la acogida de zonas verdes y espacios de enlace con las áreas de interés ambiental de su entorno y el ferrocarril articulará el conjunto de esta ciudad lineal y la conectará con el centro de Bilbao.

Desarrollos más compactos que generen puntos de centralidad e identidad urbana, equipamientos y espacios productivos, transporte colectivo, ejes ambientales y creación de espacios públicos son oportunidades asociadas a este Eje de Transformación para lograr una mayor diversidad funcional y espacios más diversos y sostenibles.





b. Área Funcional de Llodio. El Eje de Transformación del Alto Nervión

El corredor que discurre a lo largo del Alto Nervión, sobre los municipios de Llodio, Amurrio y Orduña, presenta como elementos singulares una localización próxima y colindante con el Bilbao Metropolitano, y un espacio urbano de escaso tamaño demográfico y funcional que presenta todavía un alto potencial de crecimiento, especialmente en Amurrio y Orduña.

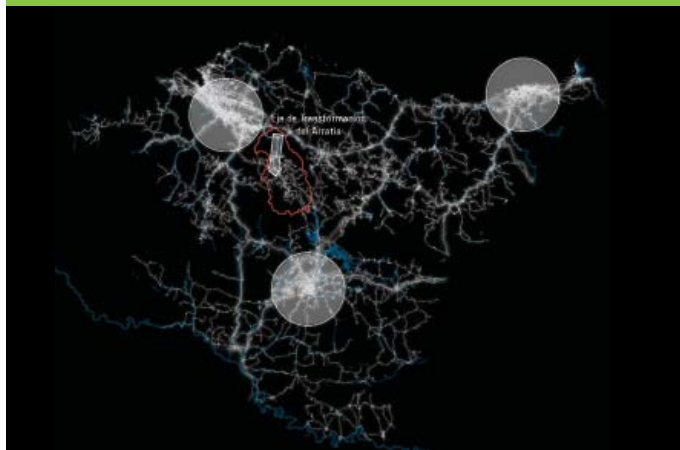
El valle del Alto Nervión entre Llodio y Orduña constituye un eje natural para la difusión de los procesos de cambio surgidos en Bilbao. La propuesta del Eje de Transformación se apoya en el río Nervión como argumento natural, configurando un gran Parque Lineal que articula ambientalmente el conjunto del eje, así como en el afianzamiento de una sólida base infraestructural apoyada en la A-625 como Ecobulevar y en el ferrocarril con su línea de cercanías Bilbao-Orduña.

El reequilibrio y la difusión metropolitana aparecen como opciones imprescindibles para la configuración de un nuevo

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

espacio apto para competir en una nueva fase de desarrollo. Se plantea la articulación de este corredor urbano como un Eje Tecnopolitano en el que cada uno de los núcleos aporta elementos de singularidad en función de sus características específicas. Son prioritarias las acciones de renovación urbana de Llodio, mejorando la calidad de su imagen y reforzando su oferta dotacional y de actividades terciarias, así como el refuerzo de la centralidad y la articulación de los desarrollos de Amurrio, un ámbito con capacidad de acogida para nuevos crecimientos e importantes oportunidades de recualificación y desarrollo sostenible mediante iniciativas de densificación y ordenación de su trama urbana, y el aprovechamiento de los atractivos urbanos y ambientales de Orduña para configurar una Ciudad Ecológica muy atractiva para la residencia, las actividades de ocio y turismo y las empresas de la nueva economía.





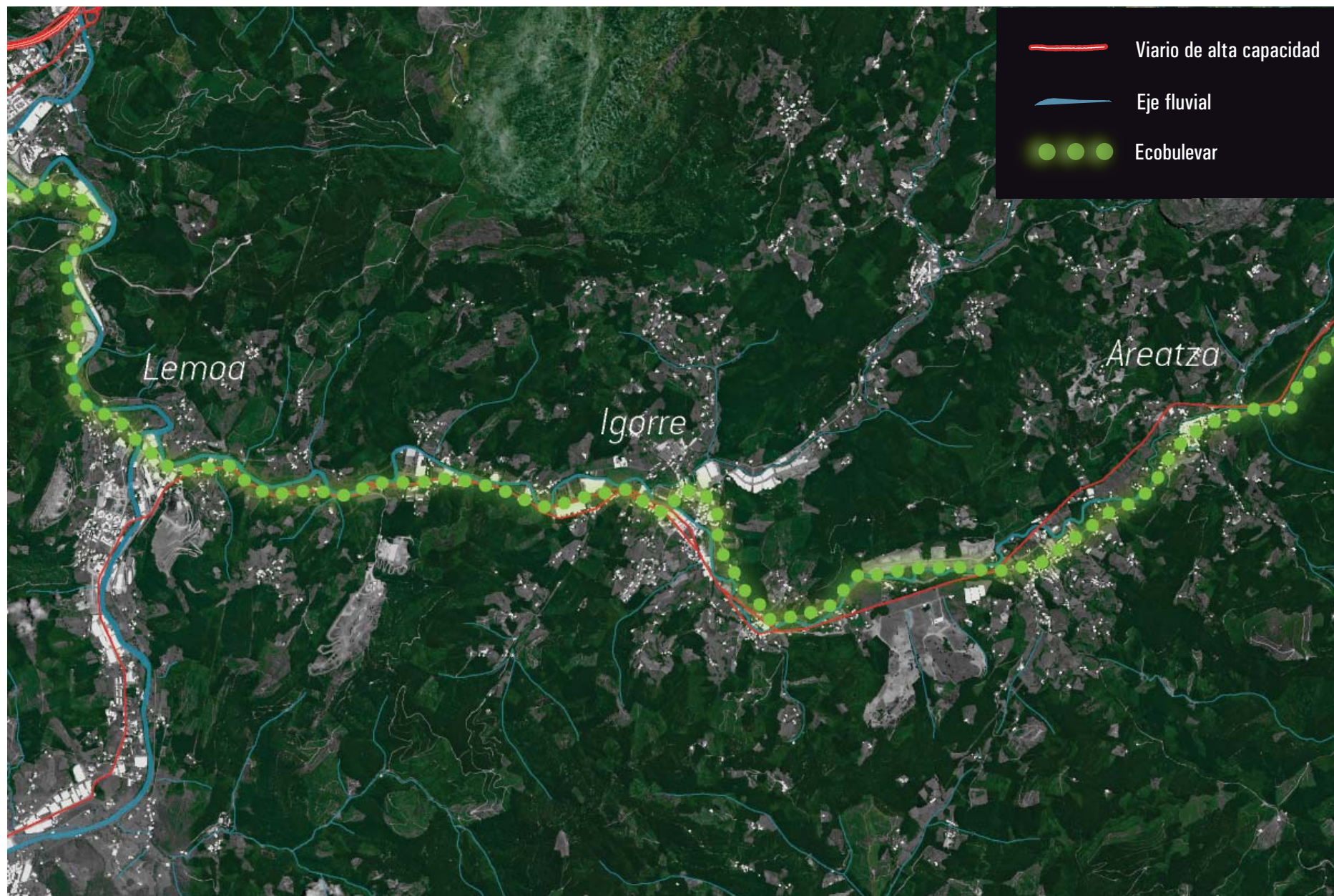
c. Área Funcional de Igorre. El Eje de Transformación del Arratia

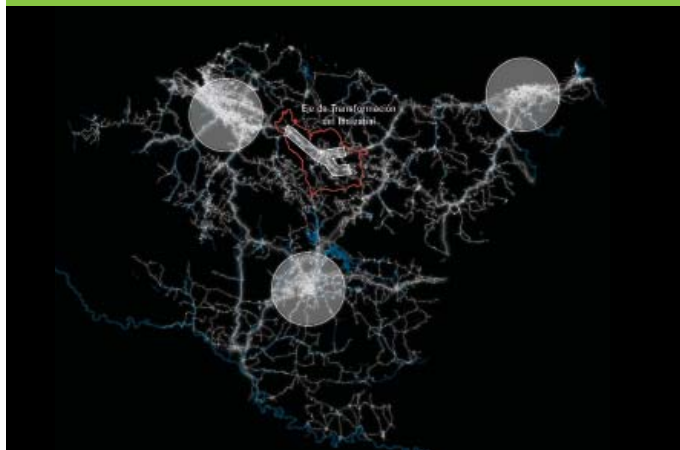
El ámbito de Igorre presenta todavía un desarrollo urbano incipiente, aunque su función como ámbito de acogida de nuevos crecimientos procedentes del Bilbao Metropolitano se ha incrementado de forma cada vez más notable durante los últimos años.

El Eje de Transformación se plantea en este caso como una estructura de referencia para organizar un desarrollo sostenible de este espacio durante los próximos años. La preservación del Arratia como corredor ecológico que estructura ambientalmente este espacio y proporciona un eje paisajístico y de contacto con la naturaleza, el reforzamiento de los elementos de centralidad de las cabeceras municipales y el planteamiento de crecimientos lineales asociados a los espacios ya edificados a lo largo de una N-240 con una progresiva configuración de ecobulevar y soporte de transporte colectivo son esenciales para articular futuros desarrollos en un espacio de alto valor.

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

La articulación urbana de estos espacios a lo largo del ecobulevar crea la oportunidad para desarrollar nuevos elementos dotacionales, de ocio y residenciales, así como espacios de actividad económica que aumenten la complejidad funcional y productiva de este ámbito, faciliten la transformación de segundas residencias en viviendas permanentes y generen diversidad y centralidad.





d. Área Funcional de Durango. El Eje de Transformación del Ibaizabal

En una posición colindante con el Bilbao Metropolitano, con una topografía que facilita los procesos de crecimiento y está articulada por el principal eje de conexión entre Bilbao y Donostia-San Sebastián, el espacio entre Amorebieta-Etxano y Zaldibar configura el principal corredor urbano entre las dos capitales. Se trata de un espacio clave para lograr una creciente interrelación entre Bilbao y Donostia-San Sebastián. Los análisis de accesibilidad relacional muestran que las zonas urbanas de esta área, en torno a la AP-8, son los ámbitos mejor conectados con el resto del territorio de todo el País Vasco.

La localización y el fuerte carácter urbano de la cabecera, los casi 70.000 habitantes del área y su alta accesibilidad son factores que permiten apoyar una estrategia de fortalecimiento de las funciones centrales de este espacio.

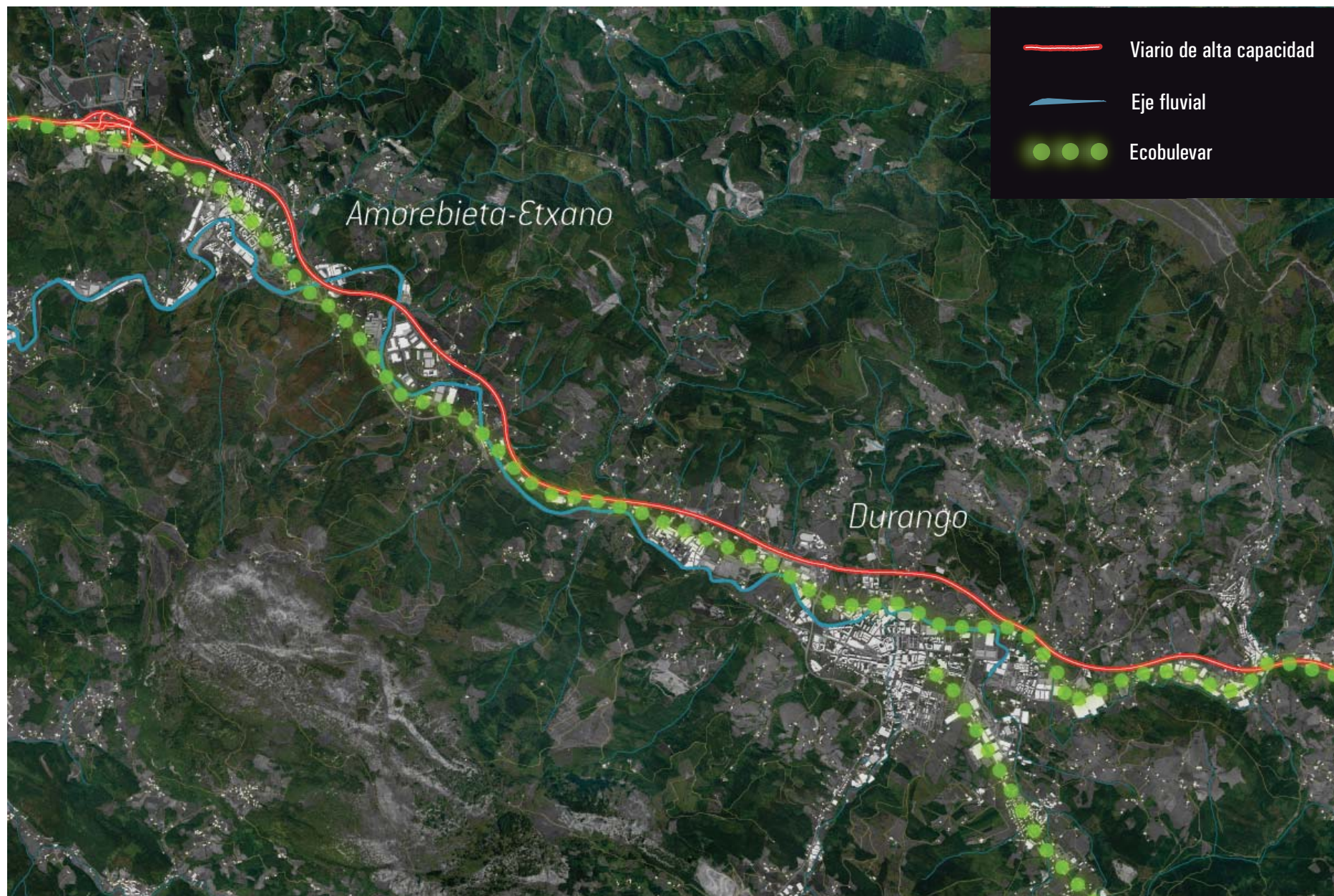
Por su configuración topográfica, es un área con alta

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

disponibilidad territorial en el contexto de los valles atlánticos del País Vasco, lo cual atrae la localización de actividades tanto del Bilbao Metropolitano como de la colindante Área Funcional del Bajo Deba. Con esta área aparecen relaciones cada vez más directas, pues presenta limitaciones de suelo mucho mayores, incluye municipios vizcaínos y aparece una continuidad cada vez mayor entre los desarrollos urbanos e industriales de Berriz y Zaldibar con Ermua y de Elorrio con Elgeta.

El ámbito Amorebieta-Durango es el único espacio cuyo crecimiento plantea un cierto equilibrio al progresivo desplazamiento hacia el norte del centro de gravedad del espacio metropolitano de Bilbao. En esta estrategia el eje aporta un elemento de articulación de los desarrollos poco estructurados que aparecen en este ámbito y que permitirá atraer no solo la población, sino sobre todo nuevas funciones de rango regional y metropolitano hacia este ámbito.

La transformación de la antigua N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar proporciona un elemento



de estructuración de los desarrollos de estos municipios y configura la cabecera Durango-Amorebieta-Etxano, con un rango importante. En esta estrategia el cauce del Ibaizabal debe actuar como corredor ecológico de este espacio urbano. La línea de Euskotren, que conecta con Bilbao el área de Eibar y el eje Gernika-Lumo-Bermeo, proporciona un soporte de transporte colectivo de enorme importancia para orientar y densificar los procesos de desarrollo urbano y generar espacios de centralidad territorial en torno a las estaciones de Durango y Amorebieta-Etxano. Se dispone, por tanto, de las bases para desarrollar un Eje de Transformación de gran importancia para el desarrollo de estas ciudades y para la articulación del conjunto del Territorio Policéntrico en Red, acogiendo espacios productivos, residencia, nodos de innovación y dotaciones con mayores opciones que la mera yuxtaposición de los proyectos de cada municipio.

e. Área Funcional de Gernika-Markina

Este espacio se caracteriza por su excelencia ambiental y paisajística, con la presencia dominante de la reserva de la Biosfera de Urdaibai y de paisajes litorales y rurales valiosos.

La preservación de estos activos ambientales constituye una orientación estratégica para el Área Funcional en tanto que es un elemento diferencial de calidad y atractivo territorial. La estrategia pasa por mejorar sus interconexiones, reforzar las cabeceras y subcabeceras como centros de servicios con capacidad de atender las demandas de los ámbitos de su entorno y realizar una gestión activa del paisaje y el medio ambiente como clave de desarrollo.

La línea de ferrocarril Bermeo-Gernika-Amorebieta aparece como el eje central del sistema de transporte de este espacio. La configuración de las estaciones de Bermeo y Gernika como elementos de intermodalidad y centralidad comarcal aparece como una oportunidad para reforzar la conectividad de este ámbito, sus relaciones con áreas colindantes y la centralidad

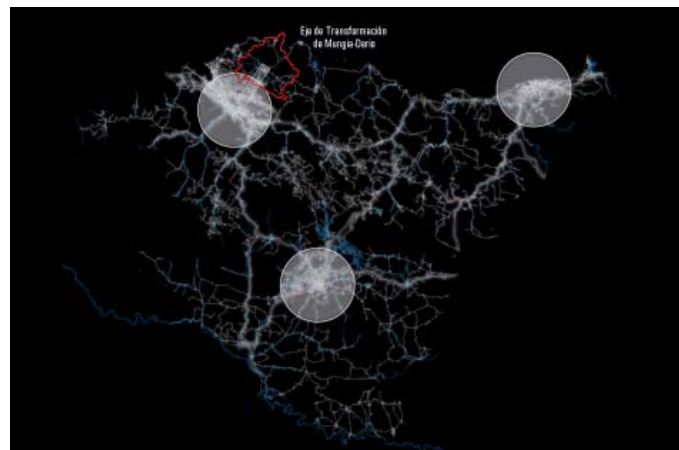
de estas dos ciudades.

En el norte es necesario reforzar la conexión de Bermeo con Bilbao, la cual se produce a través de Mungia. Hacia el sur las conexiones clave son la de Gernika-Lumo con el área de Durango y de Markina con Durango y el Bajo Deba.

En el litoral Bermeo y Lekeitio son centros urbanos muy importantes para el impulso de una estrategia de desarrollo sostenible. Sus zonas portuarias y sus centros históricos son ámbitos con atractivos muy importantes para las actividades de la nueva economía y el fortalecimiento de su oferta terciaria contribuirá a la transformación de muchas segundas residencias de la costa en viviendas principales.

Se trata de un ámbito muy próximo a Bilbao y a los principales ejes de desarrollo del País Vasco. La mejora de su accesibilidad aumentará el atractivo de este espacio, especialmente de los núcleos rurales, como espacio de residencia y nuevas actividades. Es fundamental que los crecimientos que se den en estas poblaciones se produzcan de forma muy integrada con

las características morfológicas y estructurales de los núcleos actuales y con el paisaje de su entorno, utilizando tipologías urbanísticas y arquitectónicas adecuadas e incidiendo en los procesos de rehabilitación del abundante patrimonio edificado de arquitectura tradicional existente.



f. Área Funcional de Mungia. El Eje de Transformación Mungia-Derio

El Área Funcional de Mungia era uno de los principales ámbitos de descongestión del Bilbao Metropolitano que proponían las DOT. El dinamismo que ha experimentado certifica que estas perspectivas se han cumplido. Sin embargo, el modelo de crecimiento del Área de Mungia se ha caracterizado por una reducida densidad de los espacios construidos y la proliferación de urbanizaciones poco integradas en los núcleos tradicionales. Este modelo reduce de forma importante la fortaleza de los centros municipales como espacios de concentración de servicios y genera intensas demandas de movilidad en un contexto de carencia de un sistema de transporte colectivo de alta capacidad. Esas demandas aumentan, además, según las tendencias de crecimiento se desplazan, cada vez más, hacia los municipios costeros.

Se trata de un espacio en el que es imprescindible implantar una estrategia de sostenibilidad en los desarrollos urbanos, especialmente dada su alta disponibilidad de suelo, el cual

es un activo muy valioso que debe ser utilizado de forma cuidadosa. La estrategia de sostenibilidad pondría de relieve la necesidad de llevar a cabo las siguientes acciones:

- Fortalecer los espacios consolidados, posibilitando el crecimiento y reordenando la trama urbana existente con criterios de diversidad de usos, primacía del transporte colectivo y de la calidad del espacio urbano, orientando los nuevos crecimientos hacia espacios ya ocupados mediante operaciones de renovación y densificación.
- Desarrollo de nuevas áreas de centralidad en los núcleos tradicionales, que reduzcan la presión sobre las áreas centrales y aumenten la diversidad de la oferta de opciones residenciales, de empleo, de cultura, de equipamientos, de ocio y deporte al conjunto de la población. Estos núcleos cuentan con elementos de gran atractivo y constituyen enclaves de identidad y concentración en un espacio marcado por la urbanización difusa. Algunos de ellos presentan problemas de morfología, estructura, mezcla de usos poco compatibles, etc. Se sugiere desarrollar programas de renovación,

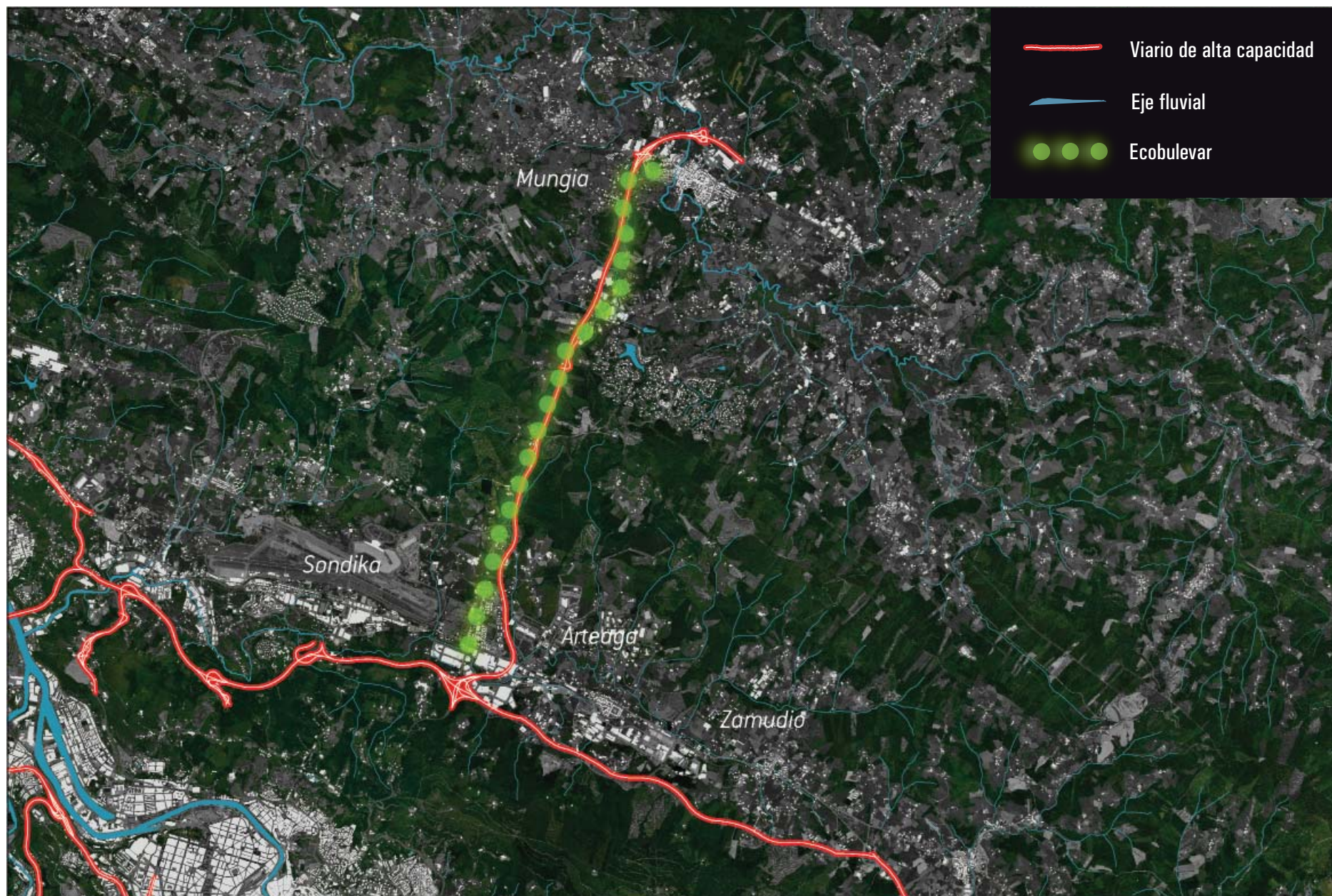
fortalecimiento de sus señas de identidad y mejora de su imagen urbana.

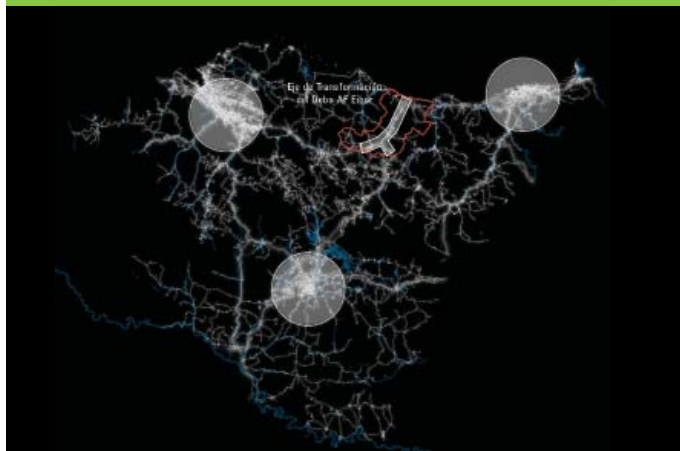
- Orientación de los nuevos crecimientos hacia los centros tradicionales y en estructuras lineales asociadas a los grandes corredores de transporte colectivo.

Es necesario el establecimiento de contornos que limiten los ámbitos donde la posibilidad de nuevas construcciones en suelo rústico es factible. Sólo a partir de la identificación de un perímetro donde estas actividades sean posibles, y de las condiciones para su desarrollo, puede clarificarse la estructura urbana de futuro y abordarse proyectos colectivos realmente interesantes. Este acuerdo debe permitir recuperar la calidad urbana y la identidad de los núcleos existentes, preservar y mejorar su entorno ambiental y paisajístico y fortalecer su oferta dotacional y de espacios de actividad. Una vez superadas las tensiones generadas por las etapas de rápido crecimiento, se abren nuevas oportunidades que permiten desarrollar estrategias de preservación del patrimonio cultural, de mejora urbanística y de recuperación ambiental en el

conjunto del área.

Como espacio central de desarrollo se propone transformar la carretera Derio-Mungia en un ecobulevar en torno al cual articular los principales crecimientos y generar un Eje de Transformación que conectará con el futuro Nodo de Innovación del Txorierri. Sería deseable extender a lo largo de este eje la línea de Euskotren hasta Mungia, configurando la estación de esta ciudad como intercambiador modal y área de centralidad para el conjunto del Área Funcional. A más largo plazo, una estrategia similar podría desarrollarse sobre el eje Mungia-Sopelana.





g. Área Funcional de Eibar-Ermua. El Eje de Transformación del Bajo Deba

El espacio central del Bajo Deba, formado en torno a las ciudades de Ermua, Eibar, Elgoibar y Soraluze, es un espacio de alta densidad urbana y con una fuerte especialización industrial que ha experimentado un continuo declive demográfico. La topografía y la intensa ocupación del suelo dan lugar a una escasez de espacio para nuevos desarrollos que constituye un elemento de estrangulamiento para muchos de estos municipios y plantea la necesidad en otros ámbitos del Área Funcional, así como en los espacios menos congestionados de las áreas de Durango y Markina.

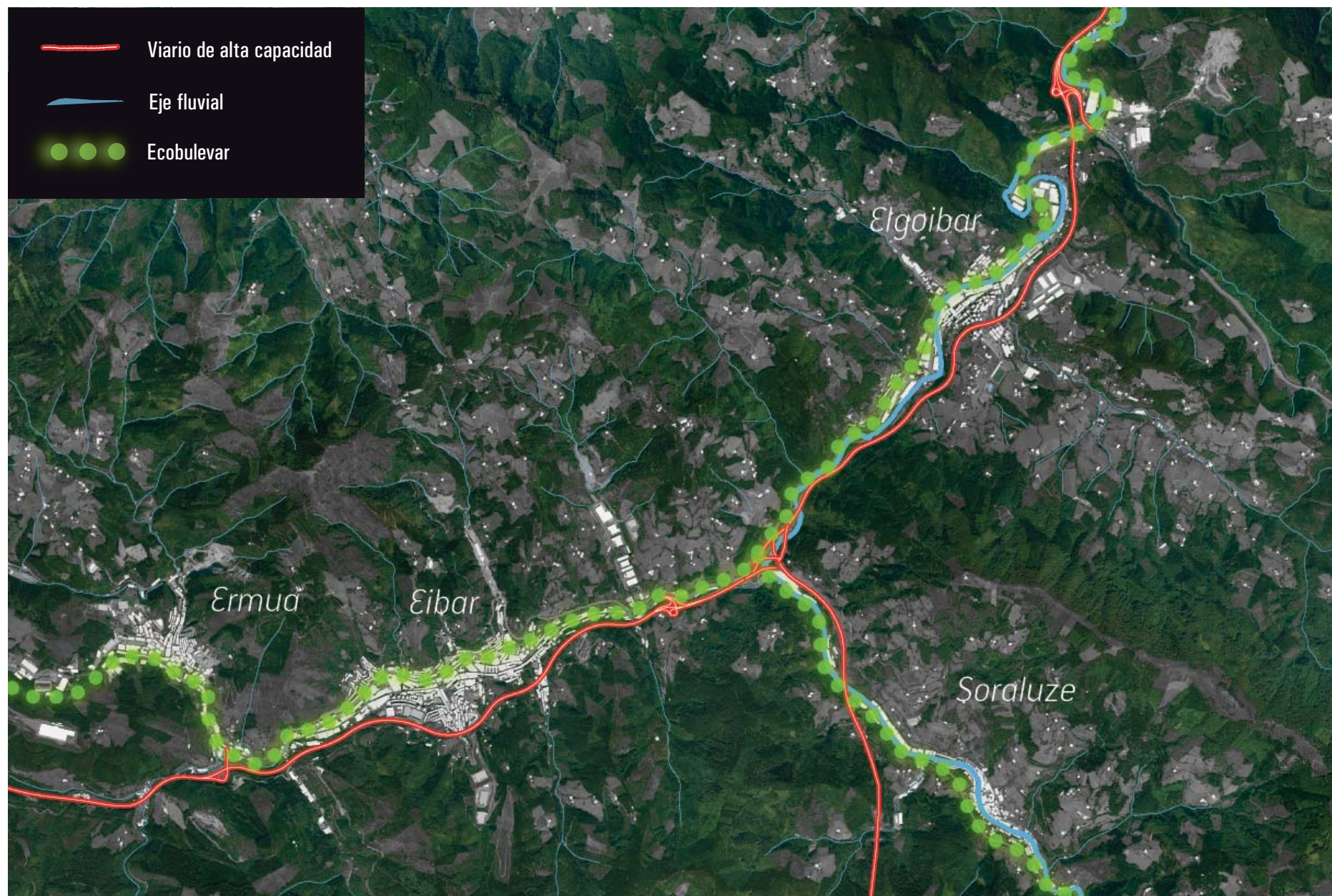
La puesta en servicio de la autopista AP-1 desde Vitoria-Gasteiz hasta Eibar, donde conectará con la AP-8 de Bilbao a Donostia-San Sebastián, colocará a Eibar en el centro de gravedad del territorio y en una localización casi equidistante de las tres capitales vascas. Se trata de una oportunidad decisiva para un nodo urbano que cuenta con las bases para aprovechar esta localización estratégica como son su tamaño poblacional, su dimensión empresarial, equipamientos

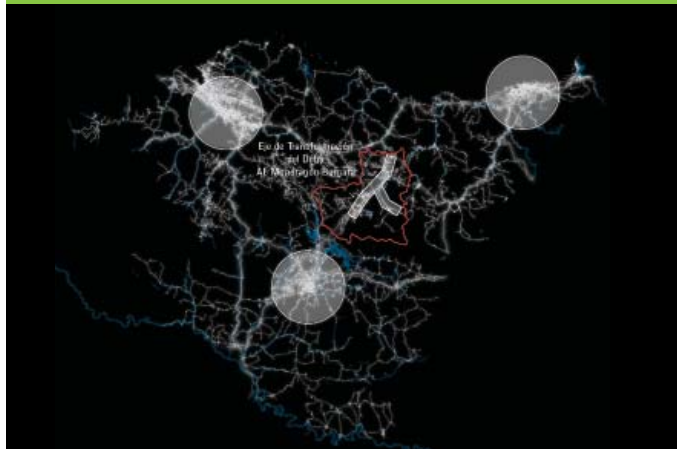
B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

comerciales de alto nivel, centros universitarios y el previsto Parque Tecnológico.

