

**Modificación de las DOT,
como consecuencia
de su Reestudio**

Documento para la aprobación inicial,
Febrero 2012

Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

Documento para la aprobación inicial

**Modificación de las DOT,
como consecuencia de su Reestudio**

Febrero 2012



INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA,
NEKAZARITZA ETA ARRANTZA
MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, AGRICULTURA Y PESCA

Asistencia Técnica:
TALLER DE IDEAS ▴

Presentación

Euskal Hiria NET Nueva Estrategia Territorial

Las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT) fueron aprobadas en 1997 (Decreto 28/1997). Sus contenidos esenciales se definieron en las etapas iniciales de su elaboración, a finales de la década de los 80. Las DOT se plantearon en un momento en que el desarrollo del planeamiento territorial y sectorial era todavía muy incipiente, así como el de la legislación con incidencia territorial.

Era una etapa de cambio en el sistema productivo caracterizado por un importante deterioro urbano y ambiental. En este contexto, los contenidos y el planteamiento disciplinar de las DOT se organizaron en torno a dos objetivos fundamentales:

- Definir un modelo territorial de referencia urbanística, ambiental y de desarrollo de infraestructuras que orientara los procesos territoriales y sectoriales en un territorio que en ese momento carecía de los instrumentos jurídicos y de planeamiento necesarios para afrontar de forma eficaz y sostenible los procesos de desarrollo.
- Impulsar un modelo territorial que apoyara los procesos de transformación económica y social en un momento de crisis profunda por el agotamiento del modelo industrial anterior.

A lo largo de estos años las DOT han demostrado su eficacia para afrontar estos retos a la vez que han impulsado una etapa de intenso desarrollo de los instrumentos de planeamiento territorial parcial y sectorial.

Todos estos instrumentos han contribuido a que, durante la última década, se haya dado una importante evolución. El País Vasco ha vivido una etapa que podemos denominar la "gran transformación urbana", asociada a un proceso de terciarización y modernización de nuestra economía, que ha generado una nueva fase de desarrollo, de significativa mejora ambiental y de profunda renovación urbana.

No obstante, 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 se apoya en el Sistema Polinuclear de Capitales, las ciudades medianas y las áreas funcionales configuradas en torno a ellas, una gestión del medio físico basada en la adecuación entre los usos y la capacidad de acogida del territorio y un sistema relacional que articula las áreas funcionales entre sí y conecta la CAPV con el exterior. Este modelo sigue siendo hoy una referencia válida para gestionar los procesos de cambio territorial y cuenta, además, con un consenso general en cuanto a su utilidad y eficacia.

Se trata ahora de desarrollar y hacer evolucionar, a partir de este modelo territorial, elementos que han cobrado un creciente protagonismo o que precisan ser actualizados.

Son aspectos tales como la movilidad sostenible, el paisaje, la reutilización de espacios ya

ocupados por la edificación y que admiten nuevos usos o una utilización más intensiva, y el desarrollo de espacios para actividades económicas más intensivas en conocimiento. Se trata, fundamentalmente, de reforzar los aspectos del modelo referentes a la calidad del territorio, a su contribución activa como factor esencial de sostenibilidad y al aprovechamiento de las oportunidades que ofrece para impulsar la innovación como elemento básico de equilibrio y de competitividad.

El presente Reestudio de las DOT ha tomado como punto de partida el diagnóstico de la evolución del territorio en la última década y de la respuesta que, desde las DOT y los instrumentos territoriales y sectoriales ha recibido esta evolución. Se ha partido también de informes de diagnóstico elaborados por catedráticos y expertos en la materia, se han elaborado monografías temáticas sobre los aspectos clave y se han analizado los cambios disciplinares y las experiencias territoriales más significativas de los últimos años.

En paralelo, se ha desarrollado un amplio proceso de participación al que han contribuido los miembros del Consejo Asesor de Política Territorial y que ha contado con las aportaciones de un Foro de Expertos procedentes de todos los niveles administrativos y de diversos ámbitos de la sociedad y del sector privado. También se ha invitado a participar a todos los municipios de la CAPV.

Todos estos elementos han contribuido a configurar una propuesta estratégica, Euskal Hiria NET-Ecosistema de Innovación, que toma como punto de partida los dos paradigmas más importantes de esta nueva etapa. Innovación y sostenibilidad son dos caras de la misma moneda: la necesidad de preparar nuestro territorio para una nueva etapa en la que competitividad, cohesión social y desarrollo sostenible son tres elementos indisociables, sin que puedan lograrse avances efectivos en ninguno de ellos sin contar con los otros.

El presente documento de propuestas territoriales está concebido para yuxtaponese de forma complementaria con las directrices vigentes. Recoge y estructura los resultados de los trabajos descritos para definir las orientaciones y determinaciones que se pueden plantear en el marco de una posible modificación de las DOT con el objetivo principal de hacer de nuestro territorio la base fundamental sobre la que articular un modelo de auténtico desarrollo sostenible. Incluye una propuesta de revisión del método de cuantificación residencial.

Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

BASES QUE COMPLEMENTAN EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT DE 1997:

A

Euskal Hiria como Ciudad Región

pág. 9

- A.1. Las Tres Revoluciones
- A.2. Un territorio en proceso de transformación
- A.3. Las DOT y los logros de una etapa

B

Nuevos Retos para la Actualización de las DOT

pág. 21

- B.1. Sostenibilidad y territorio
- B.2. El desafío del cambio climático
- B.3. Innovación y territorio
- B.4. Hacia una Ciudad Región Policéntrica

C

Euskal Hiria Plus

pág. 29

- C.1. Un territorio abierto
- C.2. La Dorsal y la Diagonal del Sur de Europa
- C.3. Euskal Hiria. Una Rótula en la nueva Europa
- C.4. Euskal Hiria Plus
- C.5. Oportunidades de colaboración con los territorios del entorno

EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT Y EUSKAL HIRIA NET:

D Aportaciones Territoriales e Innovación

pág. 45

- D.1. Redes y paisajes en un territorio de excelencia
- D.2. Las áreas metropolitanas. Territorios Singulares de Innovación
 - 2.1. Oportunidades en el Bilbao Metropolitano
 - 2.2. Oportunidades en el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián
 - 2.3. Oportunidades en el Área Urbana de Vitoria-Gasteiz

- D.3. Las ciudades medias y las áreas funcionales
 - 3.1. Protagonismo de las ciudades medias
 - 3.2. Los Ejes de Transformación
 - 3.3. Desarrollo de los Ejes de Transformación
 - 3.4. Las áreas funcionales y los Ejes de Transformación

- D.4. Los Nodos de Innovación
 - 4.1. Espacios para la nueva economía
 - 4.2. El futuro de los parques tecnológicos
 - 4.3. Espacios de antigua industrialización
 - 4.4. Centros históricos y Nodos de Identidad
 - 4.5. Espacios singulares con potencial innovador

- D.5. El medio físico y los Paisajes de Euskal Hiria
 - 5.1. Nuevos equilibrios ambientales
 - 5.2. Los corredores ecológicos
 - 5.3. Paisaje y territorio

E Estrategias para la Sostenibilidad y el Cambio Climático

pág. 109

- E.1. Conectividad y movilidad sostenible
- E.2. Eficiencia energética
- E.3. Estrategias para un desarrollo urbano sostenible

Normas de Aplicación

pág. 127

Anexos

pág. 131

- Anexo 1. Anexo estadístico
- Anexo 2. Red de Corredores Ecológicos
- Anexo 3. Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

BASES QUE COMPLEMENTAN EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT DE 1997:

A Euskal Hiria como Ciudad Región

- A.1. Las Tres Revoluciones
- A.2. Un territorio en proceso de transformación
- A.3. Las DOT y los logros de una etapa

A.1. Las Tres Revoluciones

La Etapa Industrial

La industria vasca surge a partir de la evolución de actividades artesanales hacia formas de producción más intensivas. En la década de 1880 la puesta en marcha de los primeros altos hornos en torno a la Ría de Bilbao marcó un hito en la aparición de la gran industria como elemento característico de la economía del País Vasco. El cada vez más rápido desarrollo industrial originó crecientes demandas de expansión urbana para acoger a una población en rápido aumento. Así, desde finales del siglo XIX la población del País Vasco experimentó un rápido crecimiento, siendo esta dinámica especialmente intensa a partir de la década de los años 50 del siglo XX.

Las ciudades del País Vasco atrajeron población no solo de sus áreas rurales de influencia, sino también de otras regiones con menores índices de crecimiento. El fuerte proceso de urbanización experimentado por la CAPV, sobre todo en la segunda mitad del siglo XX, ocurrió prioritariamente en las grandes capitales y en los centros industriales. En Bizkaia la concentración de la gran industria en la Margen Izquierda de la ría del Nervión impulsó el espectacular crecimiento de los municipios de esa zona, tanto por la inmigración desde fuera de la Comunidad Autónoma del País Vasco como por el efecto succión ejercido sobre los territorios del entorno, agudizando la ruralización de amplias

zonas de Bizkaia. Un proceso similar se dio en Vitoria-Gasteiz, aunque más tardío y menos intenso, mientras que la estructura mucho más equilibrada de Gipuzkoa evitó los procesos de concentración y succión, generando un ámbito más homogéneamente urbanizado.

Las limitaciones de este modelo se pusieron de manifiesto con la crisis industrial de la década de los 70. La reestructuración y la desaparición de las grandes industrias, inviables ante los cambios experimentados por la nueva organización económica que empezaba a manifestarse a escala mundial, conllevaron un estancamiento económico y demográfico.

El declive de la base productiva puso en evidencia otros problemas asociados al modelo de los años del desarrollismo. El crecimiento urbano e industrial se produjo a costa de un grave deterioro ambiental, con problemas significativos de contaminación y destrucción del paisaje y de los recursos naturales. En las zonas construidas aparecieron amplios espacios ocupados por los restos de industrias abandonadas. El conjunto del territorio, y particularmente aquellas zonas que concentraban la mayoría de sus habitantes, se percibían como un espacio urbano fuertemente degradado y con una imagen negativa. La falta de coherencia entre los procesos de crecimiento urbano y la insuficiencia de las infraestructuras implicaban graves conflictos funcionales y un alto porcentaje de las áreas residenciales presentaban elevadísimas densidades edificatorias, con

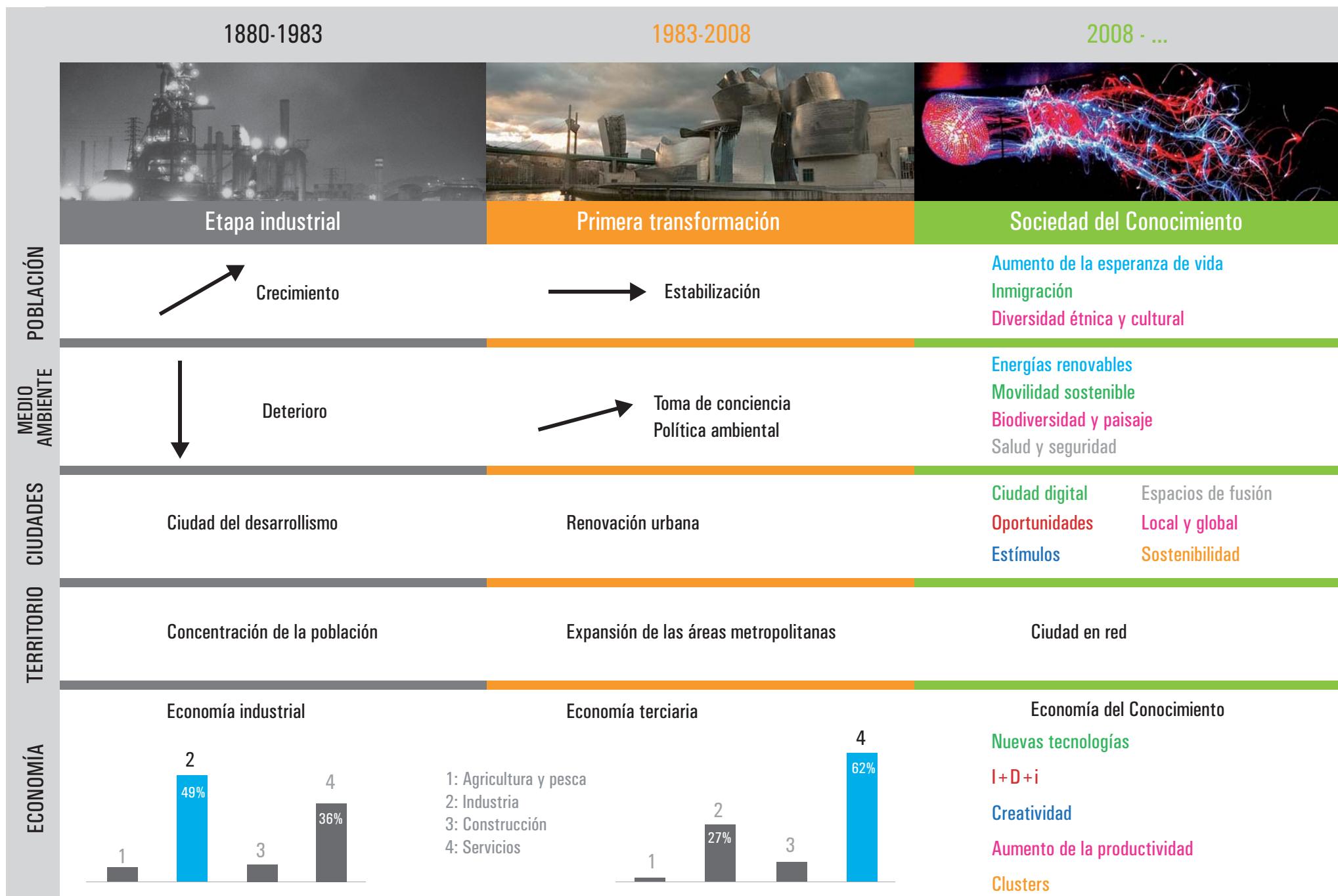
bajos niveles de calidad urbana y carencias dotacionales significativas.

El hecho de que la industria constituyera el elemento impulsor de la urbanización conllevo, llegado el momento de la crisis, que los espacios que más habían crecido experimentaran mayores retrocesos.

La Revolución Urbana y la Ciudad Región de Euskal Hiria

Todas estas circunstancias constituían frenos importantes para el surgimiento de una nueva base económica apoyada en los servicios avanzados y en actividades de alto valor añadido. Especialmente en el Bilbao Metropolitano, la renovación urbana apareció como la clave para la transformación económica y ambiental del territorio.

La transformación del Bilbao Metropolitano, y también de las otras capitales vascas en el marco de la Revolución Urbana o Primera Transformación, ha implicado procesos territoriales diversos e interrelacionados. Por una parte, se han desarrollado importantes iniciativas de renovación en los espacios centrales metropolitanos que les han permitido asumir nuevas funciones más complejas e impulsar nuevas dinámicas de desarrollo. Por otra parte, se han expandido los ámbitos metropolitanos, incorporando nuevos espacios y aumentando su protagonismo territorial.



Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997: Euskal Hiria como Ciudad Región

En la actualidad la CAPV, con una población de 2.133.684 habitantes sobre una superficie de 7.089 km², tiene una densidad de 300,1 hab/km², lo cual la sitúa como la región no metropolitana con mayor densidad de la Unión Europea. Según los datos de UDALPLAN 2011, la superficie urbanizada es de 491,45 km². Si tomamos en consideración ese dato, la densidad resultante es de 4.341,61 hab/ km², lo cual caracteriza a la CAPV como un territorio con una densidad propia de las zonas urbanas más centrales. Se trata de un dato expresivo de la transformación territorial más decisiva de la última década en la CAPV.

De un espacio organizado en torno a ciudades centrales, núcleos industriales y núcleos rurales, con funciones bien definidas y jerarquizadas y muy vinculadas a sus estructuras económicas, se ha evolucionado hacia una ciudad región en la que los límites de los centros y las funciones y actividades se difunden por territorios cada vez más amplios y diversos.

La emergencia de la ciudad región como una realidad compleja e interrelacionada aparece como uno de los fenómenos urbanos más relevantes de las últimas décadas a nivel internacional. La ciudad región plantea nuevos retos y oportunidades para la vida humana y para el desarrollo de las actividades económicas, la residencia, el ocio, la cultura, la educación, las infraestructuras y la relación con la naturaleza.

La CAPV aparece, de forma cada vez más definida, como una auténtica ciudad región en el contexto internacional. La escala del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco es similar a la de otras ciudades región del mundo. Ciudades región internacionales que acogen funciones y centros económicos globales, tales como Amberes-Bruselas, Frankfurt, Seattle o Minneapolis-Saint Paul, presentan un tamaño demográfico y geográfico muy similar al de la CAPV y densidades en ocasiones menores, fruto de modelos urbanos más extensivos, y por tanto, capaces de aprovechar de forma menos eficaz su masa crítica poblacional y económica.

Probablemente sean los siguientes tres rasgos territoriales los más característicos de la moderna ciudad región:

- La expansión urbana y las nuevas formas de ocupación del territorio: la incorporación de espacios rurales a las dinámicas metropolitanas, la evolución de los centros tradicionales, la aparición de nuevas comunidades, el surgimiento de nuevas centralidades en ámbitos antes periféricos vinculados a los grandes centros comerciales y de ocio, etc.
- Los nuevos sistemas de transporte que articulan espacios antiguamente distantes y encauzan demandas de movilidad crecientes (elementos de conexión global asociados a puertos y aeropuertos, trenes de alta velocidad, nuevas plataformas logísticas,

sistemas de metro, tranvía y cercanías en los espacios más centrales, creciente intermodalidad y conectividad entre los diferentes sistemas y elevados niveles de infraestructura de telecomunicaciones).

- La existencia de un sistema de servicios y equipamientos de alto nivel sofisticado y cada vez más complejo. En la nueva economía, operar globalmente requiere un nivel de complejidad extraordinario. Para hacerlo, las empresas necesitan el apoyo de un complejo de servicios muy especializado (capital intelectual, consultoría, asesoramiento jurídico, de marketing, nuevas tecnologías, transporte, servicios financieros, etc.) que solo puede ubicarse en nodos urbanos de un cierto tamaño, es decir, en ciudades y territorios con una determinada masa crítica. La disponibilidad de un complejo de servicios especializado de apoyo a las empresas es una condición clave para que las ciudades puedan atraer empresas competitivas e innovadoras que operan globalmente.

La Ciudad Región de Euskal Hiria presenta, de forma cada vez más notable, muchos de estos rasgos y así lo expresan numerosos indicadores. El surgimiento de una potente economía terciaria y el importante aumento de la riqueza se han visto acompañados de fenómenos territoriales tan relevantes como el espectacular aumento de la movilidad intercomarcal, y particularmente, del crecimiento de los desplazamientos que utilizan

sistemas de transporte colectivo, característicos de los viajes regulares de alta frecuencia en zonas urbanas densas. Las capitales vascas han visto cómo se incrementa su protagonismo mediante la acogida de nuevas infraestructuras, dotaciones y funciones de alto nivel a la vez que se expande el espacio urbanizado, se amplía el ámbito territorial de los espacios metropolitanos y crece el asentamiento en zonas hasta ahora rurales.

Estas dinámicas apuntan hacia las oportunidades, y los riesgos, de la configuración de la ciudad región y de los elementos centrales que deben ser objeto de especial atención en la nueva etapa: problemas de urbanización difusa y de baja densidad, articulación de sistemas eficaces de movilidad sostenible, desajuste en la localización relativa de las áreas de residencia y empleo, ocupación sistemática de espacios agrícolas y naturales, falta de identidad de diferentes áreas de la región urbana, reciclado de espacios de actividad y residenciales en declive, impulso a los nuevos espacios de la economía creativa, etc.

Hacia la Sociedad del Conocimiento

El proceso de transformación y crecimiento de esta última etapa no habría sido posible sin la existencia de una adecuada estructura institucional y de una población con alto nivel de formación.

La información, el conocimiento y la capacidad de innovación son los componentes básicos de los que depende cualquier proceso de desarrollo en las economías modernas. Se trata de una dinámica que se alimenta a sí misma. La innovación y el conocimiento generan más información y capacidad de transformación, así como la riqueza necesaria para sustentar ese proceso. Sin embargo, tal y como ha demostrado la experiencia del País Vasco, y de tantos otros territorios de antigua industrialización, este es un proceso sin fin: cualquiera que sea el nivel de los logros alcanzados, es imprescindible seguir generando el conocimiento y la innovación que posibilitarán la siguiente etapa de desarrollo y sin los cuales acecha el riesgo de declive y de pérdida de competitividad.

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 y la capacidad de innovación se muestran en la notable transformación de la estructura económica y en

un creciente peso de las inversiones en I + D. Sin embargo, estas todavía no alcanzan los niveles medios de los países más desarrollados. Este va a ser uno de los principales retos para el aumento del bienestar y del crecimiento económico durante los próximos años.

Es imprescindible que, en torno a aquellos sectores clave para los que la CAPV dispone de ventajas competitivas, se desarrolle estrategias de excelencia capaces de consolidar liderazgos en un entorno global, de convertir a nuestro territorio en un punto de atracción de talento desde el exterior y de evitar la marcha de los miembros de nuestras clases creativas. Ello requiere no solo inversión en y mejora de las universidades y de los centros de investigación públicos y privados, sino también crear espacios y formas de vida atractivos y estimulantes.

Las diferentes iniciativas orientadas a impulsar la innovación configuran una firme apuesta por la Sociedad del Conocimiento como condición necesaria para la competitividad, el bienestar y la sostenibilidad.

Esta estrategia, mediante una importantísima inversión económica y un potente conglomerado social e institucional, tiene como objetivo coordinar e impulsar la innovación en el País Vasco en todos sus ámbitos, para fomentar el espíritu emprendedor y la creatividad. Se trata de una potente plataforma en red de colaboración a través de la cual desarrollar actividades que

promocionen la innovación y difundan en el exterior la imagen de un País Vasco innovador. La visión de esta estrategia consiste en convertir al País Vasco en el referente europeo en materia de innovación, tomando como objetivo lograr niveles similares a los espacios europeos líderes en estas actividades.

Hoy día se percibe de nuevo la necesidad de un profundo cambio estructural en la economía y en el territorio del País Vasco. Necesitamos dar respuesta a los retos de la “economía del conocimiento” en la que la sensibilidad ambiental, el fortalecimiento de nuestra identidad, la innovación permanente y la formación, retención y atracción de trabajadores de gran talento van a constituir las claves para la nueva etapa de desarrollo. En este nuevo contexto, nuestro territorio cobra una importancia cada vez mayor y va a experimentar, de nuevo, profundos cambios.

En los últimos años se asiste a una cierta recuperación de la dinámica demográfica, aunque sin la intensidad de décadas pasadas. Hacia el futuro nuevas realidades demográficas, como el aumento de la esperanza de vida y una nueva inmigración con mayor diversidad étnica y cultural, serán los elementos más característicos de nuestra población. En el marco ambiental la transformación postindustrial ha supuesto la toma de conciencia y el desarrollo de políticas e iniciativas para recuperar los valores ambientales del territorio. En la sociedad del conocimiento

A

Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997:

Euskal Hiria como Ciudad Región

la sostenibilidad integral del territorio es una condición necesaria del desarrollo. La preservación y mejora de paisajes y espacios naturales, las energías renovables y la movilidad sostenible, así como la compatibilidad entre el desarrollo urbano y la capacidad de acogida del territorio, constituyen las claves de la nueva etapa.

Nuestra economía ha sido capaz de evolucionar en un corto periodo de tiempo desde un sistema productivo fuertemente asociado a la actividad industrial hacia una economía más terciaria y desarrollada. En los últimos veinte años han surgido nuevas actividades de servicios avanzados y la industria vasca se ha hecho más competitiva y moderna. Hacia el futuro, cada vez más, las iniciativas de I+D, las redes internacionales, la innovación y la creatividad van a ser el fundamento de la competitividad, el empleo y el bienestar económico de nuestra sociedad.

En el ámbito de las ciudades, la gran transformación de las últimas dos décadas ha supuesto una profunda revolución urbana. Los procesos de renovación de los ámbitos deteriorados de la etapa industrial han sido el emblema y la base de los cambios de este periodo. El hábitat del futuro se va a caracterizar por unas ciudades más complejas, atractivas y diversas, con mezcla de usos, mayor interacción y nuevas oportunidades derivadas de la revolución digital y de nuevos estilos de vida. Hacia el futuro, un Territorio en Red, más integrado, con

nuevas centralidades y espacios urbanos más diversos e interconectados, puede ser la clave para un nuevo equilibrio y para la puesta en valor de las numerosas oportunidades y opciones que ofrece nuestro territorio.

A.2. Un territorio en proceso de transformación

Aunque una década no es un periodo muy largo en los procesos de evolución territorial, aparecen datos significativos que muestran la intensidad de los cambios que ha supuesto para la CAPV la Segunda Transformación. En el anexo estadístico de este documento se recogen pormenorizadamente los principales indicadores de cambio territorial.

El cambio más significativo se ha dado en la estructura productiva. De una economía industrial se ha pasado a una sociedad de servicios, en línea con las pautas de evolución de las economías más desarrolladas. En este mismo sentido, las actividades primarias han reducido su importancia en la economía vasca hasta el punto de que el conjunto del sistema pesquero, forestal y agropecuario apenas alcanza un 2% del PIB de la CAPV.

El proceso de terciarización ha sido mucho más intenso en Bizkaia y en Gipuzkoa, los territorios con mayor peso industrial en el pasado, mientras que Álava ha acogido la mayoría del crecimiento de la industria en los últimos años, gracias a las reservas de suelo disponibles en el entorno de Vitoria-Gasteiz y en la Llanada Alavesa a lo largo del eje de la A-1.

El crecimiento del sector servicios no ha implicado, de hecho, un proceso de

desindustrialización significativa, toda vez que el valor de la producción industrial no ha dejado de crecer en los últimos años. Se ha dado una transformación en la estructura industrial, apareciendo un tejido formado por unidades productivas de menor tamaño, más productivas y con un creciente componente tecnológico. La construcción ha sido el sector que mayor crecimiento relativo ha experimentado en la última década en un contexto de dinamismo de la economía y de significativos cambios territoriales. El crecimiento del sector servicios se ha dado en las ramas más productivas, que generan mayor valor añadido y conllevan una transformación estructural más importante: los servicios financieros, los servicios a las empresas, los centros comerciales, los servicios personales de salud, ocio y cultura y la emergencia de las actividades turísticas. Este cambio estructural ha significado un aumento de la productividad general de la economía y la sustitución de actividades maduras por otras en expansión.

El resultado, en el marco de una coyuntura muy favorable de un largo ciclo expansivo, ha sido un espectacular crecimiento de la economía y de la riqueza. Frente a la situación de estancamiento económico del período de crisis industrial se ha asistido, a lo largo de la última década, a un proceso de crecimiento sostenido con tasas superiores a la media de la Unión Europea. Ello ha conllevado un espectacular aumento del valor de la producción y un crecimiento de la renta per

cápita, que se sitúa hoy por encima de los valores medios de las regiones europeas.

En relación con la población, a lo largo de los años de la crisis industrial una serie de factores económicos y sociales confluyeron, dando lugar a un ligero pero significativo retroceso demográfico. Solo muy recientemente se aprecia un cambio en la tendencia, produciéndose una recuperación en el volumen de población hasta casi alcanzarse los máximos previos de inicios de la década de los 80. La evolución demográfica, sin embargo, no es homogénea en todo el territorio. En el último lustro los tres Territorios Históricos han aumentado su contingente demográfico. Sin embargo, mientras Álava ha experimentado un aumento constante de la población, en Gipuzkoa todavía no se han recuperado los niveles de población de 1985 y, en Bizkaia, los de 1975.