El Eje de Transformación del Bajo Deba se plantea como una iniciativa para articular los desarrollos de estos municipios a fin de configurar un espacio urbano más atractivo y de mayor rango en torno al cual desarrollar actuaciones de renovación, de ordenación de nuevos crecimientos hacia el norte y de generación de nuevos espacios y funciones urbanas.

El Eje de Transformación se apoya en la conversión en ecobulevar de la carretera N-634 entre Ermua y Deba y de la GI-627 desde Eibar hasta Bergara en el límite con el Alto Deba. Las líneas de Euskotren y el Tranvía del Deba propuesto por el PTP proporcionarán un importante soporte de transporte colectivo para la movilidad interurbana y para las conexiones con Áreas Funcionales colindantes y con Bilbao y Donostia-San Sebastián. En esta estructura lineal el río Deba debe configurarse como un corredor ambiental de mejora de los espacios urbanos por los que discurre, de localización de áreas de esparcimiento y de acceso a los ámbitos naturales del entorno.





h. Área Funcional de Mondragón-Bergara. El Eje de Transformación del Alto Deba

En el Alto Deba vive casi el 3% de la población de la CAPV. Esta área acoge un sólido sistema de ciudades de tamaño medio y fue uno de los principales focos de dinamismo económico y demográfico en la etapa industrial. Presenta una fuerte especialización industrial y un desarrollo terciario todavía limitado. Se encuentra en el centro de gravedad del territorio vasco y se caracteriza por su fortaleza urbana, la existencia de centros universitarios, el surgimiento de espacios de innovación como el Polo Garaia y fórmulas creativas de organización social y económica.

Pese a estos importantes activos territoriales, esta es el Área Funcional que proporcionalmente ha perdido más población desde la década de los 80. A ello han contribuido factores como una escasa accesibilidad, la falta de suelo para nuevos desarrollos y la limitada evolución del sistema productivo.

La entrada en servicio de la AP-1 significa un cambio decisivo

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

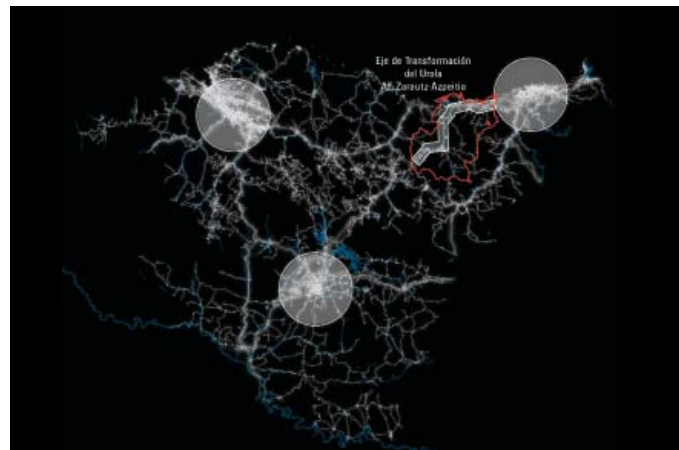
en las perspectivas y en las oportunidades territoriales de este espacio. Además de un elemento de conexión de alta capacidad con el Bajo Deba y con las ciudades medias y espacios metropolitanos del norte de la Comunidad, la nueva autopista proporciona un enlace inmediato con Vitoria-Gasteiz. Ello significará el acceso, en tiempos de viaje muy reducidos, al aeropuerto, al TAV, a servicios urbanos y logísticos de alto nivel y a las reservas de suelo de la Llanada Alavesa. Se trata de un cambio radical para un espacio que pasará de ocupar una posición en “fondo de saco” a otra de centralidad regional.

Para reforzar la centralidad comarcal y articular los procesos de renovación y desarrollo se propone el Eje de Transformación del Alto deba desde Eskoriatza hasta Bergara, incluyendo la conexión con Oñati y configurando, así, una cabecera policéntrica a lo largo del valle.

El eje se apoya en la conversión en Ecobulevar de la carretera GI-627, que quedará liberada de los tráficos de largo recorrido con la entrada en servicio de la AP-1. Se trata de un eje estructurado en torno al curso del Deba, corredor ecológico



de este espacio, y de las líneas de ferrocarril de cercanías que discurrirán por todo su recorrido cuando se desarrolle el Tranvía del Deba previsto, a modo de elemento de articulación interurbana. A medio plazo puede plantearse la conexión mediante ferrocarril de cercanías entre Arrasate-Mondragón y Vitoria-Gasteiz.



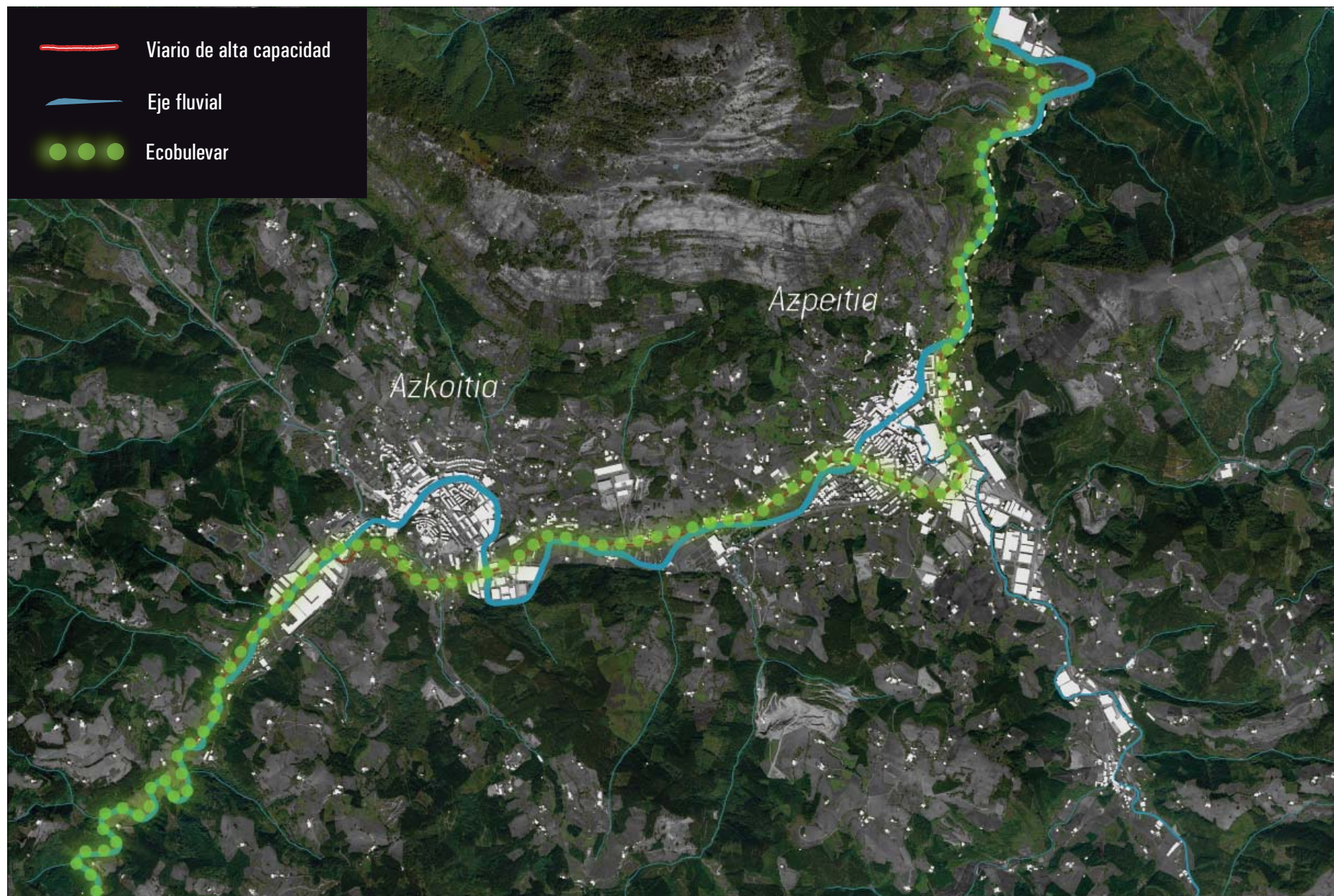
i. Área Funcional de Zarautz-Azpeitia. El Eje de Transformación del Urola

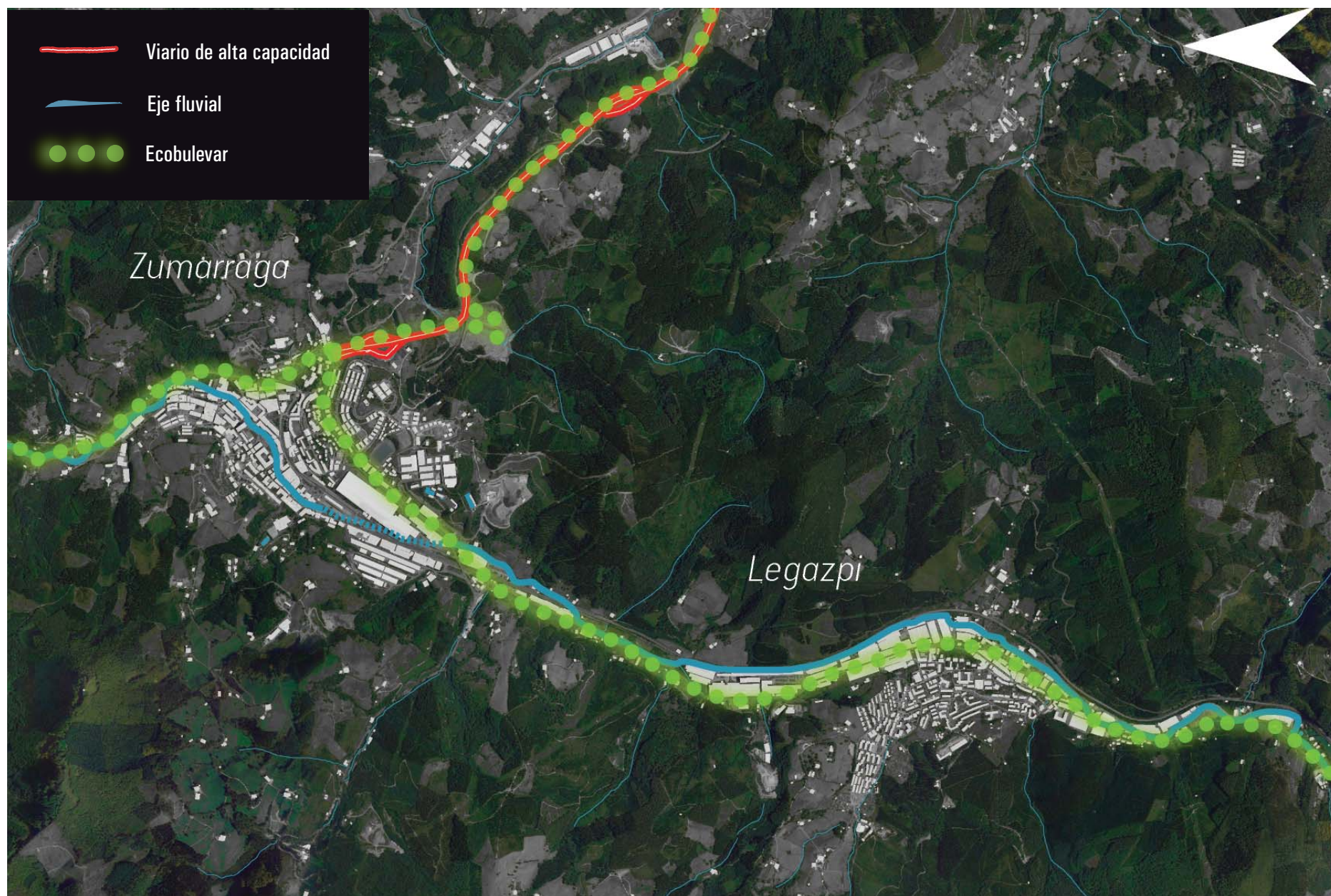
El Eje de Transformación del Urola aporta una estrategia para el crecimiento sostenible de los municipios centrales del área. Plantea una estructura para la articulación de los desarrollos urbanos, en un espacio densamente ocupado y con restricciones de suelo debido a la superposición de espacios residenciales, industrias e infraestructuras de diverso tipo en un entorno con fuertes restricciones topográficas.

El eje propuesto tiene el curso del Urola como corredor ecológico principal y se estructura en torno a la progresiva transformación en ecobulevar de la carretera GI-631 desde Zumarraga hasta Zumaia. En materia ferroviaria se propone la recuperación del trazado abandonado del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Urretxu mediante un tren ligero o de ancho métrico que además de servicios de viajeros incorpore transporte de mercancías. La conectividad de este espacio debe completarse con la mejora de la conexión entre Azpeitia y Tolosa por Errezil, ya contemplada por las DOT y recogida en

el PTP.

El Eje de Transformación es un elemento estructurante que debe propiciar un desarrollo más compacto, generar estructuras urbanas de mayor rango e incidir en dinámicas de renovación urbana y diversificación productiva.







j. Área funcional de Beasain-Zumarraga. El Eje de Transformación del Oria

El dinámico y denso sistema urbano lineal del valle del Alto Oria reúne las condiciones idóneas para articular un eje de desarrollo configurado como una importante ciudad lineal. El Eje de Transformación se apoyaría en la recuperación del cauce como corredor ecológico y paisajístico, y en el desarrollo de un espacio urbano lineal mediante la concentración de los nuevos desarrollos a lo largo de los viarios que estructuran el eje. El Eje de Transformación del Alto Urola aporta una estrategia para el crecimiento sostenible de los municipios centrales del área, planteando una estrategia para la articulación de los desarrollos urbanos en un espacio densamente ocupado y con restricciones de suelo debido a la superposición de espacios residenciales, industrias e infraestructuras de diverso tipo en un espacio con fuertes restricciones topográficas.

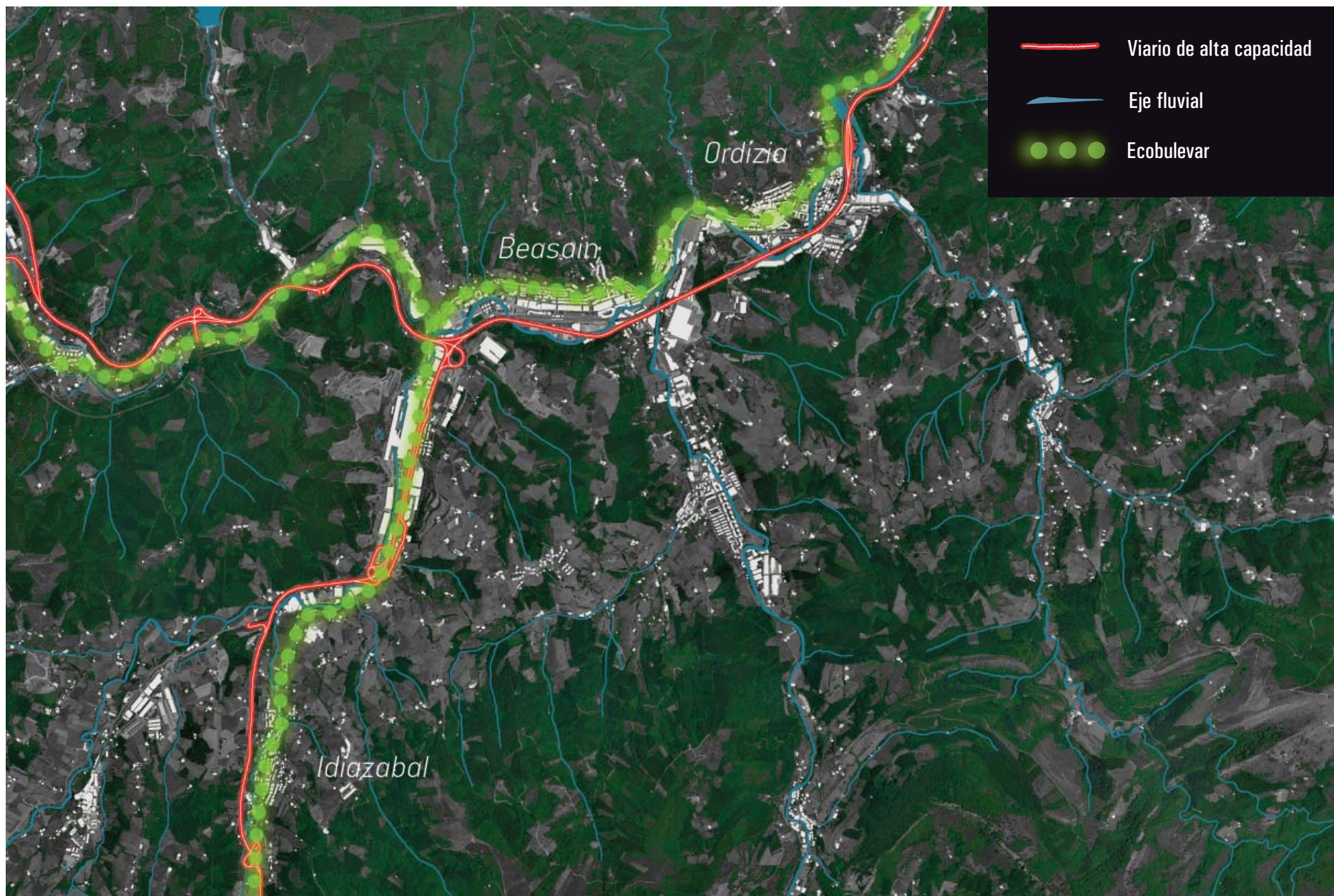
El Eje de Transformación permite articular los desarrollos del nodo Beasain-Ordizia-Lazkao y Zumarraga-Urretxu, con posibilidad de integrar Legazpi e Idiazabal, configurando una

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

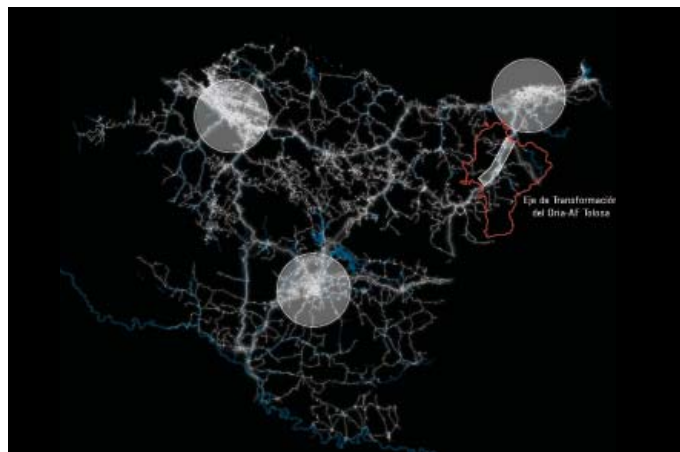
sólida cabecera en un ámbito urbano más integrado y de mayor rango.

El ecobulevar se desarrollaría sobre los viarios interurbanos que conectan en la actualidad los diversos centros municipales, fundamentalmente la GI-623 desde Zumarraga hasta Ormaiztegui, la GI-2632 entre Ormaiztegui y Beasain y la GI-2131 desde Beasain hasta el Área Funcional de Tolosa. La A-1 y la autopista GI-632 actúan como viarios de largo recorrido, conectando este ámbito con Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz y Pamplona. La prolongación de la GI-632 desde Zumarraga hasta Bergara consolidaría un importante enlace con el Eje del Deba y la AP-1, creando un elemento de interconexión muy importante ya recogido por las DOT junto con la mejora, hacia el norte, de la conexión Zumarraga-Azkoitia.

Se crea, así, la oportunidad para configurar las carreteras que articulan los núcleos del eje como viarios de carácter urbano y paisajístico, con el soporte del ferrocarril con servicios de cercanías hasta Donostia-San Sebastián. Se dispone, así, de



un soporte idóneo para definir una estrategia de crecimiento sostenible, que limite los procesos de urbanización difusa, aporte soluciones eficaces a las demandas de movilidad, preserve las zonas agrícolas y naturales, mejore la calidad paisajística y ambiental y configure un ámbito urbano de mayor rango y atractivo, con posibilidades de evolucionar en sus actividades económicas hacia estructuras más complejas, innovadoras y con mayor valor añadido.



k. Área Funcional de Tolosa-Ibarra. El Eje de Transformación del Oria

En el área de Tolosa se ha producido un importante cambio de tendencia demográfica en la última década, de forma que de perder población ha pasado a tener saldos positivos y a constituir el ámbito de la CAPV con mayores índices de natalidad. Se detecta una creciente influencia del área de Donostia-San Sebastián sobre los municipios del norte del Área Funcional, de forma que estos ámbitos se están convirtiendo progresivamente en un espacio de atracción para nuevos residentes procedentes del área de la capital donostiarra.

La competencia por los usos del escaso suelo y la presión demográfica de los últimos años han dificultado el desarrollo de los procesos de renovación urbana planteados por las DOT para este espacio mediante actuaciones de liberación de usos industriales de los espacios centrales de los principales núcleos, procesos que permitirían aumentar la oferta residencial y mejorar la calidad de los espacios urbanos.

El Eje de Transformación permite articular el espacio central de

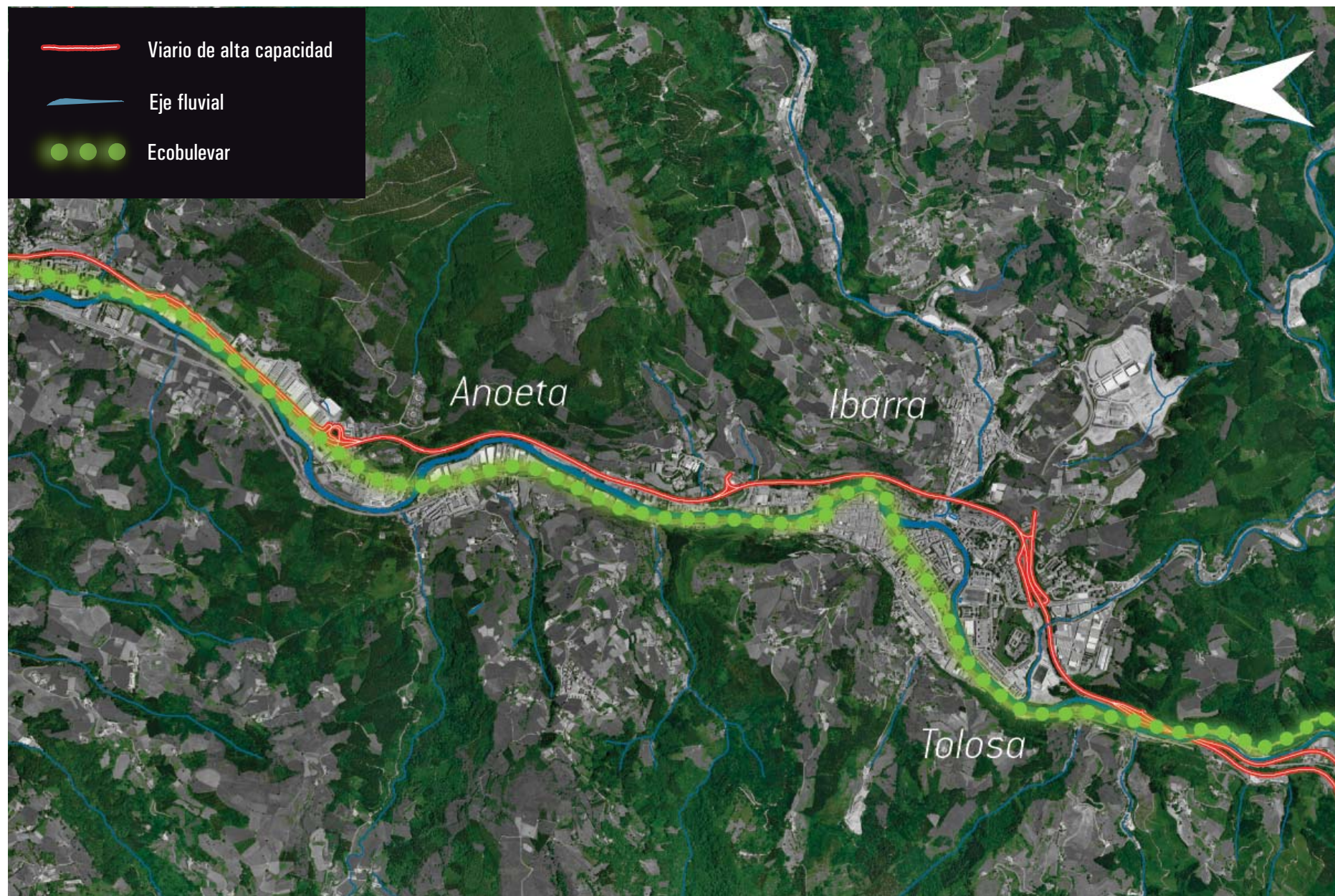
la cabecera en torno a Tolosa e Ibarra, al tiempo que integrar progresivamente los desarrollos lineales de este espacio hacia el norte, hasta Villabona, y por el sur hasta Alegia.

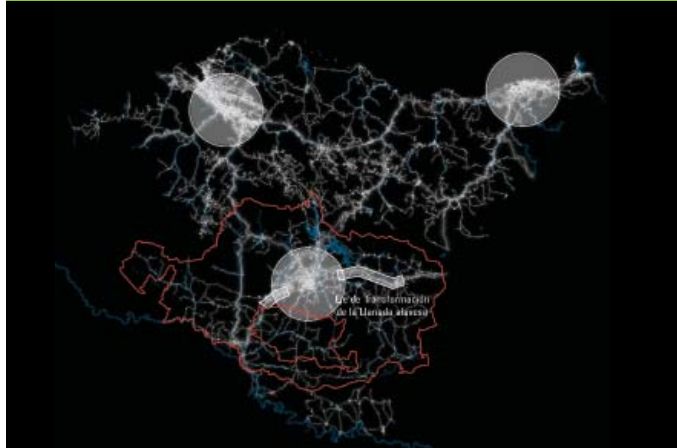
El ecobulevar se desarrollaría sobre los viarios interurbanos que conectan en la actualidad los diversos centros municipales, fundamentalmente la GI-2131 entre Alegia y Tolosa y la GI-3650 desde Tolosa hacia el norte.

El Eje de Transformación del Oria se apoyaría en la recuperación del cauce como corredor ecológico y paisajístico y el desarrollo de un espacio urbano lineal, mediante la concentración de los nuevos desarrollos a lo largo de los viarios que estructuran el eje.

El ecobulevar permitirá la configuración de las carreteras que articulan los núcleos del eje como viarios de carácter urbano, con el soporte del ferrocarril con servicios de cercanías hasta Donostia-San Sebastián. Se dispone, así, de un soporte idóneo para definir una estrategia de crecimiento sostenible que limite los procesos de urbanización difusa, aporte soluciones eficaces a las demandas de movilidad, preserve las zonas naturales,

mejore la calidad paisajística y ambiental y configure un ámbito urbano de mayor rango y atractivo, con posibilidades de evolucionar en sus actividades económicas hacia estructuras más complejas, innovadoras y con mayor valor añadido.





I. Área Funcional de Álava Central. Eje de transformación de La Llanada Alavesa

La Llanada Alavesa ocupa la mayor parte del Área Funcional de Álava Central, un espacio en el que la presencia de Vitoria-Gasteiz es el elemento dominante.

El aprovechamiento de las oportunidades de crecimiento para usos residenciales, industriales y logísticos de la Llanada Alavesa debe producirse de forma coherente con las características del paisaje y del sistema de asentamientos tradicional de este territorio. Valores visuales tales como la amplitud de vista, los paisajes agrarios, el sistema polinuclear de asentamientos, la preservación de la identidad de cada núcleo, de sus bordes urbanos definidos y de la relación núcleo-paisaje son fundamentales en este espacio.

Junto con el desarrollo muy integrado de estos núcleos tradicionales se propone el desarrollo de ejes de crecimiento lineal al este y al oeste de Vitoria-Gasteiz, a modo de prolongaciones del Arco de la Innovación propuesto por el

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

PTP y por el propio crecimiento de Vitoria-Gasteiz. Este Eje de Transformación de la Llanada se desarrollaría hasta Nanclares-Iruña de Oca por el oeste, y hasta Salvatierra por el este, siguiendo el eje del ferrocarril e incluyendo núcleos como Elburgo y Alegría-Dulantzi, los cuales se encuentran entre los núcleos que mayores crecimientos han experimentado en este ámbito en las últimas dos décadas.

Se trata de articular un importante corredor urbano en torno a un sistema de transporte colectivo que daría soporte a servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías, fortaleciendo el rango de los diferentes núcleos, introduciendo elementos de mejora del paisaje y de adecuación de espacios libres y limitando los riesgos de urbanización difusa que aparecen en este espacio. Este eje se encuentra en el centro e gravedad de la Llanada y permitirá localizar en esta desarrollos residenciales integrados en el paisaje, equipamientos, espacios productivos y zonas logísticas con vocación regional y de proyectarse sobre los grandes centros urbanos de la CAPV, el eje del Ebro y las zonas del norte peninsular y el suroeste de

Francia.

La Llanada alberga un paisaje agrario valioso y atractivo. Es el espacio con mayor capacidad de acogida de nuestro territorio. El objetivo es actuar para lograr un espacio de oportunidad para un modelo de desarrollo sostenible: desarrollos asociados a ejes lineales de transporte colectivo, fortalecimiento del sistema de núcleos rurales existentes, preservación de paisajes, espacios logísticos e industriales, dotaciones, corredores ecológicos, parques periurbanos, núcleos para actividades de la nueva economía, etc.

m. Área Funcional de Laguardia-Rioja Alavesa

La Rioja Alavesa presenta rasgos singulares en el proceso de revitalización de muchas zonas rurales de la CAPV durante los últimos años. A diferencia de los otros ámbitos que han experimentado un nuevo dinamismo, se trata de un territorio alejado de los centros metropolitanos. Sin embargo, su posición excéntrica y alejada de los centros urbanos de la CAPV ha dado como resultado la aparición de elementos de centralidad inusuales en espacios con una talla urbana tan reducida. Oyón-Oion, con casi 3.000 habitantes y un crecimiento del 30% en los últimos 10 años, se ha convertido en un ámbito de atracción de población y actividades del Área Metropolitana de Logroño, con la que es colindante y en la que queda integrada desde el punto de vista funcional. Oyón-Oion ha mostrado una alta capacidad para captar y generar nuevas actividades productivas en los últimos años. Un proceso similar se da en Labastida, en su vinculación con el municipio riojano de Haro.

El caso de Laguardia es espacialmente singular. Pese a

no alcanzar los 1.500 habitantes, su oferta de servicios administrativos y públicos, su dotación comercial y su elevada oferta laboral le otorgan una alta centralidad, muy superior a la de muchos núcleos con poblaciones superiores. Esta cabecera presenta un importante desarrollo residencial y turístico, así como una creciente actividad vinculada a las bodegas, reforzada por la calidad de su centro histórico, el paisaje del entorno y los edificios singulares de las empresas bodegueras. El resultado es un espacio dinámico con fuertes aumentos de población de carácter estacional y de fines de semana y que actúa cada vez más como centro urbano de referencia y como espacio de actividad económica para todos los municipios de su entorno.

La estrategia planteada por el PTP, consistente en reforzar la centralidad de Laguardia, proteger el paisaje y el carácter de los núcleos como elementos básicos de desarrollo comarcal e impulsar las actividades económicas en el entorno de Logroño, aparece como orientación fundamental para mantener el reciente dinamismo de esta área. La conexión directa entre

Vitoria-Gasteiz y Logroño por Laguardia planteada por las DOT es una conexión importante para este espacio.

Estos elementos constituyen las referencias sobre las que asentar una etapa de desarrollo orientada hacia la atracción de población y actividades económicas vinculadas a la sociedad del conocimiento que pueden encontrar una interesante oportunidad en un espacio de tal singularidad y calidad. Los atractivos núcleos y los paisajes naturales y de viñedos de La Rioja Alavesa son un activo importante para integrar cultura, agricultura, arquitectura y turismo en nuestro territorio, así como para configurar proyectos de excelencia, con proyección internacional, en sintonía con las actividades de la nueva economía.

3. Conectividad y Movilidad Sostenible

La conectividad es un factor clave para el éxito de las actividades económicas, sociales y culturales en un mundo interrelacionado y global. Los nodos de máxima conectividad del territorio tienen ventajas para el desarrollo de actividades de alto valor añadido e interés colectivo. La conectividad física y virtual mejora las opciones de desarrollo y constituye un factor crítico de competitividad territorial. Existe una relación directa entre la conectividad de un territorio y su potencial de innovación.

Las iniciativas estratégicas referentes a la conectividad y la intermodalidad son esenciales para la transformación territorial y productiva del País Vasco. Las DOT establecieron un sistema de relaciones e infraestructuras de conexión interna y con el exterior que ha sido desarrollado durante los últimos años mediante proyectos específicos y Planes Territoriales Sectoriales. Hacia el futuro será preciso completar estas iniciativas e incorporar nuevos elementos orientados a dotar de mayor protagonismo territorial a los sistemas de transporte

colectivo, facilitar la intermodalidad y lograr una relación más estrecha entre los procesos de desarrollo urbano y los sistemas de infraestructuras y transportes.

Conjuntamente, las propuestas que se formulan en este documento incidirán en mejorar nuestro territorio en materia de competitividad de las actividades económicas, así como de cohesión y acceso del conjunto de nuestra población a nuestros activos urbanos, paisajísticos y territoriales y, finalmente, van a propiciar una movilidad más sostenible con un mayor peso del transporte colectivo.

Este conjunto de propuestas en materia de conectividad e intermodalidad se han concebido buscando los siguientes objetivos:

- Potenciar los elementos de conexión exterior de la CAPV como factor crítico para la competitividad y la innovación.
- Maximizar la accesibilidad del conjunto de nuestro territorio a los nodos de conexión global, haciendo posible que las oportunidades que crean y su potencial de transformación se

proyecten de forma efectiva sobre el conjunto del territorio de la CAPV.

- Desarrollar un sistema integrado de movilidad sostenible. Concretamente, haciendo viable un sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo de interconexión entre los diversos nodos y ejes para configurar una red urbana altamente interrelacionada.
- Aprovechar en todo su potencial uno de los componentes de excelencia de nuestro territorio, el equilibrio de nuestro sistema urbano. Esta creciente interrelación va a facilitar la recualificación de nuestras áreas metropolitanas, ciudades medias y núcleos rurales.
- Propiciar el desarrollo de espacios logísticos esenciales para la competitividad de nuestras empresas, los cuales constituyen una oportunidad para generar nuevas actividades que aprovechen las ventajas locacionales de la CAPV.

La intermodalidad es un aspecto clave para el conjunto de estas iniciativas. La integración de los diferentes sistemas

de transporte mediante sistemas de gestión unificados, instalaciones comunes y coordinación de tarifas y de horarios facilita la eficacia global del sistema. Además, reduce costes y tiempos, y aumenta el atractivo del transporte colectivo. La intermodalidad mejora las opciones de interconexión entre diferentes espacios y el acceso a los grandes equipamientos y a los puntos de máxima atracción del territorio.

3.1. Los Aeropuertos

Los aeropuertos son una infraestructura esencial para el futuro del País Vasco que otorga a nuestro territorio opciones de conexión directa con importantes centros europeos de innovación y desarrollo.

Aunque no existe todavía una estrategia común para los tres aeropuertos vascos, cada uno de ellos ha desarrollado una cierta especialización.

El aeropuerto de Bilbao es la principal infraestructura de conexión exterior de pasajeros, actuando como el gran aeropuerto regional del norte de España y el sureste francés.

Su hinterland comprende no solo la CAPV, sino provincias próximas como Cantabria, Navarra, Burgos y La Rioja.

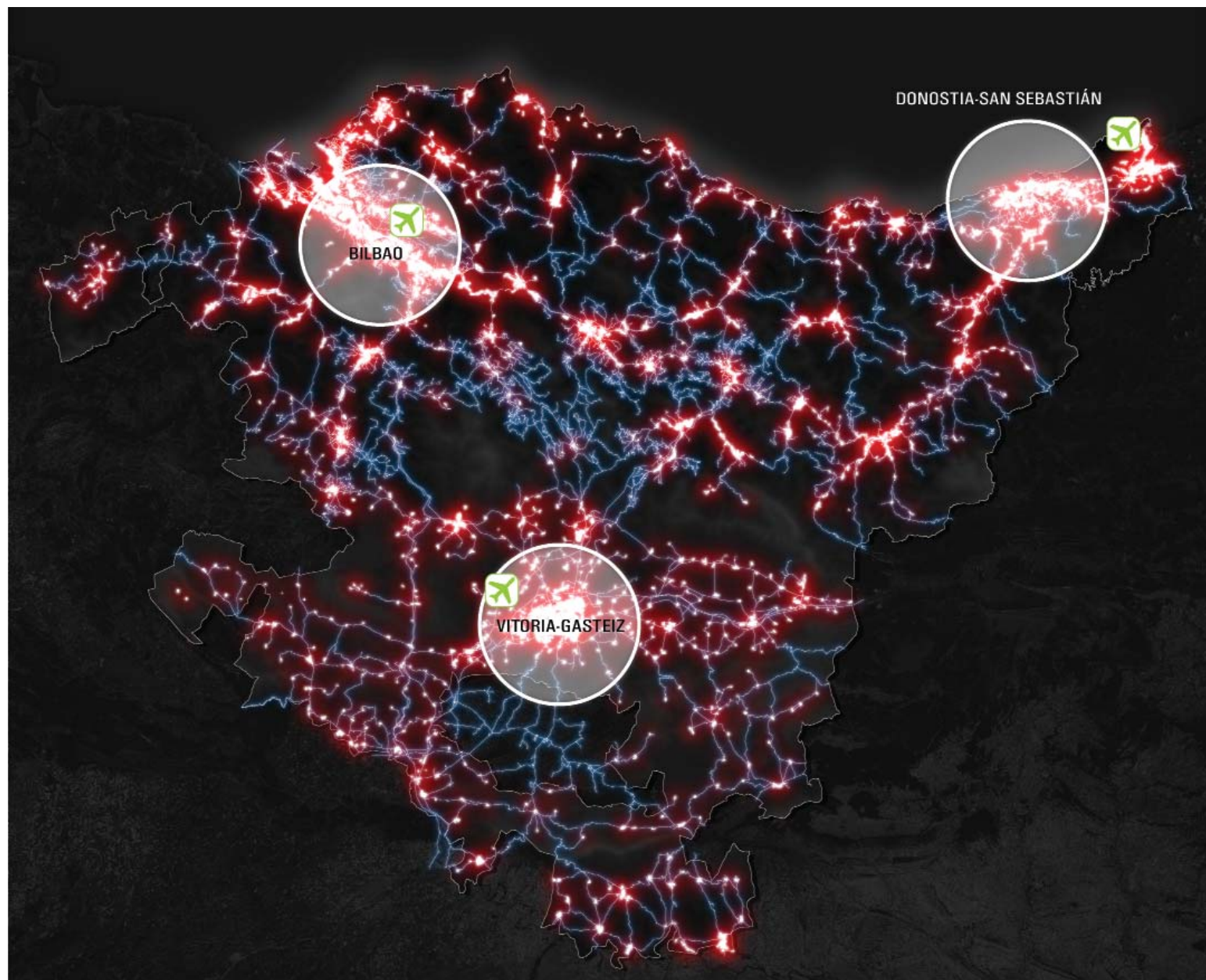
El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se ha especializado en el tráfico de mercancías, constituyendo este actualmente su principal actividad. El tráfico comercial de pasajeros es muy reducido y se limita a una conexión diaria con Madrid y otra con Barcelona. El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, por su parte, ofrece varias conexiones diarias con Madrid y con Barcelona, aunque el volumen de plazas ofertado es muy inferior al del Aeropuerto de Bilbao. Además, en el entorno inmediato del País Vasco aparecen otras instalaciones aeroportuarias que pueden resultar relevantes hacia el futuro. Así, el aeropuerto de Santander se está consolidando como un segundo aeropuerto para el área de Bilbao especializado en vuelos “low cost” y charter. Por último, los aeropuertos de Pamplona y de Bayona proporcionan una mayor oferta de posibilidades de enlace al área de Donostia-San Sebastián y a las zonas orientales de Guipúzcoa. Especialmente interesante es el caso del aeropuerto francés, en tanto en cuanto aporta

un importante número de conexiones con París y con los principales nodos urbanos de Francia.

Con un movimiento anual de pasajeros superior a los 3 millones, el aeropuerto de Bilbao ofrece conexiones directas entre la CAPV y 26 destinos europeos.

Disponer de un elemento de conexión tan importante constituye uno de los grandes activos del territorio. Se trata de una infraestructura de enorme potencial para un territorio como el País Vasco, con una importante vocación internacional en sus estrategias de innovación y con una economía exportadora.

La principal limitación actual del aeropuerto de Bilbao es lo reducido de su oferta de conexiones, muy inferior al de otras Áreas Metropolitanas de dimensiones similares como Valencia, Sevilla, Oporto, Marsella o Turín. Es necesario aumentar la accesibilidad del aeropuerto desde el resto del territorio de la CAPV y desde los espacios del entorno para impulsar la expansión de sus relaciones e incrementar su capacidad como



elemento de transformación económica y territorial de la CAPV. Unas conexiones aéreas amplias y eficaces constituyen un factor fundamental para poner en valor las ventajas singulares de nuestro territorio y facilitar la competitividad de nuestras empresas.

En el ámbito de las ciudades, los Hubs son los nodos de especial intensidad urbana, los lugares de confluencia de flujos. La “acupuntura urbana” de la que habla Jaime Lerner tiene su máximo impacto cuando se aplica a estos nodos singulares de interacción máxima.

Se propone configurar el aeropuerto de Bilbao como un gran Hub Intermodal. A la alta accesibilidad que le otorgan las nuevas conexiones con el centro de Bilbao y con el corredor del Txorierri para el acceso desde la A-8 deben unirse elementos como su integración en el sistema de ferrocarriles de cercanías y el enlace con el futuro Tren de Alta Velocidad, bien mediante una estación específica o mediante la implantación de un sistema ferroviario de lanzadera que lo conecte con la estación del TAV de Bilbao. Este Hub debe plantearse como un gran

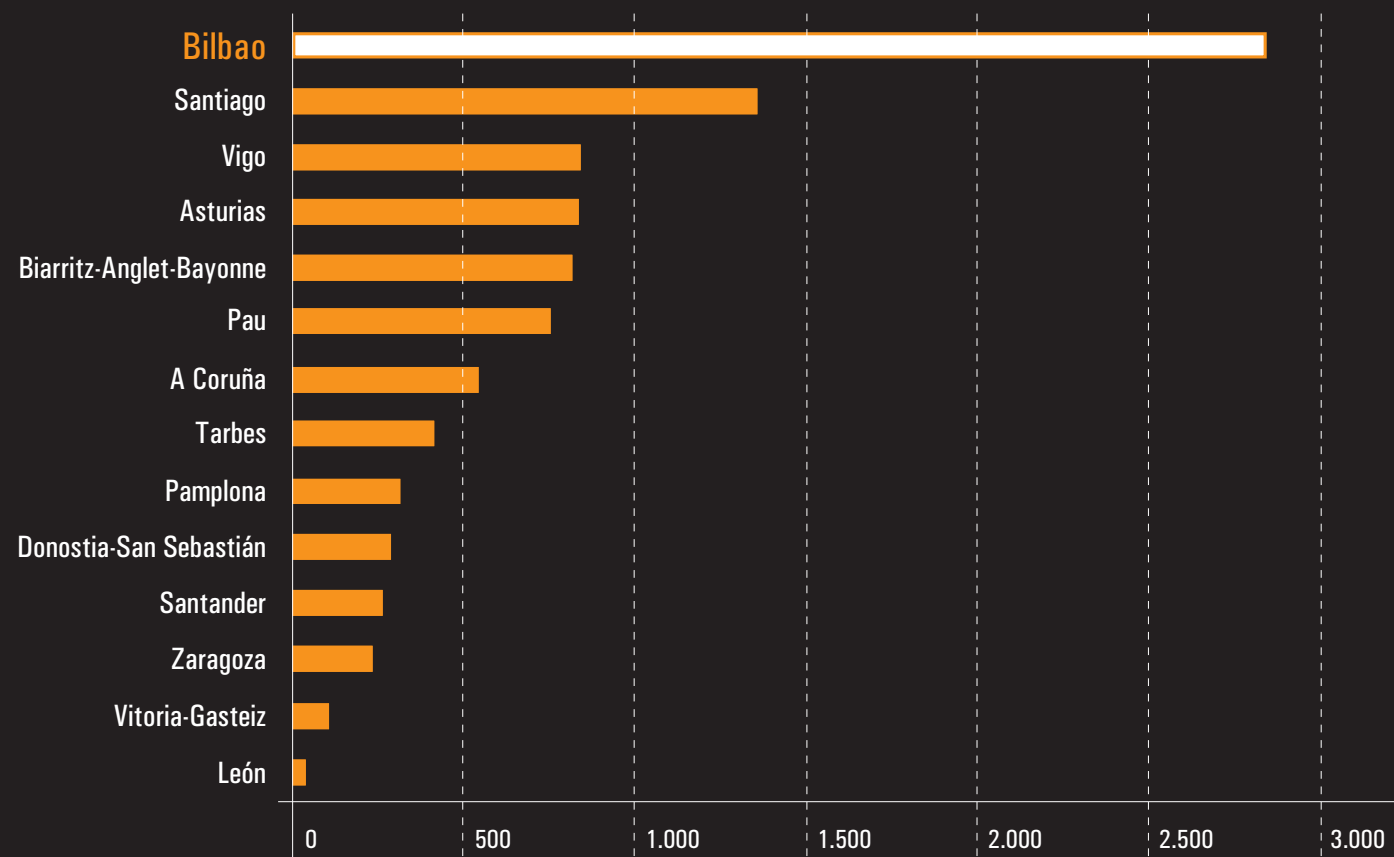
espacio intermodal para facilitar interrelaciones eficaces entre los diferentes modos de transporte, integrando avión, autobús, automóvil, TAV y tren de cercanías.

En el caso de Vitoria-Gasteiz aparece como una opción importante incorporar una conexión ferroviaria que refuerce su perfil de gran centro logístico, el cual es un elemento central del Arco de la Innovación planteado por el PTP de Álava Central. Es importante también mejorar la accesibilidad metropolitana al Aeropuerto de San Sebastián con servicios de transporte colectivo desde la Eurociudad Bayona–Donostia–San Sebastián, incorporando la terminal a los servicios de cercanías ferroviarias. Este aeropuerto puede aumentar su especialización en nuevos elementos del mercado aeronáutico en crecimiento, tales como las líneas regulares de bajo coste, los vuelos charter y privados y su intermodalidad con el futuro Puerto Digital de la Bahía de Pasaia.

La estrategia Euskal Hiria NET plantea iniciativas para optimizar los efectos positivos de estos potentes puntos de atracción del territorio, impulsando el desarrollo en su

Pasajeros de los aeropuertos de la zona Norte Peninsular y el sur de Francia

(Miles de pasajeros)



Fuente: AENA y Aéroports Français

entorno de importantes espacios de actividades innovadoras. Las iniciativas del Valle de la Innovación del Txorierrri, el Eje Tecnoindustrial del Jaizkibel y la Avenida de la Innovación de Vitoria-Gasteiz plantean la integración de los aeropuertos como elementos fundamentales para el atractivo de estos espacios. Los aeropuertos son una de las más importantes “puertas” de la CAPV y esto debe traducirse en decisiones de diseño urbano, calidad paisajística y ambiental y estrategia de usos en los espacios de su entorno, dotándolos de instalaciones complementarias que refuercen su papel: hoteles, centros de negocios, espacios logísticos, centros empresariales...

3.2. Puertos

El puerto de Bilbao concentra el 86,6% de los flujos totales, con una especial presencia de los graneles líquidos. Es el quinto puerto por carga total del sistema de Puertos del Estado y el de mayor tráfico de todo el Cantábrico. Ocupa una posición central en la fachada atlántica europea, en la que se esperan fuertes crecimientos en el transporte marítimo. Esta privilegiada situación geográfica le permite actuar como puerto

de enlace con los principales puertos internacionales, con conexiones especialmente buenas con el continente americano y con el norte de Europa.

El Puerto de Pasajes, por su parte, presenta importantes limitaciones de acceso y su ampliación requiere importantes intervenciones en la costa exterior de la bahía. Como consecuencia, su movimiento total de carga apenas alcanza una sexta parte del de Bilbao.

Se propone impulsar el Puerto de Bilbao como gran elemento de conexión marítima de mercancías del País Vasco, continuando el traslado de instalaciones hacia el Abra Exterior, mejorando su conectividad a través de los nuevos accesos en ancho internacional y su vinculación con espacios logísticos competitivos. El Puerto de Pasaia presenta una vocación más urbana, vinculada a su transformación en un gran puerto digital y turístico.

El crecimiento del comercio internacional otorga una importancia cada vez mayor a los puertos como elementos

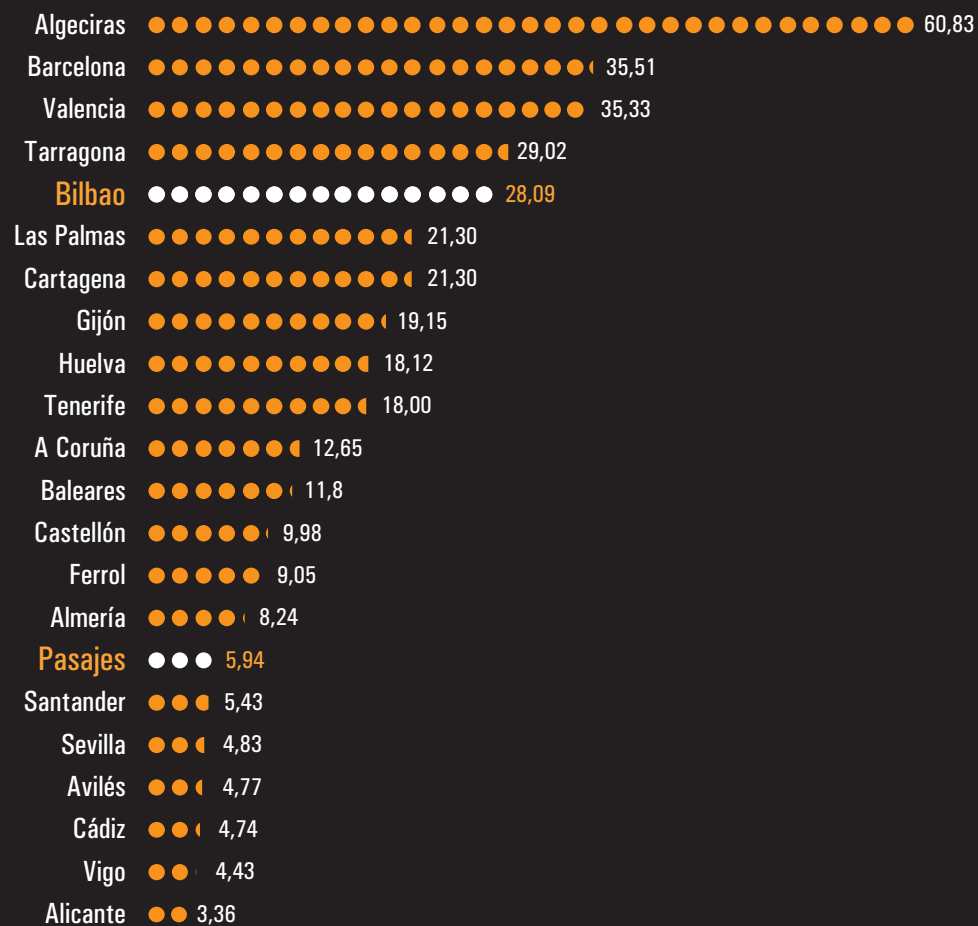
Tráfico Total de los puertos europeos

Millones de Toneladas



Fuente: ISEMAR 2004

Puertos del Estado (millones de Toneladas)



Fuente: Puertos del Estado

centrales de los intercambios económicos a escala global. La ampliación del Canal de Panamá va a aumentar los flujos marítimos en el Atlántico, a la vez que la actividad portuaria se concentra en un número, cada vez menor, de grandes Hubs. El País Vasco puede aspirar a situar el puerto de Bilbao entre los grandes puertos de la fachada atlántica europea, a modo de elemento de conexión global, de generación de actividades económicas y de competitividad para nuestras empresas. La clave está en concentrar esfuerzos en dotar de una alta competitividad al Puerto de Bilbao y en conectarlo muy eficazmente con los diferentes sistemas de transporte.

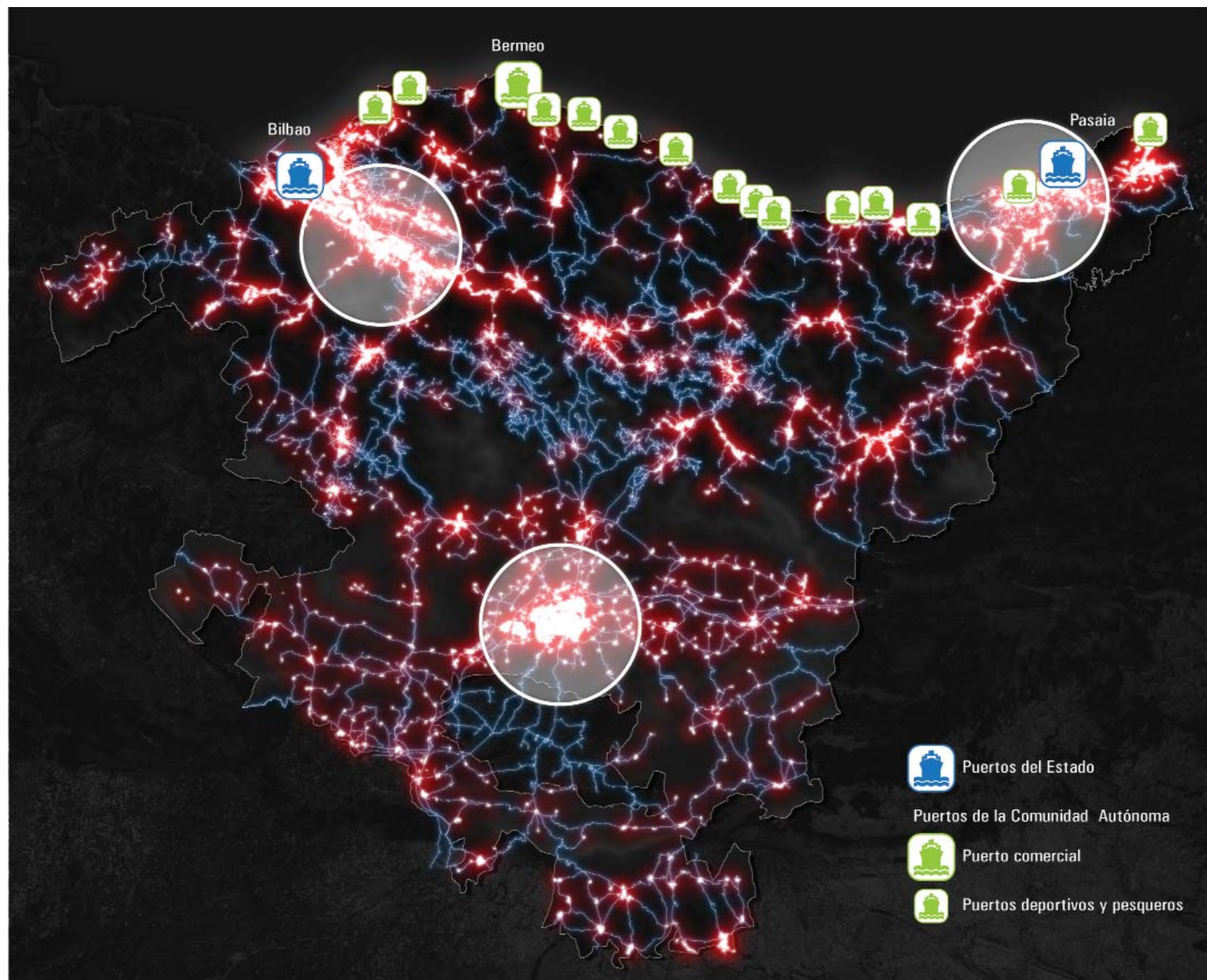
Junto a estos dos grandes puertos, el puerto de Bermeo es el tercer puerto de la CAPV con actividad comercial. El Plan Especial de este puerto se orienta a compatibilizar las funciones comerciales, pesqueras y recreativas, así como su integración con el espacio urbano colindante.

La reducción de la actividad pesquera y el cambio de carácter de la misma, especialmente de la de bajura, está llevando a un replanteamiento de las funciones de estos espacios con

enorme potencial.

De acuerdo con las previsiones del Departamento de Transportes, se están reorientando las actividades de los puertos vascos, concentrando la práctica totalidad de la actividad pesquera en los cuatro más importantes (Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia), pasando los demás a desarrollar también funciones de abrigo para embarcaciones de recreo y desarrollando, además, la actividad comercial el puerto de Bermeo. Por otra parte, se han construido dos puertos deportivos modernos (Zumaia y Hondarribia), los cuales se unen a las instalaciones ya existentes de Getxo y Getaria para dar respuesta a la creciente demanda de este tipo de instalaciones.

La importante red de puertos pesqueros distribuidos por todo el litoral de la Comunidad constituye una infraestructura de enorme valor, con una localización central en los espacios urbanos. Esa localización proporciona a numerosas ciudades y pueblos una gran oportunidad para realizar una oferta singular que fortalezca su atractivo como espacios turísticos,



residenciales y de acogida de nuevas actividades económicas. Los 15 puertos permiten que casi todos los núcleos de la costa incorporen en mayor medida aspectos lúdicos, así como oferta de navegación de ocio y deportiva. Por tanto, se sugiere la potenciación de estos espacios portuarios como elementos clave de identidad y atractivo urbano.

3.3. Alta Velocidad Ferroviaria

En desarrollo de las DOT, se ha elaborado el PTS de la Nueva Red Ferroviaria que, además de establecer el programa de desarrollo de la nueva red de Alta Velocidad, incorpora las actuaciones previstas en las restantes redes operadas por distintos operadores ferroviarios en la Comunidad Autónoma.

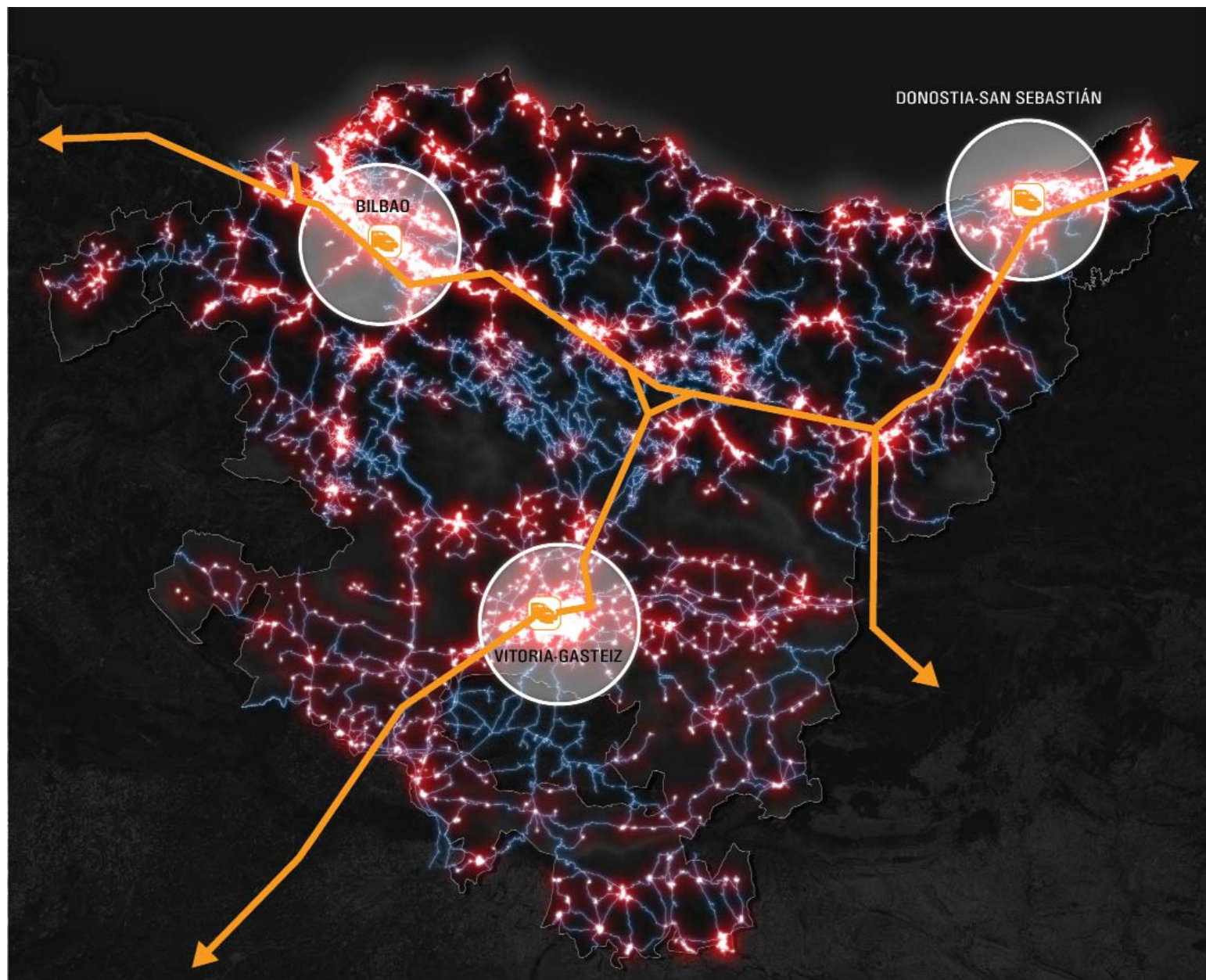
Los trenes de Alta Velocidad son la gran apuesta de Europa para interconectar sus ciudades, especialmente las ciudades de tamaño medio que pueden, así, aspirar a configurar un sistema policéntrico de ciudades con perfil propio y relevancia global. En algunas de las ciudades más innovadoras del mundo la intermodalidad aeropuerto-Alta Velocidad está creando

importantes ventajas competitivas.

De todas las operaciones de infraestructura para articular la ciudad-región, quizá la más importante de cara al futuro de Euskal Hiria sea la incorporación del País Vasco a los trazados de la Alta Velocidad ferroviaria, particularmente a través del eje continuo norte-sur (París, Burdeos, País Vasco, Valladolid, Madrid, Sevilla) y también la conexión de Donostia-San Sebastián con Pamplona y Zaragoza.

La “Y vasca” de Alta Velocidad ferroviaria conectará las tres capitales vascas en un tiempo medio de unos 30 minutos. Desde este elemento central, las líneas de Alta Velocidad se prolongarán para crear nuevas conexiones de gran calidad con los principales sistemas urbanos del entorno del País Vasco.

Hacia el sur, el TAV facilitará rápidos enlaces con Burgos, Valladolid y Madrid, con enlace hacia el resto del sistema español y portugués de Alta Velocidad. Ya está en servicio el tramo Madrid-Valladolid de esta línea que proporciona una nueva conexión de Madrid con el norte, posibilitando una



Sistema de Alta Velocidad ferroviaria

reducción sustancial en los tiempos de viaje.

La “Y vasca” de Alta Velocidad conectará con Pamplona mediante el enlace previsto desde Ezkio-Itsaso, lo que permitirá una rápida conexión del País Vasco con la capital navarra y con el Arco Mediterráneo a través del valle del Ebro. La conexión con Francia se producirá a través del denominado TGV de Aquitania, ya en desarrollo, que comunicará París con Burdeos y Dax, existiendo un acuerdo para su prolongación hasta Hendaya, aunque sin fecha de realización. Hacia el oeste, el eje de Alta Velocidad del Cantábrico previsto permitiría unas conexiones con tiempos de viaje muy reducidos con Santander y enlazaría con los sistemas urbanos asturiano y gallego y con su prolongación hasta Oporto.

Estas nuevas relaciones permitirán reducir los tiempos de viaje a algo más de la mitad, como término medio, de sus duraciones actuales. Así, por ejemplo, se estima que el viaje Bilbao-Madrid tendrá una duración de unas 2h y 10 minutos, similar al Bilbao-Burdeos, y que el desplazamiento hasta París llevará 5 h y 45 minutos.