Esta tendencia hacia la estabilización presenta rasgos estructurales peculiares y se debe, casi exclusivamente, al cambio de signo en los flujos migratorios, que de suponer pérdidas de población han pasado a generar ganancias netas aunque todavía cuantitativamente reducidas. Por el contrario, el crecimiento vegetativo es insuficiente para garantizar no ya el crecimiento, sino también la renovación de la población. En este hecho influye, decisivamente, el envejecimiento de la población, habiéndose dado en los últimos años un aumento muy importante de la población mayor de 65 años, mientras que el porcentaje de población joven se ha reducido

a la mitad en la última década. Se trata de un problema estructural que tenderá a incrementarse en los próximos años y que precisará de varias décadas para corregirse.

Los procesos de transformación experimentados por los centros metropolitanos, la pérdida de importancia de los grandes centros fabriles y las nuevas demandas asociadas a nuevos estilos de vida y a una creciente movilidad han dado lugar a la expansión de los procesos de urbanización. La expansión y el aumento de la complejidad de las nuevas periferias han superado los límites tradicionales de los espacios metropolitanos para abarcar ámbitos funcionales situados fuera de su influencia directa y zonas tradicionalmente rurales. Este proceso explica por qué, aunque la población no ha variado esencialmente en los últimos 10 años, la superficie urbanizada ha crecido en casi un 20%. Los datos de viviendas construidas en el período 1995-2004 dan un total de 126.732 viviendas nuevas finalizadas. Se trata de un crecimiento significativo del parque de viviendas, cuyo resultado muestra que el 12% de todas las viviendas de la CAPV en el año 2006 han sido construidas en los últimos 10 años. Estos nuevos crecimientos se han caracterizado por localizarse mayoritariamente en los entornos de los espacios metropolitanos y por presentar una densidad edificatoria inferior a la tradicional en las ciudades vascas.

La prohibición de construir viviendas en Suelo No Urbanizable, salvo las vinculadas a las explotaciones agrarias, crea una de las pocas

Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997: Euskal Hiria como Ciudad Región

determinaciones vinculantes de las DOT. Las estimaciones sobre este proceso apuntan a una reducción durante los últimos años.

Un análisis de los suelos calificados para actividades económicas en base a los datos de Udalplan 2011 muestra que las mayores extensiones de este uso se localizan en los entornos de las áreas metropolitanas. Más del 25% del suelo con esta calificación se encuentra en el Bilbao Metropolitano y otro tanto en el Área Funcional de Álava Central, mientras que la de Donostia-San Sebastián acoge en torno al 10% del total. Si se toma en cuenta el dato del porcentaje que los suelos calificados para actividades económicas suponen sobre el total del suelo calificado, las áreas donde este uso tiene mayor peso relativo corresponden a los centros tradicionales de la industria vasca (Beasain, Eibar, Mondragón, Durango) además de Zarautz-Azpeitia y Álava Central.

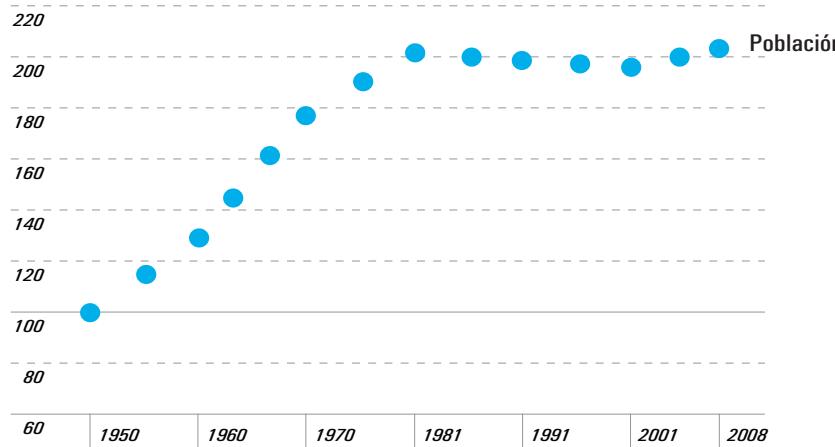
El proceso de expansión de los espacios construidos, aunque muy inferior al que se ha dado en otros territorios, constituye probablemente el dato menos positivo para la sostenibilidad del territorio en un periodo en el que la calidad ambiental de este ha experimentado avances muy significativos. En relación con los Espacios Naturales Protegidos, se ha pasado de una situación en la que apenas el 5% del territorio contaba con alguna figura de protección en 1994 a la situación actual, en la que el 22,7% del territorio está incluido en una u otra de las figuras de protección existentes.

Aunque todavía quedan objetivos importantes que alcanzar en la mejora de la calidad de las aguas fluviales, se han experimentado importantes avances en esta materia, con un 85% de los vertidos depurados y un nivel excelente en las aguas litorales.

Aparece así, un modelo de desarrollo que apunta a una creciente importancia de los aspectos cualitativos del desarrollo. Aspectos tales como un entorno natural cuidado y unos espacios urbanos atractivos, la disponibilidad de servicios y equipamientos más sofisticados, sistemas de transporte y comunicaciones eficaces, etc. se convierten en elementos con una creciente demanda por parte de los ciudadanos y las empresas. Son factores estratégicos para crear y atraer nuevas actividades económicas y para mantener la competitividad de las existentes. La deseable mejora y extensión de la calidad de vida se convierte en algo más complejo que la mera satisfacción económica e incorpora aspectos intangibles y cualitativos con una importancia decisiva. Son estos factores los que deben ser objeto de especial atención en la gestión de los procesos de cambio que está experimentando nuestro territorio.

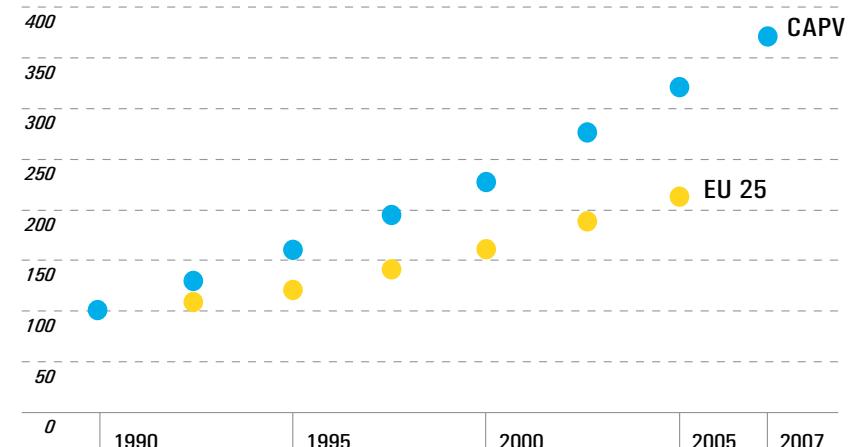
Evolución de la población de la CAPV (1950-2008).

Fuente: Eustat 2008



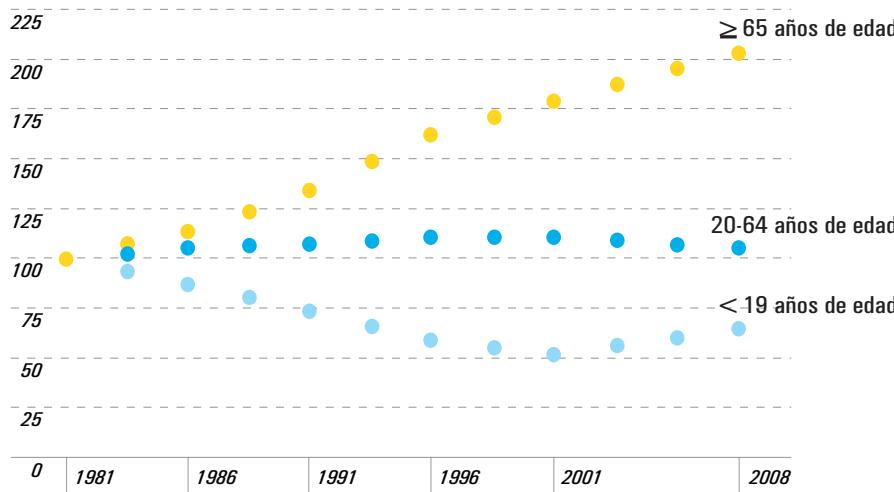
Evolución del PIB (Producto Interior Bruto) de la CAPV y la UE-25 (1990-2007). Año 1990=100

Fuente: INE y Eustat 2008



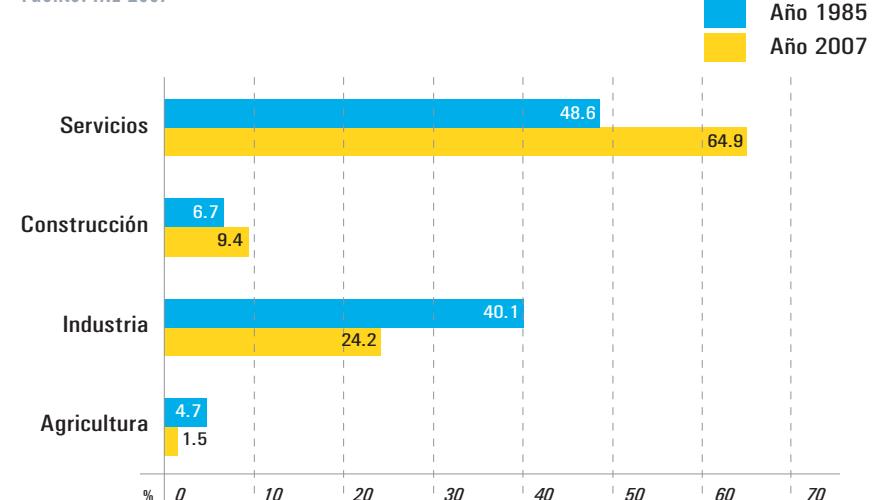
Evolución de la población por rangos de edad (1981-2008).

Fuente: Eustat 2008



Cambios en la distribución porcentual de la población activa por sectores en la CAPV (1985-2007).

Fuente: INE 2007



A.3. Las DOT y los logros de una etapa

Las DOT fueron aprobadas definitivamente por el Consejo de Gobierno en el año 1997 (Decreto 28/1997, de 11 de febrero). Su elaboración coincidió con un periodo crítico de la historia reciente de la CAPV. Fue el momento en el que se hizo evidente el final del modelo económico basado en la industria tradicional. Se trataba de una situación de crisis en la que un sistema había dejado de ser válido pero todavía no acababa de surgir aquel que lo sustituiría. Esa crisis se manifestó en el declive demográfico y en la falta de dinamismo económico, con aumento del paro, cierre de empresas y reducción de la inversión.

En este contexto, las DOT se plantearon como un instrumento que debía dar respuesta a objetivos específicos de ordenación y coordinación territorial y, además, aportar una configuración y unas iniciativas territoriales adecuadas para impulsar el proceso de cambio hacia una nueva etapa de desarrollo.

Estos objetivos se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

- Lograr una mayor integración con los ámbitos que lideran el desarrollo europeo y aprovechar las oportunidades de desarrollo asociadas a una localización estratégica en el norte peninsular.
- Potenciar las capitales vascas, reforzando sus diferentes perfiles urbanos y articulando

un sistema policéntrico de capitales con la fortaleza necesaria para liderar los procesos de desarrollo e innovación.

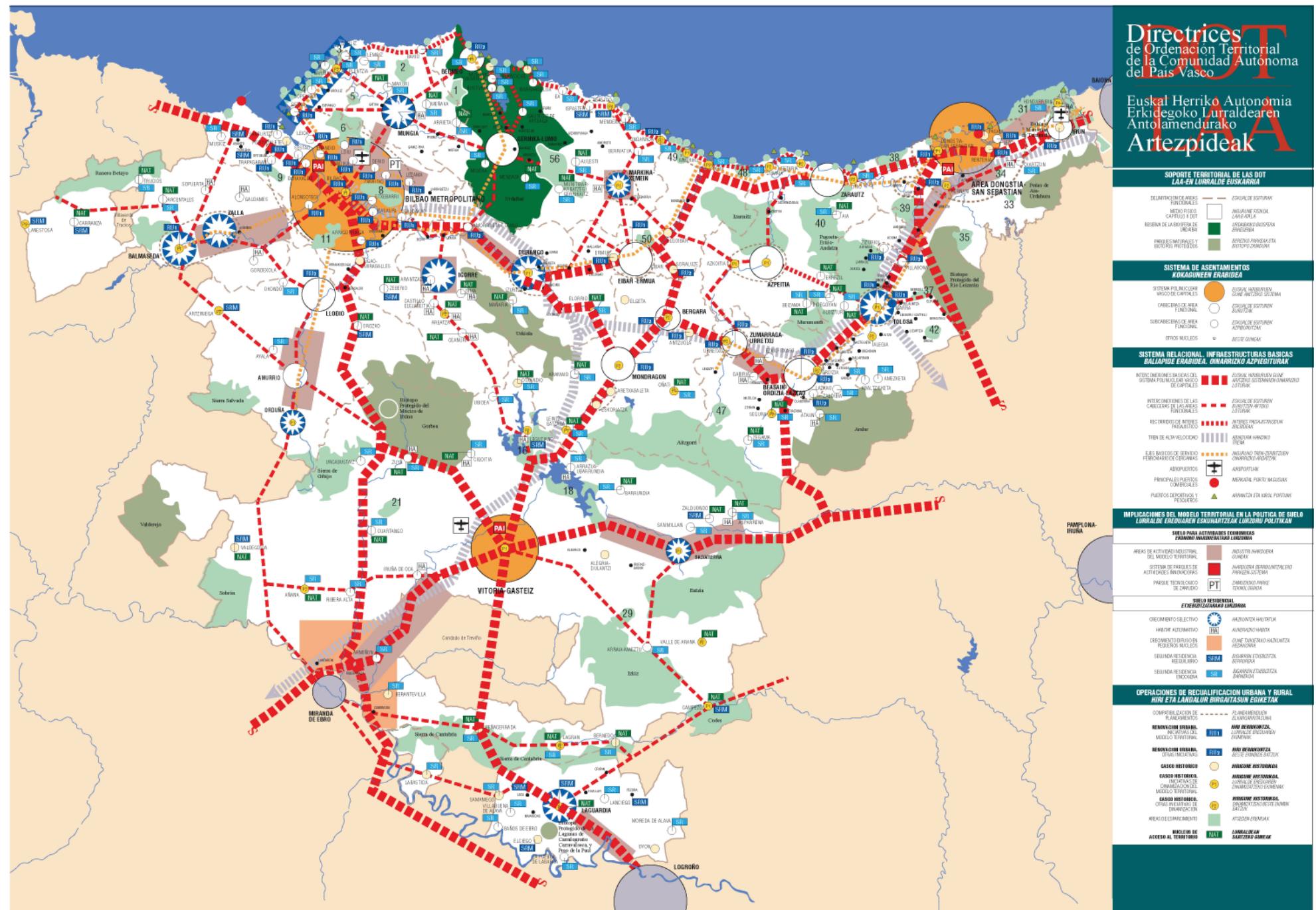
- Consolidar una red de ciudades medias capaces de dotar de una adecuada base urbana y de servicios al conjunto del territorio.
- Impulsar procesos de reequilibrio desde los ámbitos congestionados hacia zonas con menor presión demográfica.
- Establecer sistemas de protección de la naturaleza y criterios para la consideración del medio físico en las iniciativas urbanísticas y sectoriales.
- Definir sistemas de infraestructuras y dotaciones con criterios supramunicipales y orientadas a apoyar la configuración del modelo territorial propuesto.
- Proporcionar criterios territoriales para la elaboración de planes sectoriales y configurar las características de los planes territoriales de escala intermedia.
- Aportar referencias para el crecimiento del parque de viviendas y para el desarrollo de suelos de actividad de forma coherente con el modelo territorial.
- Activar procesos de renovación y dinamización de espacios deteriorados o en declive y de ámbitos singulares como los centros históricos y los núcleos rurales.

Sin duda las DOT han sido un agente activo que ha propiciado y facilitado muchos de los cambios mencionados y que han permitido el paso de la etapa industrial a la ciudad región postindustrial.

Las Directrices de Ordenación del Territorio definieron un modelo territorial cuya plasmación espacial se da a través de orientaciones para el planeamiento municipal, pero, sobre todo, a través del planeamiento territorial parcial y sectorial que desarrolla las diferentes determinaciones y la estrategia de las DOT.

La elaboración de los PTPs ha supuesto el principal desarrollo de las DOT. Tras la aprobación definitiva de ocho de ellos y el desarrollo de documentos de todos los demás, se dispone de un sistema de planes supramunicipales que concretan de forma detallada en el territorio aspectos esenciales de las directrices, tales como las áreas de protección del medio físico, los grandes ámbitos de desarrollo residencial y de espacios para actividades económicas, los sistemas de infraestructuras y equipamientos, las actuaciones de renovación urbana, etc. En muchos casos estos instrumentos han surgido, además, de la integración de las diferentes propuestas del planeamiento municipal y de los Planes Territoriales Sectoriales.

La puesta en marcha de los PTPs ha implicado amplios procesos de participación y ha impulsado una nueva dinámica que de una forma u otra ha llevado a la totalidad de los ayuntamientos y de las instituciones responsables a empezar a



pensar en su territorio como algo más complejo e interrelacionado que supera los límites locales y que en muchos casos exige estrategias comunes para abordar los grandes retos de futuro. En el nuevo marco de planeamiento urbano y territorial en la CAPV el centro de gravedad se ha ido desplazando paulatinamente hacia la escala intermedia mediante los Planes Territoriales Parciales de las áreas funcionales del territorio.

El principal activo de los PTPs, tal y como se han concebido, es su carácter de instrumentos orientados a lograr una auténtica dinamización del territorio a partir de las ventajas y singularidades específicas de cada área funcional en el marco global de la CAPV. Así, los PTPs incorporan un componente regulador que permite el mantenimiento de un cierto control público sobre los procesos territoriales y evita acciones y tendencias que repercuten en una pérdida global de oportunidades y bienestar. Son, además, un marco de referencia imprescindible para lograr una adecuada coherencia de las iniciativas y los planes municipales, y para integrar las políticas sectoriales en la estrategia global del territorio del área funcional.

A su vez, se han desarrollado numerosos PTSs que han resultado ser instrumentos claves para la implantación del Modelo Territorial de las DOT. Seis de ellos ya están aprobados definitivamente y hay otros cinco en diversas fases de tramitación. Estos Planes Territoriales Sectoriales suponen desarrollos fundamentales de las DOT, las cuales proporcionan a las

actuaciones sectoriales una referencia territorial coherente con el modelo de las DOT.

Algunos de ellos, como los de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos o el de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, han resultado determinantes, por su importante incidencia territorial y por haberse aprobado antes que los PTPs, en la evolución de muchas zonas del territorio durante los últimos años.

En materia de infraestructuras sucede algo similar. La aprobación del PTS de la Nueva Red Ferroviaria de la CAPV y de los diversos PTSs de carreteras suponen recoger y ampliar, de forma detallada, lo propuesto en las DOT, incorporando elementos de programación y compromisos financieros que garantizan, en mayor medida, su desarrollo.

A falta de la ejecución definitiva de algunos proyectos clave, como la "Y" ferroviaria de alta velocidad, los avances en este campo han sido importantísimos: mejora de la red de conexión de las 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 del aeropuerto de Bilbao, etc.

PTPs y PTSs son los elementos más directamente ligados a las DOT y de mayor relieve territorial, pero no son los únicos que han

incidido en la transformación del territorio en la línea marcada por las directrices.

Así, en el ámbito del medio físico se ha desarrollado, de forma casi completa, el sistema de Espacios Naturales Protegidos que hoy incorpora un amplio número de ámbitos y categorías (Parques Naturales, LICs, Biotopos Protegidos, Áreas de Especial Interés Natural). Además, se ha desarrollado una amplia legislación en materia de protección de la naturaleza y del medio ambiente, así como actuaciones concretas de muy diversos tipos, desde planes de recuperación de especies silvestres hasta programas forestales, programas de gestión ambiental, etc.

Igualmente, en otros ámbitos de infraestructuras se dispone de nuevos elementos de ordenación y desarrollo: extensión de la red gasística, de la red de telecomunicaciones, de los sistemas de recogida y de gestión de residuos, ordenación de tendidos eléctricos, etc.

BASES QUE COMPLEMENTAN EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT DE 1997:

B Nuevos Retos para la Actualización de las DOT

- B.1. Sostenibilidad y territorio
- B.2. El desafío del cambio climático
- B.3. Innovación y territorio
- B.4. Hacia una Ciudad Región Policéntrica

En materia de 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 los usos y la capacidad de acogida del territorio y un sistema relacional que articula las áreas funcionales entre sí y conecta la CAPV con el exterior, sigue siendo hoy una referencia válida para gestionar los procesos de cambio territorial que cuenta, además, con un consenso general en cuanto a su utilidad y eficacia.

Se trata ahora de desarrollar y hacer evolucionar, a partir de este modelo territorial, elementos que han cobrado un creciente protagonismo o que precisan ser actualizados. En los últimos años han ganado protagonismo desafíos que apenas estaban presentes en el debate territorial y social cuando se redactaron las DOT. Cuestiones clave como la sostenibilidad, el cambio climático y la innovación son hoy referencias centrales que deben tener una presencia mayor en el diseño y el funcionamiento de nuestro territorio.

B.1. Sostenibilidad y territorio

La esencia del concepto de sostenibilidad reside en legar a las generaciones futuras un entorno que no limite su capacidad para satisfacer sus propias necesidades. Implica la gestión responsable de los recursos naturales, de manera que se evite el agotamiento de los no renovables, junto con el aprovechamiento de los recursos renovables a un ritmo inferior a su tasa de renovación a fin de asegurar su mantenimiento indefinido. Conlleva, también, asegurar la calidad de los recursos de manera que estos mantengan su capacidad de uso, así como limitar la generación de residuos y contaminantes a fin de que estos no sobrepasen la capacidad de asimilación de los ecosistemas naturales.

La Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible plantea un amplio programa de acción para que a lo largo de la próxima década los principales problemas de la CAPV se encuentren en vías de solución.

La sostenibilidad solo es posible si se plantea como un objetivo integrado en un marco más amplio que incluye la cohesión social y la generación de la riqueza capaz de asegurar el bienestar y la disponibilidad de recursos necesarios para abordar los retos del futuro. La sostenibilidad no solo es el resultado de políticas estrictamente ambientales, aunque la importancia de estas en materia de sostenibilidad sea grande.

El modelo territorial y las iniciativas territoriales y urbanísticas son elementos clave para lograr un desarrollo sostenible, pues sus aportaciones son esenciales para que las políticas sectoriales sean realmente viables y eficaces.

Muchos de los principales desafíos a los que nos enfrentamos para lograr un desarrollo realmente sostenible a largo plazo están directamente asociados a cuestiones territoriales y urbanísticas.

La artificialización del suelo constituye un elemento crítico de nuestro territorio. Aproximadamente el 7,3% de la superficie de la CAPV corresponde ya a infraestructura y zonas urbanizadas.

Frente al énfasis en el crecimiento, se propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, limitar los procesos de expansión de las zonas edificadas y hacer de las iniciativas de renovación y reutilización de los espacios construidos el centro de las iniciativas de futuro. Este enfoque es esencial para la sostenibilidad, pues evita la destrucción de suelos que son soporte para la vegetación, permite mejorar la gestión de los residuos y de recursos estratégicos como el agua, reduce la necesidad de desplazamientos motorizados y favorece el uso de sistemas de transporte colectivo.

Aspectos tales como la forma urbana o la localización de determinados usos resultan esenciales para que el transporte colectivo

predomine sobre el vehículo privado y se reduzca la necesidad de nuevos viarios.

La gestión activa de unos espacios agrarios que se enfrentan a profundos cambios, la interconexión de los espacios naturales y la incorporación de la perspectiva paisajística a las intervenciones en el territorio son iniciativas necesarias para recuperar la biodiversidad y restaurar los ciclos naturales que son esenciales para garantizar la disponibilidad de recursos básicos, prevenir riesgos y fomentar el atractivo del territorio y la calidad de vida de los ciudadanos.

Las políticas de transporte, energía, espacios naturales, cohesión social, gestión de residuos, abastecimiento de agua, etc. solo son verdaderamente eficientes y viables si derivan de un modelo territorial y urbano previamente consensuado y orientado a lograr los objetivos de la sostenibilidad. Reforzar los aspectos asociados a la sostenibilidad es uno de los objetivos básicos de este Reestudio de las DOT.

B.2. El desafío del cambio climático

El cambio climático de origen humano, inducido por la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero, aparece como un nuevo desafío con una gran capacidad para originar graves amenazas ambientales, sociales y económicas en las próximas décadas. Aumento de las temperaturas, elevación del nivel del mar y una mayor incidencia de fenómenos como inundaciones y sequías son algunos de los riesgos a los que puede dar lugar este cambio.

Según el Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático, el sector del transporte genera en torno al 25% de los gases de efecto invernadero de la CAPV, en su mayor parte debido al uso de vehículo privado. Los datos disponibles de diversas áreas urbanas europeas indican que las zonas urbanas de alta densidad y con una buena dotación de sistemas de transporte colectivo pueden trasladar hasta el 60% de los desplazamientos motorizados habituales desde el vehículo privado hacia los sistemas de transporte colectivo. Es esencial, por tanto, que las estrategias territoriales incidan en el impulso a los sistemas de transporte colectivo. En este sentido, el Reestudio de las DOT plantea propuestas para fortalecer los sistemas ferroviarios de cercanías y desarrollar ejes estructurantes de transporte colectivo así como para el diseño de modelos urbanos orientados hacia estos modos de transporte, el planteamiento de sistemas intermodales

como enfoque generalizado para la articulación de los diferentes sistemas de transporte y la generación de ámbitos de centralidad urbana en torno a estaciones y puntos de acceso a los sistemas de transporte colectivo. La extensión de la red de peatones y bicicletas y una política de reforzamiento de los centros urbanos tradicionales y de aumento de la densidad urbana son claves para reducir las necesidades de movilidad motorizada.

El Reestudio de las DOT plantea la necesidad de incorporar los principios bioclimáticos de diseño urbano y arquitectónico en los nuevos desarrollos como recomendación prioritaria, para adecuar los espacios construidos ya existentes a condiciones de máxima eficiencia energética y minimizar las emisiones contaminantes. Se estima que los sectores residencial y terciario son responsables del 17% de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera en la CAPV y que esta cifra puede reducirse hasta en un 40% mediante la introducción de diseños orientados a maximizar la adaptación de las edificaciones y los espacios construidos a las condiciones climáticas del entorno, el uso de aislamientos eficaces y de sistemas de bajo consumo energético (iluminación, electrodomésticos, calefacción, etc.).

Esta reducción puede llegar a ser del 100% si el abastecimiento convencional de electricidad, fuel y gas es sustituido por sistemas de captación energética solar y eólica para el abastecimiento doméstico y terciario. En la actualidad las

energías renovables no contaminantes apenas suponen el 5% del total de la energía consumida en la CAPV. Existe una oportunidad para aumentar su presencia, incorporándolas a los espacios construidos y localizando áreas de producción energética en espacios agrarios en tránsito de abandono en los que este uso resulte compatible.

Los usos del suelo rústico son claves en las iniciativas de atenuación de los riesgos asociados al cambio climático. Los espacios forestales son sumideros de carbono que reducen la concentración de gases responsables del calentamiento. Se estima que los bosques de la Comunidad Autónoma del País Vasco retienen cerca de 2 Mt de CO₂ al año mientras que las tierras cultivadas, los pastizales y los asentamientos constituyeron una fuente de emisiones. Extender las masas forestales y prevenir la extensión de la mancha urbana se perfilan como estrategias imprescindibles para reducir la carga contaminante total y aumentar la adaptación de nuestro territorio a los posibles cambios climáticos.

La reforestación, la limitación de la urbanización y el control de usos en ámbitos vulnerables tales como la costa y las zonas inundables son actuaciones que permitirán mitigar riesgos como la escasez de agua, la mayor incidencia de los riesgos naturales y la pérdida de biodiversidad por disminución o alteración de la cubierta vegetal.

B.3. Innovación y Territorio

A largo plazo la única respuesta a estos nuevos retos es la innovación. Hacer cosas nuevas, o hacer lo que ya hacíamos de forma distinta, es la única manera de lograr los objetivos de sostenibilidad, competitividad y cohesión en un contexto de cambio permanente.

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 y entorno empresarial y administrativo son algunos factores necesarios pero no suficientes.

El territorio ocupa un lugar singular entre estos factores. A diferencia de los restantes factores de innovación, este es el único que no se puede deslocalizar. El territorio constituye una oportunidad cada vez más importante en materia de identidad, diferenciación y competitividad. Incorpora activos tangibles de la nueva economía, para la cual resultan esenciales factores claves para la innovación tales como la capacidad para atraer y fijar talento y empresas innovadoras y para conectarse de forma enriquecedora con otros espacios, así como la existencia de sistemas de transporte eficaces, paisajes y espacios naturales de calidad y ámbitos de vida y de actividad atractivos y sostenibles.

Hacer de la Ciudad Región de Euskal Hiria un Ecosistema de Innovación implica impulsar los factores de innovación de la CAPV y facilitar la adaptación de nuestro territorio y de nuestras actividades económicas a las nuevas situaciones.

Los Ecosistemas de Innovación son territorios con vocación de constituir centros donde se generen innovaciones. Al igual que los ecosistemas naturales, los Ecosistemas de Innovación son espacios en los que se producen los cambios y novedades que permiten en este caso 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 ecosistemas 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 asimilables a las “especies clave” altamente conectadas que están en la base de los procesos innovadores.

Las ciudades y los 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, sino los centros históricos, los espacios costeros, los paisajes rurales y agrícolas, las áreas urbanas de arquitectura singular, etc. 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.

Hacer del País Vasco un Ecosistema de Innovación significa 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, etc.), 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.

B.4. Hacia una Ciudad Región Policéntrica

A lo largo de la última década el País Vasco ha experimentado dos procesos simultáneos que ponen de relieve nuevas tendencias en la funcionalidad y en la organización del territorio.

Por una parte, el desarrollo urbano de las capitales y sus entornos metropolitanos no ha ocurrido solo en términos de crecimiento demográfico y de la 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 el aumento de la complejidad y del atractivo de su oferta terciaria.

Simultáneamente, los sistemas de comunicación han mejorado progresivamente en un contexto de motorización generalizada. Se han reducido 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. Esta fortaleza funcional cada vez mayor 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 de 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. Una parte cada vez mayor de las demandas terciarias que antes se realizaban en ciudades medias y cabeceras comarcales se trasladan ahora a las capitales, lo cual conlleva el riesgo de perder la centralidad con la que tradicionalmente han contado las ciudades medias.

Frente a los riesgos de polarización asociados a este proceso surge la oportunidad de fortalecer el conjunto de 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. Resulta 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, la mejora de las comunicaciones, las especializaciones económicas de las ciudades medias y su interrelación cada vez mayor crean las condiciones para configurar el conjunto del sistema urbano en una red urbana policéntrica, más diversa y con mayor potencial que la actual.

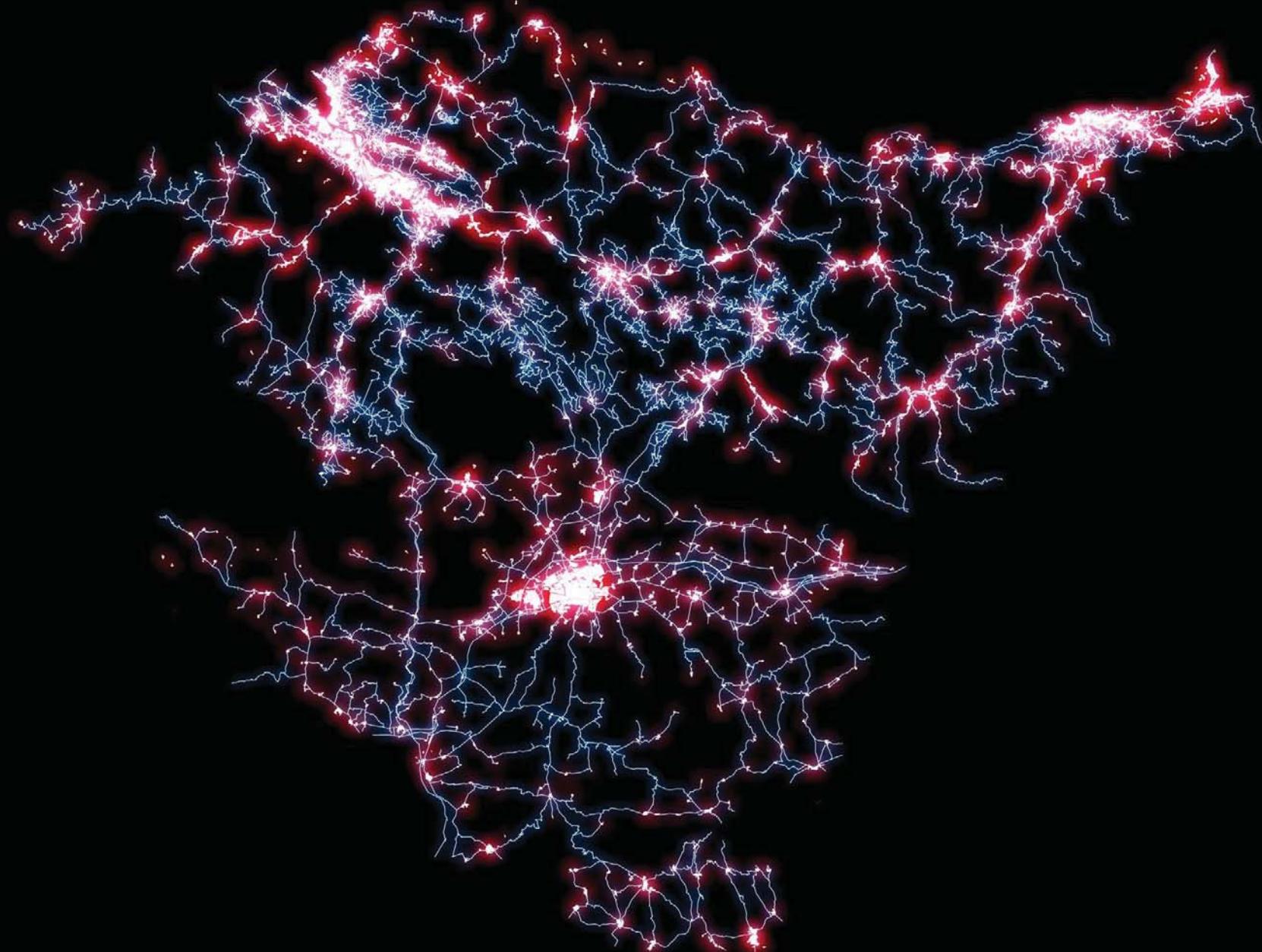
El concepto de Euskal Hiria hace referencia a la ciudad región vasca. Corresponde a una visión integrada del territorio que incorpora el paisaje,

el medio físico, el medio rural y urbano y las interrelaciones y complementariedades entre las capitales vascas, así como entre estas y el resto de núcleos de distinto tamaño que componen el sistema de ciudades del País Vasco.

Euskal Hiria se concibe como un proyecto de futuro que se apoya en las auténticas ventajas competitivas del territorio vasco y que está en la línea de los objetivos territoriales que hoy día ya comparten casi todos los países europeos: policentrismo, identidad y complementariedad entre los diferentes asentamientos que componen estas nuevas realidades que hemos denominado ciudades región.

El policentrismo dota de fortaleza a cada núcleo a partir de sus propias potencialidades y permite mayores oportunidades al configurar una estructura que en conjunto es más compleja, diversa, innovadora y sostenible que cada elemento por separado.

El Territorio en Red policéntrico propicia la generación de sinergias y se basa en la variedad 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 diversas oportunidades que ofrece el conjunto.

El resultado es una estructura urbana policéntrica e integrada dotada de una masa crítica mayor, de una oferta de ambientes y opciones más diversa y de 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 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 para captar 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 para 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, cuyo tamaño demográfico es muy similar al de la CAPV.

BASES QUE COMPLEMENTAN EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT DE 1997:

C Euskal Hiria Plus

- C.1. Un territorio abierto
- C.2. La Dorsal y la Diagonal del Sur de Europa
- C.3. Euskal Hiria. Una Rótula en la nueva Europa
- C.4. Euskal Hiria Plus
- C.5. Oportunidades de colaboración con los territorios del entorno

C.1. Un territorio abierto

Ninguna de las ciudades que componen el sistema urbano vasco puede jugar, de forma aislada, un papel relevante en el nuevo escenario internacional de ciudades globales. Ninguna de las capitales vascas tiene, por sí sola, la masa crítica para poder ofrecer el complejo de servicios especializados, las infraestructuras, los equipamientos y las opciones que ofrecen las ciudades que están operando con éxito a nivel internacional. Avanzar en el concepto de la ciudad región constituye una de las mejores oportunidades de nuestro territorio en el que están apareciendo, de forma creciente, nuevos elementos con potencial de integración regional:

- El atractivo urbano de las capitales vascas que albergan áreas de gran calidad y cuentan con valiosos modelos de desarrollo, entre los que destaca con una alta proyección internacional la regeneración de Bilbao y del entorno de la ría del Nervión.
- Una valiosa red de ciudades de tamaño medio que constituye una de las claves de la integración entre el mundo urbano y rural. Son centros urbanos muy importantes para el equilibrio global de la estructura territorial y para el equilibrio social.
- Los grandes equipamientos culturales y urbanos como el museo Guggenheim y el palacio de congresos Euskalduna en Bilbao, Txillida Leku y el palacio de

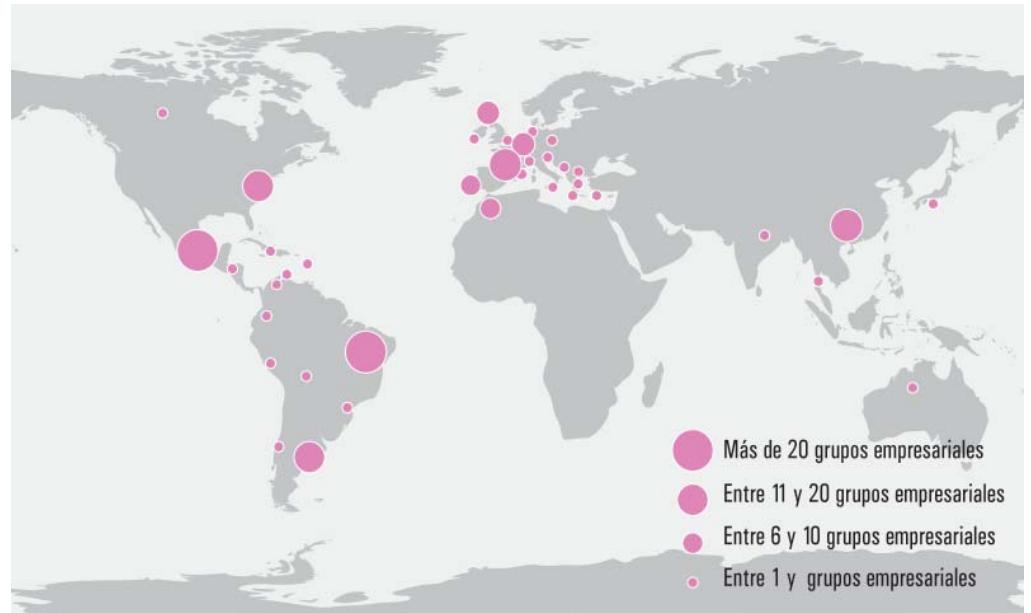
congresos del Kursaal en Donostia-San Sebastián o el Artium y el equipamiento ecológico de Vitoria-Gasteiz, así como los eventos, congresos y festivales de alcance internacional asociados a ellos.

- La oferta universitaria configurada en torno a instituciones como la Universidad del País Vasco, la de Deusto o la de Mondragón.
- Los espacios feriales de Bilbao (BEC) o Irun (FICOBA).
- La red de parques tecnológicos y la creciente presencia de empresas y centros de investigación con un alto componente innovador en sectores de alta tecnología.
- La presencia de un número significativo de grupos empresariales multinacionales con proyección global y un sistema de servicios productivos de alto nivel crecientemente sofisticado.
- Una magnífica red de pequeños núcleos de población que mantienen su identidad, morfología e imagen y un importante conjunto de 69 centros históricos que constituye un patrimonio cultural, histórico y urbano de primera magnitud.
- Un sistema de Espacios Naturales y de ámbitos de alto valor paisajístico muy entrelazados con el sistema urbano que ofrece un entorno de gran atractivo visual y natural, al tiempo que constituye un importante soporte para la sostenibilidad global del territorio y ofrece una amplia oferta de opciones turísticas para su disfrute.
- Los núcleos urbanos, playas y paisajes de la costa, junto con el sistema de puertos deportivos y las oportunidades asociadas a iniciativas como la regeneración de la Bahía de Pasaia.
- La puesta en servicio de las conexiones de alta velocidad, que va a suponer una sustancial reducción en los tiempos de viaje entre las capitales vascas y las ciudades de su entorno regional, aumentando el mercado potencial para sus servicios urbanos de mayor nivel, así como su rango urbano.
- El crecimiento del aeropuerto de Bilbao como gran aeropuerto internacional que dota al conjunto de la CAPV de un elemento de extraordinaria capacidad para las conexiones globales. El desarrollo de sistemas eficaces para la conexión entre el aeropuerto y la red de alta velocidad aparece como una de las grandes oportunidades de crecimiento funcional.
- La red logística supone una oportunidad cada vez más importante para atraer actividades y generar opciones de desarrollo en un marco regional en el sistema Puerto de Bilbao-Aeropuerto de Vitoria-plataformas logísticas internacionales.

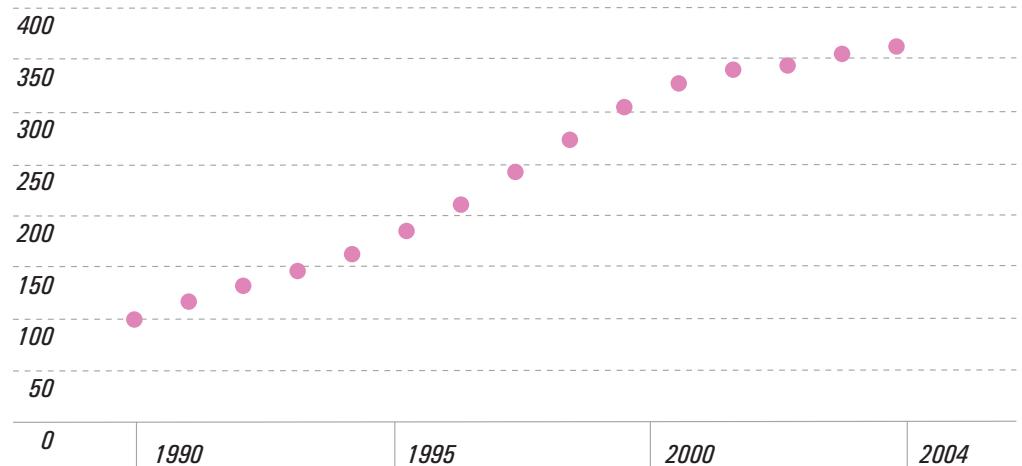
En definitiva, la consolidación de la ciudad región como un Territorio en Red implicará una mayor diversidad de opciones territoriales, así como el enriquecimiento de la oferta de actividades, ocio y servicios y el aumento de las expectativas de sostenibilidad, desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. La configuración de Euskal Hiria como un Territorio en Red, aumentando las interrelaciones entre las capitales vascas y generando nuevos elementos de articulación y centralidad en las ciudades medias, se orienta a fortalecer nuestro territorio aprovechando de forma más eficaz su masa crítica poblacional y económica y constituye la principal herramienta para la aparición de sinergias derivadas de la localización y la integración con los territorios del entorno.

La configuración del País Vasco como un nodo de centralidad europea se perfila como un objetivo estratégico que inspira los puntos esenciales del Reestudio de las DOT.

Multinacionales vascas en el mundo. Fuente: Eustat 2006



Valor de las exportaciones (millones de euros). Fuente: Eustat 2007



C.2. La Dorsal y la Diagonal del Sur de Europa

Junto a la visión convencional del territorio europeo constituido por la Dorsal, el Norte del Sur, El Arco Atlántico y las Periferias, empiezan a surgir nuevas interpretaciones más actualizadas derivadas de los profundos procesos de transformación vividos en nuestro continente en la última década.

La Diagonal Europea es un espacio emergente liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán. Son ciudades que lideran amplios espacios económicos en sus respectivos países y que tienen un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes.

La articulación de este sólido eje urbano y económico aparece como uno de los elementos de consolidación de un nuevo espacio de crecimiento europeo de alcance global.

Esta Diagonal emergente integra ámbitos del tradicional Arco Atlántico y del Mediterráneo y se conecta con la Dorsal, principalmente a través de los espacios del norte de Italia. Incluye centros de investigación y universidades de primer orden, puertos y aeropuertos de rango internacional, espacios naturales, corredores regionales de desarrollo, grandes áreas metropolitanas y ciudades medias sobre un sólido soporte infraestructural en fase de

mayor desarrollo con la incorporación de las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria previstas.

La Diagonal Europea acoge un amplio conjunto de actividades dinámicas y novedosas en la Europa actual. De alguna forma, se está provocando el desplazamiento de la Megalópolis o Dorsal Europea hacia el sur. Se espera para esta zona un gran desarrollo basado particularmente, pero no solamente, en las nuevas tecnologías. Los atractivos específicos de estas regiones meridionales residen fundamentalmente en la bondad climática, en un entorno atractivo y en una amplia oferta de equipamientos.

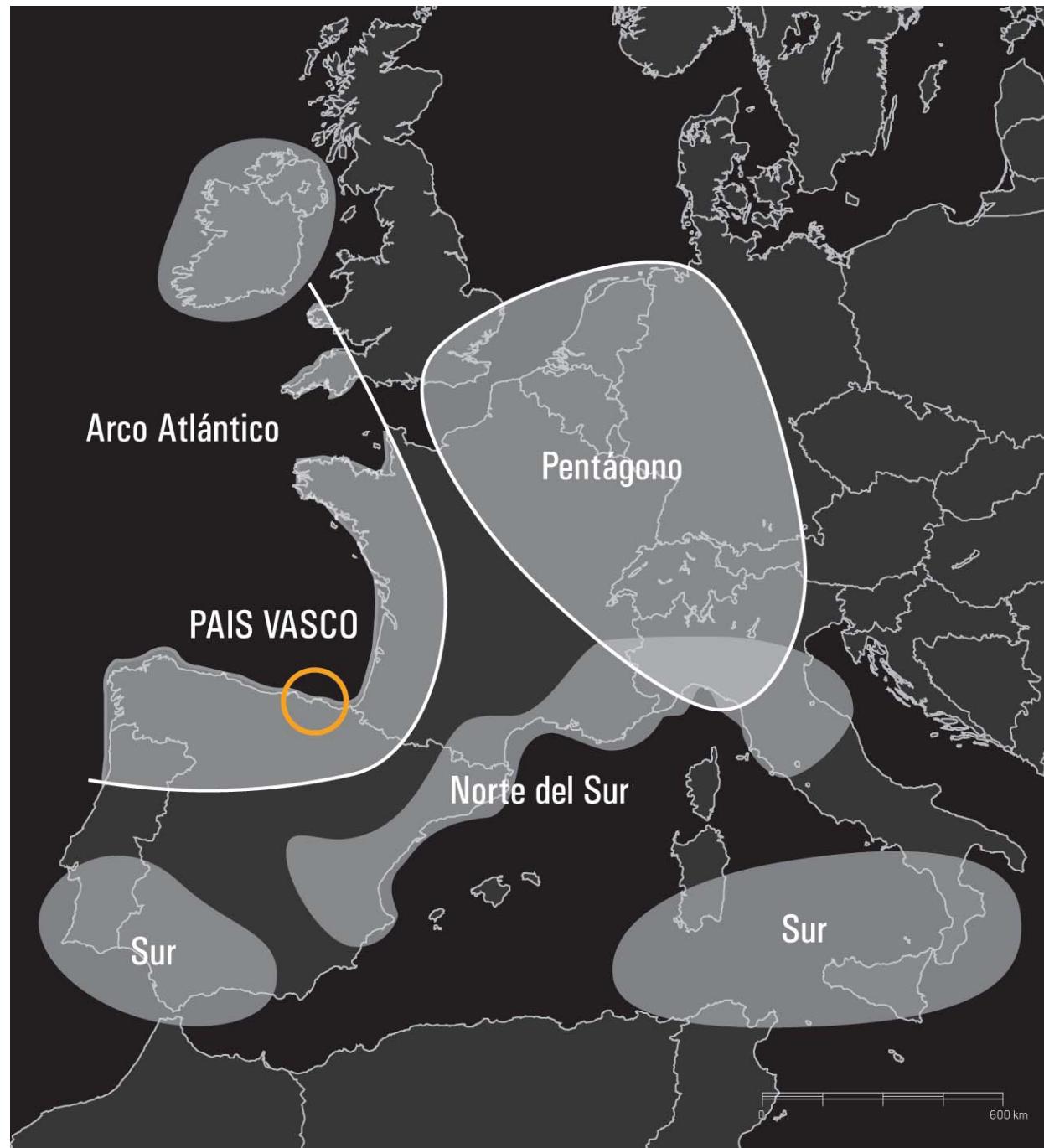
En algunos de sus ámbitos los procesos de integración económica de los espacios de la Diagonal son ya muy importantes como ocurre entre Lisboa y Oporto, entre Madrid, Barcelona y Valencia o en el ámbito Milán-Marsella. En otros se han experimentado importantes avances en los últimos años. Así ocurre entre Lisboa y Madrid o entre Marsella y Barcelona. La Diagonal se irá configurando como resultado de la articulación de grandes sistemas urbanos de escala suprarregional que están desarrollándose a través de los nuevos sistemas de comunicaciones con el aumento de la interrelaciones económicas y sociales, formando lo que podemos denominar "superciudades". En una isocrona de cuatro horas, utilizando el tren de alta velocidad, las ciudades de la Diagonal tendrán acceso a casi 140 millones de habitantes. Dentro de este

territorio hay espacios de especial intensidad urbana que hemos llamado superciudades o diamantes: el Diamante Portugués, constituido por las ciudades de Lisboa y Oporto; el Diamante Mediterráneo, constituido principalmente por las ciudades de Madrid, Barcelona y Valencia; el Diamante de la Costa Azul, que integra Marsella, Lyon y Niza; y el Diamante del Norte de Italia, que integra ciudades como Milán, Turín y Génova.

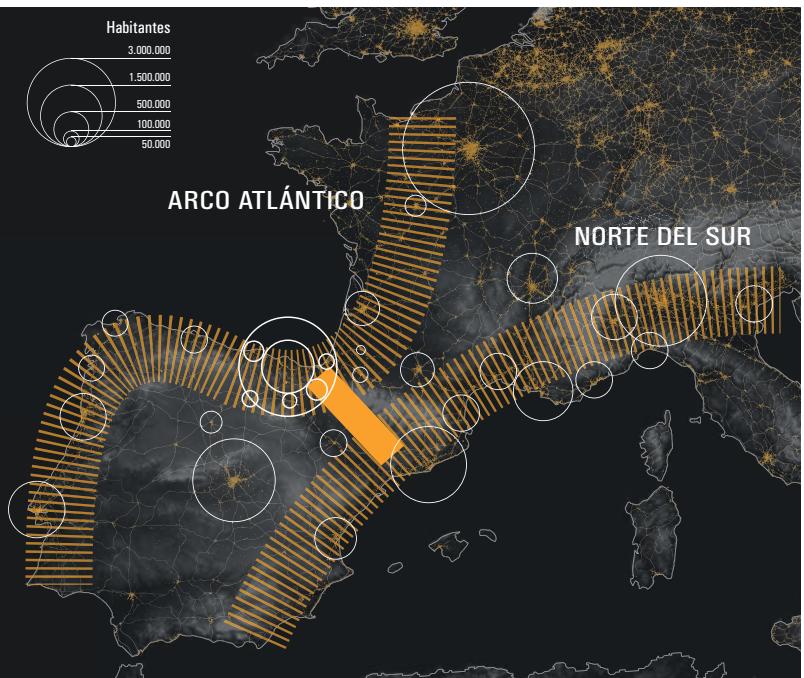
En contraste con las zonas centrales europeas, estos nuevos espacios emergen con fuerza porque permiten superar los niveles de congestión de los espacios tradicionalmente preferidos para el asentamiento de actividades productivas en la Europa Central. El compromiso con la calidad en materia de nuevos desarrollos residenciales, paisaje, medio ambiente, nuevas áreas de actividad económica y operaciones de recalificación constituye un factor clave para el éxito de estos territorios en el nuevo esquema europeo de áreas urbanas en competencia por atraer inversiones productivas y, especialmente, por formar, retener y atraer talento.

La estrategia de localización del País Vasco sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades en este nuevo contexto. El fortalecimiento de los espacios centrales y occidentales de la Península Ibérica aumentará las interrelaciones con los centros urbanos del norte europeo, jugando nuestro territorio un papel esencial en la conexión europea de estos ámbitos de la Diagonal.