Como otros territorios europeos con elevada densidad urbana, el Tren de Alta Velocidad es la gran apuesta del País Vasco para interconectar sus principales ciudades y configurar un sistema policéntrico de ciudades más integrado, de mayor rango, con perfil propio y relevancia global. La Alta Velocidad es esencial para articular el País Vasco como un Territorio en Red, conectando eficazmente las estaciones del TAV con los sistemas de transporte metropolitanos y de cercanías. Es un elemento de fortalecimiento de Euskal Hiria, pues hace más accesibles al conjunto de la población vasca los equipamientos y servicios de las distintas Áreas Metropolitanas.

Se propone facilitar la intermodalidad aeropuerto-Alta Velocidad, especialmente en el caso de Bilbao, como iniciativa generadora de importantes ventajas competitivas.

Las nuevas conexiones por Alta Velocidad propiciarán una integración más completa del País Vasco con sus espacios colindantes, favoreciendo una relación más rápida con las ciudades de nuestro entorno. El impacto que una infraestructura de este calado tenga en el territorio depende,

ALTA VELOCIDAD



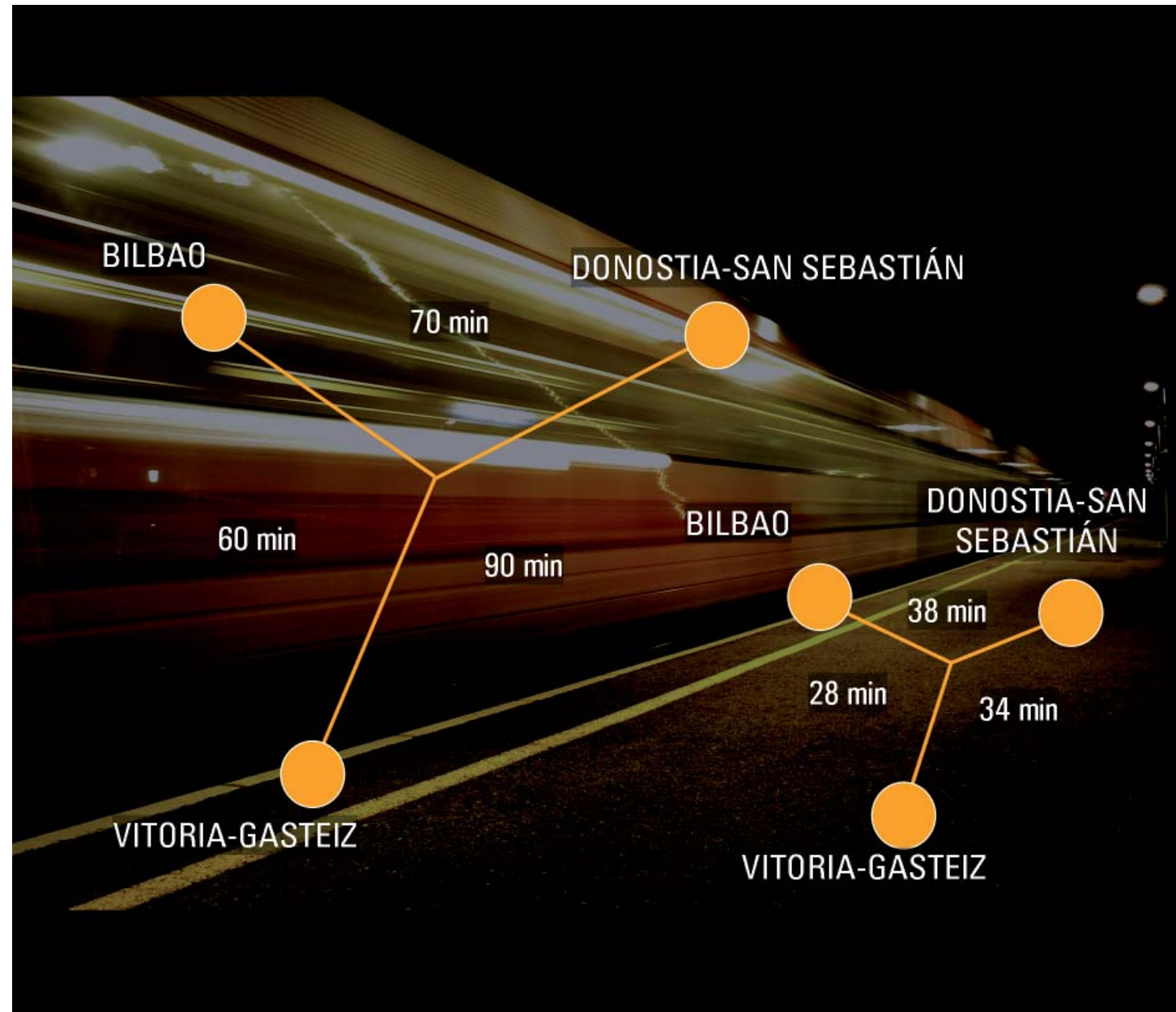
Fuente: Ministerio de Fomento, 2008

de forma fundamental, de la localización de las estaciones. Es esta localización la que va a determinar aspectos clave de la calidad del servicio en términos de frecuencia de trenes, número de destinos y tiempos de viaje. La experiencia europea, y también la japonesa, muestran que las estaciones de Alta Velocidad son áreas estratégicas de oportunidad para procesos de transformación del territorio. Estas opciones de transformación y su carácter de nodos de centralidad territorial crean, además, nuevas situaciones de relación entre los espacios urbanos de su entorno que dependen de un adecuado diálogo entre la localización elegida y las dinámicas urbanas y territoriales que se quieren propiciar entre las ciudades. Hoy ya resulta imprescindible integrar las decisiones clave de trazado de las vías, localización de estaciones y funcionalidad de los trenes de Alta Velocidad con las estrategias de organización territorial. Los grandes proyectos críticos de transformación aumentan sus posibilidades de éxito y su incidencia territorial cuando se asocian a los componentes de excelencia del territorio. Se logran, así, sinergias que aumentan las ventajas competitivas

del territorio e impulsan procesos de cambio y dinamización con un efecto multiplicador. Estos resultados son imposibles de lograr si las distintas acciones transformadoras se plantean de forma aislada y desvinculada de las fortalezas específicas del territorio.

Es muy importante que los accesos al TAV se vinculen a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales, se desarrollen en ámbitos con una alta accesibilidad metropolitana y regional y se inserten en ámbitos con potencial de transformación para acoger las nuevas funciones centrales asociadas a esta infraestructura.

Resulta esencial la concepción de las estaciones de Alta Velocidad como grandes nodos de intermodalidad regional en los que confluyan, además de los trenes de Alta Velocidad de conexión exterior y entre capitales, todas las infraestructuras de conexión y servicios que van a ser más importantes en el futuro, tales como estacionamientos, coches de alquiler, servicios de información turística, hoteles, parada de taxis, estación de autobuses, metro, tranvías, trenes de cercanías,



Comparativa de la duración de los desplazamientos entre capitales sin TAV (izquierda) y con TAV (derecha)

etc.

3.4. Trenes de Cercanías

Los servicios de cercanías operados por RENFE, FEVE y Euskotren con centros en Bilbao y Donostia actúan como elementos de conexión fundamentales para la articulación de la Ciudad-Región, comunicando las capitales con las principales cabeceras de las Áreas Funcionales y la mayor parte de los núcleos urbanos del territorio.

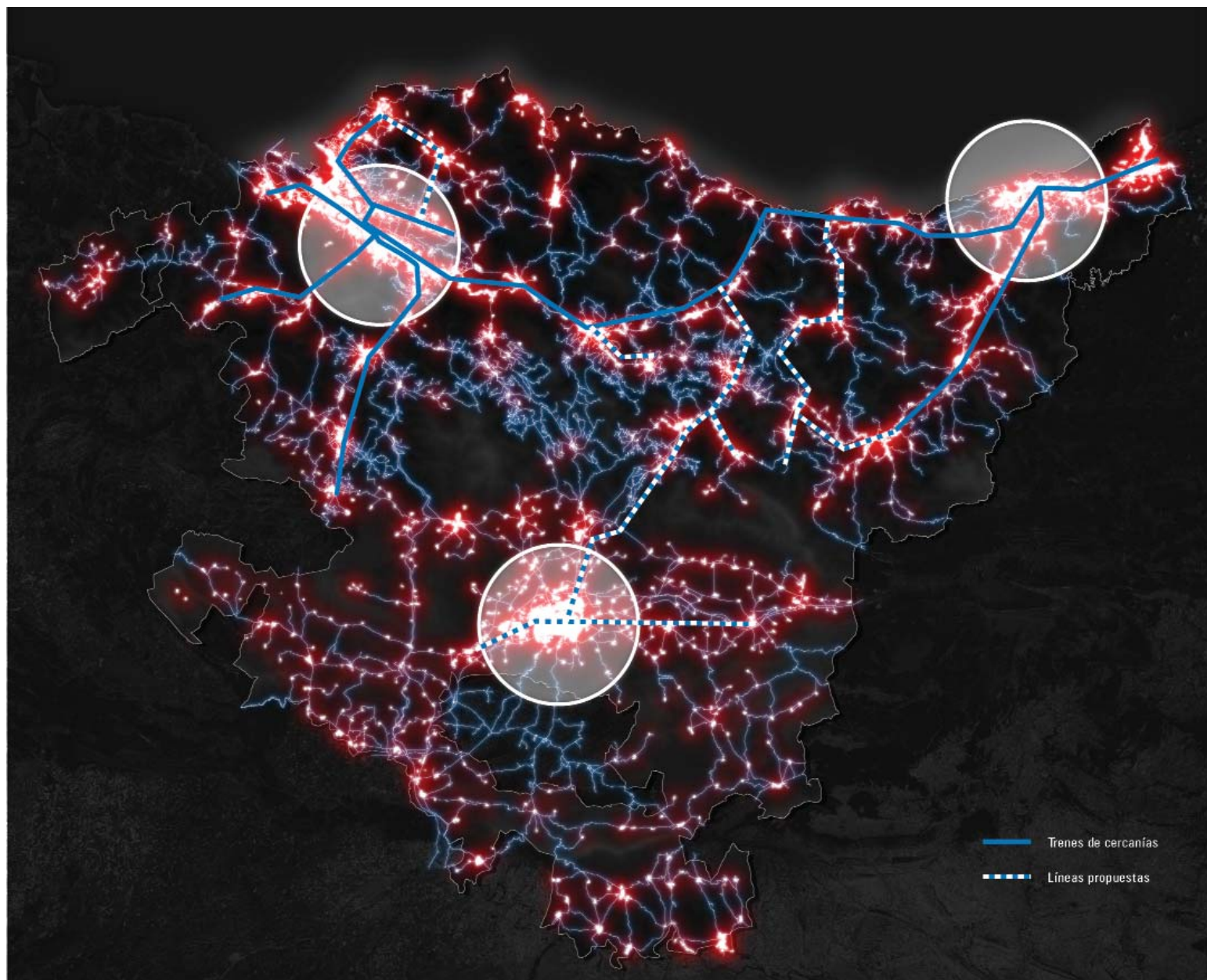
A estos sistemas hay que unir las actuaciones en marcha para el desarrollo de diversos sistemas tranviarios a lo largo de los valles del Deba, del Urola y del Bidasoa y en las tres capitales.

El País Vasco presenta condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible debido a su elevada densidad de población, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. La CAPV tiene la oportunidad de configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en trenes de cercanías y en otras modalidades de trenes ligeros y tranvías. Este sistema de transporte colectivo permitirá

configurar el País Vasco como un territorio policéntrico en red y será una importante contribución a la conectividad física de nuestras ciudades y pueblos, a la dinamización de las ciudades medias como ámbitos de captación de dinámicas de desarrollo metropolitano y a la sostenibilidad y magnetismo de nuestro territorio. Se plantea, así, una estrategia integral que, aprovechando las diferentes infraestructuras existentes, permita conectar los principales centros urbanos y nodos de actividad mediante sistemas de transporte colectivo.

Se propone la integración de los actuales sistemas de Euskotren, RENFE y FEVE, y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación. Los servicios de Cercanías constituyen una importante contribución a la movilidad sostenible, a la dinamización de las ciudades medias como ámbitos de captación de dinámicas de desarrollo metropolitano y a la sostenibilidad de nuestro territorio. Las estaciones serán puntos importantes en un territorio vasco dotado de un completo sistema de movilidad sostenible.

Es importante adecuar las estaciones ferroviarias como



Sistema de trenes de cercanías y tranvías

elemento esencial para facilitar e incentivar el uso de este modo de transporte en el País Vasco y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio. Las estaciones de cercanías deben evolucionar hacia su configuración como importantes espacios de centralidad local y comarcal en las diversas Áreas Funcionales. En algunas ciudades se están desarrollando sistemas TOD (Transport Oriented Development) en los que se busca una correspondencia entre sistemas de transporte colectivo y usos del suelo, autorizando densidades mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.

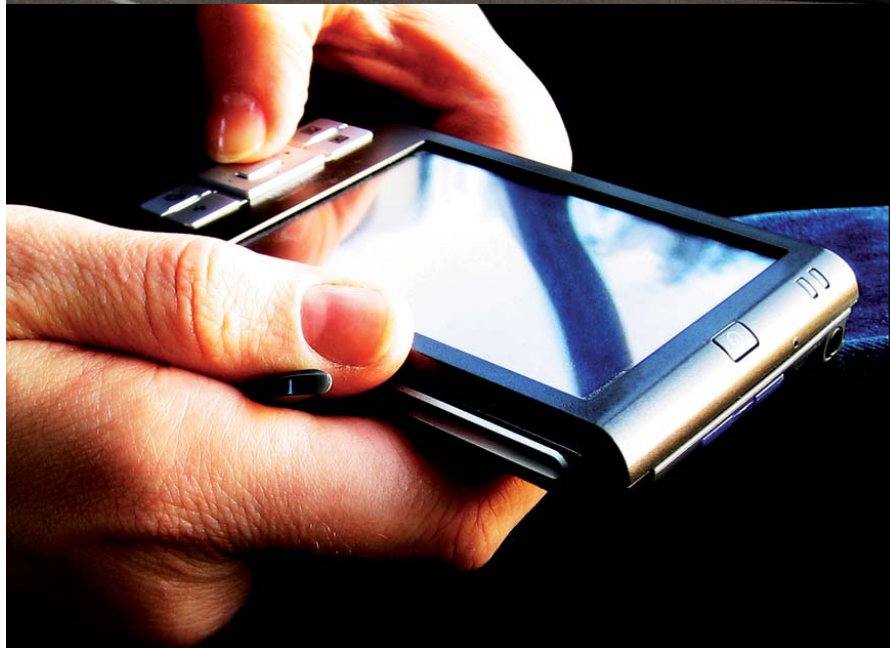
Para ello, es preciso dotarlas de elementos de accesibilidad y aparcamientos para usuarios, asociar siempre que sea posible las estaciones de ferrocarril con otros servicios de transporte colectivo como autobuses, tranvías, taxi, etc. y localizar en su entorno equipamientos de alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etc.).

La vinculación entre procesos de desarrollo urbano y sistemas ferroviarios de transporte colectivo aparece como una de las estrategias más importantes para lograr sistemas de movilidad

sostenibles y configurar estructuras urbanas más eficientes e interrelacionadas. Es fundamental que los procesos de crecimiento urbano se orienten a facilitar el acceso a estos sistemas de transporte colectivo, primando los desarrollos lineales a lo largo de los ejes de transporte. Los tejidos urbanos dispuestos de forma lineal, si tienen continuidad y la estructura adecuada, son los más eficientes desde el punto de vista del transporte colectivo, la legibilidad del territorio y la organización de servicios y dotaciones.

3.5. Logística Inteligente

El País Vasco ocupa una posición estratégica en los flujos de transporte norte-sur que conectan la Península Ibérica y el Magreb con el Norte de Europa. Se trata de un eje de transportes y comunicaciones de creciente importancia que experimenta crecimientos continuos. En esta dinámica de crecientes flujos de transporte norte-sur es importante aprovechar las rentas de situación y las ventajas que para las empresas vascas se derivan de esta situación mediante las infraestructuras logísticas y de servicios asociadas a



este corredor de transporte. El éxito de ARASUR en el punto de conexión del eje Madrid-París con el Eje del Ebro muestra el potencial de estas instalaciones y la importancia de los factores locacionales en su adecuado funcionamiento.

Dada la creciente proyección exterior de las actividades económicas de la CAPV, la existencia de sistemas de alta eficacia para articular los flujos de aprovisionamiento y distribución constituye uno de los aspectos clave para mejorar la competitividad internacional de nuestras empresas. La disponibilidad de un sistema logístico avanzado puede suponer para muchos sectores clave de la economía de la CAPV una ventaja decisiva y, al mismo tiempo, constituir un importante elemento de atracción de nuevas actividades empresariales. Es importante destacar el extraordinario crecimiento de las actividades logísticas en el marco de la nueva economía. La expansión de los mercados internacionales, la globalización y el espectacular crecimiento del movimiento de mercancías, el desarrollo de los procesos “just in time”, la utilización por parte de los sistemas logísticos de las tecnologías de

telecomunicaciones más innovadoras, etc. son aspectos que han ayudado a configurar la logística como uno de los sectores más sofisticados y fundamentales de las economías modernas.

La Plataforma Logística Aquitania-Euskadi prevista aparece como un proyecto estratégico para el futuro de nuestro territorio. Aparecen ámbitos de especial potencial asociados al puerto de Bilbao, al aeropuerto de Foronda y al área Irun - Donostia-San Sebastián sobre el corredor del Jaizkibel. Los ámbitos de confluencia entre los diversos modos de transporte, especialmente con la incorporación de las nuevas líneas de ancho internacional para el transporte de mercancías, son ámbitos singulares para la implantación de estas iniciativas.

3.6. Infraestructura Digital

Los flujos electrónicos atraviesan la ciudad contemporánea,

dando lugar a nuevas formas de vida: nuevas relaciones entre seres humanos y máquinas; entre personas y comunidades, próximas y lejanas en el tiempo y el espacio. La llamada Sociedad Red se ha convertido en una de las principales fuentes de riqueza social y de transformación del mundo.

La infraestructura digital y los contenidos y oportunidades asociados a ella son elementos fundamentales para la innovación y la competitividad de los territorios. Son, además, componentes fundamentales de calidad de vida, de nuevas posibilidades de gestión del territorio, de generación de nuevas actividades productivas y de proyección global. Dotar a nuestro territorio de los servicios más avanzados en infraestructura digital, universalizar el acceso a redes y contenidos e impulsar desde todos los ámbitos institucionales, sociales y económicos la utilización de las posibilidades que abren estas tecnologías son condiciones necesarias para el éxito en el futuro.

El País Vasco debe apostar por un territorio altamente interconectado donde no solo todos los municipios y

espacios urbanos dispongan de acceso completo a todas las posibilidades de los nuevos servicios en red, sino que avance, además, hacia un territorio wi-fi, donde la conectividad a los servicios avanzados de telecomunicaciones sea completa desde los espacios públicos y de ocio y los ámbitos rurales y naturales. Es preciso, a su vez, impulsar iniciativas de desarrollo de nuestro “territorio digital” a través de acciones formativas e iniciativas públicas y privadas que generen nuevas redes sociales y modelos participativos, nuevos elementos de comunicación e interacción del territorio y su complejidad, sistemas de información y gestión abiertos y geolocalizados,...

La CAPV debe posicionarse como un territorio-Web 2.0 basado en comunidades de usuarios y en una gama cada vez más amplia de servicios, redes sociales, bases de datos y utilidades de valor añadido, los cuales son los componentes básicos de la nueva sociedad y de la nueva economía.

4. Nodos de Innovación

4.1. Orientaciones para la ordenación de los procesos de transformación e innovación en el territorio

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

En la última década se ha avanzado de forma importante en este camino. Los niveles educativos de la población han seguido creciendo y hoy el número de personas con estudios universitarios es más alto que en cualquier otro momento. El esfuerzo que se ha realizado para aumentar la capacidad innovadora se refleja en el creciente peso de las inversiones en I+D y en la notable transformación de muchas empresas y

sectores productivos tradicionales para dar respuesta a nuevos retos de competencia internacional.

Sin embargo, el peso de la innovación y de las actividades intensivas en conocimiento y con mayor valor añadido todavía no alcanza los niveles de los países más desarrollados. Este es uno de los principales objetivos en los próximos años para aumentar la competitividad de la economía vasca.

Es necesario consolidar estrategias de excelencia en torno a sectores en los que el País Vasco tiene ventaja competitiva. Para ello es preciso impulsar actividades innovadoras y las condiciones de base para formar, retener y atraer talento. Ello requiere inversión, organización institucional, apoyo a las universidades, impulso a los centros de investigación públicos y privados y la creación de espacios atractivos y estimulantes para vivir, trabajar, divertirse y aprender.

El desarrollo de espacios orientados específicamente a acoger actividades innovadoras es una de las iniciativas más importantes para la transformación del tejido productivo de

la CAPV. Este es el objetivo de iniciativas como las que se proponen en las tres capitales vascas, con vocación de situarse entre los espacios de excelencia para la nueva economía en el sur de Europa.

Los Nodos de Innovación son una propuesta estratégica para impulsar el desarrollo de las actividades innovadoras y de los procesos de transformación económica en los diferentes ámbitos territoriales de la CAPV. Los Nodos de Innovación incorporan centros de Investigación y Tecnológicos y actividades innovadoras vinculadas a sectores emergentes de la nueva economía, en sintonía con la tradición productiva y las fortalezas de cada comarca. Estos “Nodos de Innovación” se conciben como ámbitos que integran, áreas de actividad económica, residencia, equipamientos, elementos naturales y paisajísticos, cultura, ocio, educación, investigación, etc.

Con un perfil vinculado a los clusters productivos de cada ámbito territorial, los Nodos de Innovación se conciben como espacios de excelencia ambiental y urbana, con mezcla de usos y predominio de nuevas actividades económicas de proyección

nacional e internacional. Espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender. Lugares con vocación temática en relación con los componentes de excelencia del territorio en el que se sitúan.

El País Vasco por su dinamismo económico, su creciente conectividad, su sólida base urbana, su paisaje y su atractivo ambiental constituye un espacio con enormes posibilidades para convertirse en un espacio de atracción de las clases creativas de Europa.

Los Nodos de Innovación deben combinar el atractivo, la funcionalidad y la calidad necesaria para desarrollar su función estratégica como motores del cambio. Se trata de crear espacios con intensidad social, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades y la dotación de los equipamientos e infraestructuras necesarios para asegurar un entorno de alta calidad.

Es importante buscar un diálogo sensible con el paisaje e identificar emplazamientos singulares en los que confluyen diversos componentes de excelencia del territorio. Los nuevos

espacios de la innovación ya no son, necesariamente, los parques tecnológicos de la etapa precedente. Son, cada vez con más frecuencia, centros históricos, núcleos costeros, zonas de antigua industrialización, paisajes rurales y agrícolas, áreas urbanas de arquitectura singular...es decir, lugares especiales capaces de integrar trabajo, residencia y ocio como partes inseparables de una realidad atractiva, sugerente y de alta calidad.

La creatividad y la innovación surgen mejor en lugares con identidad, donde la clase creativa de nuestra sociedad prefiere vivir. Se trata de configurar espacios que por su escala, arquitectura, carácter y localización aporten un valor añadido de diferenciación y calidad.

Otras referencias territoriales y urbanísticas importantes para el desarrollo de estos Nodos de Innovación son las siguientes:

- Disponer de una elevada conectividad, con buenas conexiones por carretera y transporte colectivo que los enlacen de forma rápida y eficaz con los principales centros

B. LAAen lurralde-eredua eta Euskal Hiria NET

El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET

urbanos y con las infraestructuras de conexión exterior, como los aeropuertos y las estaciones de Alta Velocidad.

- Incorporar sistemas de movilidad sostenibles y atractivos: paseos y espacios peatonales, redes de carriles para bicicletas, ecobuses y soft-cars no contaminantes, etc.
- Infraestructura digital y de servicios de telecomunicaciones de última generación, edificios y calles wi-fi, domótica, gestión inteligente de infraestructuras y servicios, etc.
- Excelencia ambiental: urbanismo y arquitectura bioclimática, energías renovables, eficiencia energética, cero emisiones contaminantes, gestión eficiente e integral del agua y los residuos...
- Calidad de los espacios públicos y de relación, generando ambientes atractivos para el encuentro y la interacción: calles, plazas, paseos y bulevares, zonas de ocio y deportivas...
- Diversidad en la oferta residencial: viviendas sociales, oferta de alquiler, lofts, condominios, unifamiliares, apartamentos, etc.

- Diversidad de espacios de actividad: villas de empresa, cubos de innovación, talleres, estudios, oficinas, lofts productivos, etc.

Se trata, en definitiva, de generar espacios que integren actividad económica, residencia, trabajo y ocio con lugares de encuentro para los ciudadanos. Espacios con capacidad para acoger usos innovadores, capaces de incidir en la transformación económica y urbana de las áreas de su entorno, y con equipamientos, espacios representativos y elementos de identidad. Lugares para el arte y la creatividad, las nuevas tecnologías, la sociedad del saber y el conocimiento, con usos tan diversos como viviendas, hoteles, comercios, oficinas y centros de negocios, parques, espacios de ocio, talleres y equipamientos multimedia, áreas para eventos y reuniones de negocios, y lugares para actividades culturales o cívicas. Espacios abiertos a personas de diferente perfil (residentes y visitantes, artistas, empresarios y profesionales, jóvenes y mayores) en los que convivan arte y tecnología, pasado y futuro, espacio físico y espacio virtual.

En definitiva, frente al urbanismo funcionalista del siglo 20 que diseñaba espacios monofuncionales, se propone un espacio de simbiosis, de mezcla de usos y de sinergia entre actividades diversas.

Es fundamental dotar a cada Nodo de Innovación de una adecuada orientación estratégica y de un perfil diferencial en torno a determinadas actividades y sectores específicos. Esta “tematización” de los Nodos permite diferenciarlos, aumentar su proyección exterior en cada ámbito de actividad y lograr mayores niveles de especialización, interacción creativa y excelencia.

La clave es establecer una correspondencia adecuada entre el sistema educativo y de investigación y el sistema productivo. Cada uno de los Nodos de Innovación se concibe con un perfil diferencial y debe buscar confluencias entre la orientación de las empresas, el “know-how” del tejido económico local, las universidades y centros de investigación y la administración.

En este documento se sugieren algunas orientaciones para los

diferentes espacios que pueden desarrollar nuevas funciones, o aumentar su potencial innovador en la CAPV.

4.2. El Futuro de los Parques Tecnológicos

Un Parque Tecnológico es un Parque de Actividades Económicas en el que predominan las empresas que trabajan en tecnologías innovadoras y en la elaboración de productos y servicios avanzados. El País Vasco dispone de una excelente red de parques tecnológicos, uno en el entorno de cada una de las capitales vascas. Se configuran como ámbitos de arquitectura singular en los que predominan las empresas que trabajan en tecnologías innovadoras y en la elaboración de productos y servicios avanzados. Los propios parques ofrecen diversos servicios a las empresas que se instalan para su desarrollo. Los parques tecnológicos de las capitales vascas se han construido en entornos suburbanos, y ello ha generado un cierto aislamiento. Hacia el futuro existe la oportunidad de aumentar su atractivo y su potencial innovador, vinculándolos a las ciudades y a los espacios de conocimiento de su entorno. Va a ser necesario dotar a nuestros parques tecnológicos de

nuevas actividades de ocio, esparcimiento y servicios.

Euskal Hiria NET plantea propuestas para lograr una creciente integración de los parques tecnológicos y los espacios urbanos a través de iniciativas como los nuevos espacios de innovación que se proponen en el Txorierri, en la Avenida de la Innovación de Donostia-San Sebastián y en el Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz.

En el marco de estas propuestas deben impulsarse actuaciones para dotar de una creciente diversidad funcional a los parques tecnológicos, planteándolos como elementos integrados en ecociudades que permitan el desarrollo de comunidades urbanas con mezcla de usos. Se trata de promover espacios para la innovación donde suceda una interacción espontánea de la comunidad de usuarios, al objeto de generar diferentes oportunidades de negocio y de innovación tecnológica y nuevos estilos de vida atractivos. El uso de sistemas de transporte colectivo, movilidad sostenible y arquitectura y urbanismo bioclimáticos debe ser un elemento diferencial que singularice a estos nuevos espacios urbanos.



4.3. Las Universidades

En la sociedad del saber, las mejores universidades no son solo nodos de conocimiento, de investigación y de innovación, sino también lugares críticos para la atracción, formación y retención de talento. Las ciudades más innovadoras y los espacios de la economía creativa surgen en diálogo con centros universitarios comprometidos con la investigación. En la nueva etapa de desarrollo del País Vasco, nuestras universidades deben asumir una gran responsabilidad.

La CAPV cuenta con una universidad pública, con campus en las tres capitales donde se localizan también otros centros universitarios privados, además de la Universidad de Mondragón y la Universidad Laboral de Eibar. Son instituciones con una creciente vocación de colaborar con las empresas y con la sociedad, al tiempo que constituyen elementos fundamentales para avanzar hacia la sociedad del conocimiento.

Como ha ocurrido en los principales centros de innovación a

nivel mundial, es preciso integrar el mundo de la universidad y de la investigación con el mundo de la empresa para alcanzar resultados positivos en la nueva economía basada en el conocimiento. La investigación y la innovación son el principal factor de creación de ventaja competitiva.

Boston fue capaz de crear la conocida Ruta 128 de las nuevas tecnologías por el impulso de universidades como Harvard y MIT. La Universidad de Stanford, por su parte, ha sido decisiva en el desarrollo de Silicon Valley en el área de San Francisco. La Universidad Multimedia es el detonante del conocido proyecto de Kuala Lumpur denominado "MultiMedia Supercorredor". Por otro lado, el desarrollo de las nuevas tecnologías en el Área Metropolitana de Dublín se basa en gran medida en la específica orientación de los programas docentes de las universidades del país. El Australia Technology Park de Sydney se apoya en las tres principales universidades de la ciudad. Finalmente, el University City Science Center, en el que participan 29 Centros Universitarios del Área de Filadelfia, ha sido uno de los motores de la Ruta 202 de la Biotecnología.



Se propone la creación de “parques científicos” vinculados a los campus universitarios del País Vasco. Estos parques se apoyan en las diversas actividades de I+D de las universidades, de las empresas y de los centros tecnológicos y deben aspirar a conectarse con otros centros y redes internacionales de innovación.

Al integrar más eficazmente los centros universitarios y de investigación con el tejido productivo, se facilitará la aparición de nuevas iniciativas a partir de los desarrollos científicos y técnicos que se generen en ellos. Es muy importante fortalecer nuestros principales centros de conocimiento con instituciones educativas e investigadoras del más alto nivel que aspiren a la excelencia, al menos en algún sector concreto, y aspiren también a captar a los mejores talentos en los ámbitos de conocimiento que resulten estratégicos para el País Vasco.

Los parques científicos son ámbitos integrados en grandes espacios metropolitanos que disponen de la masa crítica de población, servicios y actividades que se precisa para incidir efectivamente en nuestra estructura. Se pretende

configurar estos ámbitos como “knowledge hubs”, que es la denominación que reciben los más innovadores y exitosos espacios que a nivel internacional están sustituyendo a los más convencionales “parques tecnológicos”. Se trata de ámbitos que integran lo educativo con lo empresarial pero abarcan, además, otros aspectos clave para configurar espacios de innovación muy competitivos al reunir rasgos clave para la nueva sociedad del saber:

- Su desarrollo se plantea a partir de los campus universitarios existentes y estrechamente ligado a los centros universitarios que concentran el mayor esfuerzo de I+D.
- Incorporan espacios que deben concebirse como ámbitos de excelencia ambiental y visual.
- Reúnen las características necesarias para configurarse como espacios multifuncionales muy cuidados desde el punto de vista de la imagen, la calidad de la arquitectura, los espacios públicos y las zonas verdes, y están dotados de buenas condiciones de accesibilidad, de sistemas de transporte colectivo y de una potente infraestructura telemática.

Los parques científicos deben acoger áreas de actividad de tipologías muy diversas, orientadas tanto a facilitar la localización de centros formativos y de investigación y de empresas ya existentes como a proporcionar emplazamientos adecuados para acoger a nuevos emprendedores. Las universidades pueden llegar a ser un foco de conocimientos y de innovación que en muchos casos son el origen de nuevas actividades empresariales. Estos espacios se plantean como un lugar orientado a acoger estas iniciativas y a ofrecer oportunidades para los emprendedores que decidan iniciar el camino de transformar ideas en compañías. En los espacios de innovación deben tener cabida usos residenciales, servicios, actividades de ocio, etc. junto con áreas de innovación muy selectivas en cuanto al carácter verdaderamente innovador de los usuarios.