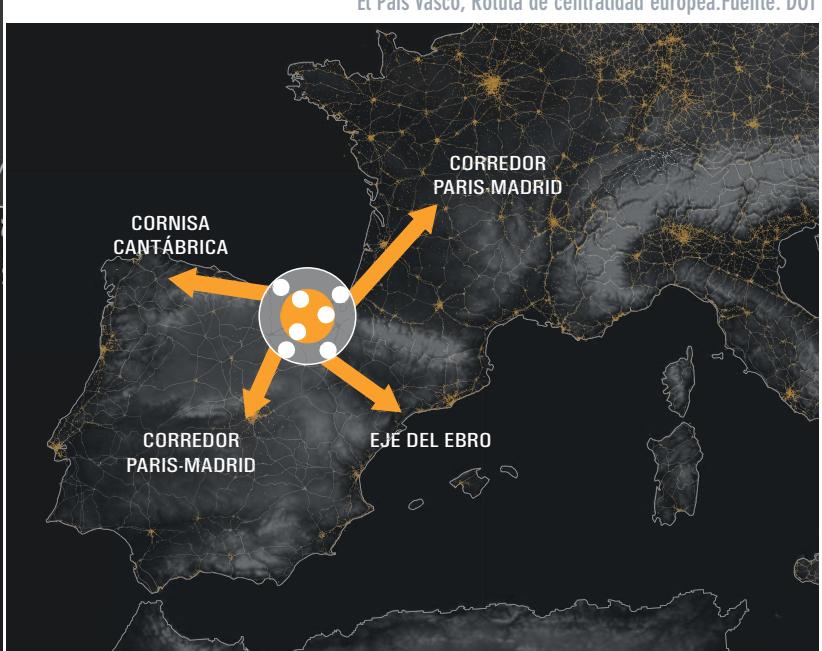
Ámbitos estructurantes del espacio europea (Europa 2000+)



Conexión Atlántico-Mediterráneo. Fuente: DOT



El País Vasco, Rótula de centralidad europea. Fuente: DOT



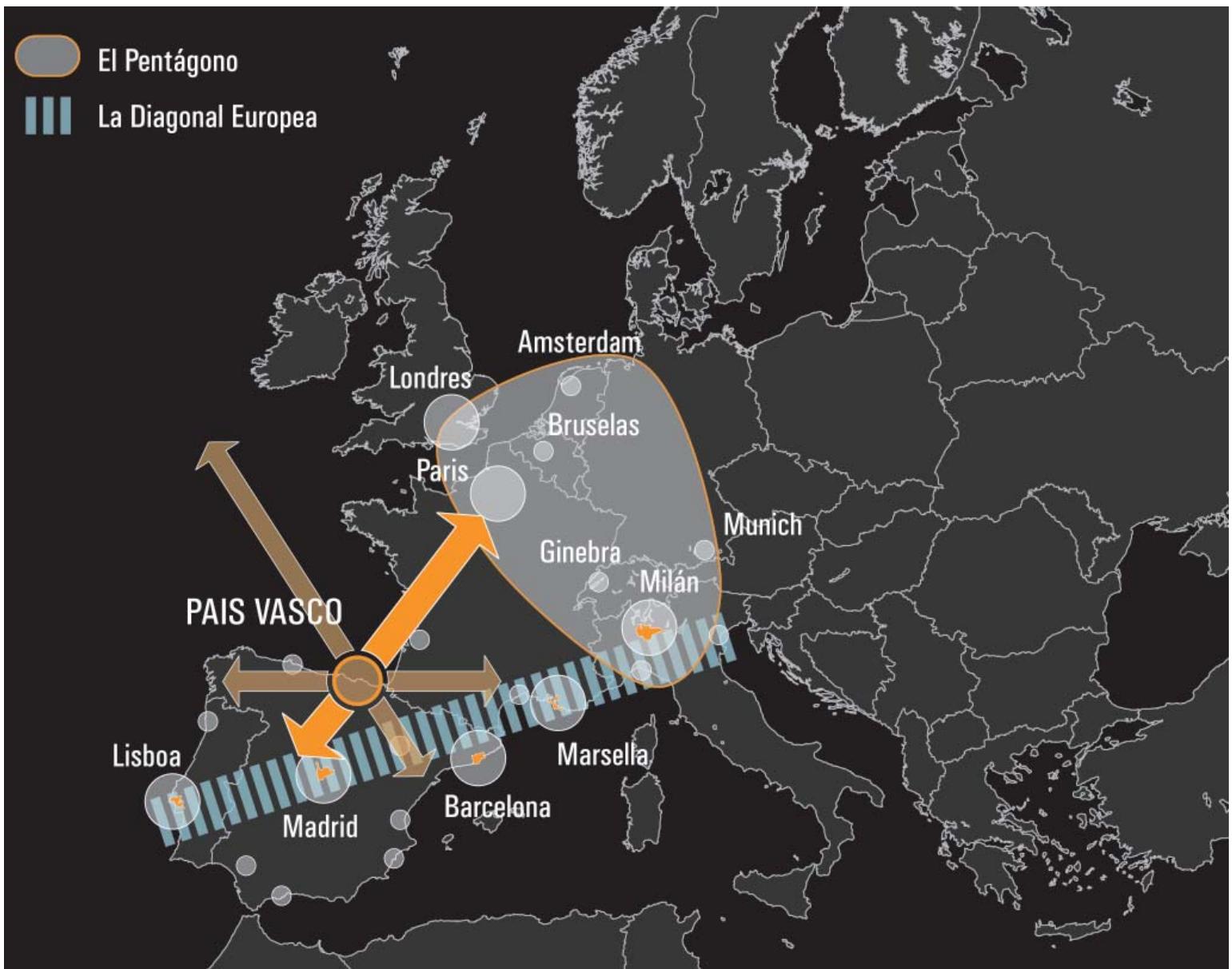
Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

C

Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997:
Euskal Hiria Plus

El País Vasco en el eje europeo norte-sur. Fuente: elaboración propia



C.3. Euskal Hiria. Una Rótula en la nueva Europa

Una de las aportaciones más importantes de las DOT ha sido impulsar el concepto de la Rótula, el cual sigue siendo una referencia válida hacia el futuro en tanto en cuanto constituye un enfoque coherente con la posición y las dinámicas de la CAPV y con los procesos de desarrollo del espacio europeo.

El País Vasco ocupa una posición estratégica en la intersección del corredor norte-sur París-Madrid y dos corredores transversales, el Eje del Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Tiene vocación de liderar el Arco Atlántico y constituir una importante charnela de integración entre este y el Norte del Sur, los cuales constituyen dos grandes euroregiones con clara proyección de futuro. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un importante nodo de centralidad europeo donde junto al propio territorio de la CAPV se integran Cantabria, La Rioja, Navarra y el área de Bayona.

La localización central del Sistema Polinuclear de Capitales del País Vasco en relación con los sistemas urbanos de su entorno, su proximidad a ellos y su propia relevancia urbana le otorgan una posición destacada en el sistema urbano europeo. A ello contribuye el tamaño demográfico y funcional de sus ciudades principales, y de forma importante, la proximidad existente entre

los principales nodos urbanos. Estos nodos conforman una red urbana densa con elementos de interconexión cada vez más numerosos, la cual permite una excelente cobertura de las funciones urbanas de nivel superior sobre la totalidad del territorio.

El cada vez mayor peso urbano de Bilbao como ciudad con capacidad para acoger elementos de conexión internacional y servicios avanzados constituye una gran oportunidad para aumentar la proyección de esta capital sobre el conjunto de este espacio. Igualmente importantes son los crecientes procesos de articulación que aparecen con espacios contiguos. Hacia el oeste, el Bilbao Metropolitano se desarrolla cada vez más sobre la costa oriental de Cantabria, de forma que núcleos como Castro Urdiales o Laredo son hoy parte integrante del espacio metropolitano de Bilbao. Hacia el este aparece una articulación cada vez más sólida de la Eurociudad Donostia-San Sebastián-Bayona.

Este aumento de la masa crítica de población y actividades productivas se perfila como un elemento fundamental para ampliar la oferta, en términos cuantitativos y de sofisticación, de los servicios avanzados y de las conexiones de alto nivel, especialmente aéreas y marítimas, que aparecen en la última década como elementos clave para la evolución de los territorios en el marco de la sociedad del conocimiento y de las nuevas escalas impulsadas por la globalización. Esta es la idea que anima el concepto de Euskal

Hiria, que conlleva una visión de Euskadi que integra el medio rural y urbano y, en especial, la concepción de las tres capitales como elementos clave de un sistema urbano caracterizado por la complementariedad y la integración.

Las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transporte y comunicaciones, y por los procesos que conllevan el aumento de las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios como consecuencia de la globalización, refuerzan el carácter decisivo de las circunstancias de contexto para el diseño de las estrategias de desarrollo territorial. Se plantean nuevas posibilidades de relación con espacios próximos y lejanos, aumentan las interdependencias entre diferentes territorios y las posibilidades de que estos se beneficien mutuamente y se configuran nuevos escenarios de integración, competencia y cooperación.

Así, en esta nueva etapa la configuración del País Vasco como un Territorio Rótula debe plantearse en dos escalas complementarias que en el Reestudio de las DOT se han denominado la Diagonal del Sur de Europa y Euskal Hiria Plus:

- En la escala continental, propiciada por los nuevos desarrollos en el transporte aéreo y por las redes de alta velocidad ferroviaria, la Rótula aparece como una estrategia con un creciente protagonismo en el marco de unas relaciones norte-sur cada vez más intensas.
- En la escala regional, Euskal Hiria Plus significa el fortalecimiento de los elementos de conexión y cooperación con los territorios de nuestro entorno con los que existe una interacción cada vez mayor. Es una iniciativa de enorme importancia que permite hacer viables equipamientos, infraestructuras y sistemas de servicios de mayor dimensión y calidad. Euskal Hiria Plus es una propuesta para afianzar la proyección internacional del País Vasco, dotar de centralidad a nuestro territorio para lograr protagonismo en la Diagonal y aumentar nuestro potencial para participar en las dinámicas de desarrollo europeas y globales.

C.4. Euskal Hiria Plus

El País Vasco tiene la oportunidad de aumentar su centralidad en el espacio europeo. La localización y la estructura policéntrica de las ciudades vascas y de los territorios de su entorno definen un ámbito clave para situar a nuestro territorio entre los grandes espacios urbanos del oeste de Europa y como espacio central de las comunicaciones norte-sur en este ámbito.

Euskal Hiria Plus es el sistema regional nucleado en torno al País Vasco que integra territorios y ciudades de su entorno con los que existen sinergias y oportunidades de cooperación cada vez mayores a medida que se van consolidando las nuevas redes de comunicación. Es una iniciativa de enorme importancia que permite hacer viables equipamientos, infraestructuras y sistemas de servicios de mayor dimensión y calidad. Euskal Hiria Plus es una propuesta para afianzar el protagonismo internacional del País Vasco y aumentar nuestro potencial para participar en las dinámicas de desarrollo europeas y globales.

Las opciones de integración regional que proporciona Euskal Hiria Plus van a contribuir decisivamente a posicionar al País Vasco como un espacio de centralidad en el sur de Europa y como un enclave estratégico en los flujos de transporte y en las opciones de localización de las actividades de la nueva economía. El espacio que se estructura en torno a Euskal

Hiria Plus constituye una gran oportunidad de integración regional. Algunas de estas opciones presentan ya un cierto grado de consolidación mientras que otras cuentan con un alto potencial y deberán impulsarse en los próximos años. Las oportunidades de integración mencionadas buscan la integración:

- Con el Diamante Mediterráneo, a través de las relaciones con Madrid, Zaragoza, Barcelona y Valencia, conectando con los espacios del centro y el sur peninsular, gracias a las mejoras en las comunicaciones por alta velocidad con Burgos y Valladolid, con el Eje del Ebro y con el Arco Mediterráneo.
- Con el Diamante Portugués y los espacios metropolitanos en formación a lo largo del Eje del Cantábrico, mediante las nuevas infraestructuras que articulan los procesos de fortalecimiento y reestructuración urbana en las áreas de Santander-Torrelavega, el Área Central Asturiana, las áreas metropolitanas A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra y los importantes procesos de integración entre el sistema urbano gallego y los espacios del norte de Portugal liderados por el Área Metropolitana de Oporto.
- Con los espacios del suroeste francés, a través de las futuras conexiones Bayona-Dax-Burdeos que facilitarán, además, nuevas oportunidades de relación con las áreas con una fuerte especialización tecnológica de Toulouse y el valle del Ródano.

• Hacia el norte por el eje Burdeos-Tours-París, generando un importante elemento de conexión entre la Diagonal Europea, que integra los grandes sistemas urbanos del sur del continente, y la Dorsal Europea, en la que participan las grandes aglomeraciones del norte y el centro de Europa.

Las nuevas conexiones aéreas, por autopista y por alta velocidad crean importantes oportunidades para el País Vasco en materia de relación y de protagonismo territorial en aumento en el marco de la Diagonal Europea.

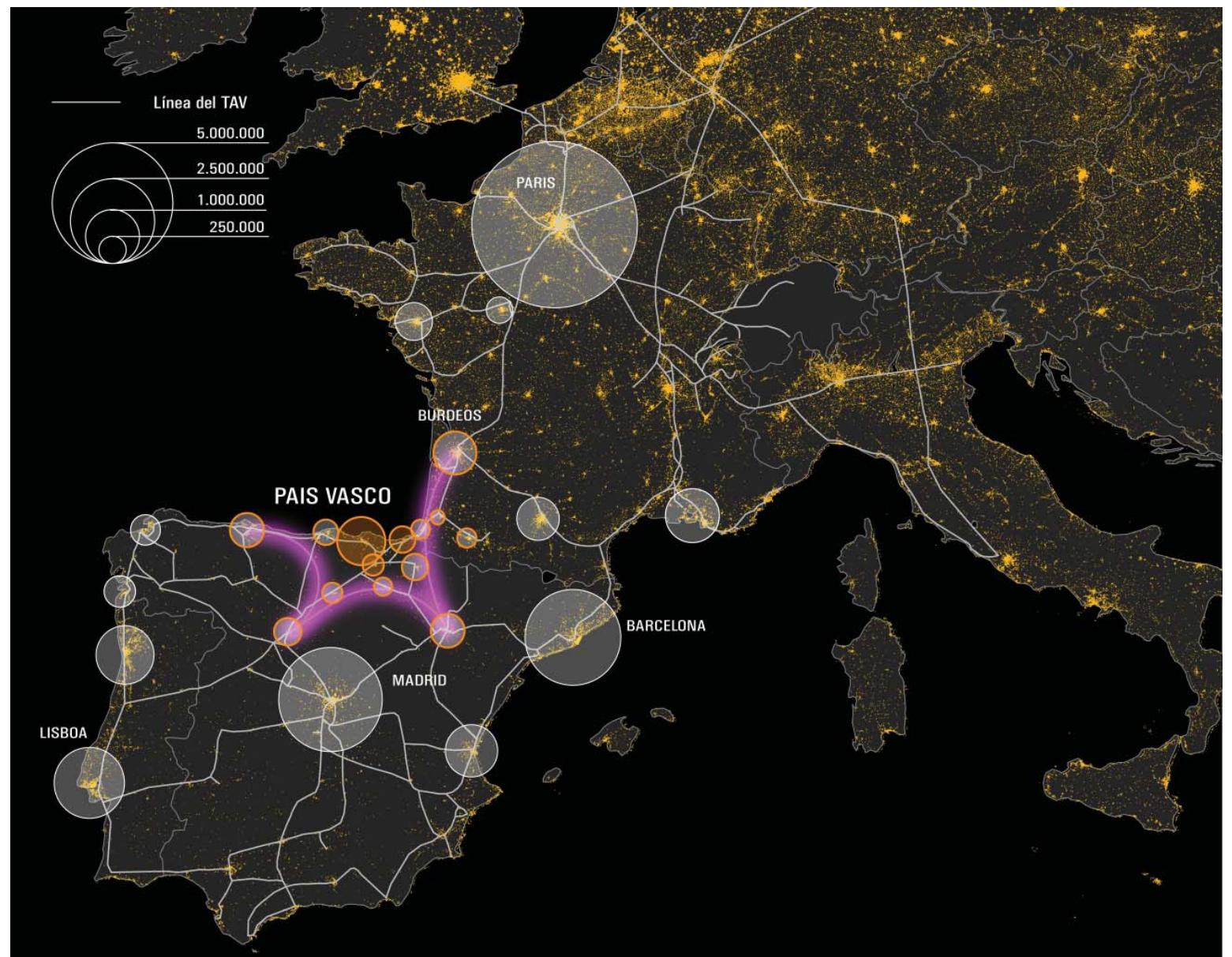
En los próximos años las nuevas conexiones de alta velocidad van a marcar un avance decisivo. La alta velocidad ferroviaria es el gran elemento de articulación de los sistemas urbanos europeos y un elemento de conexión esencial que determinará qué espacios se integrarán en las nuevas dinámicas de desarrollo y cuáles otros quedarán al margen de ellas. La magnitud de dicho avance se refleja en los análisis de tiempos de viaje desde las capitales vascas hasta los sistemas urbanos de la Diagonal y de la Dorsal una vez desarrolladas infraestructuras como el TGV de Aquitania hasta la frontera y las conexiones por alta velocidad del Ebro y el Cantábrico.

Una vez completado el tramo Vitoria-Gasteiz - Donostia-San Sebastián de la AP-1 se dispone de un corredor alternativo al más congestionado del litoral que reduce las distancias en los movimientos norte-sur a lo largo del Corredor

Atlántico tanto para los tráficos peninsulares como para los movimientos desde el Magreb hacia el norte de Europa. La red de autopistas que con centro en el País Vasco establece conexiones norte-sur y este-oeste, junto con infraestructuras como el Puerto de Bilbao y el Aeropuerto de Foronda y los espacios logísticos, crean las condiciones para consolidar un nodo central de organización de los flujos de mercancías en el suroeste europeo. Es una fuente de oportunidades de actividad y un importante factor de competitividad para las empresas vascas y para la atracción de inversiones productivas.

Las conexiones aéreas van a ser fundamentales en esta estrategia de elevada conectividad internacional que es clave en la configuración del País Vasco como un ámbito que participa activamente de las oportunidades de la economía del conocimiento. La potenciación del Aeropuerto de Bilbao como principal nodo aéreo del norte peninsular y el sur de Francia es muy importante en esta iniciativa y requiere dotarlo de una alta conectividad complementada por la especialización de los restantes aeropuertos vascos en segmentos específicos de la oferta como los vuelos de carga y los vuelos charter y *low cost*.

En definitiva, se trata de aprovechar el extraordinario potencial que se deriva de la integración cada vez mayor entre las capitales vascas, y en general, del conjunto del territorio,



C

Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997: Euskal Hiria Plus

lo que implicará un nuevo protagonismo y el aumento de las posibilidades de intervención exterior. Esta mayor capacidad de proyección es especialmente importante en un momento en el que se plantean nuevos escenarios de integración. Estas circunstancias otorgan un importante papel a los estratos superiores del sistema urbano, que son el elemento esencial para consolidar la ciudad región como un espacio con mayor potencial para captar dinámicas de innovación y proyectarse internacionalmente.

La localización de estas ciudades permite, además, aumentar su capacidad para polarizar espacios externos, tanto hacia el resto de la cornisa cantábrica como hacia el sur de Francia y los espacios del Eje del Ebro y el norte de la Meseta, nucleando una importante región urbana con una población aproximada de 4,5 millones de habitantes. Es un ámbito con crecientes interrelaciones como muestran los datos de movilidad diaria entre el País Vasco y los espacios de su entorno inmediato con los que se está configurando una integración territorial y funcional en aumento.

Para el País Vasco es muy importante lograr que el conjunto de los espacios de su entorno avancen hacia una mayor integración. La integración de las tres capitales vascas y del conjunto de ciudades medias y espacios rurales de la CAPV permite configurar una ciudad región con más de 2 millones de habitantes en nuestro territorio que polariza a las ciudades de su entorno (Pamplona, Logroño, Santander, Bayona)

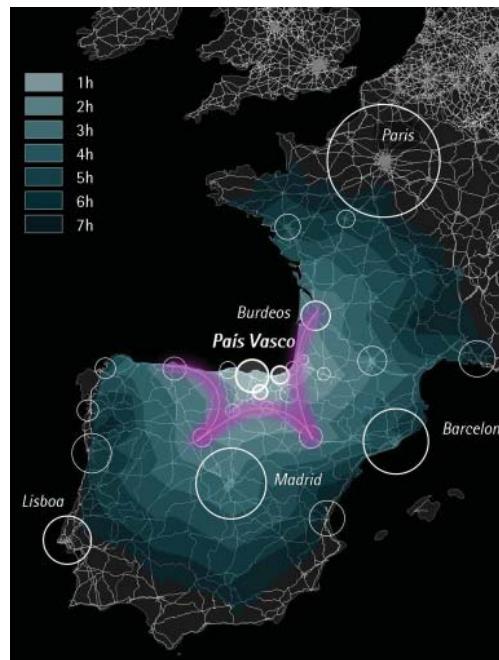
para configurar una potente Rótula en el ámbito más occidental del Arco Atlántico Ibérico.

En este planteamiento de articulación y fortalecimiento Euskal Hiria Plus es un ámbito esencial que debe posicionarse como un gran "diamante" urbano en torno a las costas del Cantábrico para generar un espacio más

integrado y dotado de fortalezas propias, capaz de relacionarse con la Diagonal Europea y los espacios del norte. Euskal Hiria Plus, como elemento central de la Rótula, se crea mediante un conjunto de operaciones estratégicas que permiten a la CAPV aprovechar las oportunidades del entorno y que constituyen elementos clave del Modelo Territorial.

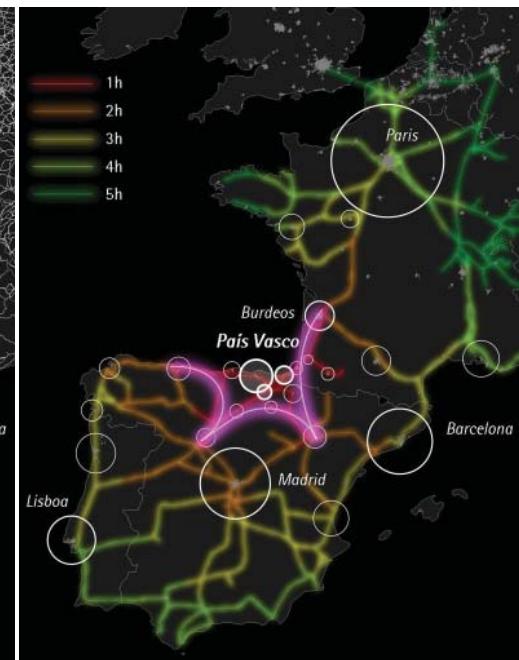
Euskal Hiria Plus. Tiempos de viaje por autovía.

Fuente: elaboración propia



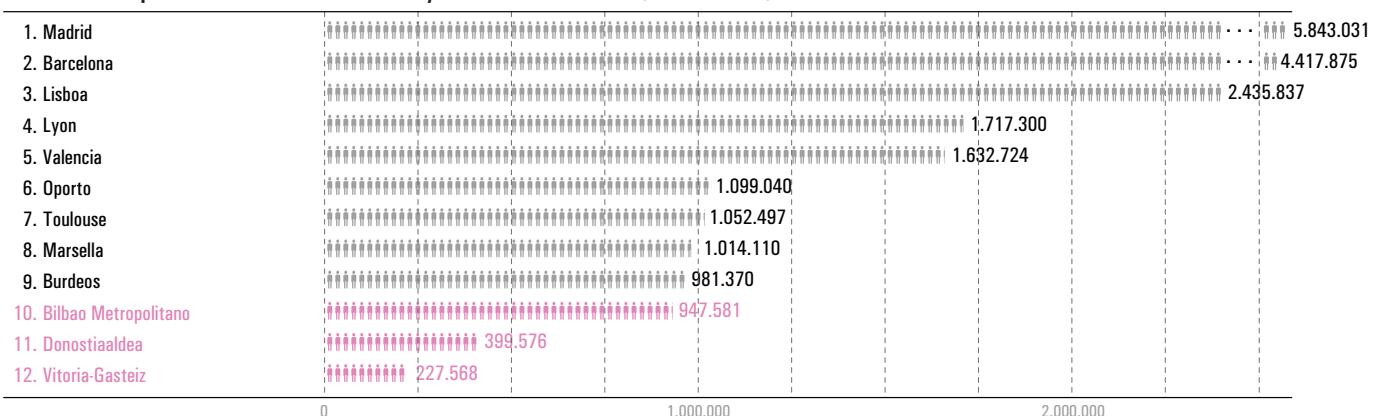
Euskal Hiria Plus. Tiempos de viaje Tren de Alta Velocidad.

Fuente: elaboración propia

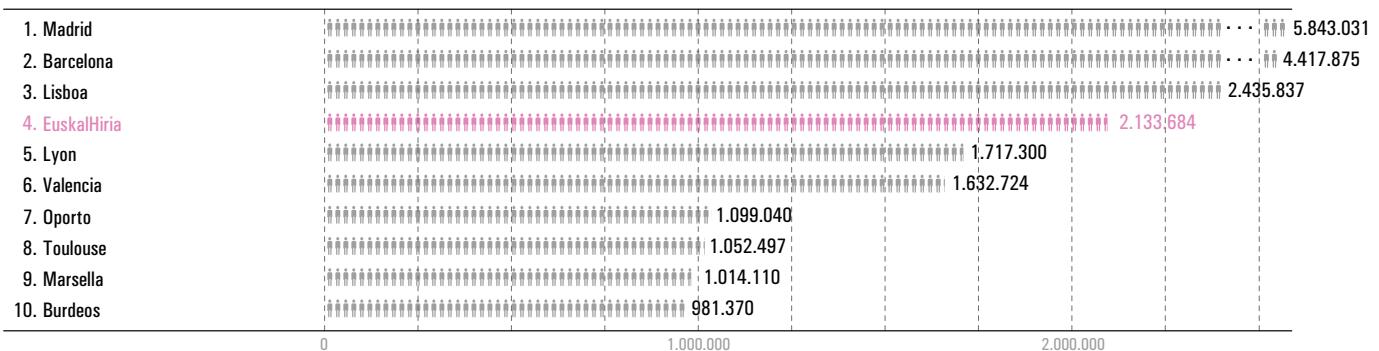




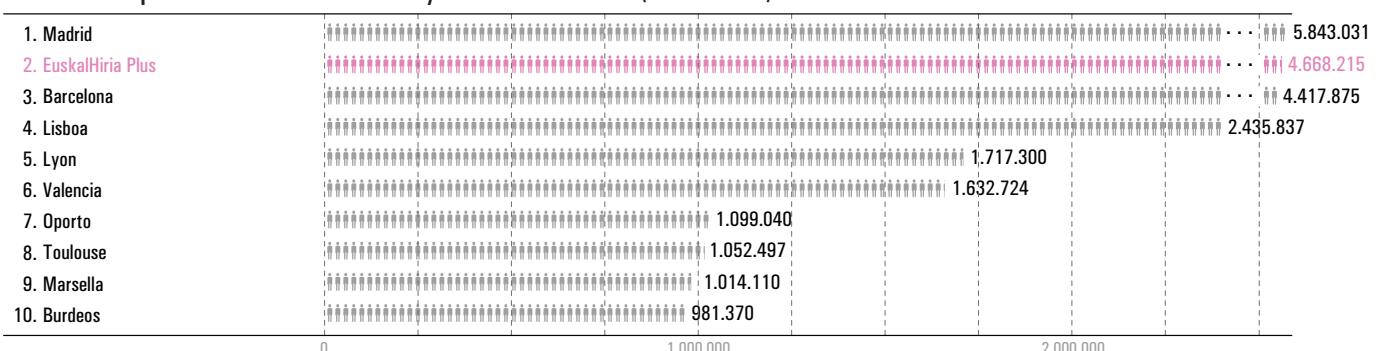
Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



C.5. Oportunidades de colaboración con los territorios del entorno

Articulación con Cantabria

Desde Santoña hasta el límite con Bizkaia aparece un ámbito que concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria y donde ha ocurrido también una parte significativa del desarrollo metropolitano de Bilbao. Con casi 90.000 habitantes, este espacio costero viene manteniendo un constante crecimiento demográfico, el cual se ha acelerado de manera importante en la última década. El crecimiento efectivo es en realidad mucho mayor, dado que el número de viviendas ha crecido en esta zona a una tasa tres veces mayor a la de la población en los últimos años, con un destino importante de vivienda que, de forma creciente, se utiliza la mayor parte del año. Las encuestas de movilidad indican un flujo de más de 60.000 viajes diarios entre este espacio y el País Vasco. Se trata de un territorio que funciona, de hecho, como parte del Bilbao Metropolitano.

Este espacio se prolonga hasta el área metropolitana en formación de Santander-Torrelavega, con una población superior a los 360.000 habitantes, lo que supone cerca del 62% del total de la población de Cantabria.

Lograr una integración más eficaz con estos espacios es una actuación estratégica para articular eficazmente los procesos de desarrollo

urbano y movilidad sostenible en el Bilbao Metropolitano, generando complementariedades y aumentando la demanda potencial de los servicios e infraestructuras de alto nivel del País Vasco. Para ello, el Reestudio de las DOT plantea algunas iniciativas estratégicas:

- Desarrollo de una conexión eficaz de alta velocidad entre Bilbao y Santander que facilite, además, un rápido acceso al Aeropuerto de Bilbao y al conjunto de servicios metropolitanos de alto nivel de la capital vizcaína.
- Implantación de elementos de intercambio modal (coche-autobús-metro-cercanías) en las estaciones de metro y ferrocarril del norte de la ría, facilitando la incorporación a los sistemas de transporte colectivo del área de Bilbao de los viajeros procedentes de Cantabria. Hacia el futuro sería deseable desarrollar conexiones de ferrocarril convencional entre el Bilbao Metropolitano y los municipios de la costa oriental de Cantabria y estudiarse la posibilidad de incluirlos en los sistemas integrados de tarifas y tarjetas de transporte de Bilbao.
- Fortalecimiento de las centralidades municipales de la Margen Izquierda como centros comerciales y de servicios con capacidad para captar las demandas de servicios urbanos de los núcleos de la costa cántabra.

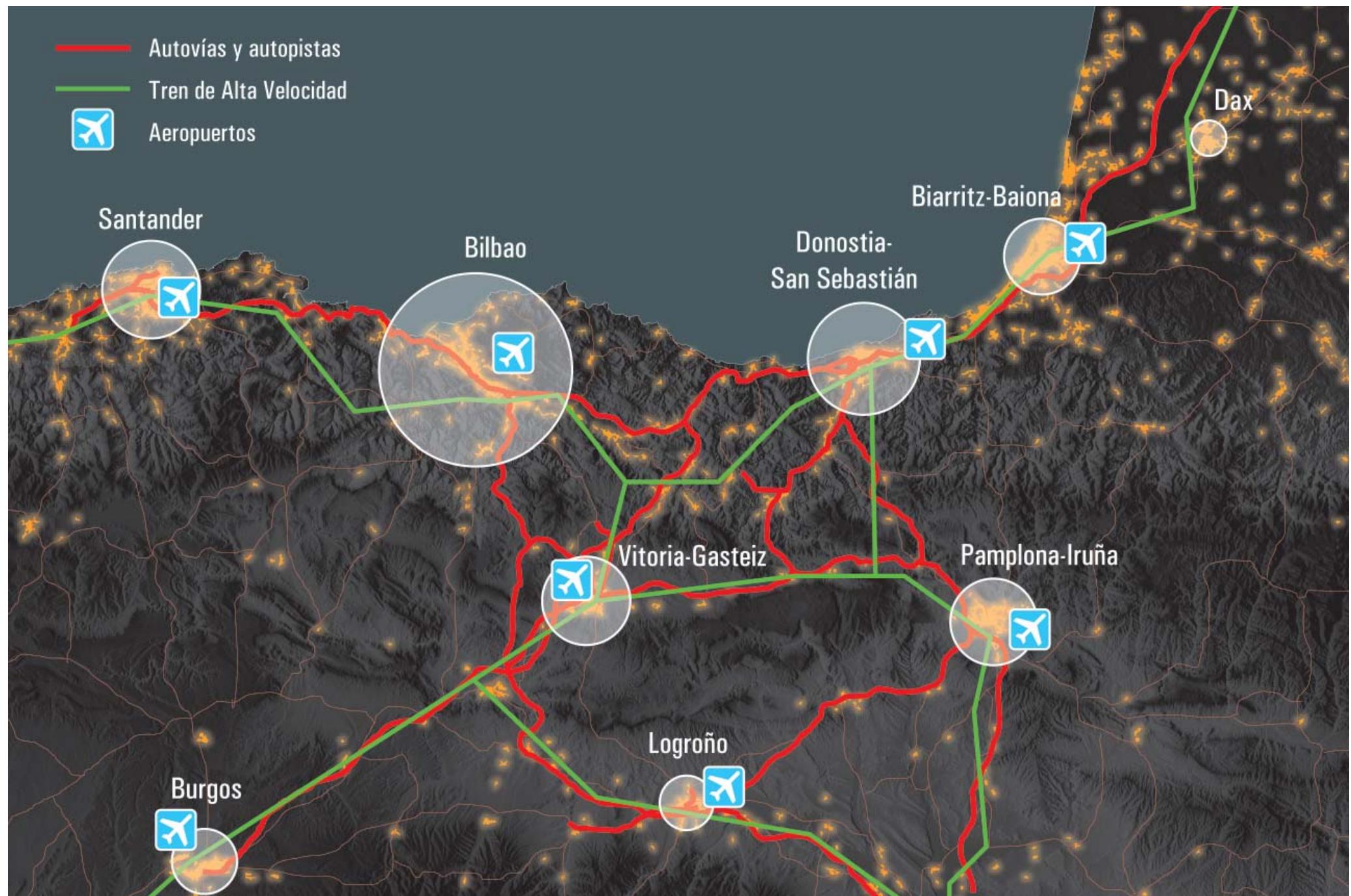
• Impulso a las funciones urbanas de alto nivel y el desarrollo del programa *Bilbao Design District* como centro urbano de referencia para las demandas de mayor sofisticación y la atracción de iniciativas de la economía creativa.

• Desarrollo de los espacios de conocimiento en el área del Bilbao Metropolitano (campus universitarios, parque tecnológico, desarrollo del Txorierri como nuevo Nodo de Innovación...) para impulsar sus funciones como espacio de referencia en la economía del conocimiento para el Área Metropolitana de Santander.

Articulación con Burgos

A través de Burgos se articulan las relaciones con Madrid y con el centro peninsular, configurándose uno de los principales ejes de transporte de interés para el País Vasco. El área de Miranda de Ebro presenta, además, una intensa relación urbana con el sur de Álava y se encuentra claramente polarizada por Vitoria-Gasteiz como centro urbano de referencia, con preferencia a su propia capital provincial. Se sugieren las siguientes iniciativas en relación con este espacio:

- Desarrollo de las conexiones de alta velocidad desde Burgos hasta Vitoria y Bilbao, al objeto de consolidar elementos tales como el aeropuerto de Bilbao y



los servicios a las empresas de estas dos capitales vascas como espacios de referencia para las demandas generadas en Burgos.

- Conexión a la red ibérica de alta velocidad, conectando con Valladolid, con Madrid y con Oporto.
- Integración funcional y conexión ferroviaria de los espacios logísticos en desarrollo en el entorno de Burgos con el Puerto de Bilbao y el Aeropuerto de Vitoria, integrándolos en el *hinterland* de estas dos infraestructuras de transporte.
- Desarrollo de los espacios de terciario avanzado y de los Nodos de Conocimiento de Bilbao y Vitoria-Gasteiz como elementos con capacidad para incorporar demandas de las actividades empresariales de Burgos y del norte de Castilla y León.
- Mejora de las conexiones por carretera e impulso a los centros urbanos del sur de Encartaciones (Balmaseda), Valle de Ayala (Artziniega-Orduña) y Valdegovía como centros de prestación de servicios locales para los valles del norte de Burgos y centros de referencia para las actividades de turismo rural en estos ámbitos.
- Desarrollo del Camino de Santiago en Álava y su integración con los recorridos burgaleses como eje turístico y cultural.

- Desarrollo de mecanismos de cooperación en los espacios naturales transfronterizos (Montes de Ordunte, Sierra Salvada, Arkamo-Gibijo, Sobrón y Valderejo) para la gestión de elementos básicos tales como el control de incendios y de flujos de visitantes y la mejora en materia de biodiversidad, gestión de especies y manejo de cabeceras de cursos fluviales.

Articulación con La Rioja

El desarrollo urbano de Logroño ha conllevado un aumento de su demanda de servicios avanzados, en la que Bilbao ha actuado de forma creciente como centro urbano superior de referencia para la prestación de los servicios empresariales y personales de mayor nivel.

Por otra parte, el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado una creciente centralidad de esta ciudad sobre los territorios ribereños del Ebro próximos a la capital riojana. Se aprecia un aumento de los flujos de tráfico y los desplazamientos diarios desde los municipios de La Rioja Alavesa hacia Logroño, planteándose una estructura territorial en la que la oferta comercial y de servicios de la capital riojana está jugando un papel esencial en la nueva etapa de desarrollo de La Rioja Alavesa. Los municipios más próximos a la capital riojana, como Oión, presentan rasgos que los incluyen a efectos prácticos dentro del espacio metropolitano de Logroño, con el que presentan una unicidad de mercados de vivienda y de trabajo.

Con menor peso, una situación similar se da en la zona más occidental de La Rioja Alavesa, donde la ciudad de Haro desarrolla claramente el papel de centro de servicios locales con respecto a Labastida. A ello hay que añadir las vinculaciones económicas derivadas del papel esencial del vino en la economía comarcal y la localización en Haro de más de la mitad de las bodegas de la Denominación de Origen, así como de los centros rectores de esta actividad (Consejo Regulador, Estación Enológica, etc.). Un tercer elemento de creciente interrelación entre los dos territorios se da en la importantísima implantación de segundas residencias, cuya demanda tiene su origen casi exclusivamente en las principales ciudades vascas y que se localizan de forma creciente en los ámbitos de montaña y en zonas rurales de La Rioja Alta. El valle del Oja y principalmente Ezcaray, pero también de forma creciente ámbitos como los valles del Tirón y el Nájera o los montes Obarenes, acogen un importantísimo crecimiento urbanístico y de actividades económicas vinculadas a residentes del País Vasco, apreciándose un incipiente proceso de transformación de segundas residencias en viviendas principales.

Como actuaciones estratégicas de integración y cooperación se plantean las siguientes:

- Conexión por alta velocidad con el Eje del Ebro por Logroño y la "Y" Vasca, facilitando la consolidación de las capitales vascas como centros de referencia para las demandas de servicios empresariales de alto

nivel, conexiones aeroportuarias, actividades culturales y comerciales o de formación superior e I+D realizadas desde Logroño.

- Fortalecimiento dotacional y de los espacios de actividad en Oyón-Oion, Labastida y Laguardia con capacidad para atraer población, actividades y demandas originadas en la cercana Área Metropolitana de Logroño y en los municipios de la ribera del Ebro.
- Desarrollo de la vía prevista en las DOT de conexión directa entre Vitoria-Gasteiz y Logroño por Laguardia.
- Impulso a proyectos de desarrollo local y comarcal en La Rioja Alavesa vinculados a la cultura y el turismo del vino.
- Iniciativas de cooperación para la gestión integral de las riberas del Ebro como gran corredor ambiental y turístico.

Articulación con Navarra

Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Además, numerosas áreas del norte y el oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con el País Vasco. El desarrollo de infraestructuras clave de conexión constituye un factor de creciente interrelación entre ambos territorios, destacando en este sentido la autopista Pamplona - Donostia-San Sebastián y la

Pamplona-Alsasua, que la conecta con el sistema vasco de carreteras y con la A-1.

En particular, el ámbito navarro del Bajo Bidassoa presenta una completa integración funcional con Irun y, en general, con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián. Esto se manifiesta en la intensidad de los desplazamientos al lugar de trabajo, en los flujos de mercancías, en las compra-ventas entre empresas o en la prestación coordinada de servicios públicos a través de convenios de colaboración.

Se plantean las siguientes iniciativas estratégicas:

- Integración de Navarra en el sistema de alta velocidad ferroviaria del País Vasco a través de la estación de Ezkio, tanto para viajeros como para mercancías.
- Consolidación del puerto y el aeropuerto de Bilbao como elementos de referencia para las conexiones internacionales desde Navarra.
- Articulación del Corredor del Jaizkibel como espacio clave para la integración de Pamplona y del valle del Bidassoa en las dinámicas de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián.
- Desarrollo de los espacios de actividad y logísticos a lo largo del corredor de la A-1 entre Vitoria-Gasteiz y Alsasua.

• Fortalecimiento dotacional de Salvatierra y Tolosa como nodos de prestación de servicios urbanos para las comarcas del oeste de Navarra.

• Cooperación y gestión integrada de los espacios de interés natural que marcan el límite entre los dos territorios y de los cursos fluviales que discurren entre ambos.

Articulación con el sur de Francia

En el espacio fronterizo existen dos áreas urbanas costeras con características próximas a las de un espacio funcionalmente urbano: el Área Funcional de Donostia-San Sebastián y el área urbana de Bayona, que incluye los municipios costeros desde el núcleo Bayona-Anglet-Biarritz hasta la frontera. Estas dos áreas, físicamente contiguas, con buenos sistemas de comunicación y procesos reales de cooperación en marcha, poseen entre ambas una población cercana a los 700.000 habitantes.

La Eurociudad Vasca Bayona - Donostia-San Sebastián constituye el acceso natural de las vías de comunicación entre la Península Ibérica y el centro y el oeste europeos. Este proyecto cuenta con la participación de los diferentes niveles administrativos implicados y plantea tres grandes objetivos estratégicos:

- Conformar la plataforma atlántica de intermodalidad, comunicación e información,

transformando el actual corredor, de tránsito, en un eurocorredor de desarrollo en el que se localicen nuevas actividades económicas capaces de aprovechar las rentas de localización de este espacio.

- Estructurar una metrópoli lineal policéntrica en red, mediante la puesta en práctica de la gestión del espacio, de infraestructuras y de una oferta de servicios y equipamientos con un nivel de articulación y calidad que responda a las exigencias de las metrópolis de rango europeo.
- Proteger y valorizar el patrimonio natural, mediante la excelencia ambiental aplicada al concepto de "metrópoli verde".

Se trata de un proyecto que desde la perspectiva de las DOT es esencial para la articulación del País Vasco como Rótula europea y para el desarrollo urbano y económico del Área Funcional de Donostia-San Sebastián con incidencia en el conjunto del territorio vasco. En este sentido, se plantean las siguientes iniciativas estratégicas:

- Conexión de la red vasca de alta velocidad con el futuro TGV de Aquitania que conectaría París con Burdeos, Dax y Bayona.
- Integración de los servicios ferroviarios de cercanías desde Donostia-San Sebastián hasta Irun con Hendaya-Biarritz-Bayona, configurando un sistema integrado de transporte metropolitano.

- Articulación del corredor del Jaizkibel hasta Irun como espacio central de actividades económicas y logísticas avanzadas que configuren el centro productivo de la Eurociudad.
- Operación de renovación de la playa de vías de Irun como nuevo ámbito de transformación y dinamización urbana.
- Desarrollo de iniciativas de renovación urbana de la Bahía de Pasaia, configurando un ámbito de excelencia para el desarrollo compatible de actividades portuarias especializadas, residencia, servicios avanzados, nuevas actividades económicas y ocio.
- Articulación del Eje de la Innovación de Donostia-San Sebastián, integrando universidades, centros tecnológicos, empresas de la nueva economía y espacios de alta calidad urbana y ambiental.
- Gestión integrada de los espacios naturales de la Bahía de Txingudi, Jaizkibel, el curso del Bidasoa y la costa.

EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT Y EUSKAL HIRIA NET:

D Aportaciones Territoriales e Innovación

- D.1. Redes y paisajes en un territorio de excelencia
- D.2. Las áreas metropolitanas. Territorios Singulares de Innovación
- D.3. Las ciudades medias y las áreas funcionales
- D.4. Los Nodos de Innovación
- D.5. El medio físico y los Paisajes de Euskal Hiria

D.1. Redes y paisajes en un territorio de excelencia

El Reestudio de las Directrices de Ordenación del Territorio plantea, tomando como punto de partida el Modelo Territorial de las DOT, actualizar algunos de sus contenidos y reforzar su capacidad como instrumentos para dar respuesta a los nuevos retos de sostenibilidad, cohesión social y competitividad, incorporando elementos que a lo largo de estos años han cobrado una importancia cada vez mayor con el nuevo siglo. Son aspectos tales 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, a su contribución activa como factor esencial de sostenibilidad y al aprovechamiento de las oportunidades que ofrece para impulsar la innovación como elemento básico de equilibrio y competitividad.

Estas propuestas territoriales se pueden agrupar en seis referencias principales:

- Fortalecimiento e integración del Sistema Polinuclear de Capitales, configurando espacios claves de los ámbitos metropolitanos como Territorios Singulares de Innovación.
- Impulso a las ciudades medias y a las áreas funcionales, articulando los procesos de desarrollo de las áreas funcionales a lo largo

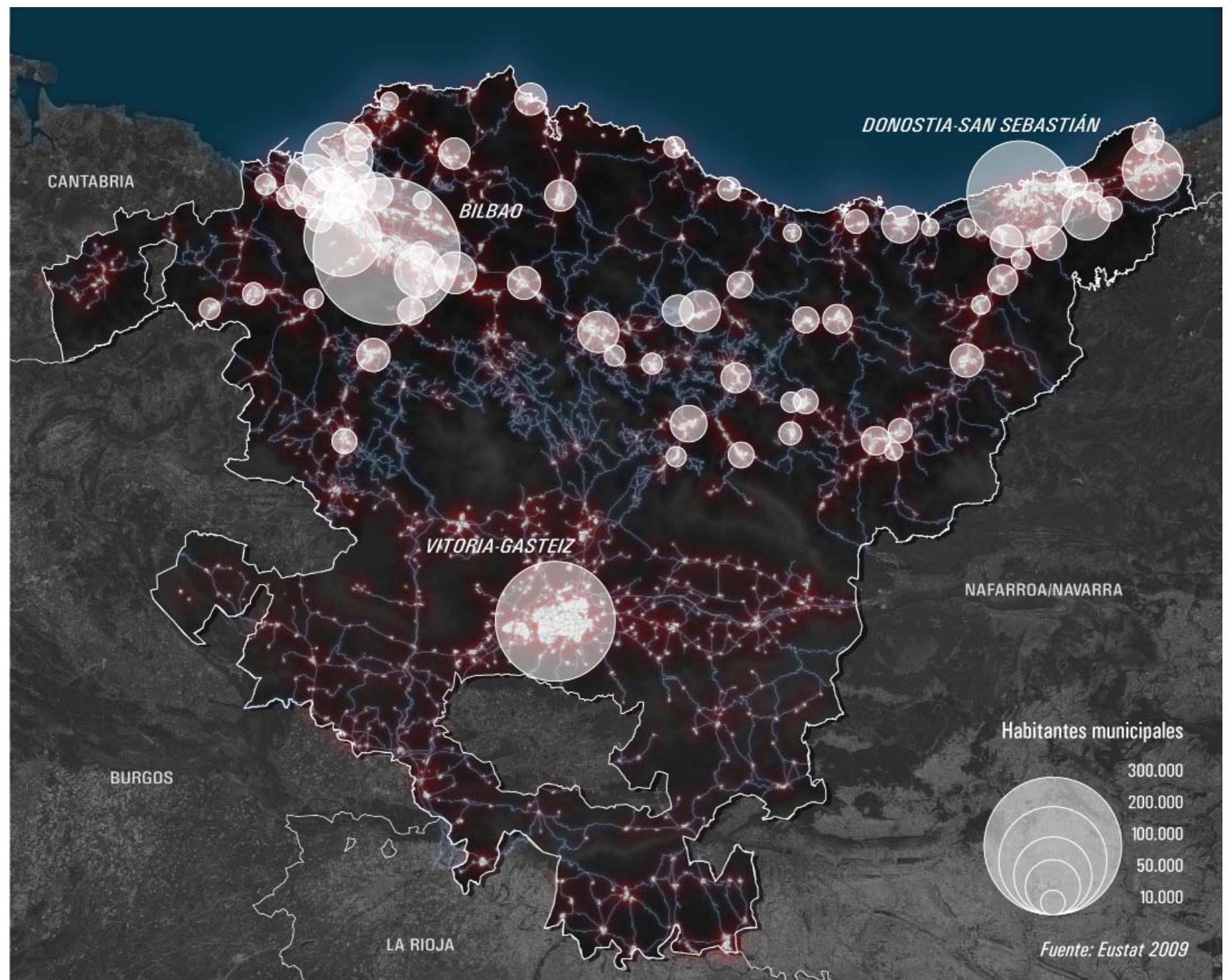
de Ejes de Transformación que conectan las ciudades medias, generando una Ciudad Región Policéntrica en Red más diversa, atractiva y sostenible.

- Las estrategias de movilidad sostenible orientadas a aumentar la conectividad exterior del territorio y las conexiones internas en torno a una estrategia apoyada en la intermodalidad y en la primacía de los sistemas de transporte colectivo.
- La incorporación de referencias adicionales para orientar los procesos de desarrollo urbano con criterios de sostenibilidad, controlando el crecimiento de los espacios construidos, aumentando la densidad y priorizando la renovación para impulsar el concepto de Euskal Hiria como espacio de excelencia y referencia internacional en el desarrollo urbano sostenible.
- Los Nodos de Innovación orientados a transformar espacios singulares y de identidad de nuestro territorio en ámbitos de atracción de personas y actividades innovadoras.
- Incorporación de la variable paisajística a las iniciativas territoriales como una referencia de calidad y puesta en valor del territorio en un contexto de búsqueda de la excelencia ambiental y de gestión activa de los procesos de cambio que experimentan los espacios rurales y naturales de nuestro territorio.

Se pretende, en definitiva, lograr un territorio:

- Con un sistema de asentamientos más denso y compacto.
- Mejor conectado con el exterior y más interconectado internamente.
- Más equilibrado, diverso e interrelacionado, configurando una Ciudad Región Policéntrica en Red.
- Con una biodiversidad más rica y mejor conservada y con paisajes más atractivos.
- Con unos espacios urbanos orientados a lograr un uso máximo de los sistemas de transporte colectivo.
- Que apuesta por la renovación y el reciclado como alternativas al crecimiento.
- Más eficiente energéticamente y menos generador de contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Euskal Hiria se concibe como un proyecto de futuro que se apoya en las auténticas ventajas competitivas del territorio vasco y que está en la línea de los objetivos territoriales que hoy día ya compartimos casi todos los países europeos: policentrismo, identidad y complementariedad entre los diferentes asentamientos que componen estas nuevas realidades que hemos denominado ciudades región.



El policentrismo dota de fortaleza a cada núcleo a partir de sus propias potencialidades y permite mayores oportunidades al configurar una estructura que en conjunto es más compleja, diversa, innovadora y sostenible que cada elemento por separado.

Se trata de configurar un Territorio en Red más integrado, con nuevas centralidades y espacios urbanos más diversos e interconectados como conceptos clave para un nuevo equilibrio y para la puesta en valor de las numerosas oportunidades y opciones que ofrece nuestro territorio.

El Territorio Policéntrico en Red propicia la generación de sinergias y se basa en la variedad y complementariedad entre los distintos elementos territoriales. La estructura de la red es muy importante para favorecer la sostenibilidad y aumentar la capacidad de nuestro territorio para hacer frente a un futuro caracterizado por el cambio. Diversidad, interrelación, conectividad con el entorno y existencia de nodos altamente interconectados son los principales rasgos de las redes estructuradas que caracterizan a los ecosistemas adaptativos.

Junto a la estructura en red, la calidad de los elementos territoriales es el otro factor clave para el futuro. Paisajes naturales, de bosques, agrarios o litorales y también paisajes urbanos que expresan condiciones de sostenibilidad y de calidad de vida conforman una variedad de ambientes decisivos para el atractivo de nuestro territorio. La mejora ambiental y paisajística de nuestro territorio y la puesta en valor de sus

atractivos naturales y urbanos se sitúan entre nuestras mejores oportunidades de futuro. La calidad del País Vasco se perfila como uno de los requisitos fundamentales para generar y atraer actividades de la nueva economía.

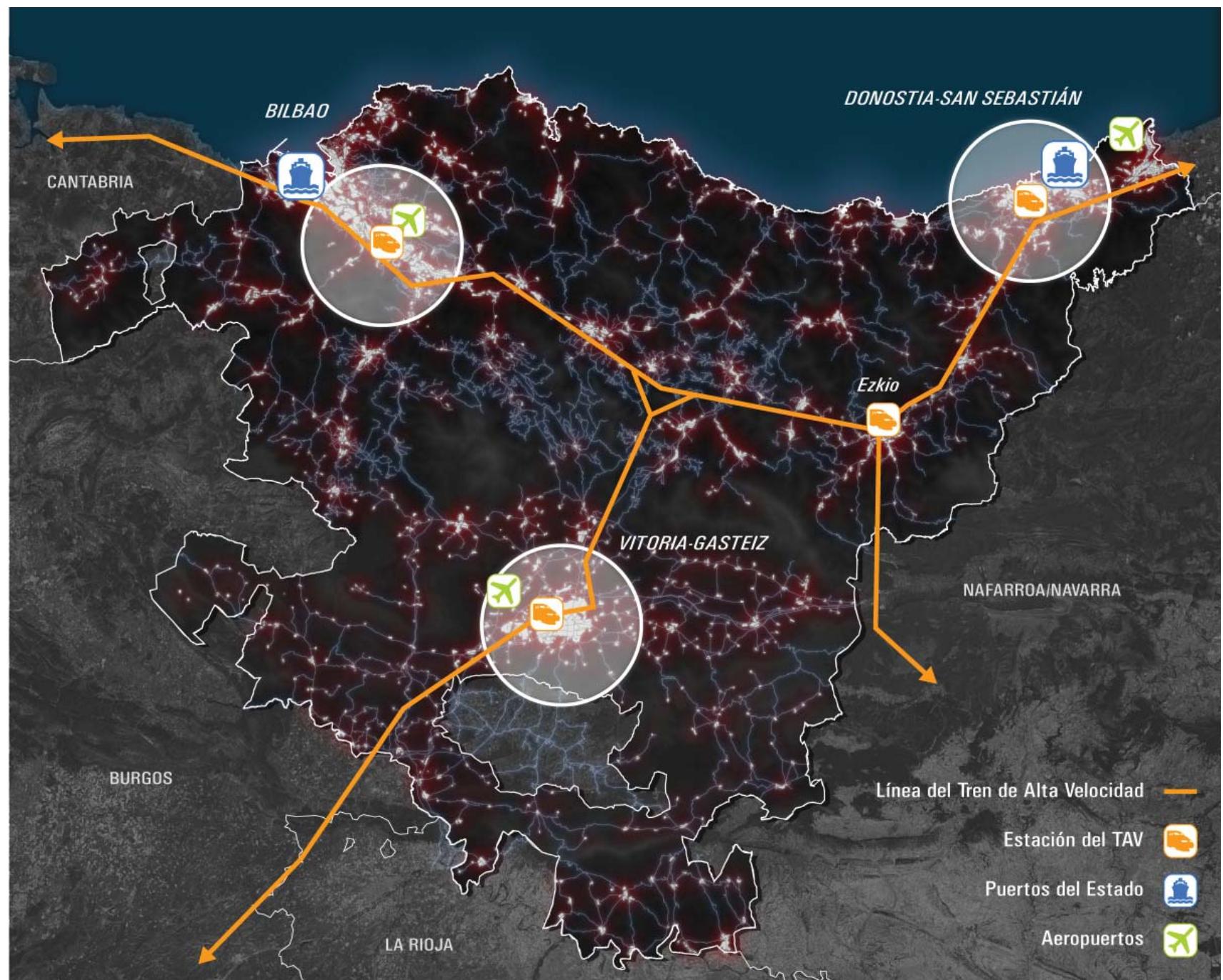
El objetivo es hacer de la excelencia territorial una de las señas de identidad del País Vasco, un factor esencial de calidad de vida y un componente básico de su estrategia de sostenibilidad, innovación y competitividad, configurando un territorio atractivo, diverso y estimulante dotado de una oferta de servicios amplia, variada y de calidad, con 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 de Ordenación del Territorio y el grado de desarrollo de sus instrumentos territoriales para convertirse en un nodo de excelencia en los ámbitos del urbanismo y de los hábitats del futuro.

La combinación de innovación, sostenibilidad y excelencia territorial puede jugar un papel cada vez más importante en nuestro futuro al concebir el desarrollo de nuestro territorio como 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 cada vez en mayor medida a la construcción de nuestro territorio, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo de este. Su presencia creciente es fundamental para erigir el País Vasco en una referencia internacional en materia de desarrollo de ciudades y territorios.



D.2. Las Áreas Metropolitanas. Territorios Singulares de Innovación

Las tres ciudades capitales, y sus dinámicos entornos metropolitanos, acogen al 72% de toda la población de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Su peso demográfico y el carácter de las funciones que desarrollan los convierten en elementos decisivos del sistema de ciudades de la CAPV. Son centros de servicios avanzados, nodos de conexión exterior y de centralidad de los sistemas de transporte en sus respectivos ámbitos y concentran la mayor parte del empleo, de los centros de innovación y de las actividades empresariales. En estas tres áreas urbanas se localizan el 71% de las viviendas y el 72% de los empleos del País Vasco.