4.4. Polígonos industriales y espacios de antigua industrialización

La actividad industrial del País Vasco es uno de los pilares de nuestra economía. La disponibilidad de espacios industriales

de calidad es una de las bases de nuestra competitividad. Los polígonos deben plantearse integrados en el territorio, con alta accesibilidad, dando respuesta a los problemas ambientales de las empresas y, cada vez más, como espacios de diversidad y mezcla de usos.

Un caso singular es el de los espacios de antigua industrialización. La industrialización ha dejado tras de sí amplias superficies ocupadas por instalaciones industriales obsoletas o yacimientos mineros agotados. Algunos son iconos singulares de la ingeniería y de la gran industria. Muchos ocupan en nuestras ciudades localizaciones estratégicas que plantean nuevas oportunidades. Los espacios de antigua industrialización son ámbitos de arquitectura singular y elementos de identidad que hoy pueden acoger nuevos usos asociados a la innovación y a la creatividad.

Se plantea una iniciativa de transformación y reutilización de polígonos y espacios de antigua industrialización con localizaciones estratégicas en nuestras ciudades para incorporar nuevas funciones urbanas asociadas a la innovación



y la creatividad. La singularidad tipológica y arquitectónica de estos espacios crea ámbitos especiales que resultan atractivos para la localización de actividades de la nueva economía y para nuevas formas de vida y trabajo.

Existe una interesante oportunidad para redefinir la función urbana de estos espacios, conservando su carácter mediante la reutilización de las naves como grandes contenedores para acoger nuevos usos, aprovechando un espacio singular para desarrollar operaciones de gran importancia en la implantación de nuevas funciones urbanas. Se trata de impulsar iniciativas para que, junto a las fábricas e industrias limpias, compatibles con un entorno urbano, aparezcan oficinas, actividades comerciales y equipamientos, espacios de ocio, residencia singular en forma de lofts, talleres y estudios de artistas y profesionales. Los polígonos industriales del futuro, especialmente para ciertas actividades compatibles, pueden estar muy integrados en los tejidos urbanos.

La revitalización y reutilización de estos espacios obsoletos, poco integrados en la estructura urbana y con oportunidades

de diversificación funcional permite reducir la presión para crecer en zonas todavía no transformadas por la urbanización.

4.5. Centros Históricos y Nodos de Identidad

En muchas ciudades, los centros históricos, los espacios urbanos tradicionales y los espacios con arquitecturas singulares se están convirtiendo en lugares de atracción para personas y actividades relacionadas con el arte, la creatividad y el diseño, con frecuencia asociadas a las nuevas tecnologías de comunicación y multimedia.

La creatividad y la innovación surgen mejor en lugares con identidad. En el País Vasco tenemos 69 Centros y espacios urbanos de alto valor urbanístico y arquitectónico, como los ensanches de Bilbao y de Donostia-San Sebastián, así como numerosos núcleos costeros y rurales y áreas muy atractivas y singulares que pueden desempeñar un papel importante en la nueva etapa económica en la que vamos a entrar.

Los procesos de cambio económico y social están transformando rápidamente nuestros espacios más

tradicionales en un proceso que conlleva riesgos y también nuevas oportunidades. Así, en las zonas rurales el declive de la actividad primaria está acompañado de nuevas demandas para las zonas rurales en el contexto de una sociedad avanzada y altamente urbanizada. Son actividades como los campos de golf, terrenos para la producción de energías renovables, espacios de ocio, paisajes de calidad, actividades al aire libre, nuevas formas residenciales, opciones turísticas, mantenimiento de recursos básicos, etc.

El País Vasco dispone de una magnífica red de pequeños pueblos que mantienen su identidad, morfología e imagen. Perfectamente integrados en su entorno, estos núcleos son esenciales para la pervivencia de nuestras costumbres, tradiciones e idiosincrasia. Esta red de núcleos rurales constituye una singularidad única en el contexto de las ciudades-región actuales y conforma un patrimonio cultural y una oferta de espacios urbanos atractivos y singulares de primera magnitud.

Nuestros pueblos ofrecen una enorme diversidad de

hábitats. Emplazados a veces en paisajes de alto valor, están frecuentemente dotados de importantes activos patrimoniales o con una atractiva arquitectura tradicional. Algunos de los pueblos del País Vasco están localizados en rutas culturales o en espacios naturales, lo cual ofrece oportunidades en las interrelaciones entre estos pueblos y su entorno. El conjunto de nuestros pueblos constituye un reto de renovación e integración en la nueva etapa de desarrollo junto con una de nuestras señas de identidad y un activo de nuestra competitividad como territorio.

Los espacios con identidad aportan rasgos singulares de escala, atractivo urbano, arquitectura, carácter, localización, posibilidades de interacción, acceso inmediato a servicios y equipamientos que los diferencian claramente de los nuevos desarrollos suburbanos y proporcionan una alternativa residencial de calidad, con gran capacidad para atraer nuevos residentes y constituir comunidades cohesionadas como base esencial de bienestar y desarrollo. Son ámbitos de excelencia para la nueva economía y la nueva sociedad y resultan

perfectamente compatibles con una infraestructura digital de última generación.

La integración del arte y las nuevas tecnologías ofrece un campo de oportunidades excepcional. Desde esta reflexión global se percibe la oportunidad de orientar el futuro de estos espacios de alta calidad hacia estas actividades. Esto requerirá programas de renovación urbana, recuperación de las señas de identidad, un diseño urbano respetuoso con su carácter, dotar a estas zonas de una buena infraestructura telemática e impulsar programas y proyectos para atraer profesionales que combinan el arte, el diseño y las nuevas tecnologías.

Estos espacios pueden hacer de su atractivo ambiental y de su calidad de vida elementos clave para atraer nuevas actividades económicas, así como teletrabajadores y empresas terciarias de la nueva economía que pueden encontrar alicientes en estos espacios valiosos, con buenos servicios urbanos y una sólida infraestructura de telecomunicaciones. El teletrabajo es una de las opciones de actividad con mayor potencial de crecimiento. Es preciso garantizar el acceso a los servicios avanzados

telemáticos y de telecomunicación desde todos los núcleos para hacer aprovechar las oportunidades de desarrollo que se abren en los espacios rurales. Su disponibilidad constituye un requisito necesario que permite crear una oferta específica de enorme potencial de crecimiento para el asentamiento de teletrabajadores, profesionales y pequeñas empresas de servicios, incluso algunas altamente innovadoras, en ámbitos de gran atractivo.

Los núcleos rurales suponen una oferta de enorme atractivo como espacios de residencia permanente, segunda vivienda y de alojamiento turístico, como ámbitos para iniciativas de la nueva economía y como centros de acogida y servicios para actividades de ocio activo y recreo concentrado en contacto con la naturaleza. Se propone hacer de los núcleos rurales espacios de referencia en la aplicación de tecnologías y sistemas de gestión ambiental, y también para lograr espacios urbanos y turísticos sostenibles en diálogo con el mundo rural.

Se trata, en definitiva, de consolidar comunidades caracterizadas por su elevada integración ambiental y



Vitoria-Gasteiz



Bilbao



Donostia-San Sebastián



paisajística y su vocación de configurar una propuesta diferenciada de residencia y actividades productivas. La clave para su desarrollo está en la adopción de una serie de criterios relacionados con la noción de sostenibilidad, que se reflejen en programas específicos de renovación y dinamización, tales como:

- Fomento de los recorridos peatonales.
- Recogida selectiva, tratamiento y reutilización de la totalidad de los residuos sólidos urbanos.
- Sistemas de gestión de la demanda de agua (control de redes, sistemas de manejo, separación de efluentes según niveles de uso...).
- Reutilización y tratamiento integrado de las aguas residuales. Desarrollo de infraestructuras blandas de depuración (filtros verdes, lagunaje, lechos de turba).
- Potenciación de sus infraestructuras de telecomunicación como factor esencial para la generación de nuevas actividades.

- Acciones de mejora urbana que incidan en la imagen de los núcleos, la oferta residencial de calidad, la puesta en valor de los atractivos naturales y patrimoniales y en la preparación de espacios de actividad adaptados a las necesidades de cada ámbito para lograr, así, un aprovechamiento máximo de las oportunidades de desarrollo existentes.
- Diseño de edificaciones y espacios públicos con criterios de arquitectura bioclimática.
- Utilización de energías renovables para usos domésticos, públicos y productivos (solar, eólica, biomasa).
- Programas de eficiencia energética.
- Utilización de vehículos y sistemas de transporte no contaminantes.
- Extensión de formaciones naturales y de sistemas biológicos que permitan la autodepuración e integración ambiental de las actividades humanas y la reintroducción de especies silvestres.

- El medio natural y paisajístico como soporte de la morfología. Integración paisajística y ambiental.
- Calidad de la arquitectura y de los espacios públicos.

4.6. Los Nodos de Identidad del Litoral

El País Vasco tiene una longitud de costa de 246 km marcados por rías, marismas y estuarios, cabos, arenales y acantilados, que le confieren un enorme valor ambiental, paisajístico y económico. Son rasgos que determinan la enorme vinculación de País Vasco con el mar hasta nuestros días.

El litoral del País Vasco es un espacio de enorme calidad, que ofrece oportunidades para el desarrollo de muy diversas actividades y que sobre todo dispone de una potente capacidad de atracción. Aunque durante los últimos años ha aumentado la presión sobre nuestro litoral, todavía hoy la costa ocupada por edificaciones no alcanza el 3% de este, lo cual supone uno de los porcentajes más bajos de toda la Unión Europea. La preservación de la costa vasca como espacio

con elementos ambientales y paisajísticos de alto valor es un factor de singularidad de nuestro territorio.

La aprobación del PTS de Ordenación del Litoral ha permitido definir la estructura de usos en este espacio, ampliando y concretando lo dispuesto en las DOT y planteando estrategias específicas de gestión y protección para los sistemas ambientales y naturales más sensibles de este territorio.

En el presente documento se plantean algunas propuestas orientadas a dotar al litoral vasco de una estructura territorial atractiva y sostenible que permita preservar los valores singulares de este espacio y, a la vez, contribuir a la organización de un sistema de asentamientos policéntrico en el complejo y valioso espacio costero, al objeto de configurar un polo de atracción para actividades innovadoras.

Aunque las dos ciudades más importantes y gran parte de sus entornos metropolitanos se localizan en la costa, estos grandes centros urbanos se encuentran en los dos extremos del litoral vasco. Entre ellos aparece un espacio con una menor

densidad urbana y con centros de menor tamaño. Zarautz es la única cabecera no metropolitana del Área Funcional localizada en la costa. La búsqueda de elementos de complementariedad en la oferta urbana y en la dotación de servicios de los núcleos costeros permitiría fortalecer este ámbito territorial. Se trata de configurar un espacio de centralidades compartidas, de forma que se puedan potenciar las sinergias necesarias para que cada núcleo pueda enfatizar las acciones coherentes con su vocación y el mantenimiento de su calidad y su estructura urbana sin generar debilidades o perder oportunidades de desarrollo sino, por el contrario, aumentándolos en la medida en que incrementan sus fortalezas al participar de las dinámicas de los nodos restantes.

Los centros históricos, monumentos, faros, pueblos, espacios turísticos, paseos marítimos, puertos, etc. localizados a lo largo de la costa vasca definen un sistema de espacios valiosos y singulares dotados de fuerte identidad, los cuales constituyen referencias en torno a las que articular elementos de alta calidad ambiental y urbana, base de una oferta

territorial diferenciada.

Se plantea articular en torno a este conjunto de elementos que estructuran el litoral una oferta de espacios diversos, de gran calidad y atractivo y con capacidad para acoger actividades residenciales, empresariales y turísticas, así como iniciativas de la nueva economía que muestran preferencia por ámbitos singulares en entornos urbanos y naturales de gran valor. Situados en uno de los espacios más singulares y atractivos del territorio vasco, constituyen ámbitos de oportunidad para el desarrollo de nuevas funciones y actividades, integrando turismo, ocio, opciones de primera y segunda residencia, iniciativas empresariales, artísticas y culturales, gestión de las áreas naturales del litoral y acciones relacionadas con su uso y disfrute, nuevas oportunidades relacionadas con el teletrabajo, etc.

Esta estructura policéntrica debe constituir la referencia para futuros crecimientos, cuyo desarrollo debe apoyarse siempre en los nodos existentes en correspondencia con su identidad y vocación, evitando crecimientos inconexos. Es muy importante

LA COSTA Y LOS NODOS DE IDENTIDAD DEL LITORAL

● Nodos de Identidad del litoral

■ Espacios Naturales Protegidos

... Senda del Mar

↗ Corredores ecológicos

Puertos del Estado



Puertos autonómicos



Deportivos o pesqueros



Comercial



hacer énfasis en las operaciones de renovación de los espacios ya construidos, reutilizándolos e incorporando nuevos usos como alternativa siempre preferible a la expansión de las zonas urbanizadas que conlleva el aumento de la ocupación del frente costero y a la pérdida del carácter singular de unos asentamientos tradicionales cuya identidad es su principal activo.

Esta estrategia necesita de acciones en los diferentes nodos para poner en valor los elementos urbanos y patrimoniales que los singularizan y para mejorar la calidad y el atractivo de los espacios urbanos, en particular de los centros históricos y de los espacios portuarios.

El desarrollo de una importante infraestructura náutico-recreativa en los puertos existentes aparece como uno de los elementos con mayor capacidad para diferenciar y dotar de especial atractivo a este ámbito. Se sugiere que el futuro PTS de Ordenación de Puertos analice las oportunidades para la potenciación de los espacios portuarios, que en muchos casos son espacios centrales de la vida urbana, como elementos

clave de identidad y atractivo. El desarrollo de una importante infraestructura náutico-recreativa en los puertos existentes aparece como uno de los elementos con mayor capacidad para diferenciar y dotar de especial atractivo a este ámbito.

La protección y mejora del paisaje y los tramos libres de urbanización, el aprovechamiento de las oportunidades existentes en los espacios construidos, la renovación de los espacios públicos y la introducción de soluciones de transporte innovadoras son iniciativas para impulsar un proceso de cambio en unos espacios que reúnen todas las condiciones necesarias para convertirse en uno de los principales atractivos de nuestro territorio, así como para convertirse en un ámbito de alta calidad de vida, capaz de atraer población y actividades que buscan emplazamientos excepcionales para actividades de todo tipo.

Se sugiere la “Senda del Mar” como elemento singular de integración y de disfrute del espacio litoral.

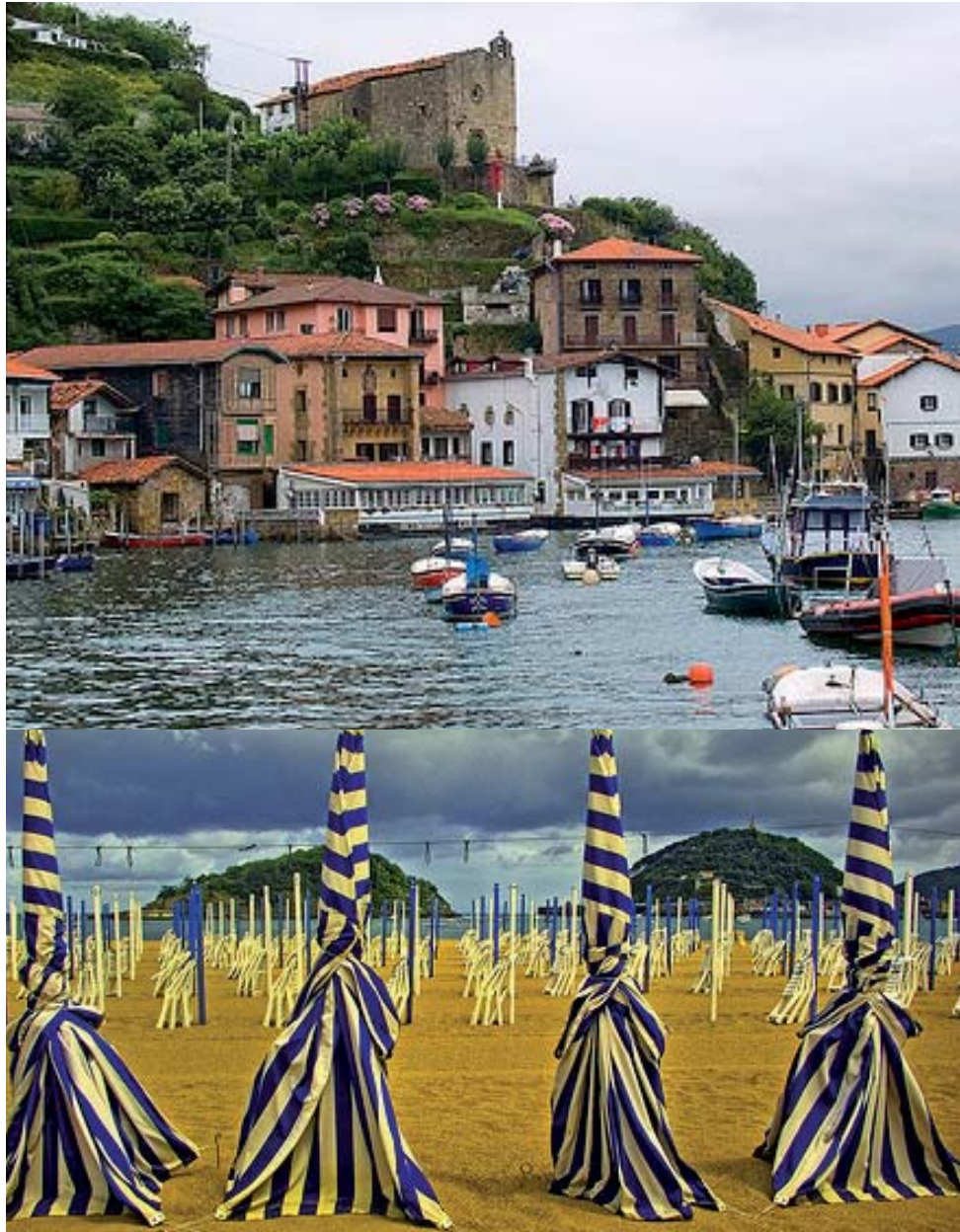
La Senda del Mar está formada por uno o varios itinerarios

blandos y continuos acondicionados para ser utilizados por peatones y bicicletas que recorre el litoral de la Comunidad en toda su longitud, manteniéndose a la vista del mar o en las inmediaciones de este.

Se concibe como un recorrido diseñado con calidad y atractivo, cuidado desde el punto de vista ambiental y paisajístico, que utiliza sendas y caminos rurales o se apoya en viario convencional existente, y que a su paso por las áreas urbanas discurre por los paseos marítimos y las fachadas costeras.

Esta actuación exige la recuperación y restauración de algunos tramos de costa ahora inaccesibles debido a la existencia de grandes infraestructuras de transporte, implantaciones industriales y otros usos que se encuentran especialmente en las costas metropolitanas. Recuperar la totalidad del litoral para su uso público es un objetivo importante de esta propuesta. La Senda del Mar debe ser el principal elemento de acceso a los espacios naturales de la costa e integrarse en la red de Corredores Ecológicos de País Vasco, convirtiéndose en un elemento clave de conexión costa-interior y de acceso a la

mallla verde que se propone en este documento.



5. El Medio Físico y los Paisajes de Euskal Hiria

Se puede afirmar que las determinaciones de las DOT en relación con la ordenación del medio físico y del suelo no urbanizable están cumpliendo, en buena medida, los objetivos para los que fueron formuladas.

Las categorías de ordenación y su regulación son hoy la referencia general para la ordenación del suelo no urbanizable por parte de todos los instrumentos urbanísticos y territoriales de la CAPV, adaptando a las circunstancias de cada ámbito las determinaciones de las DOT. La aprobación de una importante proporción de los Planes Territoriales Parciales ha permitido fijar ya en gran parte del territorio los suelos no urbanizables de protección y su incorporación al planeamiento urbanístico. Además, PTSs como los de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos o el PTS del Litoral han establecido categorías de ordenación en los ámbitos de su competencia.

En cuanto a los Espacios Naturales protegidos, en la actualidad

se cuenta con un 22,7% del territorio incluido en una u otra de las figuras de protección existentes. Estas figuras, junto con la protección de recursos y especies establecida a partir de la Ley 16/1994 del Parlamento Vasco, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, proporcionan un marco de la naturaleza suficientemente amplio y completo.

A ello hay que añadir la posterior Ley 3/98, de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, y los numerosos programas en marcha destinados a recuperar la biodiversidad del territorio.

El estado del medio ambiente y de los ecosistemas naturales del País Vasco ha mejorado de forma apreciable en los últimos años. Las salvaguardias establecidas por las DOT han contribuido sin duda a ello, junto con las acciones territoriales y sectoriales, las demandas de un nuevo modelo de crecimiento y una mayor conciencia por parte de la población, de las empresas y de las instituciones sobre la necesidad de preservar y mejorar la calidad ambiental del territorio.

Este conjunto de factores hace que buena parte del contenido

de la directriz de medio físico esté plenamente vigente.

Cumplida su finalidad y desarrolladas la normativa y la planificación sectorial necesarias, su enfoque debe reorientarse para dar respuesta a los nuevos retos del medio físico en el contexto de la ciudad región de Euskal Hiria.

La pérdida de importancia económica del sector primario es un hecho constante desde hace casi medio siglo. Sin embargo, es ahora cuando empiezan a manifestarse importantes efectos territoriales ligados a este proceso, el cual conlleva una profunda transformación del paisaje y de la gestión de los recursos naturales. A la vez que el sector primario pierde importancia en las zonas rurales, en estos hábitats se instala, cada vez más, una población con origen y formas de vida típicamente urbanos. Se trata, por tanto, de una situación inédita en la que muchos paisajes van a experimentar una profunda transformación. Establecer la nueva configuración visual y funcional de los espacios rurales y naturales, garantizar su contribución decisiva a la calidad global del territorio y orientar los procesos de cambio en función de los

objetivos globales de sostenibilidad y calidad de vida aparecen como los principales retos de la nueva etapa.

Sostenibilidad, calidad de vida de los ciudadanos, disponibilidad de recursos básicos, control de riesgos ambientales, proyección de una imagen atractiva de nuestro territorio y capacidad para atraer turismo, empresas y profesionales de la nueva economía son algunos de los objetivos fundamentales para orientar el modelo territorial hacia estados de mayor calidad ambiental y paisajística.

Alcanzar estos objetivos precisa iniciativas de ordenación y gestión, así como el desarrollo de actuaciones concretas y un modelo territorial global que lo posibilite.

Este aspecto es especialmente importante en un territorio como el País Vasco, tan intensamente antropizado, con una importante presencia urbana y una elevada densidad de población. Gran parte de las iniciativas que se recogen en este documento son esenciales para lograr estos objetivos: énfasis en la renovación y el “reciclado” del territorio frente a los nuevos crecimientos, aumento de la densidad y orientación

de los desarrollos en función de ejes de transporte colectivo, establecimiento de límites a los procesos de expansión urbana, reforzamiento de los centros tradicionales, impulso al bioclimatismo en el urbanismo y la arquitectura, etc.

En relación con la ordenación del medio físico, las categorías de ordenación y los criterios de regulación de usos de la Matriz de Ordenación constituyen el punto de partida que garantiza una utilización del territorio acorde con su capacidad de acogida.

La capacidad de acogida es un concepto sintético que incluye aspectos ecológicos, paisajísticos, de gestión de recursos y de estructura territorial para adecuar los usos a los objetivos de mantenimiento y mejora de los componentes más relevantes y valiosos de cada ámbito del territorio, el conjunto de los cuales justifica la adopción de medidas específicas de protección.

Esta ordenación constituye una base imprescindible pero resulta insuficiente para lograr los objetivos de sostenibilidad y calidad territorial en un contexto de profundos cambios en los usos tradicionales que han configurado los espacios naturales

y rurales y en las demandas que la población hace de estos ámbitos en la actualidad.

La primera parte de este capítulo toma como referencia las determinaciones y criterios de ordenación que establecen las DOT para avanzar, a partir de ellas, en la incorporación de propuestas e iniciativas orientadas a la gestión de estos procesos de cambio.

La segunda parte introduce de forma explícita los aspectos paisajísticos en la Ordenación del Territorio. Ya las DOT hacían referencia a la importancia de un paisaje de calidad en los procesos de mejora territorial y muchas de sus propuestas inciden directamente en la configuración de los paisajes. Algunas de las categorías de ordenación y su regulación por la Matriz de Ordenación se definieron fundamentalmente por criterios paisajísticos. Las propuestas para la gestión del cambio en el medio físico tienen como justificación y van a dar como resultado la preservación de la calidad paisajística en muchos ámbitos de nuestro territorio en los que se precisa de una gestión activa para mantener o mejorar paisajes que por si

solos pueden sufrir un importante deterioro.

Sobre esta base se plantea avanzar en un proceso sistemático de análisis e incorporación activa de los aspectos paisajísticos a los procesos territoriales mediante una triple estrategia: la ordenación del paisaje, su protección y el desarrollo de instrumentos de gestión específicos.

5.1. Ordenación y Gestión del Cambio en el Medio Físico

5.1.1. La red de Espacios Naturales y las Áreas de Especial Protección

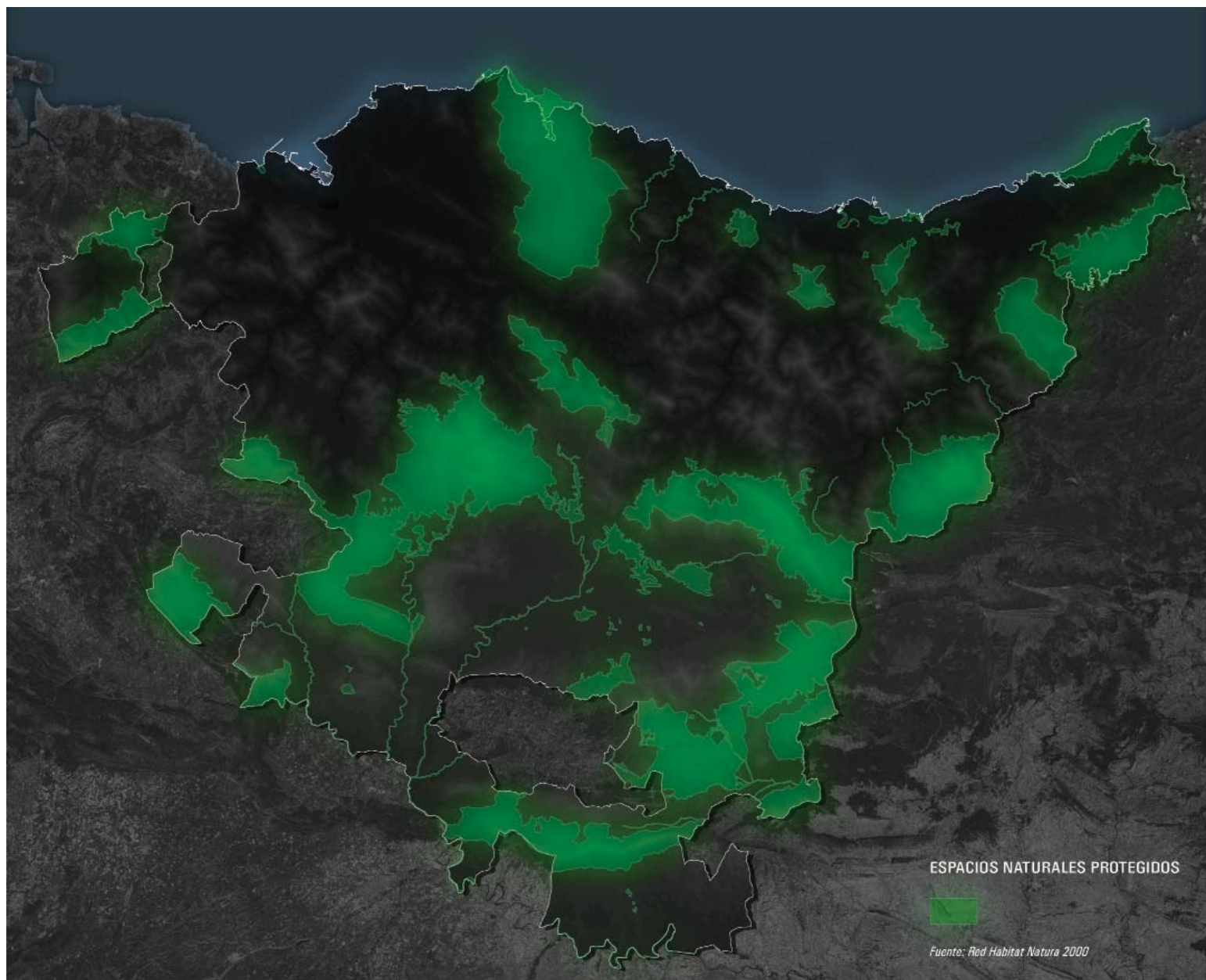
En la actualidad, el 22,7% del territorio del País Vasco está incluido en una u otra de las figuras de protección existentes: Red Natura 2000, Lista Ramsar, Red Vasca de ENP (Parque Natural, Biotopo Protegido, Árbol Singular), Reserva de la Biosfera de Urdaibai, Red de Corredores Ecológicos y Áreas de Interés Naturalístico de las DOT.

La fuerte presión demográfica que históricamente han sufrido los ecosistemas vascos ha supuesto un notable grado de alteración ambiental. Sin embargo, hoy se dan las condiciones

para revertir esta situación en muchos ámbitos de nuestro territorio. Existen en el País Vasco espacios muy importantes por su riqueza ecológica y paisajística que constituyen refugios de biodiversidad y donde yacen importantes oportunidades para recuperar ecosistemas muy alterados en etapas anteriores.

A la extensión de los espacios naturales protegidos hay que añadir los ámbitos incluidos por los PTPs y en el planeamiento municipal en la Categoría de Especial Protección. Estos suponen en la actualidad el 20,7% de la superficie total de la CAPV y se superponen, en gran parte, a los ámbitos ya protegidos. La superficie total de las áreas que por sus características ambientales deberían incluirse en esta categoría se estima en una 210.000 ha, esto es, en el 29% de la superficie total.

Se trata de ámbitos que prestan servicios ambientales cada vez más importantes, esenciales para el bienestar y la sostenibilidad del territorio. Entre estos servicios ambientales se encuentran la producción primaria, la depuración de la



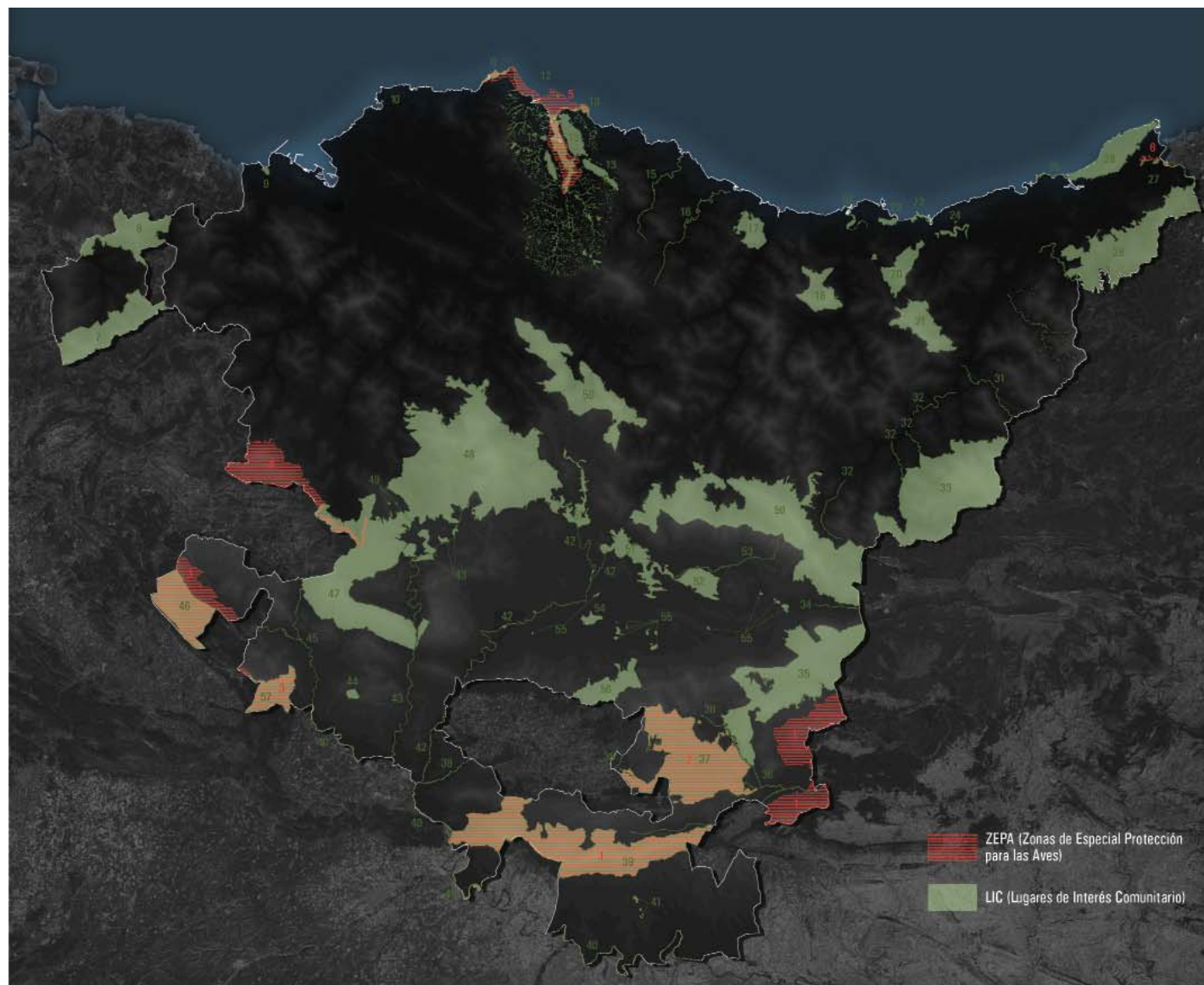
atmósfera a través de la fijación de sustancias contaminantes, el control del cambio climático mediante la fijación de CO₂, la regulación del ciclo hidrológico (aumentando la infiltración y mitigando la erosión y la ocurrencia de inundaciones) y la función de reserva de biodiversidad.