La transformación experimentada por estos espacios metropolitanos es uno de los fenómenos territoriales más significativos de la última década. Esta transformación se ha plasmado en una importante reconfiguración funcional de los espacios centrales, la expansión superficial de los ámbitos metropolitanos y la aparición de nuevas centralidades.

La recuperación integral y el cambio de la imagen urbana del Bilbao Metropolitano es, probablemente, la iniciativa más conocida. Donostia-San Sebastián ha sido tradicionalmente una ciudad de enorme atractivo urbano, siendo la belleza de la ciudad uno de sus rasgos más importantes y decisivos a la hora de asumir nuevas funciones en el marco de la ciudad

región. Es un ámbito urbano muy dinámico que está en proceso de metropolitанизar a espacios situados más allá de su área funcional. Ello no ha impedido, sin embargo, que en su entorno metropolitano aparezcan importantes puntos de deterioro urbano de los cuales tal vez el ejemplo más significativo sea la Bahía de Pasaia. Vitoria-Gasteiz, cuyo gran crecimiento es mucho más reciente, se ha desarrollado como una ciudad emblemática en cuanto a la calidad en los nuevos desarrollos urbanos y a la integración y vitalidad de los centros históricos de nuestras ciudades.

En estas tres ciudades el proceso de renovación y recualificación de los espacios centrales ha tenido un impacto decisivo en el fortalecimiento de sus perfiles urbanos, en la mejora de su imagen, especialmente de espacios centrales de las tres ciudades, y ha hecho posible que se desarrolle una parte importante de su potencial para acoger nuevas funciones y actividades de alto nivel que han sido esenciales en el impulso a la economía vasca durante los últimos años.

Estos procesos de renovación, lejos de suponer una “terciarización” de los centros, han generado las oportunidades de creación de suelo y de espacios atractivos que han permitido, de forma particularmente significativa en Bilbao, recuperar el dinamismo demográfico de las zonas centrales, configurando un espacio urbano más vital y diverso en su imagen y en sus funciones.

Los logros alcanzados con el desarrollo de proyectos urbanos emblemáticos en los últimos

años son un excelente indicador de las acciones que todavía pueden acometerse en los próximos años: la finalización del proyecto de la ría del Nervión, la renovación de la Bahía de Pasaia, el nuevo paisaje ligado a las grandes plataformas logísticas de Álava, las acciones de renovación en espacios obsoletos, deteriorados o con un futuro por definir existentes en las tres ciudades, las oportunidades ligadas a las nuevas estaciones de alta velocidad, etc.

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

Estos cambios funcionales son hoy ya perceptibles en muchos ámbitos de la CAPV.

En las áreas centrales de las capitales se detecta la emergencia de nuevas actividades dotacionales. Así está ocurriendo de forma muy evidente en Bilbao, donde en torno a la ría han desaparecido los antiguos espacios industriales y portuarios para acoger nuevos equipamientos de alto nivel. En Vitoria-Gasteiz la recuperación del centro histórico ha sido el marco para la aparición de nuevas funciones y espacios culturales, turísticos e institucionales. Finalmente, en Donostia-San Sebastián se han producido iniciativas tales como la red de museos o la concentración en el ensanche de iniciativas turísticas y actividades intensivas en conocimiento.

El proceso de descentralización y reconfiguración de las periferias ha sido el principal motor del desarrollo urbano. El porcentaje de la población vasca que reside en las áreas metropolitanas no ha cambiado significativamente en la última década. El crecimiento metropolitano se ha dado fundamentalmente en las áreas funcionales de su entorno. Son las áreas de Mungia, Iurreta, Gernika-Lumo, y en menor medida la de Zarautz-Azpeitia, las que experimentan incrementos de población más importantes.

Este proceso de descentralización se corresponde con las propuestas de reequilibrio territorial de las DOT, de forma que la expansión y el aumento de la complejidad de las nuevas periferias han superado los límites tradicionales de los espacios metropolitanos para abarcar ámbitos funcionales situados fuera de su influencia directa y zonas tradicionalmente rurales. En los entornos metropolitanos aparecen nuevos crecimientos residenciales, desarrollos industriales, equipamientos singulares, parques empresariales y complejos terciarios, grandes superficies comerciales y de ocio, etc. Se configura, de este modo, un territorio mucho más extenso y generador, cada vez en mayor medida, de nuevas centralidades y dinámicas territoriales.

Las importantes mejoras dotacionales y funcionales de las tres capitales han aumentado su centralidad en sus respectivos territorios históricos y han fortalecido el perfil urbano de cada espacio metropolitano. La finalización de la conexión por carretera de alta capacidad

entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián, junto con la futura línea de alta velocidad entre las tres capitales y el fortalecimiento de las ciudades medias que se propone en este documento, crean las condiciones para aumentar sus interrelaciones a partir de la profundización en sus perfiles complementarios. En este sentido resulta esencial definir estrategias de excelencia en los equipamientos e infraestructuras de nivel superior, concentrando los esfuerzos en el desarrollo de elementos de primer nivel localizados en cada una de las tres capitales en función de sus fortalezas locales.

2.1. Oportunidades en el Bilbao Metropolitano

La transformación del Bilbao Metropolitano en un centro terciario e innovador es un proceso sobradamente conocido que incorpora elementos estructurales fundamentales tales como el nuevo puerto exterior y el metro, junto con actuaciones emblemáticas 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 nueva área metropolitana postindustrial que surge tras los procesos de crisis y renovación presenta diferencias sustanciales respecto a la ciudad industrial precedente. En el aspecto demográfico el área metropolitana perdió casi 60.000 habitantes entre 1980 y 2000,

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. Bilbao, incluso teniendo en cuenta los procesos de desagregación municipal de los años 80, ha presenciado la reducción de su población en más de 45.000 personas en los últimos 25 años. Barakaldo ha perdido 22.000 habitantes, Sestao 10.000, Portugalete y Basauri 8.000, y Santurtzi 6.000. La mayoría de estas ciudades siguen perdiendo población y presentan elevados niveles de población mayor.

Por el contrario, otros espacios del ámbito metropolitano han experimentado un crecimiento constante a lo largo de estos años. La mayoría de ellos se concentran en la Margen Derecha, en la costa y a lo largo del Txorierri. La población de Barrika, Gorliz, Berango, Leioa y Sopelana ha crecido mucho desde los años 80, llegando a superar el doble de la población de entonces. Todos los municipios situados al norte de Bilbao han aumentado su población en este periodo, al igual que ha ocurrido en otros municipios localizados en espacios más periféricos con respecto a la ciudad central, tales como Alonsotegi o Arrigorriaga. Estos procesos de cambio interno son la expresión de un proceso que se extiende fuera del ámbito metropolitano. 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 Funcional de

Mungia es el principal destino de estos cambios de residencia que también alcanzan a Durango, Iurreta, Encartaciones y algunas zonas de Llodio y de la costa de Gernika-Lumo. Fuera de la CAPV los espacios del litoral oriental de Cantabria actúan como un ámbito ligado funcional y demográficamente al Bilbao Metropolitano, pues los antiguos residentes de este espacio, los cuales siguen acudiendo a él para sus actividades laborales, han inducido los crecimientos de poblaciones como Laredo y Castro Urdiales.

En el contexto de un ámbito metropolitano que ha pasado de una etapa de crisis y contracción a otra de dinamismo y crecimiento, todas estas tendencias 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 Txorierri, aprovechando la disponibilidad de suelo en zonas menos 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 grandes enclaves de 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 han fortalecido su perfil terciario, concentrando

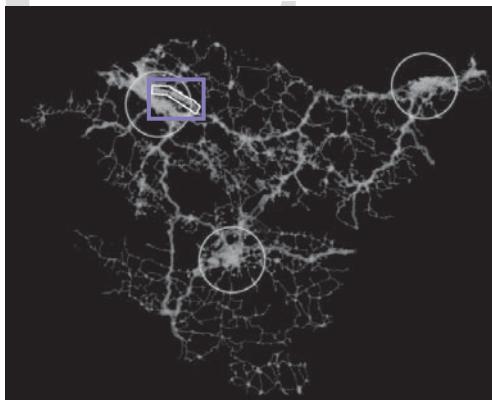
actividades financieras y corporativas, servicios profesionales y empresariales, comercio especializado, actividades culturales, turísticas y de educación superior, etc. Estos espacios centrales están, además, sometidos a cambios poblacionales cada vez más significativos. Casi la totalidad del crecimiento del espacio metropolitano central acontecido durante la última década se debe a la llegada de población procedente del extranjero.

A la vez aparecen nuevas áreas de centralidad metropolitana asociadas a grandes equipamientos de alto nivel (puerto exterior, aeropuerto, BEC, Universidad, parque tecnológico, etc.) y sobre todo a las grandes superficies que acogen de forma creciente las demandas comerciales y de ocio del espacio metropolitano. El desarrollo de estas nuevas áreas de centralidad es todavía incipiente debido a que los procesos de cambio metropolitano son recientes, 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.

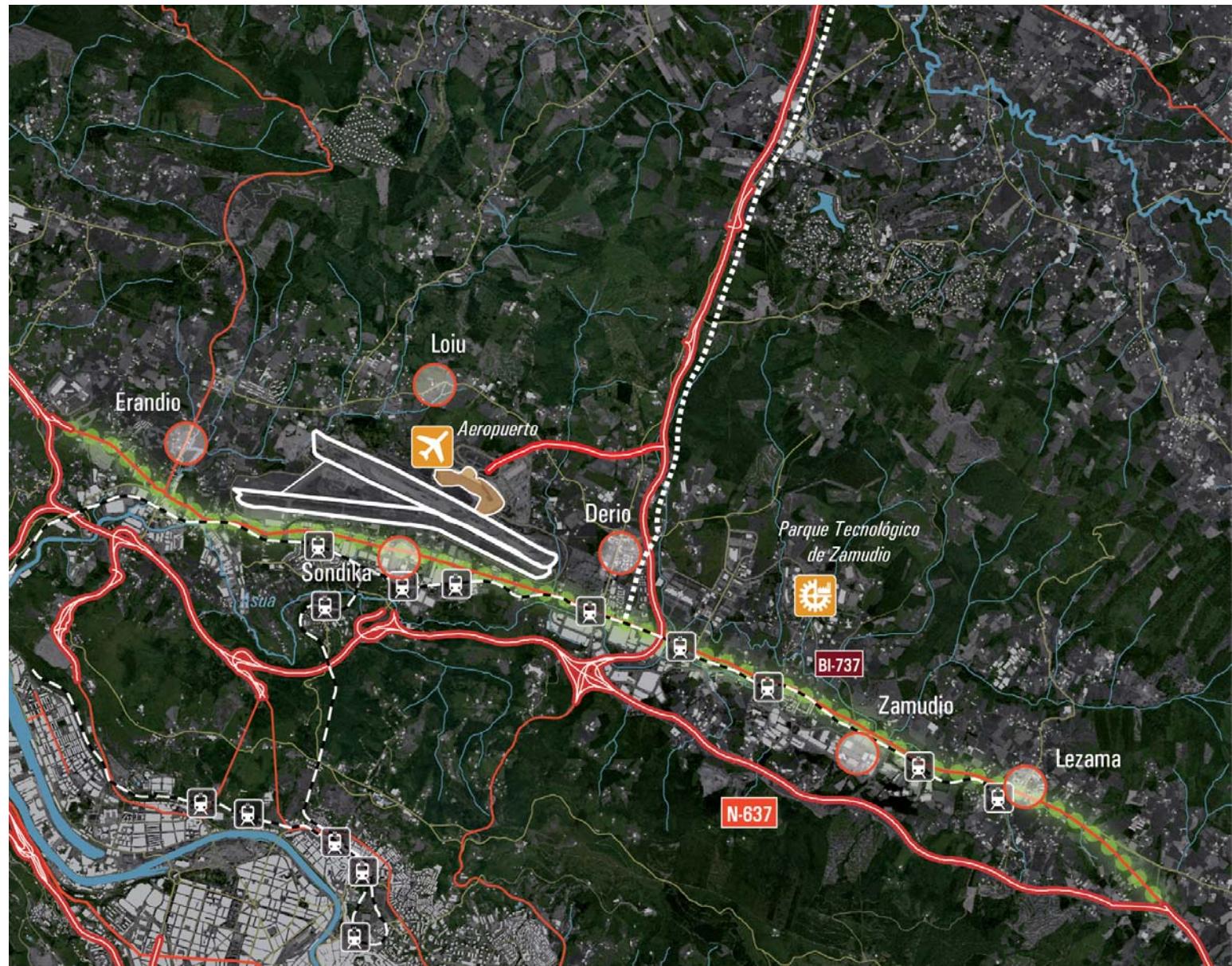
Criterios territoriales del Bilbao Metropolitano

- a. En línea con lo marcado por el PTP del Bilbao Metropolitano, las acciones fundamentales de desarrollo urbano se centrarán en las iniciativas de densificación y renovación urbana. En este sentido, se consideran prioritarias las siguientes:
 - a.1. Se dará continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría desde Bilbao hacia el Abra Exterior.
 - a.2. Se actuará en las grandes áreas de suelos industriales abandonados existentes en el área metropolitana, al objeto de acoger nuevos espacios con mezcla de usos.
 - a.3. Se desarrollarán iniciativas de renovación urbana en los municipios de la Margen Izquierda, mejorando el atractivo de los espacios públicos y de la imagen urbana y la calidad del parque de viviendas a la vez que se incentiva la localización de nuevas actividades económicas terciarias e industriales compatibles con los espacios residenciales.
 - a.4. Se desarrollarán, especialmente en el norte del espacio metropolitano, acciones de densificación dirigidas a consolidar los desarrollos más recientes, mejorando su integración funcional y paisajística y favoreciendo la aparición de nuevos ámbitos de centralidad residencial y dotacional en torno a las cabeceras municipales y a los desarrollos urbanos con mayor accesibilidad mediante los sistemas de transporte colectivo.
 - b. Las acciones desarrolladas en torno a los espacios centrales y con fuerte identidad que articula la ría del Nervión (Bilbao la Vieja, casco viejo, el ensanche, Deusto) crean la oportunidad para avanzar en la consolidación de Bilbao como un espacio singular para la atracción de actividades de la nueva economía.
 - c. Esta iniciativa se desarrollará mediante programas de renovación urbana, la recuperación de las señas de identidad, un diseño urbano respetuoso con el carácter de estos espacios, el desarrollo de una excelente infraestructura telemática y el impulso a programas y proyectos para atraer profesionales e iniciativas empresariales que combinen el arte, el diseño y las nuevas tecnologías.
 - d. El casco histórico y los diferentes espacios a lo largo de la ría presentan valiosas oportunidades urbanísticas por su localización y sus diferentes características urbanas y arquitectónicas. Se trata de un ámbito en el que impulsar y continuar las actividades de renovación urbana con criterios de excelencia y mezcla de usos para su consolidación como un Nodo de Innovación en un espacio central orientado a acoger de forma creciente actividades de la nueva economía y un desarrollo turístico urbano más sofisticado.
 - e. El valle del Txorierri ocupa una posición central en la nueva configuración del Bilbao





Eje de Transformación del Txorierri.



Metropolitano. Los túneles de Artxanda proporcionan una conexión directa con el centro de Bilbao a la vez que la nueva autopista lo articula y conecta con los ámbitos que han concentrado el crecimiento metropolitano en las dos últimas décadas.

a la localización de actividades innovadoras en este espacio que integrará al aeropuerto, el campus de la Universidad del País Vasco y el Parque Tecnológico de Zamudio. La integración de estos espacios con los elementos del entorno mediante sistemas de transporte colectivo, la mejora ambiental y paisajística y el desarrollo

de actividad, residencia y dotaciones vinculados a la economía del conocimiento constituyen las claves para aprovechar las ventajas de este ámbito.

g. Este Eje de Innovación del Txorierri se articulará como un Eje de Transformación de acuerdo con los criterios establecidos en el capítulo D.3 de este documento.

h. Los grandes equipamientos de alto rango existentes y previstos en el Bilbao Metropolitano son elementos esenciales en la proyección exterior del País Vasco y en su capacidad para atraer actividades y funciones de alto valor. Se impulsarán estos espacios singulares y se desarrollarán programas de renovación urbana orientados a su consolidación y a localizar en su entorno espacios y funciones urbanas con capacidad para aprovechar las oportunidades que crean estos equipamientos singulares. Se facilitará su accesibilidad mediante sistemas de transporte colectivo, especialmente desde el aeropuerto y la estación de alta velocidad.

i. Las iniciativas sectoriales en relación con la futura estación de alta velocidad ferroviaria se orientarán a consolidar Bilbao como el gran centro de conexión exterior de Euskal Hiria y de los territorios de su entorno. Para ello incorporarán los criterios detallados en los siguientes puntos para la localización y el diseño de las estaciones:

i.1. Se buscará la máxima intermodalidad entre la alta velocidad y el aeropuerto, bien mediante el paso de la línea de alta velocidad por el aeropuerto, bien mediante sistemas de lanzadera entre este y la futura estación.

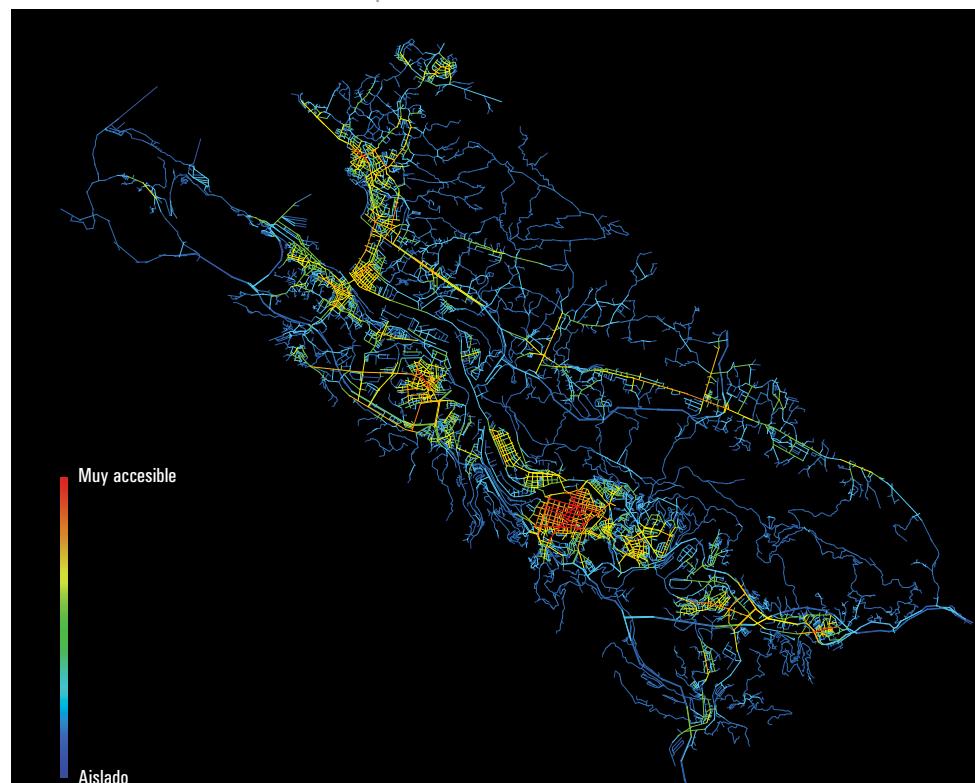
i.2. Se dotará a la estación de alta velocidad de la máxima intermodalidad con los sistemas de transporte metropolitano y del conjunto de la ciudad región, incorporando en ella puntos de acceso a los diversos sistemas de ferrocarriles de cercanías, metro, tranvía y autobuses urbanos e interurbanos.

i.3. Se priorizarán las opciones de diseño que permitan configurar una estación pasante como alternativa más funcional y versátil a la solución de estación término.

i.4. La implantación de la estación de alta velocidad, ya sea en Abando o en San Mamés, se desarrollará en el marco de una amplia operación de renovación urbana que permita integrar adecuadamente el nuevo espacio ferroviario y desarrollar en su entorno actividades y equipamientos de alto nivel capaces de aprovechar la ventaja competitiva de la nueva infraestructura.

j. Los sistemas de transporte colectivo del área metropolitana buscarán la integración física y funcional y el desarrollo de conexiones intermodales con los de las áreas funcionales colindantes, así como con los que operan en las zonas orientales de Cantabria.

Accesibilidad relacional del Bilbao Metropolitano



La accesibilidad relacional mide el nivel de interconexión de cada elemento de la trama urbana. Las áreas más accesibles son las mejor relacionadas con el conjunto del espacio metropolitano.

k. Se impulsará el desarrollo del ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano, aprovechando la liberación de líneas que supondrá la puesta en marcha de la variante sur para el transporte de mercancías. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

2.2. Oportunidades en el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián

Dado que el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián tiene una menor dependencia de las actividades industriales más vulnerables a la crisis, el impacto de esta fue menor en esta área metropolitana que en el Bilbao Metropolitano, excepto en los espacios del entorno de la Bahía de Pasaia. Este ámbito, que experimentó espectaculares crecimientos hasta mediados de los años 70, sufre desde entonces un declive continuado. Se trata de un área densa y con un paisaje urbano poco atractivo, con iniciativas de renovación escasas o insuficientes y en el que las actividades portuarias generan situaciones conflictivas y limitan el contacto con el mar, una de las mayores oportunidades para la transformación de este espacio.

Así, el proceso de expansión urbana se ha dirigido hacia nuevos ámbitos periféricos en

busca de tipologías residenciales y urbanas más atractivas y de un entorno ambiental más cuidado en condiciones de precio comparativamente ventajosas. Aproximadamente el 46% de la población metropolitana reside en la ciudad central, un porcentaje que se mantiene estable desde mediados de los años 80. Las principales pérdidas de población se concentraron en los municipios de la Bahía de Pasaia que, en conjunto, han perdido unos 15.000 habitantes desde mediados de los años 80 en un proceso que no se ha detenido todavía. Así, la proporción de población metropolitana que acoge este ámbito ha pasado en este periodo del 19% al 15%.

Estas pérdidas se han visto compensadas por el crecimiento de otros ámbitos más dinámicos que se han ido incorporando paulatinamente al proceso metropolitano. Los principales incrementos demográficos se han dado en el Bajo Bidassoa, que ha pasado de acoger el 16% de la población en 1980 al 19,3 % en la actualidad. En este periodo la población de Irun ha aumentado en un 20% y la de Hondarribia en más de un 50%. Una nueva periferia metropolitana se ha consolidado en torno a los municipios de la cuenca de Urumea y municipios como Oiartzun y Usurbil, apareciendo un ámbito en el que reside ya casi el 20% de la población del área funcional.

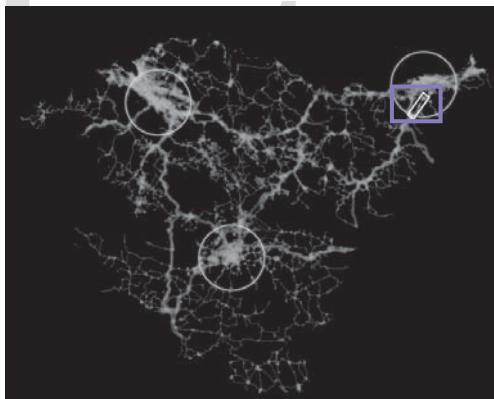
El ámbito de expansión metropolitana se ha ampliado hacia espacios de otras áreas funcionales y especialmente hacia las zonas

costeras del ámbito Zarautz-Orio, en el cual ha incrementado la 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, el alto Urumea y el triángulo Irun-Oiartzun-puerto de Pasaia, mientras que en los ámbitos más centrales ha ocurrido la progresiva transformación de espacios industriales en áreas terciarias, de oficinas, ocio y comercio en torno a grandes superficies y centros comerciales.

Las dimensiones del término municipal de Donostia-San Sebastián y el hecho de que el proceso de cambio estructural haya sido aquí menos intenso que en Bilbao han permitido el reforzamiento de las funciones centrales de este espacio sin pérdida de los usos residenciales, aunque con una creciente especialización de algunos ámbitos de especial calidad en funciones culturales de ocio y de terciario avanzado, y la aparición de áreas de concentración de nuevos inmigrantes en algunas áreas con un urbanismo más deteriorado. A su vez aparecen 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 como Oiartzun y Usurbil.





Eje de Transformación de Donostialdea.

Tramo Hernani-Urnieta-Andoain



Criterios territoriales del Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián

- a. Los procesos de desarrollo y renovación urbana en el área funcional se orientarán a preservar el sistema policéntrico de asentamientos actual, caracterizado por su equilibrio, potenciando la centralidad territorial de la capital y de los principales centros municipales del área.
- b. En cualquier caso, se priorizarán las acciones de densificación en las zonas de mayor intensidad de uso urbano y las operaciones de renovación en áreas deterioradas o con usos obsoletos o incompatibles. Estas iniciativas se desarrollarán especialmente en áreas próximas a medios de transporte público.
- c. La construcción de una nueva variante exterior para la autopista y la conversión de la actual A-8 en vía de alta capacidad para la distribución del tráfico metropolitano crea la oportunidad para adecuar la antigua N-1 como vía urbana, configurándola como un gran ecobulevar metropolitano con soporte de transporte colectivo en torno al cual desarrollar los principales proyectos estratégicos de transformación y articulación urbana.
- d. De igual forma, se propone la densificación de áreas que, contando en sus inmediaciones con excelentes infraestructuras como los ferrocarriles de Euskotren y ADIF, presentan unas densidades tan bajas que infravaloran la inversión pública.

- e. La integración en este eje urbano de alta calidad de las áreas universitarias del oeste de la ciudad, 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 plantear la creación de un importante Nodo de Innovación.
- f. Este eje de la innovación integrará usos diversos, generando sinergias intersectoriales y una elevada capacidad para atraer inversiones y nuevas actividades. Su localización aporta elevados niveles de excelencia en aspectos clave tales como accesibilidad, calidad ambiental y urbana y dotaciones y servicios públicos y privados, por lo que constituye un lugar ideal donde ubicar 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.
- g. Desde el punto de vista de la movilidad por transporte colectivo, la totalidad de este gran ecobulevar debe estar conectada por los servicios de cercanías ferroviarias junto con un viario continuo para peatones y bicicletas, conectando los diferentes elementos y espacios urbanos, así como puntos clave del espacio metropolitano tales como las playas, el centro histórico y la futura estación de alta velocidad y de cercanías.
- h. El eje incluirá la futura estación de alta velocidad, en la que deberá buscarse la máxima intermodalidad con los sistemas de transporte urbano y metropolitano por ferrocarril de cercanías y autobús. Las operaciones de renovación de su entorno urbano buscarán sinergias con las oportunidades que crea esta infraestructura y su localización sobre un eje urbano orientado hacia la economía del conocimiento.
- i. La Bahía de Pasaia está situada en un excepcional enclave natural y 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 que puede convertirse en un espacio atractivo y vibrante, un lugar para la innovación, el ocio y la residencia en torno a un puerto renovado. Resulta necesario compatibilizar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia y la renovación del Puerto de Pasaia.
- j. Las actuaciones previstas en el área de la Herrera deben plantearse como una fase inicial que será seguida de nuevas iniciativas de reordenación de los espacios portuarios e industriales, a medida que avance el proceso de renovación del Puerto. La transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia es una actuación estratégica para el conjunto del área funcional, por lo que será objeto de la correspondiente definición en el Plan Territorial Parcial del área funcional.
- k. Hacia Irun y la frontera, el Corredor del Jaizkibel se configura como un gran eje de vocación tecnoindustrial integrado con el paisaje donde puedan desarrollarse parques industriales, logística y dotaciones en el contexto de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián.
- l. Este importante espacio situado entre Donostia-San Sebastián, los dinámicos espacios del Bajo Bidasoa y Bayona incluye el aeropuerto y las grandes playas de vías de Irun y está articulado por una importante armadura infraestructural que incluye la autopista A-8, la A-1, el ferrocarril de ADIF, el de Euskotren, y en el futuro, el TAV.
- m. Aprovechando la localización de este espacio, sus infraestructuras de interconexión metropolitana y su acceso a infraestructuras y sistemas de transporte de conexión exterior, las iniciativas territoriales, sectoriales y urbanísticas se orientarán a generar un espacio para la localización de actividades industriales, logísticas, tecnológicas, grandes equipamientos, servicios, etc., concibiéndose como una actuación de gran importancia en la generación de suelo para actividades económicas.
- n. La actuación se orientará a ofrecer espacios adecuados a una amplia variedad de demandas para facilitar una elevada diversidad empresarial, el surgimiento de sinergias inter- e intrasectoriales y una gran capacidad para atraer inversiones y empresas. Plantas industriales de tamaño medio y grande, actividades logísticas,

etc. pueden disponer de emplazamientos específicamente concebidos para sus necesidades en el contexto de una gran operación estratégica.

o. Este eje tecnoindustrial cuenta con una elevada concentración de infraestructuras de comunicaciones por carretera y ferrocarril. Tiene, además, una posición privilegiada en relación con los principales flujos de transporte y con los centros productivos y de consumo más importantes del eje norte-sur europeo, por lo que constituye un ámbito de especial interés para la implantación de actividades logísticas.

p. En este sentido, el ámbito Lezo-Gaintxurizketa se considera como área prioritaria para la localización de actividades logísticas y de interconexión entre los diversos modos ferroviarios.

q. Articular los desarrollos con criterios de integración paisajística y concentrarlos en torno a un eje con transporte colectivo resulta esencial para evitar los procesos de urbanización difusa que amenazan a este espacio. En este sentido es fundamental definir un corredor de infraestructuras que agrupe los diversos ejes de carretera y ferrocarril que inducen una tremenda fragmentación en este territorio.

r. En Irun las acciones de renovación de las playas de vías deben plantearse con criterios de diversidad de usos y creación de un espacio atractivo y diverso con vocación de excelencia

orientado a atraer actividades innovadoras de alto valor añadido apoyándose para ello en el futuro desarrollo del Parque Tecnológico de Urdaibai-Zubieta.

s. Al sur del área funcional el ámbito Andoain-Hernani se articulará como un Eje de Transformación de acuerdo con los criterios establecidos en el capítulo D.3 de este documento. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos ahí establecidos.

t. Los grandes equipamientos de alto rango existentes y previstos en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián son elementos esenciales en la proyección exterior del País Vasco y en su capacidad para atraer actividades y funciones de alto valor. Se impulsarán estos espacios singulares y se desarrollarán programas de renovación urbana orientados a su consolidación y a localizar en su entorno espacios y funciones urbanas con capacidad para aprovechar las oportunidades que crean estos equipamientos singulares. Se facilitará su accesibilidad mediante sistemas de transporte colectivo, especialmente desde el aeropuerto y la estación de alta velocidad.

u. La futura estación de alta velocidad de Astigarraga se concebirá con criterios de intermodalidad con los diferentes elementos del sistema de transportes metropolitano.

v. La articulación de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián es un objetivo estratégico para esta área y para el conjunto de Euskal Hiria. En este sentido, resultan fundamentales las iniciativas de integración de los sistemas de transporte metropolitano, el desarrollo de iniciativas conjuntas en materia de grandes equipamientos, espacios de actividad y gestión de espacios y recursos naturales o la utilización integrada de las grandes infraestructuras de conexión exterior. La transformación de la playa de vías de Irun revestirá especial importancia en la articulación de la Eurociudad.

2.3. Oportunidades en el área urbana de Vitoria-Gasteiz

En 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.

Mientras las otras capitales vascas 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.

Área Metropolitana de Vitoria-Gasteiz. Fuente: elaboración propia



Fue a partir de la década de los 90 cuando comenzó a apreciarse un crecimiento significativo de las aldeas alavesas del entorno de la capital alavesa. Sin embargo, se trata de desarrollos apreciables en términos relativos pero poco importantes en términos absolutos. En los últimos 10 años Alegría-Dulantzi ha aumentado su población en un 86%, Iruña de Oca lo ha hecho en un 60% y Elburgo la ha multiplicado por 2,8. Sin embargo, estos fuertes incrementos corresponden a un total de 2.400 nuevos residentes en estos municipios.

Son ámbitos que junto a otros como Zigoitia, Zuia, Legutiano y diversos municipios situados a lo largo del eje de la A-1 acogen demandas de residencia de baja densidad procedentes de Vitoria-Gasteiz, si bien se trata de un proceso limitado ante la oferta que realiza la propia capital.

De este modo, no puede hablarse propiamente de un espacio metropolitano, sino de un espacio central macrocefálico cuya influencia se extiende a los ámbitos de su entorno.

Incluso en el suelo industrial, pese a los importantes desarrollos en municipios como Lantaron, 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.

Criterios territoriales del Área Urbana de Vitoria-Gasteiz

- a. Las iniciativas de excelencia urbana desarrolladas en Vitoria-Gasteiz, tales como el cinturón verde, la recuperación del centro histórico y los nuevos desarrollos, deben completarse hacia el futuro con actuaciones como la renovación urbana de espacios industriales en zonas muy centrales de la ciudad y de áreas residenciales de la época del desarrollismo. Densificación, mezcla de usos, mejora de los espacios públicos y rehabilitación de viviendas deben ser los objetivos de estas intervenciones, junto con el aumento de la intensidad urbana en las áreas de nuevos desarrollos.
- b. En los procesos de expansión que está experimentando el área urbana es preciso preservar el modelo de asentamientos de la Llanada Alavesa, el cual cuenta con elementos muy valiosos como la relación núcleo-paisaje, la distribución regular de los núcleos y la definición de los bordes urbanos.
- c. Para los nuevos crecimientos en este espacio, que constituye la principal reserva de suelo del País Vasco, se considera prioritaria la articulación de un eje lineal a lo largo de la vía ferroviaria que recorre la Llanada Alavesa desde Nanclares de Oca hasta Salvatierra-Agurain, generando un espacio denso y sostenible e integrándolo en un entorno capaz de dar soporte a servicios de cercanías ferroviarias y que permita preservar los paisajes tradicionales de la Llanada Alavesa, minimizando el consumo de suelo y los procesos de urbanización dispersa y de baja densidad.
- d. 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 impulsar la ciudad como nodo de la economía creativa en el contexto de Euskal Hiria.
- e. El soterramiento de las vías de ADIF a su paso por Vitoria-Gasteiz es una iniciativa muy importante para integrar los espacios centrales de la ciudad y las áreas universitarias, generando un espacio con alto potencial para la configuración de un importante Nodo de Innovación.
- f. Existe una gran oportunidad para articular los espacios de excelencia de la ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la futura estación de alta velocidad y el centro de la ciudad, que se configurará como un ámbito atractor de actividades innovadoras y que incluirá también el Parque Tecnológico de Miñano y su posible ampliación, así como los espacios industriales en proceso de cambio del norte de Vitoria-Gasteiz. Hacia el sur este ámbito incluirá el centro histórico y la calle Dato hasta la universidad.

g. Se desarrollarán recorridos de peatones y bicicletas y sistemas de transporte colectivo a lo largo de todo el eje, conectando entre sí los diferentes componentes de excelencia de la ciudad y los puntos críticos de conectividad, transformación urbana y oportunidades para la economía creativa. El eje se planteará como una experiencia de urbanismo de fusión que permitirá crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

h. La futura estación de alta velocidad deberá diseñarse con criterios de intermodalidad. Si la solución elegida finalmente fuera la propuesta en Arriaga, se analizaría la viabilidad de incluir en el soterramiento previsto un ramal de cercanías para incorporar este servicio a la nueva estación.

i. El desarrollo de Jundiz como gran plataforma logística del sur de la CAPV es una operación de gran importancia para consolidar el perfil logístico del conjunto del Área Funcional de Álava Central.

D.3. Las ciudades medias y las áreas funcionales

3.1. Protagonismo de las ciudades medias

Las cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales, junto con un numeroso grupo de núcleos con más de 5.000 habitantes, configuran un conjunto de ciudades medias que son un elemento importantísimo del territorio de la CAPV. Localizadas mayoritariamente en los valles de la vertiente atlántica, estas ciudades desarrollan un papel fundamental en la organización del territorio y configuran una oferta de asentamientos diversa y atractiva. En ellas, 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 dinamismo.

El crecimiento de estas ciudades está asociado al desarrollo de iniciativas industriales que prosperaron a partir del ámbito local, generando una dinámica de desarrollo que atrajo contingentes de población cada vez más importantes. En un contexto de escasez de suelo apto para los desarrollos urbanos, especialmente en los valles guipuzcoanos, estas ciudades fueron ocupando los fondos de valle, con crecimientos caracterizados por una elevada densidad urbana. Cuando las condiciones físicas de los valles lo han permitido, el resultado ha sido la continuidad

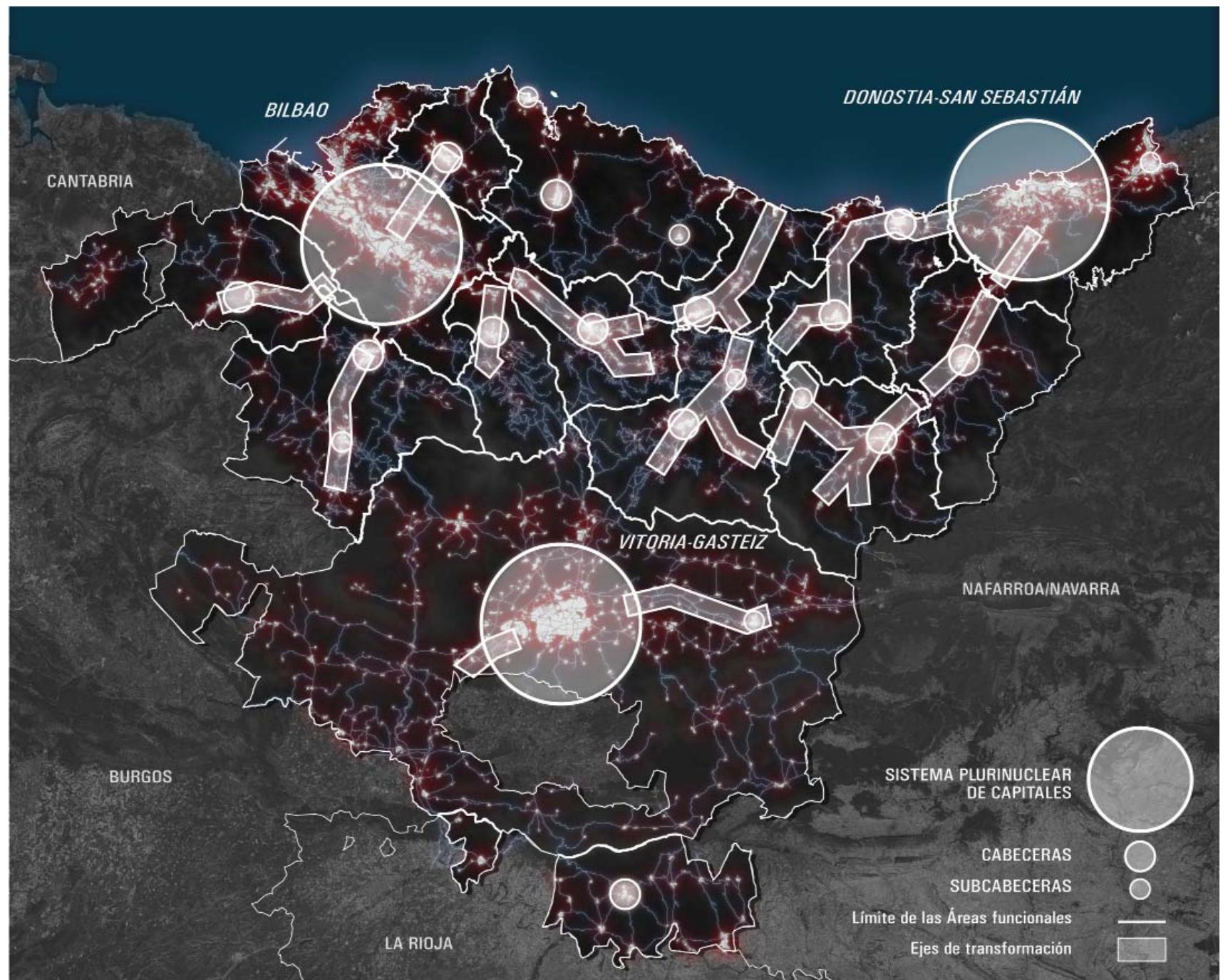
en los tejidos urbanos, superando los límites municipales. Solo las zonas más angostas de los valles, poco aptas para la urbanización, han impuesto límites al crecimiento lineal de los asentamientos. De este modo, los valles de la vertiente atlántica configuran ámbitos coherentes desde el punto de vista natural, paisajístico y funcional que están sometidos a una fuerte presión urbanística. Se plantean así, en muchos ámbitos, riesgos crecientes de colmatación de los fondos de valle por continuos edificados, quedando aisladas grandes porciones del territorio.

El peso de la actividad industrial en estas ciudades supuso una gran vulnerabilidad ante los procesos de crisis y reconversión de los años 70 y 80 del siglo pasado. Salvo Durango, todas estas ciudades experimentaron los procesos de declive asociados a la crisis industrial, sufriendo una contracción demográfica cuya tendencia empezó a cambiar solo a finales de la década de los 90. Los casos más llamativos son los de Mondragón y Eibar, que de ser los centros industriales más dinámicos entre las ciudades medias pasaron a sufrir un retroceso en su tamaño demográfico que todavía no se ha cerrado y ha llevado la pérdida de centralidad y de tamaño funcional al reducirse la base económica y poblacional y aumentar el porcentaje de población inactiva como consecuencia de las elevadas tasas de envejecimiento. Su localización, más alejada de los principales centros metropolitanos, ha

limitado su capacidad de incorporar nueva población y actividades que modifiquen las tendencias recesivas.

Circunstancias locales asociadas a la presencia de algunas grandes empresas dinamizadoras del tejido económico local, o la cercanía de las áreas metropolitanas que ha impulsado procesos de relocalización de población y atracción de actividades productivas, han permitido superar la fase recesiva en ciudades como Beasain, Durango, Tolosa, Llodio y más limitada en áreas como Azpeitia-Azkoitia.

En general, este proceso está asociado a la pérdida de un cierto peso de la base industrial y el aumento de la importancia de las actividades terciarias. Espacialmente se concentra en las cabeceras más accesibles, que crecen fundamentalmente sobre los municipios de su entorno, propiciando la aparición de fenómenos de metropolitanización de escala local. Llodio se desarrolla sobre todo en Amurrio, Beasain-Ordizia sobre Irdiazaibar y Lazkao, Tolosa sobre los municipios más cercanos a Donostia-San Sebastián sobre el eje de la A-1 y Durango en la cabecera y en los municipios limítrofes, y sobre todo, en los más próximos a Bilbao como Amorebieta-Etxano. Por el contrario, las cabeceras y subcabeceras más alejadas de los espacios metropolitanos han mantenido su peso industrial y presentan dinámicas negativas. Es el caso de Zumarraga y Legazpi en el Área Funcional de Beasain, Bergara y Oñati en la de



Mondragón, Elgoibar y Soraluze-Placencia de las Armas en la de Eibar e Ibarra y Alegia en la de Tolosa.

Otros núcleos presentan una dinámica distinta. Es el caso de Zarautz, Mungia, Balmaseda-Zalla-Güeñes y Gernika-Lumo, espacios cuyo crecimiento es mucho más reciente. Una menor especialización industrial en el pasado limitó sus dinámicas de crecimiento durante las etapas de mayor desarrollo demográfico de la CAPV pero, a su vez, las hizo menos vulnerables durante la etapa de crisis, manteniendo un dinamismo positivo que ha resultado decisivo en el aumento de su tamaño funcional en la última década. El factor clave en el desarrollo urbano de estas ciudades ha sido su localización estratégica, la cual les ha permitido captar los procesos de expansión de los espacios metropolitanos de Bilbao y Donostia-San Sebastián.

A lo largo de las dos últimas décadas las ciudades medias más importantes han experimentado un relevante proceso de mejora de la calidad y variedad de sus dotaciones y de su oferta de servicios públicos y privados, así como de su imagen urbana. Sin embargo, 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 el riesgo de pérdida de la centralidad que tradicionalmente tenían estos núcleos.

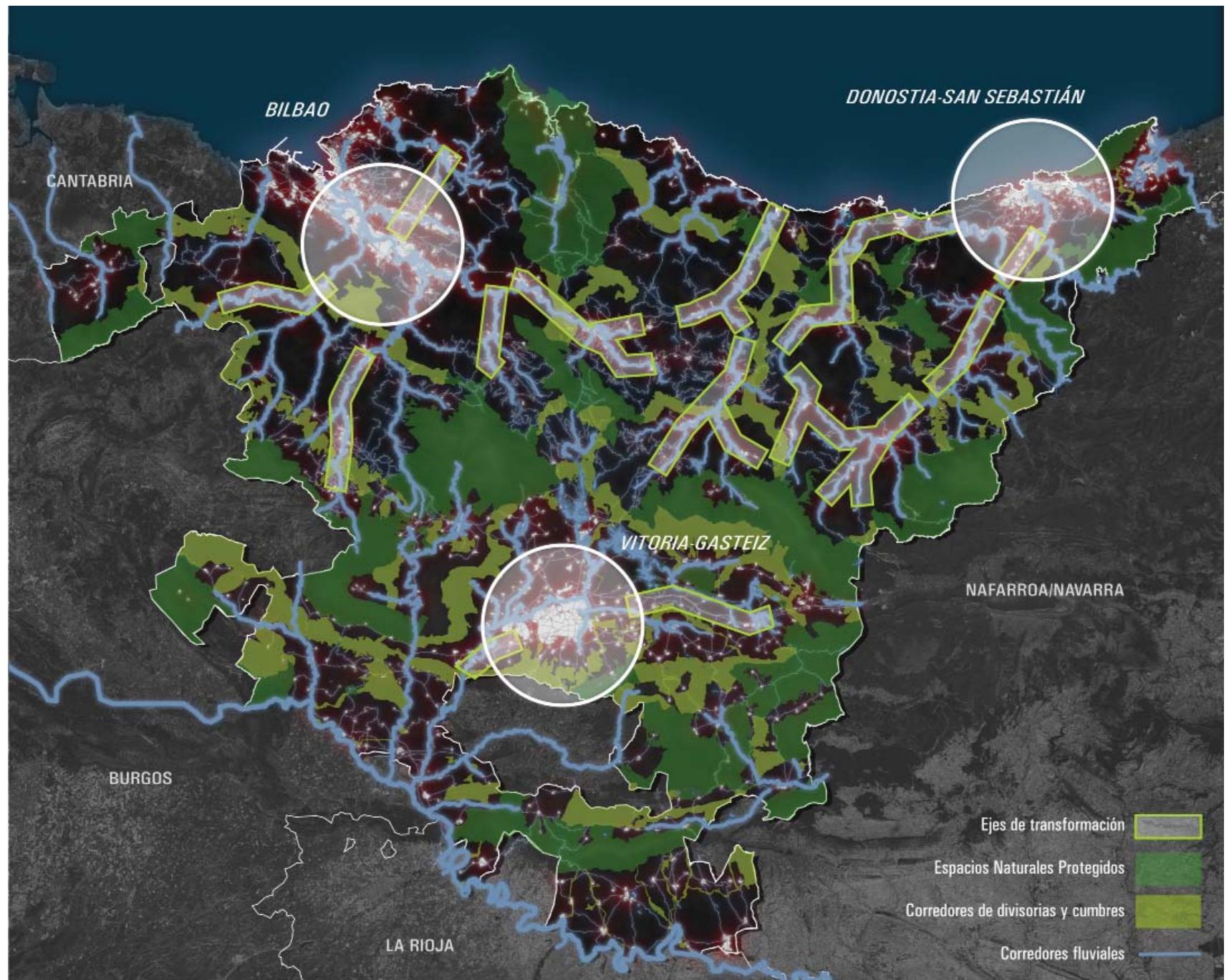
Es muy importante recuperar el protagonismo de las ciudades medias. Su escala, su distribución territorial y sus dinámicas económicas proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración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

3.2. Los Ejes de Transformación

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

La mayoría de las ciudades de tamaño medio de la CAPV 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 urbanos de los diferentes municipios que se conectan muy estrechamente debido a los crecimientos, más o menos difusos, que aparecen a lo largo de las vías de comunicación. La adaptación de estos desarrollos a la configuración física de los valles da lugar a estructuras lineales que crean una magnífica oportunidad para articular eficazmente los diferentes espacios urbanos y evitar procesos de colmatación permitiendo la existencia de espacios libres que mantengan la permeabilidad del territorio para favorecer procesos de transformación e innovación sostenibles.

Los Ejes de Transformación son ejes territoriales con soporte de transporte colectivo que articularán los procesos de desarrollo de las ciudades medias, aumentando su protagonismo con criterios de sostenibilidad y evitando los procesos de colmatación urbana en los sensibles ámbitos de los fondos de valle.



Los Ejes de Transformación permiten orientar los procesos de desarrollo urbano en estructuras lineales que faciliten el uso del transporte colectivo densificando los espacios ya construidos y evitando la ocupación urbana de nuevos ámbitos. Permiten dar coherencia a las diferentes piezas urbanas y rematarlas, limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación. Son elementos para interconectar las áreas funcionales y los ámbitos naturales y para mejorar la capacidad de las ciudades medianas de participar de las dinámicas de desarrollo de las áreas metropolitanas.

Los ejes lineales son los más adecuados para organizar los sistemas de transporte colectivo. Las estructuras 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.

Estos Ejes de Transformación son esenciales para articular la Ciudad Región Policéntrica en Red del País Vasco, configurar procesos sostenibles de desarrollo urbano, evitar la compartmentación del territorio 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 de protección y mejora de los espacios libres. Toman como referencia espacial para su desarrollo los corredores establecidos por el Sistema Relacional de las DOT, el cual determina los ejes de comunicación prioritarios para la interconexión de las áreas funcionales, para la comunicación de estas 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 en Red policéntrico y se evita que esta estructura conlleve procesos de ocupación generalizada en ámbitos de gran sensibilidad ambiental y fuerte presión urbanística.

3.3. Desarrollo 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 sostenible y aumentar el atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes.

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

a) Ejes verdes

Uno de los objetivos más importantes de los Ejes de Transformación es evitar la aparición de continuos urbanos edificados. En muchos tramos de estos ejes las restricciones topográficas o la ausencia de presión urbanística ha permitido que

se mantengan libres de urbanización debiendo ahora adoptarse las medidas necesarias para mantenerlos así. En cualquier caso se debe asegurar una adecuada permeabilidad transversal de estos elementos lineales, que deben respetar las áreas de mayor valor natural e incorporar espacios libres en los que desarrollar iniciativas de recuperación de los ecosistemas naturales deteriorados o, en otros casos, acondicionar para usos de ocio compatible o de educación ambiental los espacios libres con aptitud para ello, especialmente en los puntos contiguos a los núcleos urbanos. Una gestión sensible del paisaje requiere la alternancia de los espacios edificados con amplios tramos libres que definen claramente los límites de la urbanización y la incorporación de ámbitos naturales, paisajes agrarios y áreas forestales al diseño de los Ejes.

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 diseño de los Ejes, tanto en los tramos libres de edificación como en las áreas urbanizadas, debe plantearse con criterios de mejora ambiental, incorporando elementos de arbolado a lo largo de su recorrido, zonas de interés ambiental y acciones de mejora paisajística. En cualquier caso los proyectos deberán tener en cuenta factores esenciales referentes a la calidad ambiental y a los condicionantes del medio físico existentes. Así, la inundabilidad de las zonas de fondo de valle

supone una restricción a los usos urbanos y de infraestructuras que debe respetarse en todas las ocasiones, destinando los espacios de riesgo a usos ambientales y de ocio en contacto con la naturaleza que no interfieran con la dinámica de los cauces. Igualmente debe prestarse especial atención a los puntos de contacto con la Red de Corredores Ecológicos planteada en este documento y a dotar a las infraestructuras lineales existentes de los pasos de fauna y elementos de permeabilización que aseguren su permeabilidad transversal.

b) Los ecobulevares

Los ecobulevares son el principal soporte físico de los ámbitos más urbanos de los Ejes de Transformación. El desarrollo de las diferentes variantes, autovías y autopistas en los distintos corredores urbanos del País Vasco ha provocado que las antiguas carreteras convencionales constituyan 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 en sus tramos urbanos, convirtiéndolas en ecobulevares con diferentes funciones.

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 los asentamientos lineales surgidos a lo largo de carreteras en diversos ejes del País Vasco.

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 densificación y renovación, siendo el elemento viario que aporta continuidad a los espacios urbanos para dotar de coherencia y funcionalidad al conjunto. Los ecobulevares pueden integrar espacios consolidados, áreas de renovación, espacios libres, parques periurbanos y áreas de actividad económica.

Finalmente, cabe añadir que algunos de los ejes que se propone transformar en ecobulevar no disponen de un viario alternativo que posibilite dicha transformación, ya que la autovía que actualmente recorre el eje se ha construido sobre el antiguo viario existente como ocurre en la A1 entre Alegia y Tolosa. Otros de los ejes viarios que se plantea transformar en ecobulevar no disponen de ningún tipo de viario alternativo que

permita liberarlos de tráfico (GI-631 Zumarraga-Azpeitia-Zumaia). Asimismo, la transformación en ecobulevares de otros ejes, reduciendo el tráfico a través de los mismos, se encuentra claramente dificultada mientras el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje, tal y como ocurre en la N-634 en los tramos Deba-Eibar-Ermua, o en la GI-627 Maltzaga-Arrasate, cuya alternativa es la AP1. En los casos en que así ocurre los Planes Territoriales Parciales y Planes Generales establecerán las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

c) 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 construidos inconexos, faltos de articulación infraestructural y tipológica, con escasa interconexión y falta de diversidad funcional. Los ámbitos construidos y los espacios intersticiales entre estos tejidos dispersos se plantean como ámbitos preferentes para las acciones de renovación y densificación. La concentración de los procesos de desarrollo en estas áreas ya ocupadas por la urbanización 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 y reducir la necesidad de ocupar suelos todavía libres de urbanización.

Además, permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarrollos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales. 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 ámbitos urbanos de 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; 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, residentes y usuarios.

d) 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 los ejes cuentan, o pueden contar en el futuro si se dan las condiciones para ello, con un soporte ferroviario que proporciona una elevada accesibilidad mediante transporte colectivo sostenible. El crecimiento a lo largo de los tramos urbanos 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 la existencia de sistemas eficaces de transporte colectivo, que permitirán una movilidad coherente y sostenible. Estos elementos de transporte se desarrollarán sobre infraestructuras ya existentes. Si, excepcionalmente, se precisa desarrollar nuevas infraestructuras éstas deben preferentemente localizarse sobre plataformas ya existentes o en paralelo y lo más próximas a ellas

que sea posible, garantizando, en todo caso, la adecuada permeabilidad para la fauna y los flujos naturales de materiales.

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. Para ello, se sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas de intercambio tren-autobús, así como conectarlas con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

e) 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.

f) 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 más humano y atractivo. Es, en definitiva, un factor que mejorará la calidad de nuestras ciudades y de los espacios libres.

g) Intensidad urbana y mezcla de usos

El desarrollo mediante planes parciales y planeamientos especiales de nuestras ciudades ha generado, salvo en los centros tradicionales, un paisaje urbano de enclaves monofuncionales. Áreas residenciales, espacios industriales, segundas residencias, centros comerciales, equipamientos singulares, zonas de ocio, etc. se disponen en nuestro territorio con frecuencia de forma fragmentada y aisladas unas de otras.