Son estas dimensiones de utilidad las que deben guiar la gestión de los ámbitos de interés natural, ya sean Espacios Naturales Protegidos o Áreas de Especial Protección. La idea asociada a este concepto es la preservación de zonas del territorio que por las características que fuere se considera conveniente mantener con un máximo de naturalidad. En estos ámbitos de máximo valor ecológico se tiene por tan importante como los valores naturales la posibilidad de realizar una gestión efectiva de los mismos que permita alcanzar los objetivos que se pretenden con su declaración. Se precisa de estrategias adaptables que permitan mantener el aislamiento en zonas extensas con baja densidad de población a la vez que gestionar los flujos de visitantes y compatibilizar los usos del entorno en áreas más reducidas y enclavadas en ámbitos muy

congestionados.

En el País Vasco abundan las zonas de interés natural, pero no hay que perder de vista el hecho de que muchas de ellas son el resultado de siglos de intervención humana y que precisan una actuación continuada para mantener sus valores y evitar un deterioro incontrolado. Por tanto, resulta esencial compatibilizar los usos tradicionales con la protección del medio natural. En muchos casos la reducida extensión de los espacios protegidos o la cercanía a grandes núcleos de población de muchas áreas desaconsejan una política de protección orientada a “aislar” estos ámbitos de su entorno, siendo más eficaz una actuación orientada a crear vínculos entre población y naturaleza que estimulen el interés por su preservación.

Se propone, así, una actuación orientada a la configuración de espacios de excelencia ambiental y paisajística en los que desarrollar actividades de ocio y turismo compatibles con la mejora de los ámbitos de mayor valor natural y de los servicios ambientales que prestan estos espacios.



RED NATURA 2000

1. ARABAKO HESDAI DEKO MENDILERROAK / SIERRAS MERIDIONALES DE ALAVA
2. IZKI
3. VALDELEJO ARGENA MENDILERROA / VALDELEJO SIERRA DE ARGENA
4. SIERRA SALVADA/SALADA MENDILERROA
5. TXINGUDI
6. URDAIBAIKO ITSASADARRA / RIA DE URDAIBAI
7. ORDUNTE
8. ARMANON
9. BARBADUNGUO ITSASADARRA / RIA DEL BARBADUN
10. ASTONDOKO CUNAK / DUNAS DE ASTONDO
11. GAZTELUGATEKO OINIEI / SAN JUAN DE GAZTELUGATE
12. URDAIBAIKO ITSASERTZAK ETA PADURAK / ZONAS LITORALES Y MARISMAS DE URDAIBAI
13. URDAIBAIKO ARTADI KANTAUARIARRAK / ENCINARES CANTABRICOS DE URDAIBAI
14. URDAIBAIKO IBAI SAREA / RED FLUVIAL DE URDAIBAI
15. LEA IBAIA / RIO LEA
16. ARTIBAI IBAIA / RIO ARTIBAI
17. ARNO
18. OZARRAITZ
19. URDLAKO ITSASADARRA / RIA DEL URDLA
20. PAGOETA
21. ERNIO GATZUME
22. GARATE-SANTA BARBARA
23. INURRITZA
24. ORIAKO ITSASADARRA / RIA DEL ORIA
25. ULIA
26. JAIZKIBEL
27. TXINGUDI-BIDASOA
28. AIAKO HARRIA
29. URUMEA IBAIA / RIO URUMEA
30. LEITZARAN IBAIA / RIO LEZARAN
31. ARAXES IBAIA / RIO ARAXES
32. ORIA GARAIA / ALTO ORIA
33. ABALAR
34. ARAKIL IBAIA / RIO ARAKIL
35. ENIZIA
36. EGA-BERRON IBAIA / RIO EGA-BERRON
37. EZKI
38. AYUDA IBAIA / RIO AYUDA
39. KANTABRIA MENDILERROA / SIERRA CANTABRIA
40. EBRO IBAIA/RIO EBRO
41. GUARDIAKO ANTZIRAK / LAGUNAS DE LAGUARDIA
42. ZADORRA IBAIA / RIO ZADORRA
43. BAIA IBAIA / RIO BAIA
44. ARRED CAICEDO YUSKO LANJA / LAGO DE ARRED CAICEDO YUSO
45. UMECILLO-TUMECILLO IBAIA / RIO UMECILLO-TUMECILLO
46. VASOEREJO
47. ARKAMO-GHELO-ARRASTARIA
48. GORBEIA
49. URKABUSTAIZKO IRLA-HARIZTIAK / ROBLEDALES ISLA DE URKABUSTAIZ
50. URKOLA
51. ZADORRA SISTEMAKO URTEGIAK / EMBALSES DEL SISTEMA DEL ZADORRA
52. ALDAIAKO MENDIAK / MONTES DE ALDAIA
53. BARRUNDIA IBAIA / RIO BARRUNDIA
54. SALEBURUA
55. ARABAKO LAUTADAKO IRLA-HARIZTIAK / ROBLEDALES ISLA DE LA LLAMADA ALAVESA
56. BASTEIZKO MENDI GARRIAK / MONTES ALTOS DE VITORIA
57. SODRON
58. AIZKORRI ARATZ

 ZEPa (Zonas de Especial Protección para las Aves)

 LIC (Lugares de Interés Comunitario)

Gestión activa y mejora ambiental de las Áreas de Especial Protección

Los espacios incluidos en las diversas figuras de la Red de Espacios Naturales Protegidos cuentan con instrumentos específicos de planificación y gestión que facilitan el logro de los objetivos ambientales que justifican su protección.

No ocurre lo mismo con el resto de los ámbitos incluidos en la Categoría de Especial Protección, los cuales no disponen, en general, de sistemas específicos de gestión y mejora. Un dato elocuente es la superficie ocupada por la Categoría de Mejora Ambiental, correspondiente a terrenos con potencial para considerarse como de Especial Protección mediante acciones de recuperación ambiental, en la que apenas está incluido el 1,65% del Suelo No Urbanizable de la CAPV.

Esta situación se da mayoritariamente, además, en un contexto de municipios rurales y de propietarios agrarios que con frecuencia carecen de los recursos económicos y técnicos necesarios para acometer las acciones de mantenimiento,

mejora y protección que precisan estos espacios.

Es esencial desarrollar acciones forestales para mejorar y ampliar los hábitats de la fauna silvestre, aumentar la biodiversidad, recuperar los bosques de galería a lo largo de los cursos fluviales y restaurar la vegetación natural de los espacios naturales y de su entorno. Son acciones para mejorar el atractivo paisajístico del territorio, diversificar el tipo de ambientes, apoyar la aparición de nuevas opciones de desarrollo y mejorar la calidad de vida de la población.

El mantenimiento y mejora de estos elementos de interés natural precisa de medidas de gestión adecuadas. En este sentido se propone:

- La incorporación a los PTPs de programas de mejora y gestión de los ámbitos incluidos en la Categoría de Especial Protección que garanticen el mantenimiento de estos espacios y su contribución a una estrategia de sostenibilidad global del territorio.
- La eliminación de la Categoría de Mejora Ambiental,

incluyéndose los terrenos que corresponderían a esta clasificación en los de especial protección. Los programas de mejora y gestión mencionados deberán especificar las actuaciones a acometer en estos ámbitos para lograr la restauración de sus valores naturales.

Gestión de los flujos de visitantes

Un criterio territorial de gestión fundamental en un territorio tan densamente poblado consiste en regular los flujos de visitantes en estos espacios y en localizar las instalaciones de servicio para su uso sin afectar a las zonas más valiosas ambientalmente. Es imprescindible ordenar los movimientos de los visitantes en el interior de los ámbitos naturales, acondicionando itinerarios por los que discurran la mayor parte de los usuarios y dificultando el desplazamiento fuera de los caminos señalados. Se trata de evitar la dispersión, la cual multiplica enormemente los riesgos de deterioro de recursos, incendios, alteración de hábitats y vertido de residuos. Facilitar estos objetivos y aprovechar la oportunidad que para la economía rural supone la capacidad de atracción de estos

espacios son los objetivos principales de los Núcleos de Acceso al Territorio que proponen las DOT.

Con la propuesta de Núcleos de Acceso al Territorio las DOT se plantean activar núcleos rurales que conservan su carácter tradicional y se integran en un entorno de gran valor natural y paisajístico para que acojan servicios turísticos y de ocio y usos residenciales con gran potencial de desarrollo.

Esta estrategia debe permitir potenciar una red de núcleos rurales singulares (por sus características morfológicas, patrimoniales, paisajísticas, su relación con áreas de interés ambiental, etc.) que articulen el espacio turístico rural. En este sentido, el objetivo prioritario ha de ser desarrollar medidas que favorezcan su promoción socioeconómica y la rehabilitación urbana de su patrimonio.

Los Planes de Ordenación de los Recursos naturales de los espacios protegidos y los PTPs en relación con sus ámbitos deben identificar en cada caso los Núcleos de Acceso al Territorio y establecer las acciones necesarias para el

desarrollo de su función.

El papel territorial de estos Núcleos de Acceso al Territorio es muy importante y permite desarrollar una doble función.

Por una parte, pueden actuar como centros de gestión de actividades y servicios asociados a los espacios de interés ambiental, permitiendo localizar en ellos instalaciones necesarias para el disfrute de los ámbitos de valor paisajístico y ecológico sin afectar a zonas ambientalmente frágiles, evitando el movimiento incontrolado con vehículos todo terreno, estableciendo sistemas de regulación de los flujos de acceso y del tipo de actividades que se desarrollan en las zonas de mayor interés natural y proporcionando un elemento adecuado para controlar el acceso a las áreas de interés natural de forma compatible con su capacidad de carga.

Por otro lado, la localización en estas poblaciones de actividades y servicios productivos asociados a la atracción de visitantes proporcionará recursos económicos que incentivarán la conservación y generarán rentas imprescindibles para la

dinamización de zonas del territorio con escasas opciones de desarrollo.

El desarrollo de operaciones piloto permitirá obtener la experiencia y la operatividad necesarias para avances posteriores más ambiciosos. La adaptación de los núcleos de población seleccionados como Núcleos de Acceso al Territorio se basará en la realización de acciones de mejora de la imagen urbana del núcleo, renovación y puesta en valor del patrimonio edificado y mejora de infraestructuras y equipamientos, todo ello en consonancia con esta vocación definida como las “puertas” del territorio.

5.1.2. Corredores ecológicos y espacios fluviales

La consolidación de los espacios protegidos como elementos esenciales de recuperación de la biodiversidad y bases para la sostenibilidad general del territorio exige una mayor interconexión entre ellos, reduciendo el impacto de los elementos que causan la fragmentación de los biotopos y generando ámbitos de relación que les den continuidad.

Mediante los corredores ecológicos se pretende alcanzar este objetivo, definiendo una auténtica red verde interconectada a lo largo del territorio. El resultado es un sistema continuo de espacios libres con interés ambiental y paisajístico.

Los corredores ecológicos son líneas de vida y de continuidad de los ecosistemas. Los cauces de ríos, las líneas de cumbres, las sendas y caminos rurales y las vías verdes crean, conjuntamente, una “malla blanda” del territorio que ayuda a interconectar los diferentes espacios y sistemas naturales. Las ciudades y los núcleos rurales deben dialogar con la naturaleza y los sistemas verdes urbanos deben integrarse con los sistemas agrícolas y rurales, así como con los corredores ecológicos del entorno.

La mayor parte de los cauces de la vertiente atlántica discurren por valles con una intensa ocupación por infraestructuras y zonas urbanas. El PTS de Ríos y Arroyos ha permitido delimitar los ámbitos de interés ambiental y con mayores riesgos de inundación en torno a los cursos fluviales de la CAPV, identificando los espacios correspondientes a

la Categoría de Protección de las Aguas Superficiales. Se dispone así de la oportunidad para actuar sobre estos ámbitos, desarrollando una amplia operación de acondicionamiento y mejora de estos corredores ecológicos definidos por la red hidrográfica del territorio.

La recuperación ambiental de los cauces, la restauración de impactos y el desarrollo de usos compatibles que permitan el disfrute del entorno en las zonas inundables son acciones básicas para potenciar los ríos como elementos de alto valor en la recualificación del territorio. Son acciones que revestirán, además, una gran importancia para las operaciones de recualificación de los centros urbanos, mediante el desarrollo de espacios de ocio y de contacto con la naturaleza en las inmediaciones de los núcleos de población ribereños, así como para la articulación de los principales ejes urbanos de la CAPV, mediante un sistema verde con gran atractivo ambiental y paisajístico.

Junto a los cauces aparecen otros importantes corredores con potencial para articular espacios de conexión ecológica,

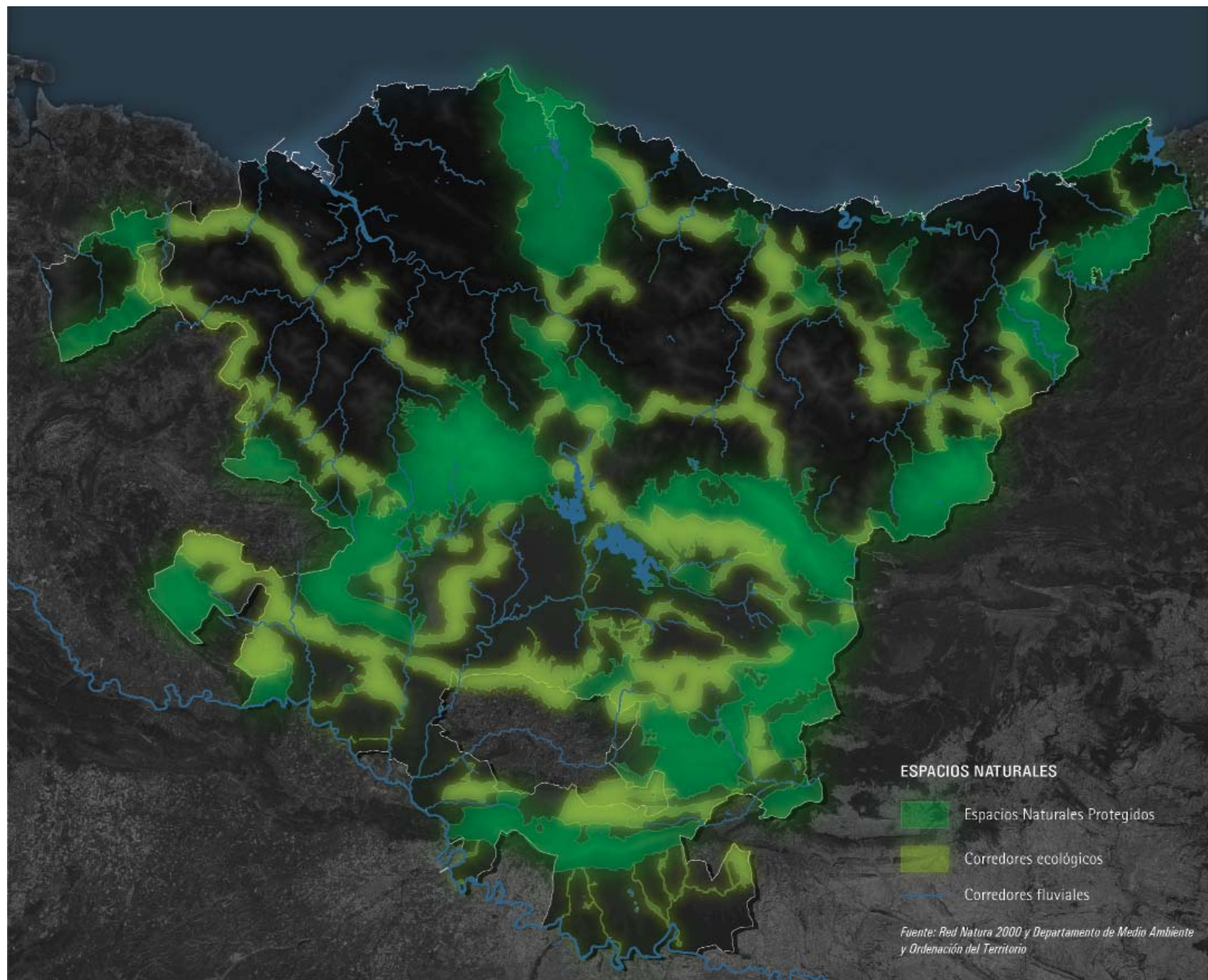
los cuales se han mantenido libres de ocupaciones edificadas a lo largo de las líneas de cumbres. Se trata de hitos paisajísticos muy importantes que dominan el horizonte visual, constituyendo elementos de referencia en la percepción del paisaje. La contrapartida de esta elevada incidencia visual es su alto potencial de vistas, constituyendo miradores naturales desde los que se divisan vistas espectaculares sobre amplias extensiones del territorio. Se trata de zonas poco accesibles en su mayoría, lo cual ha permitido que mantengan un alto grado de integridad natural. Tradicionalmente han sido utilizadas como zonas de pastos estivales con aprovechamiento forestal en las zonas de cota más baja. Todos estos factores definen una clara vocación hacia el mantenimiento de los usos tradicionales y actividades de ocio blando, como puntos de disfrute del paisaje.

El conjunto de corredores ecológicos formados por valles y divisorias contribuirá a crear una malla verde que dé continuidad a los espacios naturales, aumentando la variedad y riqueza ecológica del territorio, su atractivo y su diversidad

paisajística. Además, mejorará las opciones de contacto con la naturaleza y la imagen urbana de muchos núcleos de población que tienen, en su fachada fluvial y en las montañas de su entorno, un importante argumento para mejorar su atractivo urbano.

La red de corredores ecológicos permite consolidar espacios de ocio y de contacto con la naturaleza atractivos para la población local, mejorando el paisaje y aportando un elemento blando de conexión. Estos espacios pueden asumir varias tipologías diferentes en función de la localización y de las características físicas de cada tramo: áreas con un tratamiento más formal, geométrico y con carácter urbano; sendas para caminantes y ciclistas; zonas de descanso, ocio y deportes; ámbitos con un tratamiento más natural, con masas arboladas; caminos que conecten con elementos de interés del entorno; etc.

Esta operación de puesta en valor de nuestros corredores ecológicos se apoya fundamentalmente en un esfuerzo de reforestación y de extensión de la superficie vegetal, así como



en la implantación de una red de caminos, de espacios de actividad y de equipamientos blandos y en el mantenimiento del carácter agrícola de gran parte de los espacios.

Se sugieren acciones de adecuación de viarios blandos sobre las zonas de dominio público a lo largo de los cursos fluviales para su uso por peatones, ciclistas y caballerías, impidiendo el acceso de vehículos a motor. Esta iniciativa incluye la recuperación ambiental de las riberas, mediante la restauración de los bosques naturales de galería en sus diferentes estratos vegetales y la reintroducción de especies animales en declive o desaparecidas propias de los ecosistemas acuáticos y ribereños.

La creación de esta Red de Corredores Ecológicos debería incluir también las siguientes actuaciones:

- Señalización y preparación de todo el recorrido de los corredores para su uso en actividades de senderismo, cicloturismo y rutas a caballo, y adecuación de miradores.
- Restauración de edificaciones aisladas singulares de

interés patrimonial o tradicional situadas junto a los cauces como albergues y puestos de servicios vinculados al uso de los corredores.

- Adecuación de áreas singulares en los espacios ribereños situados en el entorno de los núcleos por los que discurren los corredores ecológicos, incluyendo usos como zonas de picnic, zonas de educación ambiental, áreas deportivas, parques y paseos fluviales, etc.

5.1.3. Reforestación y nuevos equilibrios ambientales

El paisaje y las características ambientales y ecológicas del territorio no son un factor estable, sino un conjunto de rasgos dinámicos que evolucionan en función de los usos y aprovechamientos de los recursos naturales demandados en cada momento por las actividades económicas y los comportamientos sociales. La reducción en la importancia territorial de las actividades primarias crea la necesidad en muchos lugares de actuar para definir una nueva estructura de usos en el medio físico.

En muchas zonas del País Vasco el objetivo debe ser mantener paisajes y sistemas ambientales valiosos, que son factores de calidad y de identidad del territorio.

En otros casos aparece la oportunidad de recuperar, para acoger nuevas funciones de interés ambiental, forestal y paisajístico, terrenos que en el pasado se roturaron como consecuencia de la presión demográfica o de los incentivos a la producción agraria. Así, el abandono de tierras y la pérdida de interés productivo de zonas de cultivo marginales crean la ocasión para ampliar la disponibilidad de recursos naturales, aumentando la diversidad y la riqueza ecológica del territorio y reduciendo los procesos de deterioro. Este cambio hacia estados de mayor calidad no se va a dar de forma espontánea. Al desaparecer las actividades que mantienen el equilibrio actual, la tendencia más probable es la aparición de procesos de deterioro. Su prevención precisa acciones efectivas de control y de restauración, adaptadas a las características de cada zona del territorio.

La reforestación aparece como una opción importante para

la mejora y la ordenación de los recursos naturales del País Vasco.

La recuperación de los bosques va a ser en muchas áreas el mejor aliado para la sostenibilidad. Las masas arboladas regulan el ciclo hidrológico, limpian la atmósfera de contaminantes y de gases de efecto invernadero, protegen el suelo, crean paisaje, albergan biodiversidad, generan oxígeno y producen madera y otros recursos forestales. Los bosques del País Vasco son una de las mayores riquezas y atractivos de nuestro territorio, así como una fuente de servicios ambientales esenciales para la calidad de vida. Su protección y extensión constituye una de las mejores garantías para asegurar nuestro futuro.

El aumento de la superficie arbolada debe concebirse como una iniciativa con múltiples objetivos, siendo con frecuencia posible alcanzar varios objetivos de forma simultánea, creando nuevas posibilidades para el medio natural y para los espacios rurales. La reforestación permite dotar a amplias extensiones del territorio de un uso permanente con costes

de mantenimiento decrecientes a lo largo del tiempo. Es una acción de gran importancia en ámbitos donde el abandono de los usos tradicionales plantea riesgos de deterioro, dificultades de gestión y pérdida de oportunidades de desarrollo, lo cual facilita la localización de usos incontrolados y ambientalmente incompatibles.

Se plantean, así, cuatro criterios básicos para la ordenación de las áreas forestales y las actuaciones de reforestación:

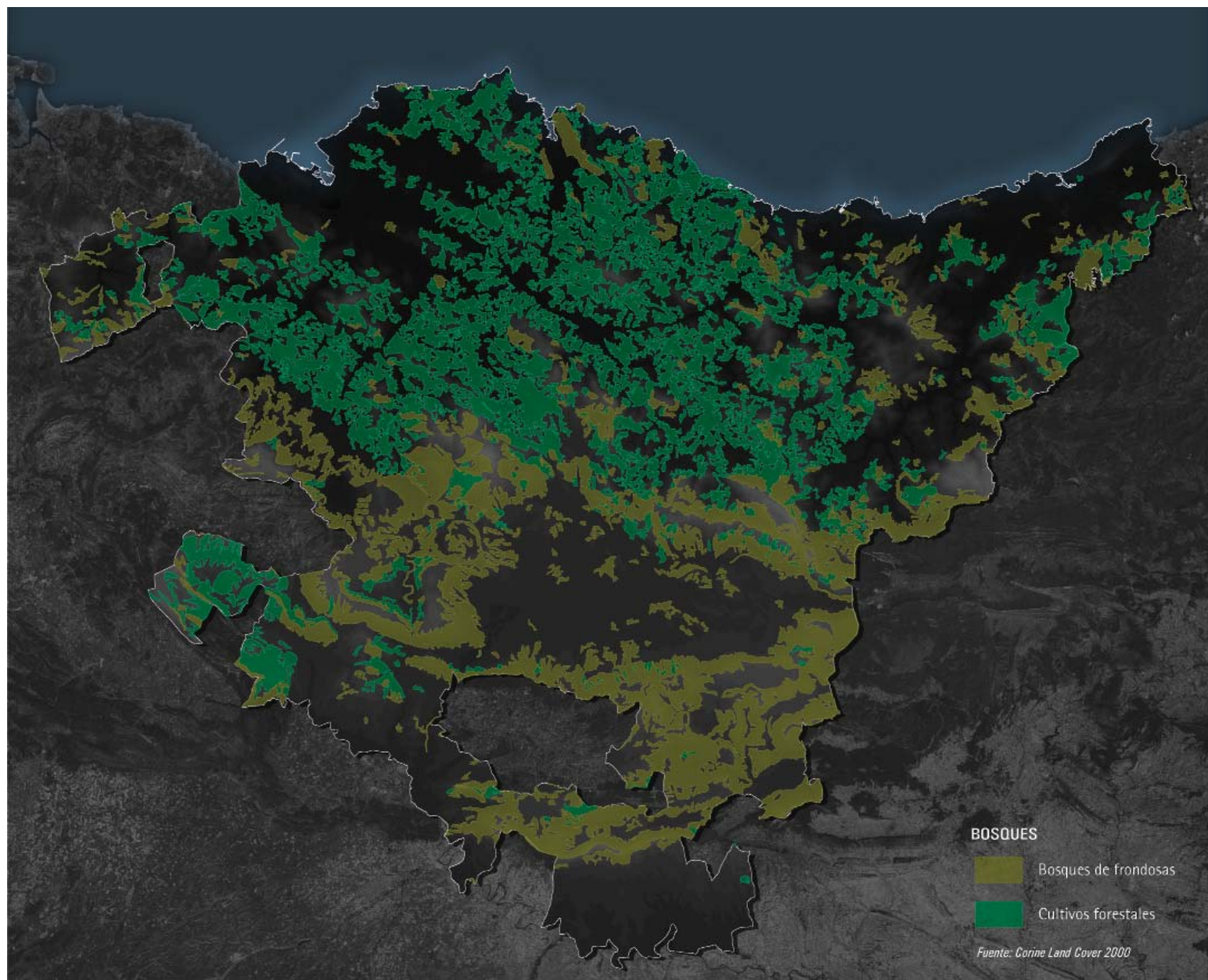
- Mantener y potenciar las funciones ecológicas y paisajísticas de los bosques, especialmente las de protección de las cubiertas edáficas, captación de agua y mantenimiento de la biodiversidad.
- En las tierras de cultivos marginales o abandonadas, recuperar las masas forestales autóctonas de alto valor ecológico para la regeneración de estos ecosistemas forestales, paliando, a su vez, los procesos erosivos y de pérdida de biodiversidad.
- Ordenar y gestionar los aprovechamientos forestales de

modo que impulsen el logro de los tres objetivos anteriores.

- Ordenar los aprovechamientos recreativos de las áreas forestales, adecuando la capacidad de acogida de cada área en función de su fragilidad y de la cantidad y calidad de los recursos presentes en ella y de acuerdo con las motivaciones de los visitantes que la solicitan.

La reducción de los procesos erosivos es un objetivo prioritario de las acciones de reforestación, permitiendo la conservación de suelos, los cuales constituyen un factor necesario para el mantenimiento del potencial de uso en muchas zonas de gran fragilidad. Las cuestas de la vertiente Mediterránea y de muchos ámbitos calizos constituyen zonas de alta vulnerabilidad ante los procesos erosivos en los que las repoblaciones protectoras son especialmente importantes.

Muchas iniciativas de reforestación deben dirigirse a aumentar la superficie arbolada susceptible de tener un aprovechamiento silvícola como base para una actividad productiva de gran significado económico en muchas zonas rurales. Es importante



impulsar las prácticas de gestión forestal sostenible, que combinan la orientación productiva con la prestación de importantes servicios ambientales. La búsqueda de mecanismos que permitan la remuneración de estos servicios es imprescindible para lograr este objetivo de interés general.

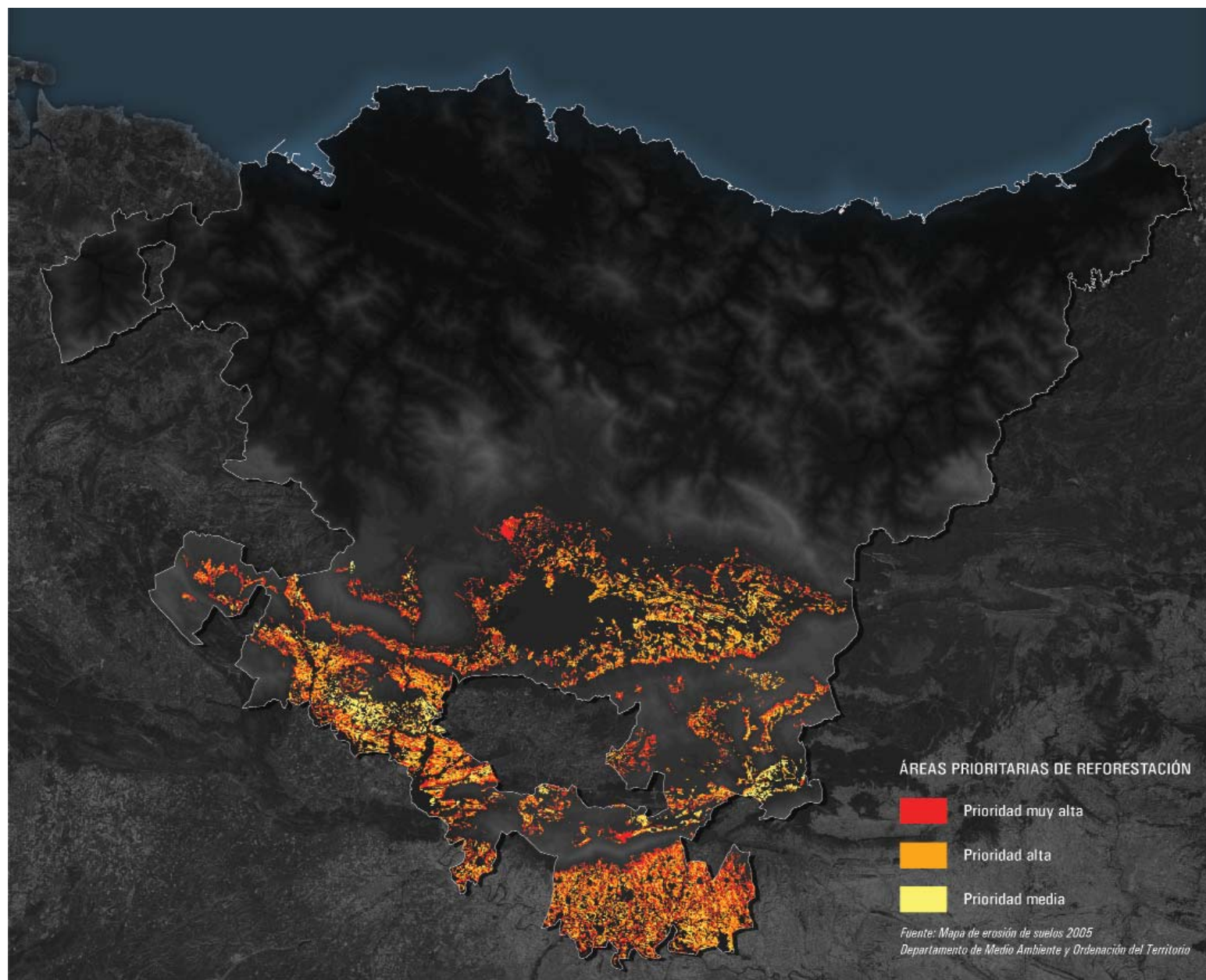
También debe darse cabida a acciones forestales que permitan la mejora y la extensión de los hábitats silvestres, aumentando la biodiversidad del medio natural de la CAPV y las oportunidades de desarrollo de los ecosistemas. Este es un factor de creciente importancia social que debe constituir un elemento de singularización, como ventaja comparativa específica del País Vasco. La recuperación de los bosques de galería a lo largo de los cursos fluviales y la restauración de la vegetación natural de los espacios naturales y los ámbitos de su entorno constituyen áreas prioritarias para este tipo de iniciativas.

En otros casos, principalmente en el entorno de los núcleos de población y de los ejes viarios, así como en las zonas llanas del centro y sur de Álava, la función principal de las masas

deberá ser la mejora del atractivo paisajístico del territorio, diversificando el tipo de ambientes, sirviendo de apoyo a la aparición de nuevas opciones de desarrollo y a la mejora de la calidad de vida de la población. En estas actuaciones es preciso garantizar distancias adecuadas entre los espacios arbolados y las zonas urbanas para evitar riesgos de incendio.

La regulación hidrológica, el aumento de la infiltración de agua y el control de avenidas son funciones de las masas forestales que deben ser contempladas en cualquier caso y desarrolladas de forma específica por los planes hidrológicos.

La existencia de fondos destinados a la sustitución de cultivos por usos forestales plantea el riesgo de un desequilibrio que aumente la superficie forestal en terrenos agrarios, mientras se presta una atención menor a las necesidades de una cubierta forestal permanente en otro tipo de ámbitos. Es importante asignar a las acciones forestales una dimensión más amplia que la simple reducción de la producción agraria. La eficacia de las acciones de extensión de la superficie forestal de la CAPV y su incidencia territorial pueden aumentar si los objetivos de



cada actuación se plantean en función de las oportunidades y las opciones territoriales de cada zona.

5.1.4. Los Espacios Agrarios

La agricultura ha modelado el carácter y el paisaje de gran parte de nuestro territorio. Ha sido un sector productivo esencial que ha creado paisajes y entornos que la hacen importante más allá de su contribución al producto bruto de nuestra economía. Praderas y zonas de campiña, cereales y patatas, frutales y huertas, viñedos... Es un elemento de identidad y de excelencia de nuestro territorio. Asociar los espacios agrícolas a la calidad de nuestros productos y a la singularidad de nuestro territorio debe ser una de las claves para el futuro del País Vasco.

La preservación de los paisajes y espacios agrarios más valiosos aparece como un objetivo económico, ambiental y territorial de carácter global para el conjunto de nuestro territorio. Su preservación como elemento de identidad, de calidad ambiental y de fortalecimiento y diferenciación de la

oferta territorial de la CAPV requiere innovar en los usos y en la gestión de unos espacios que, en la situación actual, no pueden mantenerse por sí solos. Esta iniciativa es tanto más importante en cuanto que el abandono de la actividad agraria está generando tierras de nadie con degradación y abandono crecientes.

Se plantea aquí desarrollar programas piloto de mejora y puesta en valor de los espacios agrarios del País Vasco. Se trataría de dotar de nuevos usos a estos terrenos, en sintonía con la pérdida en muchos de ellos de su interés productivo por la falta de cultivadores, y en relación también con la aparición de nuevas demandas de la población. Se sugieren algunas orientaciones para adecuar el territorio agrícola a esta nueva etapa:

Recuperación ecológica

El declive de ciertas actividades agrarias permite liberar algunos espacios que pueden ser aprovechados para introducir elementos que aumenten la variedad ecológica del territorio y

recuperar, así, ecosistemas y paisajes naturalizados perdidos hace tiempo, además de posibilitar nuevas opciones de uso por parte de la población local, contribuyendo a su revalorización social y económica.

Las labores de limpieza, reducción de contaminantes agrícolas, eliminación de barreras, recuperación de zonas de cultivo marginales, etc. constituyen iniciativas que contribuyen a facilitar este proceso de recuperación ecológica del territorio.

Junto a estas actuaciones, en muchas superficies tradicionalmente ocupadas por usos agrarios sería conveniente la creación de masas de arbolado de cierta dimensión para generar biotopos que permitan reintroducir especies de fauna, proteger los suelos, regular el ciclo hidrológico y actuar como pulmones verdes del territorio.

Los nuevos espacios agrarios

La permanencia de los usos agrarios constituye la principal vocación en muchos ámbitos, especialmente en las zonas de huerta y de plantaciones de frutales y de otras especies

leñosas, como elemento básico para mantener el carácter y la identidad de un paisaje cultural tan importante. En la nueva etapa estos usos agrarios tradicionales pueden evolucionar de diversas formas para adaptarse a las nuevas condiciones económicas y sociales de nuestro territorio. Se sugieren las siguientes opciones:

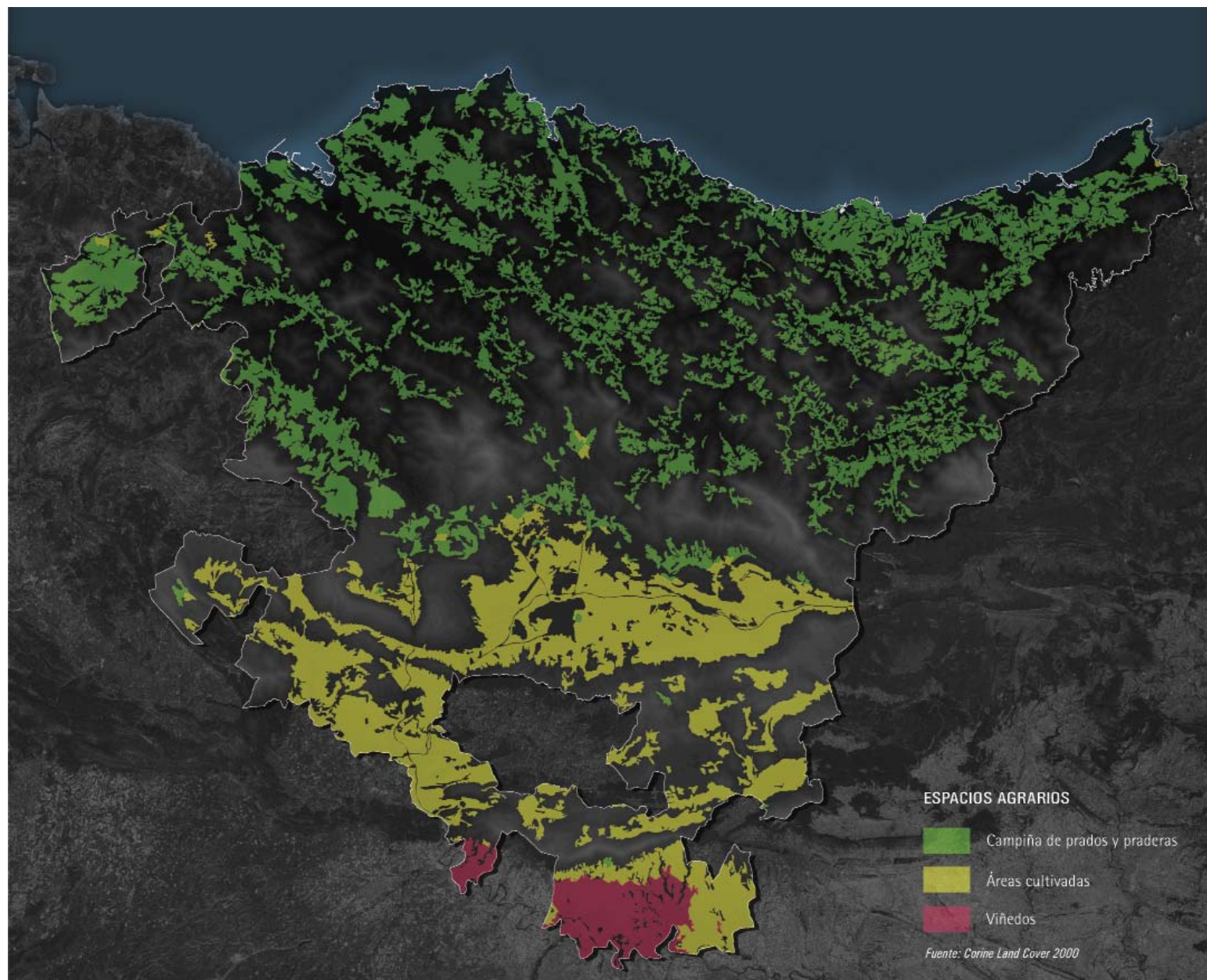
- Huertos de ocio. Se trata de acondicionar ámbitos próximos a núcleos para su utilización como huertos para agricultores a tiempo parcial, residentes urbanos que encuentran en esta actividad una forma de ocio interesante. Existen múltiples experiencias en todos los países desarrollados que muestran el atractivo de estas actuaciones para las poblaciones urbanas. Parece especialmente adecuado para ciertas poblaciones del País Vasco que tienen una tradición agraria reciente. También es una actividad con gran atractivo para sectores de la población en crecimiento como los de la tercera edad. Esta iniciativa también puede vincularse a la oferta turística y residencial de las zonas rurales como un elemento de singularidad y atracción para visitantes que acudan con un

carácter más permanente.

- **Agricultura ecológica.** En un entorno urbano los productos de la agricultura ecológica disponen de unas posibilidades de acceso al mercado que normalmente les están negadas en los sistemas de distribución estandarizados. El uso generalizado de estos sistemas de producción es fundamental para reducir los procesos de alteración de la calidad de las aguas subterráneas y la contaminación difusa de agua y suelo que aparecen en muchos puntos del territorio. Pueden crearse puntos de venta de estas producciones en las zonas urbanas y en los espacios comerciales del entorno y establecerse convenios entre productores y restaurantes o empresarios hoteleros. La gastronomía es uno de los grandes atractivos de nuestro territorio. Una oferta gastronómica basada en productos locales de alta calidad, y donde los visitantes pueden ver su cultivo “in situ”, constituye un elemento de valor añadido. Los espacios dedicados a estas producciones ocuparían la mayor parte del territorio, manteniendo el uso y el paisaje agrícola. La producción puede llevarse a cabo por los actuales cultivadores,

incentivados por las facilidades de comercialización y el mayor precio de estos productos, o por empresas de servicios agrarios.

- **Viveros y producción de material vegetal.** Las acciones de recuperación ambiental y paisajística de nuestro territorio van a requerir una gran cantidad de plantas de todo tipo, desde ornamentales y frutales hasta árboles muy diversos. Muchos espacios agrarios pueden ser un lugar idóneo para la instalación de viveros que permitan producir las especies a utilizar en las diversas actuaciones. Además, la proximidad de centros universitarios y científicos proporciona una oportunidad singular para la localización de ámbitos destinados a la mejora y producción de material vegetal (semillas, plántulas, etc.) con destino a las actividades primarias y ambientales y que requieren una alta capacidad técnica para su manejo en aspectos genéticos, microbiológicos, etc.
- **Zonas educativas.** Algunas zonas agrícolas pueden tener un nuevo uso para acoger granjas-escuela y espacios de educación ambiental orientados a recibir visitas de la población



escolar. Se mostrarían los sistemas de producción agraria, actividades de educación ambiental y conocimiento del medio, el ciclo del agua, energías renovables, etc.

- Parques periurbanos. Algunas de las ciudades del País Vasco presentan ratios bajos de zonas verdes por habitante. Sería interesante aprovechar algunas de las zonas agrícolas más próximas a las áreas urbanas para desarrollar un sistema de parques periurbanos diseñados con criterios de naturalidad y diversidad de usos: paseo, circuitos ciclistas, juegos y deportes, zonas de picnic, actos culturales al aire libre, etc.

Paisajes del Vino

Como muestran ya diversas experiencias en el País Vasco, cuando las bodegas unen su vocación de singularidad a la capacidad de expresión de la arquitectura moderna de vanguardia surgen monumentos e hitos insólitos. Son una especie de “catedrales” del vino, edificios míticos que celebran la excelencia y la búsqueda de la perfección. Las grandes regiones del vino como Toscana, Burdeos, el Valle del Napa,

Ciudad del Cabo, Melbourne, etc. están utilizando la agricultura y las tradiciones vitivinícolas para crear destinos turísticos cuyo principal aliciente son los paisajes del vino, exponentes de la idiosincrasia de la región. Los atractivos núcleos y los paisajes naturales y de viñedos de La Rioja Alavesa son un activo importante para integrar cultura, agricultura, arquitectura y turismo en nuestro territorio y configurar proyectos de excelencia, con proyección internacional, en sintonía con las actividades de la nueva economía.

En estas regiones el vino ha dejado de ser solo una actividad agraria de cultivo de las viñas que se completa con procesos tradicionales de elaboración del vino. Los territorios del vino se han transformado en auténticos entornos culturales, espacios de referencia vinculados a la calidad del paisaje y de los espacios urbanos. Está emergiendo una poderosa oferta complementaria con el mundo del vino que está atrayendo nuevas actividades turísticas y está cambiando el perfil y las oportunidades de desarrollo económico de estos territorios.

Los Paisajes del Vino son proyectos orientado a generar nuevas

actividades económicas de carácter terciario relacionadas con el mundo del vino. Los Paisajes y Arquitecturas del Vino son proyectos singulares que incorporan iniciativas tecnológicas, turísticas, dotacionales, urbanísticas, ambientales, deportivas, residenciales y de espacios de actividad vinculados de una u otra forma a la cultura del vino.

Además de la actividad bodeguera, de las arquitecturas singulares asociadas a los núcleos tradicionales y de los propios territorios de viña, pueden integrarse nuevas funciones como museos del vino, concebidos con un enfoque amplio, centros de formación, cursos de cata, comercio, vino y gastronomía, hoteles, centros de encuentros empresariales, nodos de información sobre actividades turísticas, culturales y de ocio vinculadas al mundo del vino, espacios residenciales y turísticos singulares, equipamientos de ocio, etc.

Nuevas formas de gestión de los espacios agrarios

En muchos de nuestros espacios agrarios el objetivo principal debe ser mantener las características ambientales

y paisajísticas de unos espacios altamente valiosos. La atomización de la propiedad, su tenencia en manos de personas que ya no se dedican a la agricultura, el envejecimiento de los cultivadores, las expectativas urbanísticas, etc. contribuyen a dificultar una gestión eficaz de estos espacios. Dado que por sí mismos estos paisajes corren el riesgo de verse transformados como consecuencia de la pérdida de sus usos tradicionales, es preciso implantar mecanismos que permitan dirigir adecuadamente los importantes procesos de cambio que experimentan nuestros espacios agrarios.

El modelo territorial futuro precisa acciones de mejora ambiental, de conservación y de restauración del paisaje, así como condiciones que hagan viables las actividades del sector primario. Uno de los aspectos más reclamados en el Proceso de Participación de las DOT es dotar de valor al suelo no urbanizable de forma que se generen los recursos necesarios para mantener y mejorar la calidad del territorio. En el modelo actual la urbanización es el principal elemento de puesta en valor del suelo mientras que los servicios ambientales y

paisajísticos de enorme importancia que se generan en los suelos no urbanizables no reciben ninguna compensación.

En un momento en el que la sostenibilidad aparece como uno de los principales objetivos sociales, nos encontramos con la paradoja de que aquellos que han preservado recursos y espacios valiosos ven limitadas sus ventajas económicas mientras que los beneficios se dirigen hacia los propietarios de los terrenos con menor valor ambiental. Sería conveniente analizar las posibilidades de modificación de este enfoque y diseñar sistemas en los que la preservación de los recursos naturales se traduzca en beneficios concretos en las posibilidades de desarrollo urbanístico y en la obtención de las rentas del suelo.

Es necesario empezar a plantear, mediante nuevos sistemas de reparto de las rentas del suelo y mediante la valoración y remuneración de los servicios ambientales y paisajísticos, procedimientos en los que la preservación de los recursos naturales se traduzca en beneficios concretos que actúen como incentivos y expresión de los valores sociales.

Un segundo aspecto clave para el mantenimiento de los espacios agrarios valiosos es el logro de unidades de gestión más eficaces que las actuales. Los usos con mayores posibilidades de ser viables y las estrategias de gestión requieren, para ser realmente viables, unidades territoriales de actuación más amplias, superiores a las dimensiones medias de las propiedades y explotaciones actuales, especialmente en un contexto en el que gran parte de los propietarios no se dedican ya a las actividades primarias. Disponer de unidades de gestión mayores requiere aumentar la movilidad del factor suelo y crear sistemas que permitan la gestión unitaria de grandes cantidades de terreno con bajos costes de adquisición de los derechos para su uso. Es preciso acometer actuaciones orientadas a movilizar un espacio hoy fragmentado entre miles de pequeños propietarios y ponerlo a disposición de iniciativas capaces de gestionarlo. Estas actuaciones podrían ser gestionadas desde entidades de gestión del suelo rural, de carácter público o privado, a las que los propietarios ceden los derechos de uso sobre sus terrenos.

Estas entidades pueden combinarse con el desarrollo de empresas de servicios agrarios y rurales que lleven a cabo actividades productivas y de promoción de diverso tipo en espacios que, fragmentados y gestionados de forma individual por cada propietario, difícilmente pueden generar rentas significativas o atraer actividades que permitan la preservación de los valores ambientales, paisajísticos y productivos del territorio.

5.2. Los Paisajes de Euskal Hiria

El paisaje es la expresión de una serie de elementos variados que, en conjunto, definen el carácter y la idiosincrasia de cada lugar. Sintetiza la vocación de cada espacio y recoge un conjunto de factores poco definibles, tales como la identidad, el orden, la escala y la calidad ambiental, para plasmarlos en una sensación de correspondencia entre las personas, las actividades y su entorno, contribuyendo decisivamente a determinar el atractivo de un territorio como lugar de vida y de trabajo.

El paisaje, en fin, es el reflejo del aprecio y el cuidado de un territorio por parte de quienes lo habitan, siendo un elemento condicionante de las actividades que en él se desarrollan y de la forma en que éstas se llevan a cabo. Un paisaje cuidado y atractivo incentiva comportamientos integrados y de respeto por el entorno, mientras que un espacio visualmente deteriorado induce actitudes agresivas y poco respetuosas y desanima la realización de actuaciones de calidad.

En el País Vasco existen paisajes naturales de enorme atractivo, tanto en las áreas costeras como en el interior. El entorno paisajístico de muchas de nuestras ciudades más importantes es, sin duda, uno de sus activos urbanos más valiosos. Existe, además, una red de núcleos tradicionales con una imagen excepcional y un patrimonio paisajístico ligado a las actividades agrarias que constituye una de las señas de identidad e imagen más importantes de nuestro territorio.

Sin embargo, hay ámbitos muy antropizados en los que el desorden que inducen la urbanización difusa y la contaminación visual han provocado un importante cambio paisajístico. Esta pérdida de calidad afecta especialmente a las periferias urbanas, a los valles de mayor densidad demográfica y al entorno de las principales vías de comunicación, donde más visible es el deterioro y mayor es su impacto sobre la percepción del territorio. El declive de la agricultura crea oportunidades de restauración pero también amenaza la pervivencia de muchos paisajes tradicionales y propicia una invasión de nuevos usos no siempre adecuadamente

integrados.

En el Proceso de Participación Institucional la mayoría de los municipios y de los participantes en el Foro Territorial del País Vasco consideran que el paisaje constituye un importante activo para el desarrollo y para la calidad de vida y coinciden en que el paisaje de la CAPV es uno de los factores de calidad que diferencian a nuestro territorio. Sin embargo, existe también una coincidencia generalizada en que numerosos elementos están deteriorando rápidamente nuestro paisaje, principalmente los procesos de urbanización difusa, los nuevos desarrollos urbanísticos y las actividades extractivas.

En este documento se plantea la necesidad de tomar el paisaje como referencia para el diseño del territorio. Para ello se proponen un conjunto de iniciativas para la ordenación, la protección y la gestión del paisaje del País Vasco.

Su objetivo es introducir de forma sistemática el análisis y la evaluación del paisaje en la práctica territorial y urbanística, como elemento de gran importancia en la toma de decisiones

sobre los procesos de transformación territorial, al tiempo que establecer unos criterios iniciales básicos para la protección de los paisajes urbanos y rurales y proponer sistemas de gestión y actuación para la mejora y la conservación de nuestros paisajes como elemento clave del atractivo del territorio y del aprecio de los ciudadanos por su entorno.

5.2.1. La Ordenación del paisaje

Estudios de Paisaje

La diversidad paisajística del País Vasco, determinada por las variedades del relieve y de los usos del suelo y por las diferencias determinantes entre espacios costeros y de interior, entre la vertiente mediterránea y la atlántica o entre espacios urbanos y rurales, requiere que cada ámbito sea objeto de un tratamiento diferenciado de forma que las diferentes actuaciones sean coherentes con el entorno en el que se localizan.

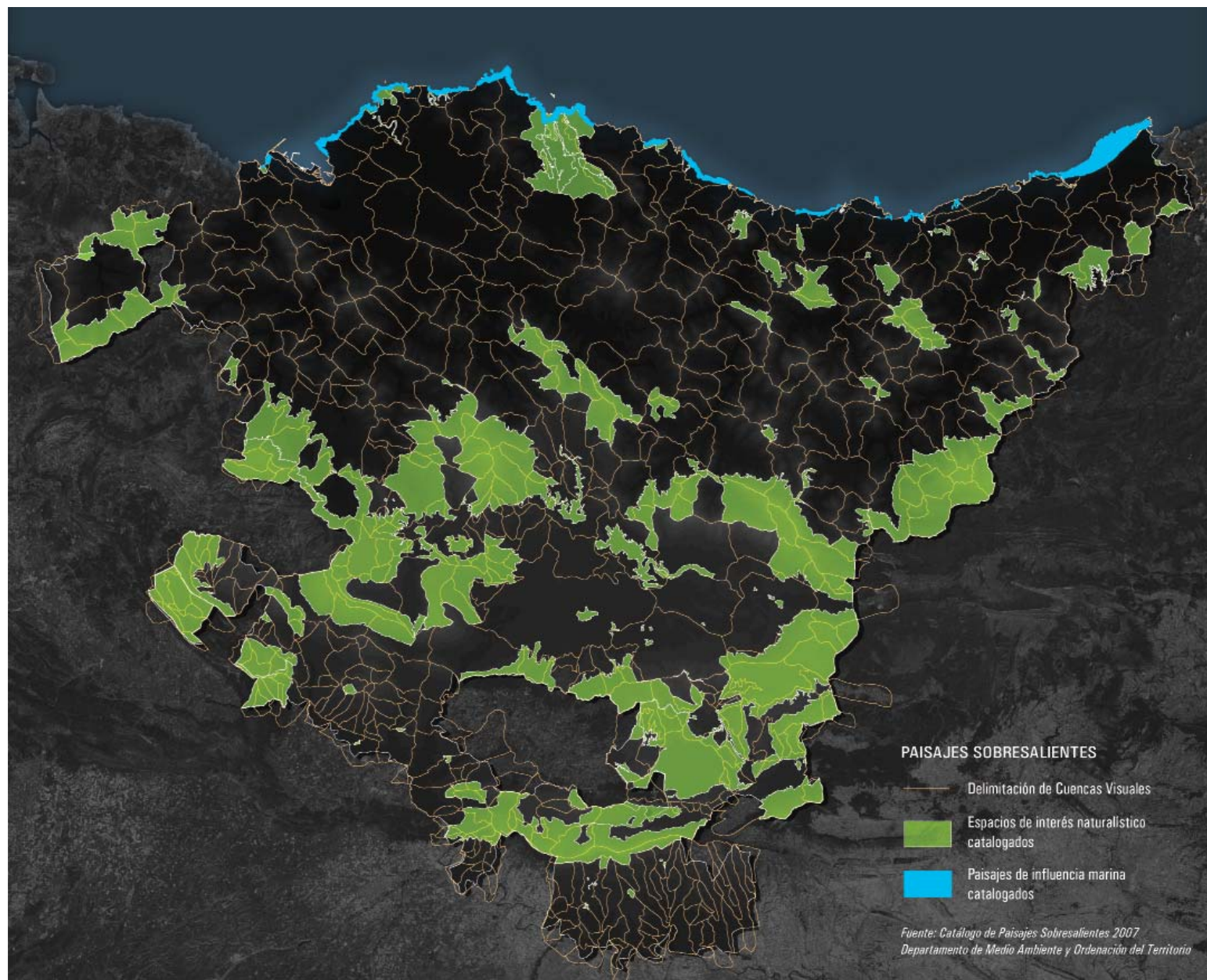
El logro de un paisaje atractivo es un objetivo básico. La protección y mejora del paisaje no debe ser una actuación sectorial, sino que debe estar presente en todas las intervenciones que se desarrollen en el territorio.

La elaboración del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV constituye una primera aproximación que aporta un referente metodológico para el análisis y la valoración del paisaje y para una primera

identificación de los elementos y áreas con un paisaje más valioso en nuestro territorio.

Este trabajo puede ser la base para la elaboración de un PTS de Ordenación Paisajística de la CAPV que establezca las metodologías y criterios de análisis del paisaje en la CAPV, identifique de forma detallada los tipos y unidades de paisaje existentes en nuestro territorio, los criterios para su evaluación en cuanto a calidad y fragilidad y los objetivos de calidad paisajística de cada ámbito, así como las bases para el tratamiento, protección y mejora de cada tipo de paisaje.

Los Planes Territoriales Parciales y los planes municipales desarrollarán en sus ámbitos estudios del paisaje, tomando como punto de partida la identificación de las cuencas o recintos visuales existentes en su territorio, determinadas por la morfología del terreno y su visualización desde los núcleos de población y desde las vías de comunicación principales. A partir de ahí se procederá a caracterizar los distintos ámbitos paisajísticos atendiendo a los siguientes parámetros:

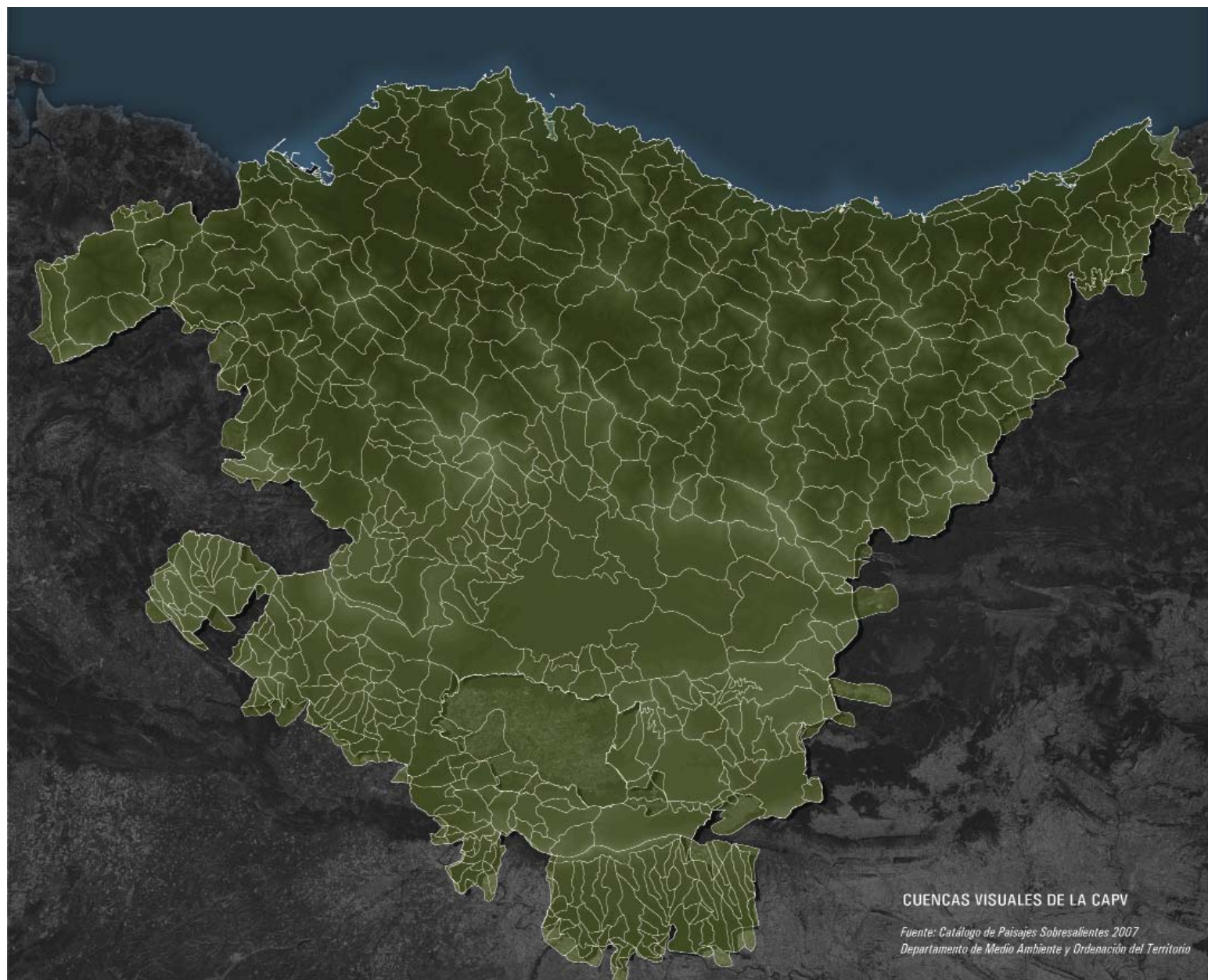


- La estructura paisajística, definida por la amplitud de vistas y las distancias al horizonte, la identificación de las zonas de alta incidencia visual, las geometrías de los elementos lineales y de los polígonos que delimitan los diferentes usos, las alineaciones y pautas definidas por elementos naturales o artificiales, así como por la morfología del terreno y las características del relieve.
- La textura del paisaje, determinada por los usos del suelo y su distribución, los colores y formas de los distintos elementos y su disposición en relación con los elementos estructurales, las densidades de los distintos usos y las características morfológicas y tipológicas de los núcleos de población y de las construcciones aisladas.
- Los elementos singulares tales como formaciones vegetales sobresalientes, áreas de de cultivos y espacios agrarios singulares, monumentos, hitos topográficos dominantes, etc. y, en general, cualquier elemento que dota al paisaje de un carácter especial y diferenciado.

Una vez definidos los tipos de paisajes el proceso de valoración se desarrollará mediante técnicas de participación pública dando respuesta a la definición de paisaje que hace el “Convenio Europeo del Paisaje” como “cualquier parte del territorio tal como la percibe la población”. Se determinará, asimismo, la fragilidad o nivel de visibilidad de cada área de paisaje.

Caracterización, valoración (en términos de calidad paisajística atribuida por la población e identificación de impactos y elementos singulares) y fragilidad permitirán disponer de las diferentes unidades de paisaje como ámbitos sobre los que desarrollar un régimen específico de protección, gestión u ordenación del paisaje.

Para cada Unidad de Paisaje y Recurso Paisajístico se establecerán los objetivos de calidad correspondientes que podrán ser la conservación y mantenimiento del paisaje existente, la restauración del paisaje, su mejora a partir de la introducción de nuevos elementos o la gestión de los existentes, la creación de un nuevo paisaje o una combinación



de los anteriores.

En función de los objetivos de calidad establecidos y la diferencia existente entre la situación inicial y la definida por los objetivos, se desarrollarán las medidas y actuaciones necesarias para lograr esos objetivos de calidad.

Estas actuaciones incluirán, al menos, la catalogación de los paisajes de valor paisajístico alto o muy alto, el establecimiento de Normas de Integración Paisajística, y guías para una adecuada ordenación del paisaje y para la definición de un Programa de Actuaciones en materia de paisaje.

Criterios generales para la protección del paisaje

En cualquier caso, se considera que toda actuación que se desarrolle en el territorio debe cumplir unos requisitos básicos de integración paisajística que respete los elementos más importantes de la estructura visual del territorio. Para ello se estima necesario tener en cuenta los siguientes criterios:

- Evitar alterar la pendiente natural de los terrenos de tal modo que esta no se modifique o quede oculta por la altura

de las construcciones. Es importante la adecuación a la topografía del terreno tanto del perfil edificado como del parcelario, de la red de caminos y de las infraestructuras lineales.

- Impedir la construcción sobre elementos dominantes o en las crestas de montañas, bordes de acantilados y zonas culminantes del terreno salvo en los casos de infraestructuras de utilidad pública que deban necesariamente ocupar dichas localizaciones sin alternativas posibles.
- Preservar los elementos topográficos preexistentes, evitándose la eliminación de laderas y resaltes del relieve, la cubrición de cauces naturales, así como la desaparición de muros, bancales, alineaciones de arbolado y setos vivos, de caminos tradicionales, etc., salvo de forma puntual y con las acciones de integración y restauración necesarias para no deteriorar la calidad paisajística.
- Procurar mantener la vegetación y el arbolado preexistente y, en caso de desaparición, establecer las medidas

compensatorias que permitan mantener la textura y la escala de compartimentación original de los terrenos.

- Limitar el desarrollo de actuaciones que obstruyan vistas, especialmente las que provoquen la ocultación de elementos paisajísticos singulares y vistas escénicas, reduzcan el campo visual o la compartimentación de unidades de paisaje preexistentes y rompan la secuencia visual que se percibe al circular por las vías de comunicación, particularmente por aquellas de carácter paisajístico.
- Preservar los hitos y elevaciones topográficas, manteniendo su visibilidad y reforzando su presencia como referencias visuales del territorio. Los cabos y promontorios que se adentran en el mar son uno de los elementos más singulares y valiosos del paisaje costero del País Vasco y su preservación como espacios de disfrute escenográfico y como hitos de referencia del paisaje costero es muy importante para este territorio.
- Mantener el paisaje agrícola característico de los espacios

rurales del País Vasco (campiñas, viñedos, cultivos de huertas, bosquetes...), aunque solo sea por su contribución a la variedad del paisaje, prestando especial atención a la mezcla de texturas y a la singular geometría que proporciona el mosaico de usos que singulariza a estos ámbitos del territorio vasco.

Las medidas de integración paisajística deberían orientarse a dar la máxima coherencia a la escenografía del territorio, cuidar los pequeños detalles, ocultar los elementos más duros y realzar las vistas y elementos más atractivos.

Paisaje y núcleos rurales

A la vez que el sector primario pierde importancia en las zonas rurales, en estas habita, cada vez más, una población de origen y formas de vida típicamente urbanas. En la última década el crecimiento de las zonas rurales ha sido, proporcionalmente, mayor que el de las urbanas, como consecuencia de una creciente población de las ciudades que traslada su residencia a estas zonas, atraída por los menores costes, por una forma

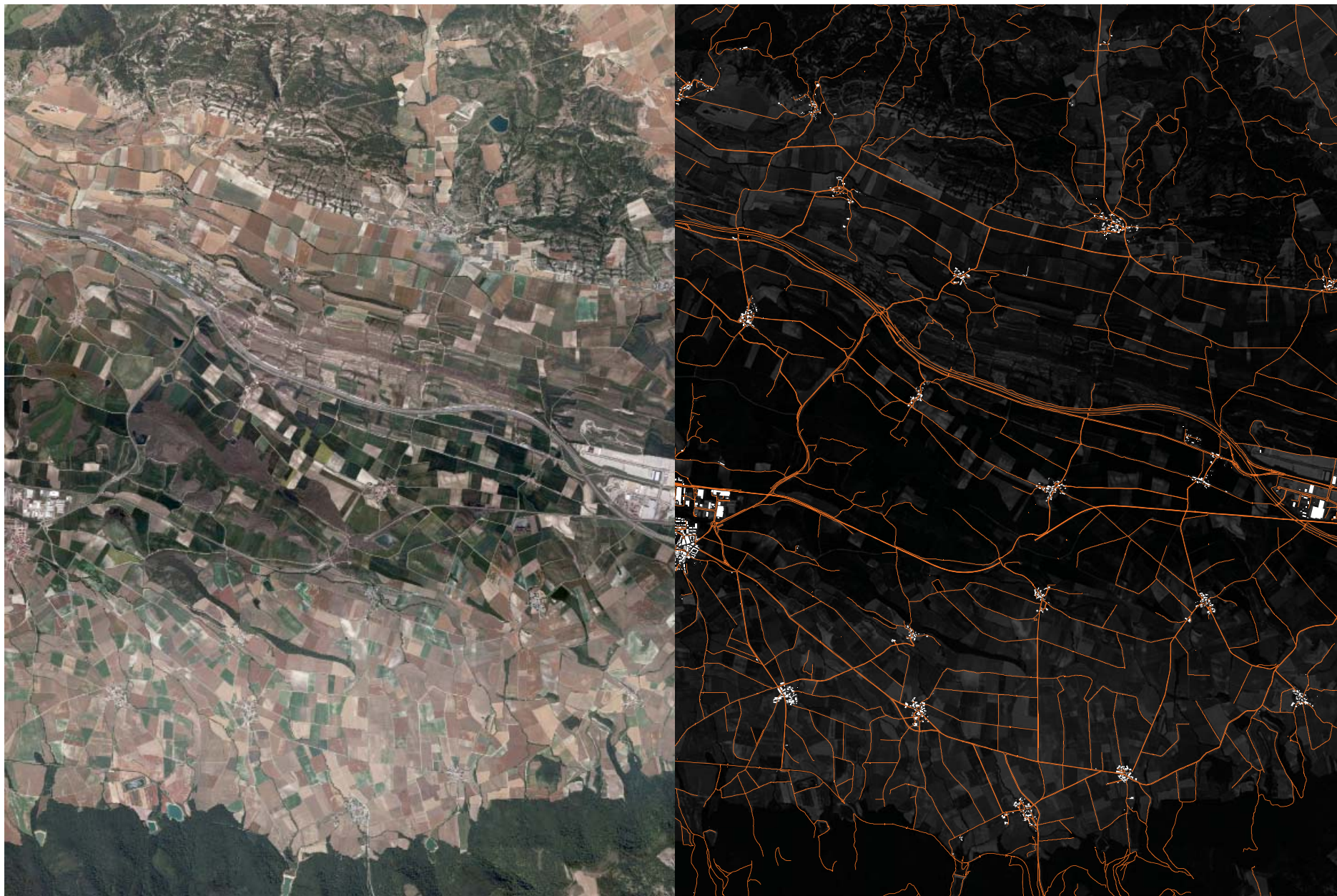
de vida menos intensa, por viviendas de mayor tamaño, etc. Segundas residencias que pasan a ser primeras viviendas, nuevas promociones y acciones de rehabilitación de viviendas tradicionales con distintas fórmulas están transformando las zonas rurales y diluyendo las diferencias con las urbanas.

La relación núcleo-paisaje, la morfología y la estructura de los asentamientos rurales vienen determinadas por la topografía y el carácter del territorio y presentan rasgos específicos característicos en cada uno de los tres territorios históricos. Esto es así, en gran medida, porque los núcleos y formas de asentamiento rural no son solo elementos con un gran protagonismo visual en la percepción del paisaje, sino que han determinado los rasgos característicos de cada paisaje como resultado de sus patrones de aprovechamiento del entorno.

Así, en la vertiente mediterránea, la Llanada Alavesa presenta una topografía marcadamente llana que ha orientado la producción agraria hacia cultivos extensivos donde dominan los cereales, la patata o la remolacha. El resultado es un poblamiento concentrado en pequeñas aldeas y pueblos, con

bordes claramente delimitados que se disponen en el territorio con una distancia regular de entre 1 y 2 km entre cada núcleo y los que le rodean. La compacidad de los asentamientos, que con frecuencia ocupan pequeños resaltes topográficos sobre la llanura, y esta distribución regular en un terreno geométrico marcado por el parcelario agrícola son elementos característicos de este paisaje tradicional. Los asentamientos integran viviendas tradicionales, edificaciones agrarias, iglesias y torres en una trama irregular perfectamente integrada en un paisaje enmarcado por las montañas que delimitan la llanura.

Son estas características las que hacen altamente vulnerables las transformaciones descontextualizadas a este paisaje. Los desarrollos periféricos alteran profundamente el carácter de los núcleos y su relación con el paisaje, alterando su silueta y ocultando las edificaciones tradicionales. Los nuevos desarrollos, ya sean en altura o en viviendas unifamiliares adosadas o aisladas, introducen elementos de linealidad y regularidad que están ausentes en los núcleos originarios. La falta de restricciones topográficas y el desarrollo de



La Llanada Alavesa. Sistema Polinuclear de Asentamientos

nuevos viarios va diluyendo la compacidad de los cascos y la regularidad en la ocupación del espacio.

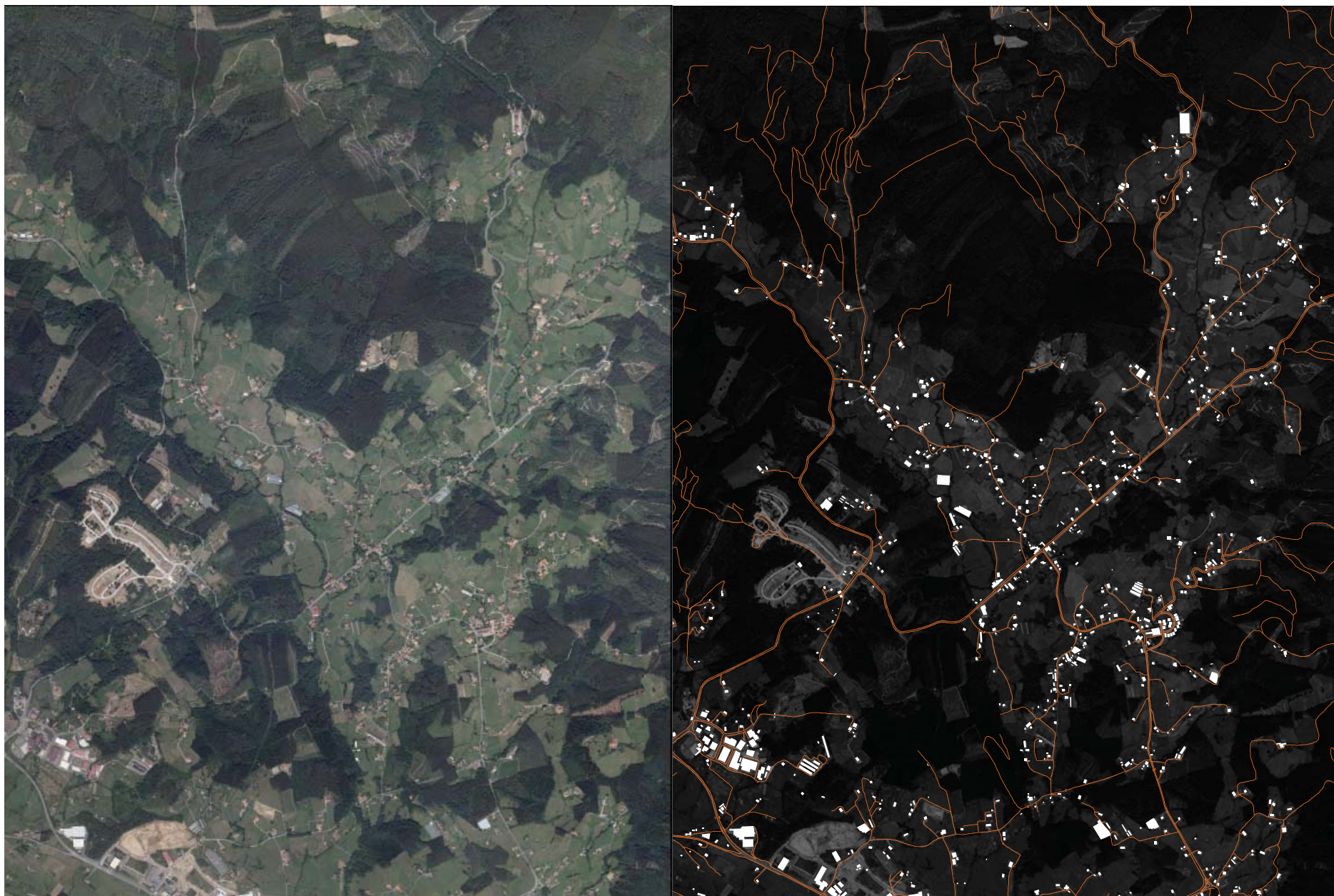
Por el contrario, en la vertiente atlántica la presencia de las montañas ha determinado históricamente un modelo de asentamiento mucho más fragmentado y una economía rural más diversificada que incluye la ganadería, los aprovechamientos forestales y una agricultura diversificada asociada a parcelas de muy pequeña dimensión.

Sobre este modelo, y con el caserío como arquitectura más característica, aparecen modelos de asentamiento y de relación núcleo-paisaje diferenciados en Vizcaya y en Guipúzcoa.

Así, en Vizcaya el caserío no suele aparecer como elemento aislado, sino en pequeñas agrupaciones o barrios que, a partir de un núcleo con cierta entidad urbana, se distribuyen de forma dispersa por el territorio circundante, aprovechando caminos y valles, laderas con menos pendiente y hondonadas, llanos y zonas de relieves alomados que aparecen entre las

montañas y que ofrecen relieves más aptos para la edificación y el cultivo. Estas agrupaciones carecen de estructura, configurándose como una yuxtaposición de un número muy reducido de edificaciones que integran vivienda e instalaciones ganaderas y agrarias agrupadas de forma más o menos laxa en función de las oportunidades de aprovechamiento primario del entorno.

En el nuevo contexto de pérdida de importancia del sector primario y de presión urbanística sobre el medio rural, esta estructura dispersa ha facilitado procesos de ocupación que se alejan progresivamente de la estructura original. En muchas de estas zonas se van colmatando los espacios entre barrios con nuevas edificaciones de viviendas unifamiliares que se alinean a lo largo de los caminos y ocupan huecos y bordes de los barrios tradicionales, mientras desaparece el mosaico de huertas y cultivos que los rodeaban y el carácter plurifuncional de las edificaciones se simplifica para acoger tan solo actividades residenciales. Aparecen procesos de urbanización difusa, banalización y simplificación del paisaje y pérdida de



identidad de los diferentes núcleos.

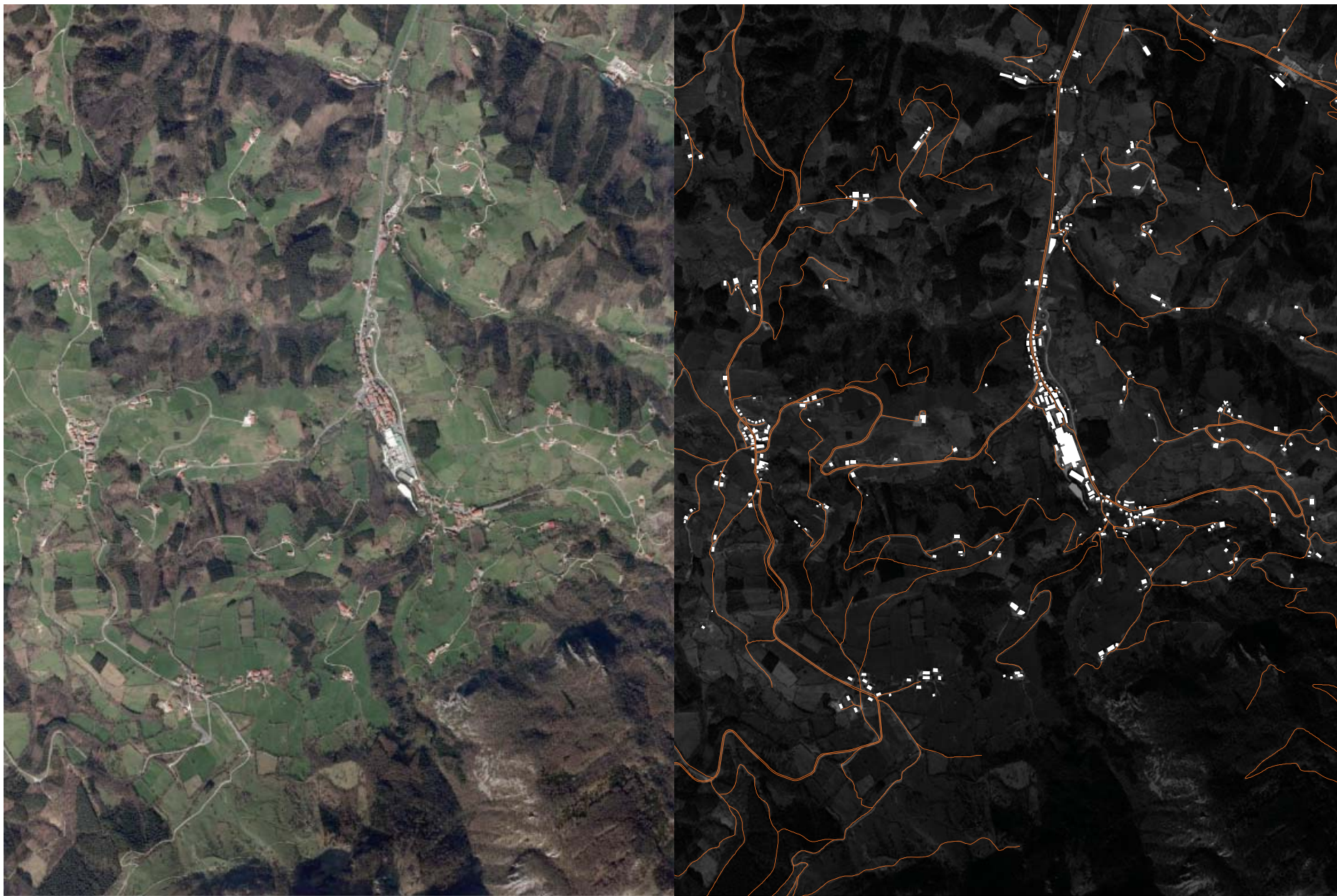
En Guipúzcoa una urbanización más vigorosa y un relieve más abrupto, con mayor presencia de laderas con fuertes pendientes y con escasez de llanuras, generaron un modelo apoyado en núcleos lineales extendidos a lo largo de fondos de valle mientras las laderas eran aprovechadas por caseríos aislados que acogían las funciones residenciales y de organización de la producción agrícola y ganadera. Es esta plurifuncionalidad del caserío lo que determina su volumetría y su importante impronta paisajística, que se manifiesta en la arquitectura y en la organización de los usos de su entorno, un mosaico de cultivos, praderas, campiñas y bosquetes que determinan su ámbito productivo.

Una vez perdida su función como unidades de residencia, producción y vida, la presencia de los caseríos en el paisaje se está viendo modificada de forma importante. Por una parte, un número muy reducido de explotaciones tradicionales se han tecnificado y se dedican a la agricultura y/o ganadería intensiva y especializada. Su actividad no tiene nada que ver

con lo que fue la organización de la explotación del caserío tradicional. Su impacto paisajístico tiende a ser elevado: cultivos bajo plástico, grandes pabellones para ganado, utilización de productos químicos (abonos y productos fitosanitarios), etc.

Lo más frecuente es que las antiguas explotaciones agrarias se transformen en simples residencias. En todo caso, conservan un pequeño huerto enfocado hacia el ocio. Las familias que habitan en los caseríos tradicionales ya no viven de la actividad agraria y la mayor parte de los terrenos tienden a caer en el semiabandono, dedicándose a la explotación forestal.

Sobre estas transformaciones que alteran la imagen de los asentamientos rurales tradicionales, y con ellos el conjunto del paisaje rural, aparecen otros problemas que se pueden considerar comunes a los tres territorios. Es frecuente el uso de materiales y arquitecturas fuertemente discordantes con las utilizadas en las edificaciones tradicionales. La localización de las nuevas edificaciones en los bordes urbanos altera por



Mutiloa. Caseríos

completo la imagen de los núcleos. Tras la prohibición de la vivienda unifamiliar aislada por las DOT, ha aparecido la modalidad de desarrollo de vivienda aislada vinculada a la explotación agraria que, en realidad, raramente se dedica a esta función. El desarrollo de viviendas unifamiliares da como resultado edificaciones que, aunque morfológicamente puedan asemejarse al caserío tradicional no logran su volumetría, por lo que su resultado paisajístico es muy diferente, debiendo plantearse en estos casos el desarrollo de viviendas bifamiliares.

La ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, aporta ya algunos elementos fundamentales para preservar el carácter y la imagen de los núcleos rurales como elemento fundamental para la preservación del atractivo global del territorio y como factor determinante de su potencial de desarrollo.

Hacia el futuro, es preciso vincular de forma más estrecha el desarrollo de los núcleos rurales con la preservación de su imagen tradicional y con la conservación de los paisajes del

entorno en ausencia de explotaciones agrarias.

Así, los nuevos crecimientos en los núcleos rurales, además de adecuarse al carácter de las construcciones preexistentes en cuanto a morfología, volumetría y materiales, deberían vincularse al mantenimiento de la calidad del suelo y del paisaje del territorio, adscribiendo cada nuevo desarrollo o las iniciativas de cambio de uso o restauración de edificaciones tradicionales a un ámbito paisajístico.

Otros criterios que se consideran relevantes para el tratamiento paisajístico de los núcleos rurales son, además de lo dispuesto en la legislación urbanística:

- Adoptar estructuras y tipologías que no distorsionen la morfología del núcleo, respetando, sobre todo, el tamaño medio y la disposición de la parcelación dominante.
- La estructura viaria permitirá soportar los nuevos desarrollos sin poner en crisis la funcionalidad del tejido rural existente. En este sentido, se deberá preservar la malla viaria, en especial en aquellos casos en los que esta sea producto

de la organización primigenia del asentamiento y responda a estructuras de escasa capacidad y marcado carácter rural.

- Se realizará un estudio pormenorizado de sus bordes exteriores, al objeto de controlar los nuevos desarrollos con criterios de mínima visibilidad desde los accesos principales y de preservar la imagen tradicional de los núcleos.
- Se identificarán para cada núcleo el parcelario, una regulación de parcela mínima, las reglas de agregación y segregación de parcelas, los parámetros de densidad bruta y neta, el frente mínimo de parcela, la tipología, el número de plantas, la altura máxima, la edificabilidad, la ocupación y los retranqueos.
- Se regularán los modos de implantación de las edificaciones, adecuándose al carácter aislado o entre medianeras característico de cada caso, de acuerdo con la estructura y forma del agregado definida para cada ámbito, justificándose, en su caso, la ordenación tipológica de vivienda con carácter distinto al dominante en el núcleo existente.

- Se definirán las condiciones edificatorias que desde el punto de vista estético, tipológico y de las densidades producidas resulten plenamente integradas en las características morfológicas de cada núcleo.

- Se analizará y determinará la parcela media que constituye el elemento determinante de la estructura existente y que servirá de base para la ordenación futura.

- La ordenación de los núcleos rurales tenderá a integrar los elementos ya existentes de forma que mantenga dentro de sus parámetros la mayoría de las construcciones actuales y, en especial, aquellos dignos de conservación y que justifican la delimitación del ámbito como núcleo rural.

5.2.2. Programas de Paisaje

Los Hitos Paisajísticos

Los hitos paisajísticos revisten especial importancia para el tratamiento del paisaje desde la Ordenación del Territorio de escala regional.

En el paisaje vasco aparecen elementos dominantes asociados a hitos cuya cota es considerablemente más elevada que la de los terrenos que los rodean. Se trata de puntos críticos en la percepción del territorio, pues son visibles desde amplias extensiones en su entorno y con frecuencia caracterizan el paisaje de grandes ámbitos visuales.

Su carácter de prominencias topográficas, normalmente con una morfología singular que enfatiza su presencia, les otorga un doble interés como elementos que conforman el horizonte visual desde las zonas de cotas más bajas y como áreas con alto potencial de vistas desde las que se pueden divisar grandes extensiones de territorio, conformando escenarios visuales de gran atractivo en los que se obtienen panorámicas únicas y que son especialmente notables en el caso de los numerosos cabos y promontorios que se adentran en el mar y caracterizan el paisaje de nuestras costas.

Estos rasgos otorgan a los hitos paisajísticos un carácter tan frágil como valioso. Es muy importante preservar la integridad visual de estos elementos, evitando todo tipo de alteración

de sus rasgos morfológicos y topográficos e impidiendo construcciones en ellos que alteren su perfil o dificulten su visualización.

La amplitud y lejanía de los paisajes que pueden disfrutarse desde estos puntos elevados hace de los hitos un elemento muy importante en la percepción del territorio y en la posibilidad de hacer del paisaje de País Vasco un elemento de atractivo y de disfrute.

Se considera necesario integrar a este conjunto de hitos paisajísticos en una red que proteja su integridad visual y genere un equipamiento de gran atractivo territorial, configurando un sistema de observatorios del territorio que mediante el acondicionamiento de accesos blandos y miradores pueden constituir factores de enorme interés.

Programas de Recuperación Paisajística

Es preciso actuar para proteger los valores paisajísticos existentes, corregir los impactos que deterioran el paisaje e integrar las nuevas actuaciones. Esta estrategia debe

plasmarse en la introducción de criterios paisajísticos en las propuestas de ordenación urbana y de localización de actividades económicas, así como en la gestión del suelo rústico y en el desarrollo de infraestructuras y equipamientos. Estos criterios deben atender tanto a los rasgos paisajísticos del entorno como a la visibilidad de las actuaciones y a sus características estéticas. Se debe buscar la coherencia visual del territorio, la ocupación de los elementos menos gratos y el reforzamiento de los aspectos más valiosos.

Dentro de este planteamiento se propone el desarrollo de instrumentos de ordenación específicamente concebidos para incidir en la mejora paisajística del País Vasco. Los Programas de Recuperación Paisajística (PRP) se orientan a lograr una mejora de los rasgos visuales en los ámbitos más deteriorados del País Vasco.

Los Programas de Recuperación Paisajística (PRP) son un instrumento concebido específicamente para actuar en los ámbitos críticos para la percepción de la Comunidad. Su objetivo es restaurar los espacios deteriorados y armonizar

los nuevos procesos que se desarrollan en el territorio, a fin de conservar los elementos paisajísticos significativos o de generar nuevos ambientes atractivos.

Los PRP están concebidos como programas “blandos” en el sentido de que no pretenden cambiar la estructura de las áreas a las que se aplican, sino que se orientan a dar la máxima coherencia a la escenografía del territorio, a cuidar los pequeños detalles, a ocultar los elementos duros de máximo impacto, a realzar las vistas más atractivas, etc. Se pretende que con un costo relativamente reducido se pueda cambiar la imagen que se percibe del territorio en las zonas más antropizadas y deterioradas.

El desarrollo de los PRP debe realizarse con criterios estratégicos, al objeto de maximizar los efectos positivos que se derivan de su aplicación, incidiendo en aquellas áreas que cuentan con mayor relevancia en materia de percepción del territorio, por su alta accesibilidad y por su importancia en la percepción del territorio por parte de residentes y visitantes. Las zonas más densas de la CAPV se corresponden

con paisajes costeros o fondos de valles de gran valor y atractivo, lo cual hace especialmente notorios los procesos que lo alteran. Especialmente en las costas de las Áreas Metropolitanas de Bilbao y Donostia-San Sebastián, en los fondos de valle de la vertiente atlántica y en el entorno de Vitoria-Gasteiz, los intensos procesos de urbanización están conduciendo a una modificación radical en la que el paisaje original queda en gran medida oculto por las edificaciones, principalmente viviendas e instalaciones productivas de diferente tipo que pasan a constituir el elemento dominante en la percepción de un territorio valioso. El desarrollo de los proyectos de articulación y renovación urbana asociados a los Ejes de Transformación aparecen como oportunidades idóneas para el desarrollo de programas de este tipo.

Programas de Imagen Urbana

El dinamismo urbano de las últimas décadas en la CAPV ha producido la ruptura de la morfología y de la imagen tradicional de muchas de nuestras ciudades. Existen problemas evidentes, tales como el deterioro de la imagen urbana, la

pérdida de identidad de los núcleos y la proliferación de desarrollos difusos, la escasa calidad de fachadas y espacios públicos, los graves impactos en las periferias y los entornos profundamente transformados por la súbita desaparición de los usos agrícolas, que convierten el entorno de las ciudades en zonas con escasa calidad.

Se requiere asumir una nueva cultura de cuidado del entorno y de recuperación de la imagen de nuestras ciudades. Los centros urbanos son uno de los puntos fuertes de nuestro territorio como contenedores del patrimonio histórico urbano y de los usos centrales y en la última década se han realizado espectaculares avances en la transformación y mejora de los espacios centrales de las ciudades capitales. Estas cualidades se ven mermadas por otros aspectos en áreas menos centrales y en muchas ciudades medias, tales como una alta densidad edificatoria sin elementos compensatorios, la pervivencia de espacios residenciales e industriales de escasa calidad o profundamente deteriorados, la heterogeneidad tipológica o la carencia de espacios públicos para el peatón. Todos estos

aspectos se deben tener en cuenta para mejorar la imagen de las áreas urbanas y sus aspectos de forma y estructura.

Es preciso desarrollar programas específicamente dirigidos a lograr una mejora global de los espacios urbanos y a aumentar su atractivo como factor fundamental de calidad de vida y competitividad territorial, esencial para incorporar a la vida urbana nuevas actividades y servicios de mayor nivel y sofisticación. Para ello se propone desarrollar algunos programas que inciden en aspectos clave de la imagen de nuestras ciudades y que podrían aplicarse con carácter general a las áreas metropolitanas y a las ciudades medias.

Los Programas de Imagen Urbana que se sugieren parten del convencimiento de que para mejorar sensiblemente la imagen que percibimos de nuestras ciudades no es imprescindible acometer complejos y ambiciosos programas de renovación urbana. Con un esfuerzo económico razonable, en poco tiempo puede transformarse de forma espectacular la imagen que ciudadanos y visitantes perciben de la ciudad.

Puede parecer inicialmente superficial trabajar sobre los aspectos más escenográficos de la ciudad, pero la experiencia internacional pone de manifiesto que el esfuerzo colectivo por mejorar la imagen urbana tiene efectos inmediatos sobre el sentimiento de identidad local, así como sobre la autoestima y el aprecio por lo propio y, en consecuencia, facilita la cohesión necesaria para acometer proyectos colectivos de mayor entidad. Aspectos tales como la iluminación, el uso del color, la vegetación, los pavimentos o los espacios comerciales inducen rápidos cambios en la percepción de la ciudad.

Se sugiere desarrollar algunas “operaciones piloto” de “Programas de Imagen Urbana” con la intención de que estas iniciativas generen un efecto demostración positivo para acometer estos programas de forma más generalizada en el País Vasco.

La clave de los Programas de Imagen Urbana consiste en proponer acciones para el fortalecimiento de los elementos físicos que definen la imagen urbana, al objeto de conseguir una imagen más coherente, es decir, una imagen legible e

identificable, con estructura y con significado.

Arte y Territorio

El arte puede ser uno de los medios con mayor potencial para diferenciar y dotar de calidad al territorio. Más allá de sus expresiones más convencionales, el arte puede ser aplicado a gran escala en iniciativas de Land Art que doten de especial fuerza y singularidad a las estrategias de mejora paisajística y de fortalecimiento de la imagen y la calidad del territorio. El Land Art es una disciplina de protagonismo creciente en los países más desarrollados. Integra arte y territorio, trabajando con la topografía pero también con colores, texturas, geometrías y morfologías diversas y consiguiendo, así, resultados plásticos excepcionales. El País Vasco puede avanzar mucho en la búsqueda de la excelencia en el paisaje y en este contexto el arte puede jugar un papel fundamental.

Se sugiere emprender un programa para incorporar el diseño artístico al tratamiento de espacios singulares de nuestro territorio. Existen elementos muy prominentes cuya

remodelación como grandes obras de arte puede transformar por completo la percepción y el carácter de espacios clave de la Comunidad.

Este documento sugiere el desarrollo de iniciativas de este tipo para recuperar la deteriorada morfología de algunos de los espacios mineros del País Vasco que aparecen en el entorno de áreas urbanas, grandes vías de comunicación o espacios naturales. Se trata de elementos que cuentan con una topografía extremadamente singular y que son muy visibles. Su transformación a través del arte para constituir hitos de referencia y acoger usos singulares puede constituir una gran oportunidad para recualificar espacios deteriorados y convertirlos en ámbitos de atracción.

Existen muchas otras oportunidades para actuaciones de este tipo en nuestro territorio: el tratamiento de grandes desmontes generados por las obras públicas, la restauración de numerosas canteras de muy alta visibilidad y la recuperación de laderas y promontorios deteriorados que dominan la imagen urbana de algunas de nuestras ciudades son elementos muy

negativos en cuanto a la percepción del territorio que pueden convertirse en puntos fuertes de atractivo y singularización mediante la utilización del arte. La forma del territorio puede ser interpretada y realzada con el trabajo de escultores y arquitectos para la creación de esculturas del territorio, elementos físicos de fuerte presencia visual en sintonía y diálogo con el paisaje. Se trata de formas y texturas en lugares seleccionados para conformar paisajes de gran capacidad expresiva. Lugares excepcionales pero “rotos” podrían convertirse en esculturas del territorio.