Los ámbitos urbanos de 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 mejor opción económica, ambiental y territorial

para generar espacios urbanos de fusión, complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades consiste en la combinación 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.

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.

h) 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 permitirán el surgimiento en nuestro territorio de realidades que traerán consigo una serie de nuevos elementos tales como posibilidades de conexión, de actividad y de formas de vida, ambientes y relaciones. Estos ejes son espacios propicios para la innovación y la creatividad, la cual es la base para la vida y la economía del siglo XXI

y resulta esencial en aspectos tales como los sistemas de organización social, la excelencia ambiental, la economía, el diseño, la arquitectura y 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.

i) Ejes de renovación urbana

Consideramos que es muy importante enfatizar la importancia de priorizar las operaciones de renovación y transformación de los espacios ya construidos como alternativa a la expansión de las zonas urbanizadas. Los Ejes de Transformación incorporarán el desarrollo de programas de renovación urbana, muy especialmente en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, para fortalecer sus señas de identidad y mejorar la imagen urbana de los núcleos tradicionales.

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

j) Arquitectura y urbanismo bioclimáticos

La arquitectura y el urbanismo bioclimáticos han sido concebidos como exponentes de una nueva cultura y como respuesta a la necesidad de 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 de 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, la utilización de materiales ecocompatibles, la gestión integral del ciclo del agua, la movilidad sostenible, la gestión de residuos, el uso de la vegetación como elemento de confort urbano y de creación de paisaje y de biodiversidad, etc. Se trata de elementos que deben incorporarse cada vez en mayor medida 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.

Criterios territoriales relativos a los Ejes de Transformación

- a. Los PTPs establecerán los criterios de ordenación y las acciones necesarias para configurar los Ejes de Transformación propuestos en este documento de acuerdo con los criterios establecidos en él.
- b. Su objetivo es configurar estructuras lineales con soporte de transporte colectivo, que preserven los espacios libres y articulen eficazmente los procesos de renovación urbana.
- c. Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permitirán lograr múltiples objetivos de interés en materia de renovación y puesta en valor del territorio, mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y del equilibrio territorial, eficacia de los sistemas de movilidad sostenible y mejora del atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes.
- d. En el marco del Modelo Territorial de las DOT, estos ejes proporcionarán una estructura que permitirá a las ciudades medias aumentar su rango urbano, fortaleciendo su oferta de servicios, su conectividad y su capacidad para atraer residentes y actividades económicas, limitando la polarización funcional del territorio en torno a las ciudades capitales y contribuyendo a la efectiva articulación de una ciudad región policéntrica.

e. El diseño y la ordenación de cada uno de los Ejes de Transformación, o de partes de ellos, podrá abordarse como un proyecto territorial a instancias de las instituciones afectadas, tramitándose como Modificación del PTP o del Plan General, y en su caso, Plan Especial.

f. El desarrollo de los Ejes de Transformación

f.1. Los Ejes de Transformación son elementos territoriales lineales que deben ser objeto de una ordenación integrada. Están formados por espacios libres que deben mantenerse sin usos urbanísticos, áreas de renovación urbana localizadas en los espacios ya edificados y elementos lineales de soporte para los sistemas de transporte colectivo.

f.2. Los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad debido a la construcción de variantes y de nuevas vías de alta capacidad se rediseñarán como ecobulevares que serán el soporte viario a los ámbitos urbanos de los Ejes de Transformación. Los ecobulevares son vías urbanas destinadas a acoger los desplazamientos locales que pueden integrar nuevos desarrollos y espacios consolidados, espacios libres y zonas naturales.

f.3. La transformación de las carreteras en ecobulevares se orientará a la eliminación de barreras, la reducción del impacto del tráfico, el aumento de la permeabilidad transversal y la mejora ambiental y paisajística de los espacios libres y edificados por los que discurren.

f.4. Los tramos urbanos de los Ejes de Transformación serán los ámbitos preferentes para los nuevos desarrollos urbanos basados en la renovación y la densificación de los espacios construidos y en la articulación de los tejidos dispersos en las áreas periurbanas. Con este criterio se pretenden 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, estos ejes permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarrollos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales.

f.5. En cualquier caso, en el desarrollo de los Ejes de Transformación se priorizarán las acciones de renovación urbana, densificación y reutilización de espacios obsoletos frente a los nuevos crecimientos que conlleven el aumento de los espacios urbanizados. Los planes de desarrollo de los Ejes de Transformación incorporarán programas de renovación urbana, especialmente en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, fortaleciendo sus señas de identidad y la mejora de la imagen urbana de los núcleos tradicionales.

f.6. Los programas de ordenación y diseño de los Ejes de Transformación preservarán de la ocupación urbanística los espacios libres de edificación existentes. Los Planes Territoriales Parciales delimitarán los tramos de los Ejes de Transformación que deben permanecer como

ámbitos sin desarrollo urbano y establecerán para ellos programas de protección o mejora ambiental y paisajística.

f.7. Los cursos fluviales y los espacios ribereños que se integran en los Ejes de Transformación se configurarán como corredores ecológicos con los niveles de protección que se establecen para los mismos en este documento y en la regulación de las categorías de Especial Protección y de Protección de la Aguas Superficiales de las DOT. Estos corredores se integrarán en el diseño de los Ejes, configurando elementos lineales de conexión verde de alta calidad ambiental y paisajística que acogerán diversos usos en función de sus características físicas y de su relación con los espacios urbanos: zonas de interés ambiental, parques urbanos y periurbanos, ocio en contacto con la naturaleza, conexiones con los espacios naturales del entorno y áreas de mejora ambiental y paisajística. El concepto de corredor ecológico vinculado a los ríos y arroyos incorporará el riesgo de inundabilidad, como factor que condicionará la actuación urbana, así como el valor natural y agrarios de los terrenos y los aspectos paisajísticos para mantener, mejorar y proteger el desarrollo urbano.

f.8. Los Ejes de Transformación incorporarán plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo.

f.9. Asimismo, los Ejes de Transformación incorporarán como elementos estructurantes de su desarrollo las diversas líneas ferroviarias

de cercanías y de tranvías que se proponen en este documento o, en su caso, ejes de transporte colectivo mediante línea de autobuses regulares. La consolidación de los espacios urbanos de los Ejes, fomentando el aumento de la densidad urbana, los usos residenciales y las actividades económicas, se apoyará fundamentalmente en la existencia de sistemas de transporte colectivo que favorecerán la movilidad sostenible.

f.10. Las estaciones son elementos claves en esta estrategia y deberán concebirse como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios de alta demanda. Debe facilitarse el acceso a las estaciones desde los tejidos urbanos del entorno y desde los núcleos de población exteriores a los ejes. Para ello, se sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas de intercambio tren-autobús, así como conectarlas, además, con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

f.11. Los Ejes de Transformación deberán facilitar una mayor proximidad entre residencia, trabajo y equipamientos, aumentando así las posibilidades de utilizar los desplazamientos peatonales para satisfacer muchas de las demandas cotidianas de movilidad.

f.12. El diseño de los ejes deberá 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.

f.13. Las actuaciones en las áreas urbanas de los Ejes de Transformación se orientarán a facilitar la aparición de espacios con una intensidad urbana cada vez mayor, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades. Para ello, la ordenación de estos espacios propiciará la diversidad de usos y tipologías, la variedad en las opciones de actividad y empleo, en las modalidades residenciales y en las opciones de ocio. Posibilitará la integración de residencia, trabajo, equipamientos y ocio en una oferta integrada y múltiple para generar espacios urbanos de fusión complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades.

f.14. Los Ejes de Transformación incorporarán los principios de diseño urbano y arquitectónico bioclimático como elemento de sostenibilidad ambiental y como seña de identidad de un territorio innovador y comprometido con la calidad.

f.15. En este sentido, se analizarán las posibilidades de emplear sistemas de suministro energético mediante fuentes renovables, diseños minimizadores del consumo energético, materiales ecocompatibles y sistemas de movilidad sostenible, junto con las posibilidades de llevar a cabo la gestión integral del ciclo

del agua y la gestión de residuos, así como de emplear la vegetación como elemento de confort urbano e instrumento para crear paisaje y biodiversidad.

3.4. 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 en cuanto 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, la articulación y el reforzamiento de los espacios centrales de las áreas funcionales que permite avanzar hacia la configuración de un Territorio en Red policéntrico con nodos más fuertes y más estrechamente interrelacionados a través de los elementos infraestructurales del Sistema Relacional de las DOT.

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. Son los ámbitos que por su densidad urbana y su morfología lineal definen de manera más clara la estructura de los Ejes de Transformación.

En otros ámbitos, como la Llanada Alavesa y el Área Funcional de Mungia, no se dan unas condiciones topográficas tan restrictivas para el desarrollo urbano, por lo que no aparecen

estructuras lineales definidas. Esto favorece los procesos de dispersión urbana en unos espacios sometidos a fuertes presiones urbanizadoras. Por ello, desde este documento se propone la delimitación de Ejes de Transformación apoyados en sistemas de transporte colectivo sobre ejes viarios estructurantes que permiten estrategias de articulación para el adecuado desarrollo de estas áreas.

Por último, aparecen áreas que por su carácter predominantemente rural y por la disposición de sus asentamientos no son adecuadas para el desarrollo de estas estructuras urbanas. Por ello, en La Rioja Alavesa y en Gernika-Markina se plantean orientaciones específicas para estos espacios.

Criterios territoriales de los Ejes de Transformación y las áreas funcionales

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

a.1. El Eje de Transformación del Kadagua se plantea sobre el corredor urbano en formación que sigue el valle del Kadagua desde Balmaseda hasta 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 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.

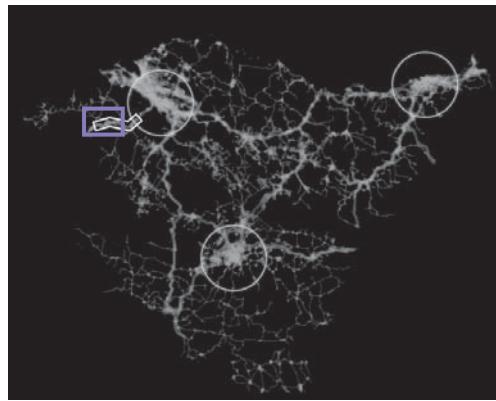
a.2. La puesta en valor de los espacios ocupados por zonas industriales abandonadas a lo largo de la autopista del Kadagua se considerará una oportunidad importante para la dinamización de este espacio durante los próximos años. Además, la futura construcción de la variante Supersur otorgará una muy elevada conectividad exterior a este espacio.

a.3. La transformación en ecobulevares de los antiguos viarios interurbanos y el desarrollo de operaciones urbanas estructurantes resultan esenciales para la evolución de un espacio dominado por desarrollos poco densos y a veces carentes de estructura.

a.4. La articulación de un espacio urbano más integrado en el eje Balmaseda-Zalla-Güeñes permitirá disponer de una base urbana con mayor potencial de servicios y con una mayor capacidad para atraer y dinamizar el conjunto del área.

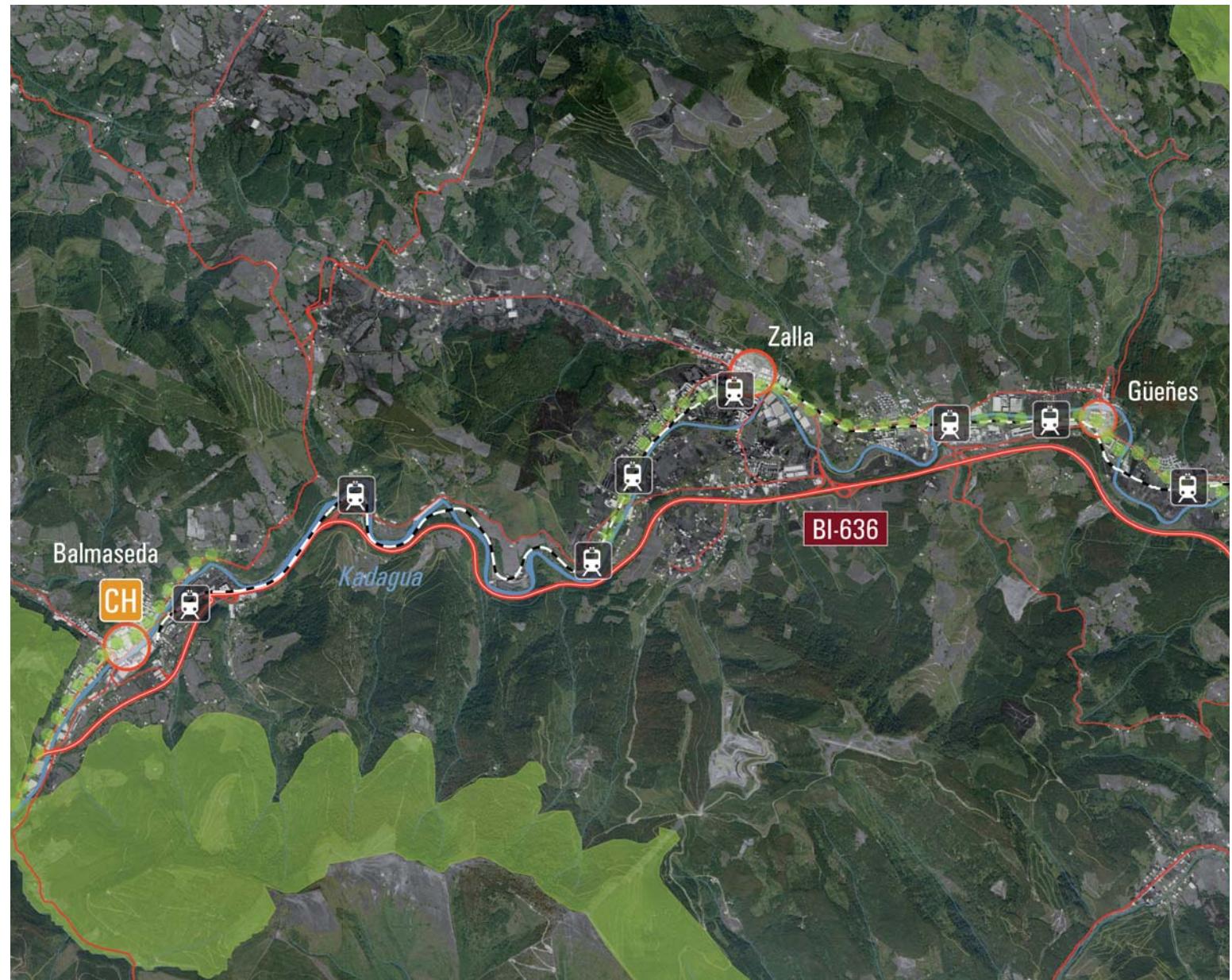
a.5. El río Kadagua actuará como corredor ecológico, acogiendo zonas verdes y espacios de enlace con las áreas de interés ambiental del entorno tomando en consideración los riesgos de inundabilidad existentes. El ferrocarril articulará el conjunto de esta ciudad lineal y la conectará con el centro de Bilbao.

a.6. Desarrollos más compactos que generen puntos de centralidad e identidad urbana, equipamientos y espacios productivos, transporte colectivo, ejes ambientales y creación de espacios públicos constituyen oportunidades asociadas a este Eje de Transformación para



Eje de Transformación del Kadagua.

Tramo Balmaseda-Zalla-Güeñes



lograr una mayor diversidad funcional y espacios más diversos y sostenibles.

a.7. Se preservarán de la urbanización los ámbitos libres de ocupación por usos edificatorios.

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

b.1. Este Eje de Transformación se desarrollará sobre el corredor que discurre a lo largo del Alto Nervión, sobre los municipios de Llodio, Amurrio y Orduña. Este espacio presenta como elementos singulares una localización próxima y colindante con el Bilbao Metropolitano, y un espacio urbano de escaso tamaño demográfico y funcional que, especialmente en Amurrio y Orduña, cuenta todavía con un alto potencial de crecimiento.

b.2. El valle del Alto Nervión entre Llodio y Orduña constituye un eje natural para la difusión de los procesos de cambio surgidos en Bilbao. El eje se basa en el río Nervión como argumento natural, configurando según propuesta del PTP un gran parque lineal que articula ambientalmente el conjunto del eje. Se basa también 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.

b.3. El reequilibrio y la difusión metropolitana se perfilan imprescindibles para configurar un nuevo 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.

b.4. Son prioritarias las acciones de renovación urbana de Llodio y la propuesta de soterramiento del ferrocarril que mejoren la calidad de su imagen y refuerzen su oferta dotacional y de actividades terciarias. Amurrio, por su parte, constituye un ámbito con capacidad para acoger nuevos crecimientos y cuenta con un importante potencial de recualificación y desarrollo sostenible mediante iniciativas que densifiquen y ordenen su trama urbana y aprovechen 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.

b.5. Se preservarán de la urbanización los ámbitos libres de ocupación por usos edificatorios

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

c.1. El ámbito de Igorre presenta todavía un desarrollo urbano incipiente aunque su función como espacio de acogida de nuevos crecimientos procedentes del Bilbao Metropolitano se ha incrementado de forma cada vez más notable durante los últimos años. Por ello, el Eje de Transformación se plantea en este caso como una estructura de referencia para vertebrar el

desarrollo sostenible de este espacio durante los próximos años.

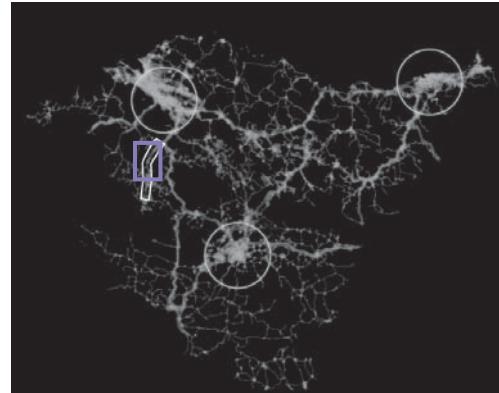
c.2. Se preservarán el cauce del Arratia y su entorno como corredor ecológico que estructura ambientalmente este espacio, preserva las zonas con mayor riesgo de inundación y proporciona un eje paisajístico y de contacto con la naturaleza.

c.3. Se priorizará reforzar los elementos de centralidad de las cabeceras municipales y plantear crecimientos lineales asociados a los espacios ya edificados a lo largo de la N-240, configurando este viario progresivamente como ecobulevar que dé soporte a los sistemas de transporte colectivo, esenciales para articular futuros desarrollos en un espacio de alto valor.

c.4. Se preservarán de la urbanización los ámbitos libres de ocupación por usos edificatorios

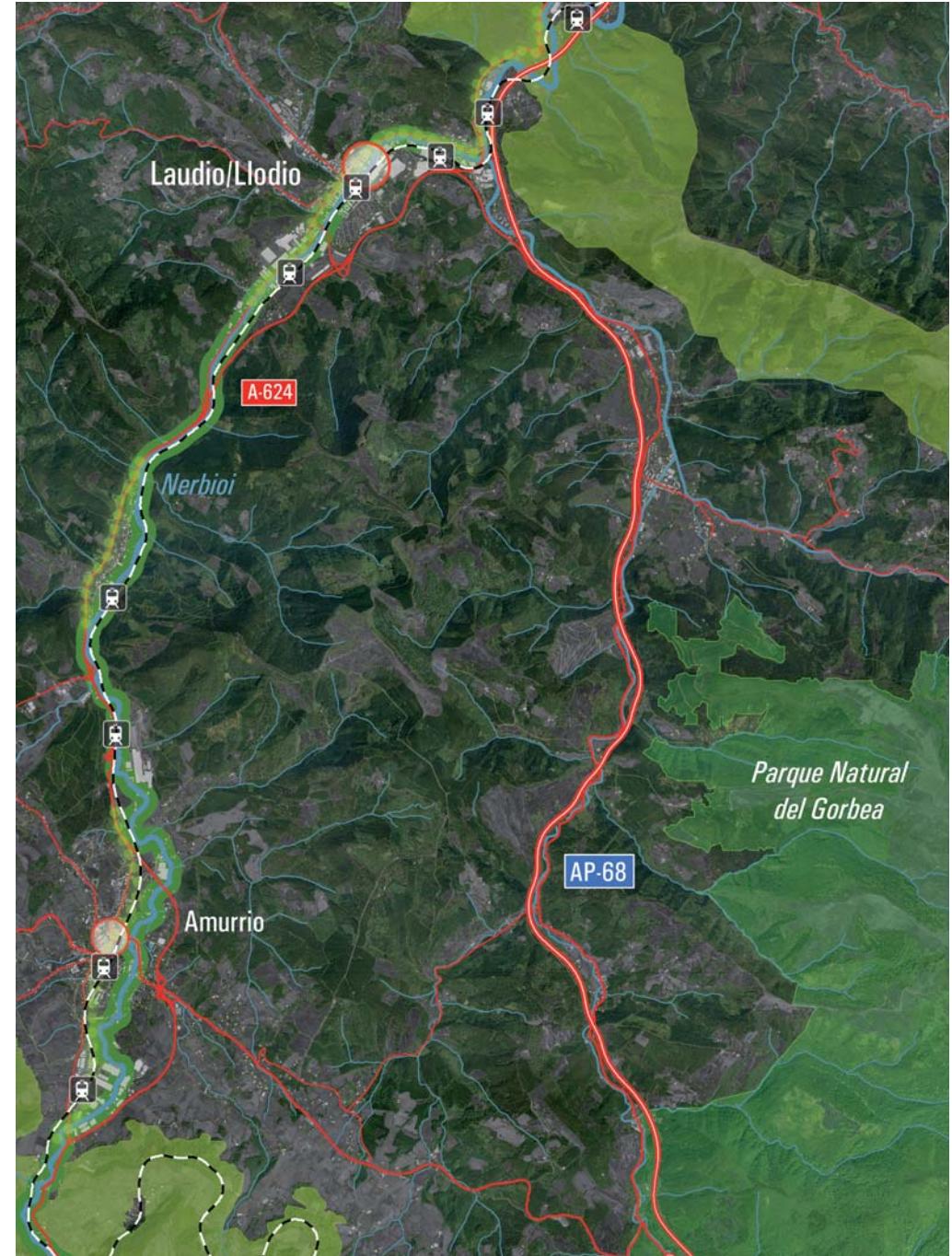
d. *Área Funcional de Durango. El Eje de Transformación del Ibaizabal*

d.1. El área urbana en formación a lo largo del eje Amorebieta-Etxano - Durango - Zaldíbar configura el principal corredor urbano entre Bilbao y Donostia-San Sebastián. Es un espacio clave para lograr una creciente interrelación entre las dos capitales. 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.



Eje de Transformación del Alto Nervión.

Tramo Llodio-Amurrio

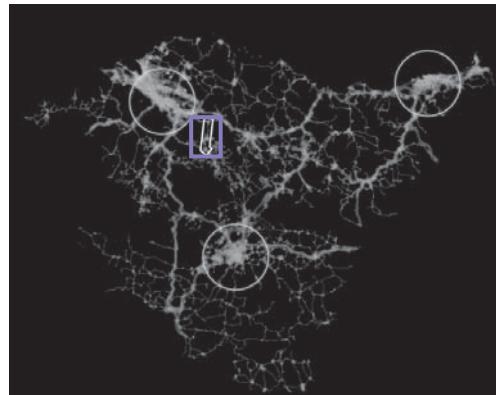


Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

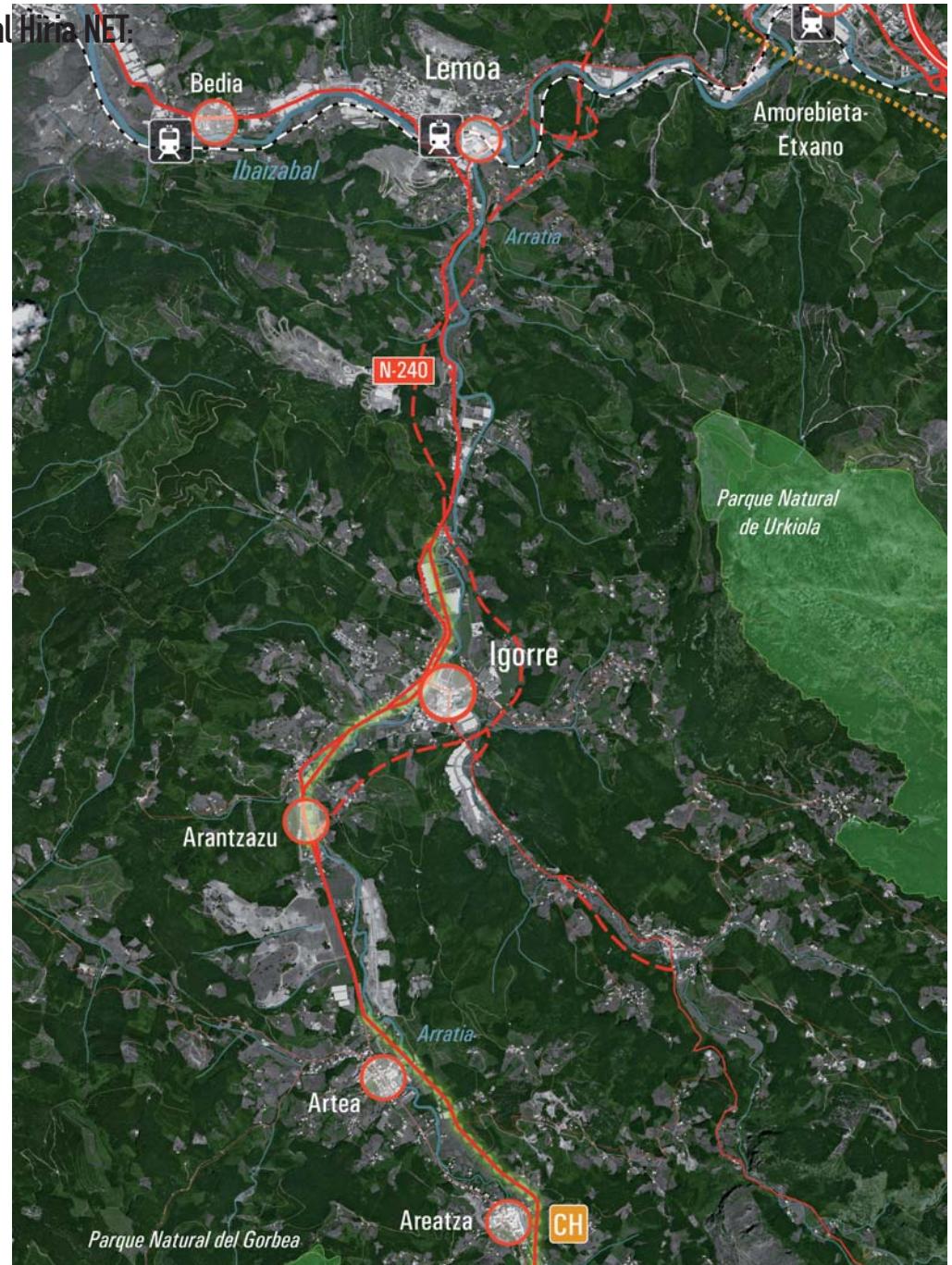
D

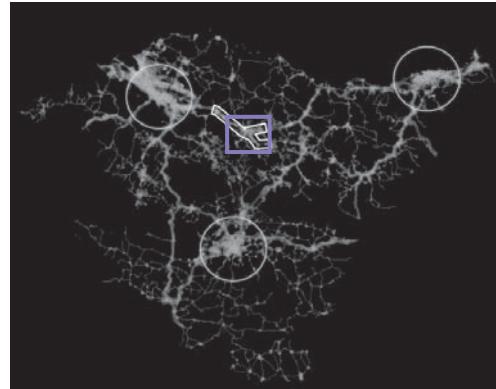
El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET: Aportaciones Territoriales e Innovación



Eje de Transformación del Arratia.

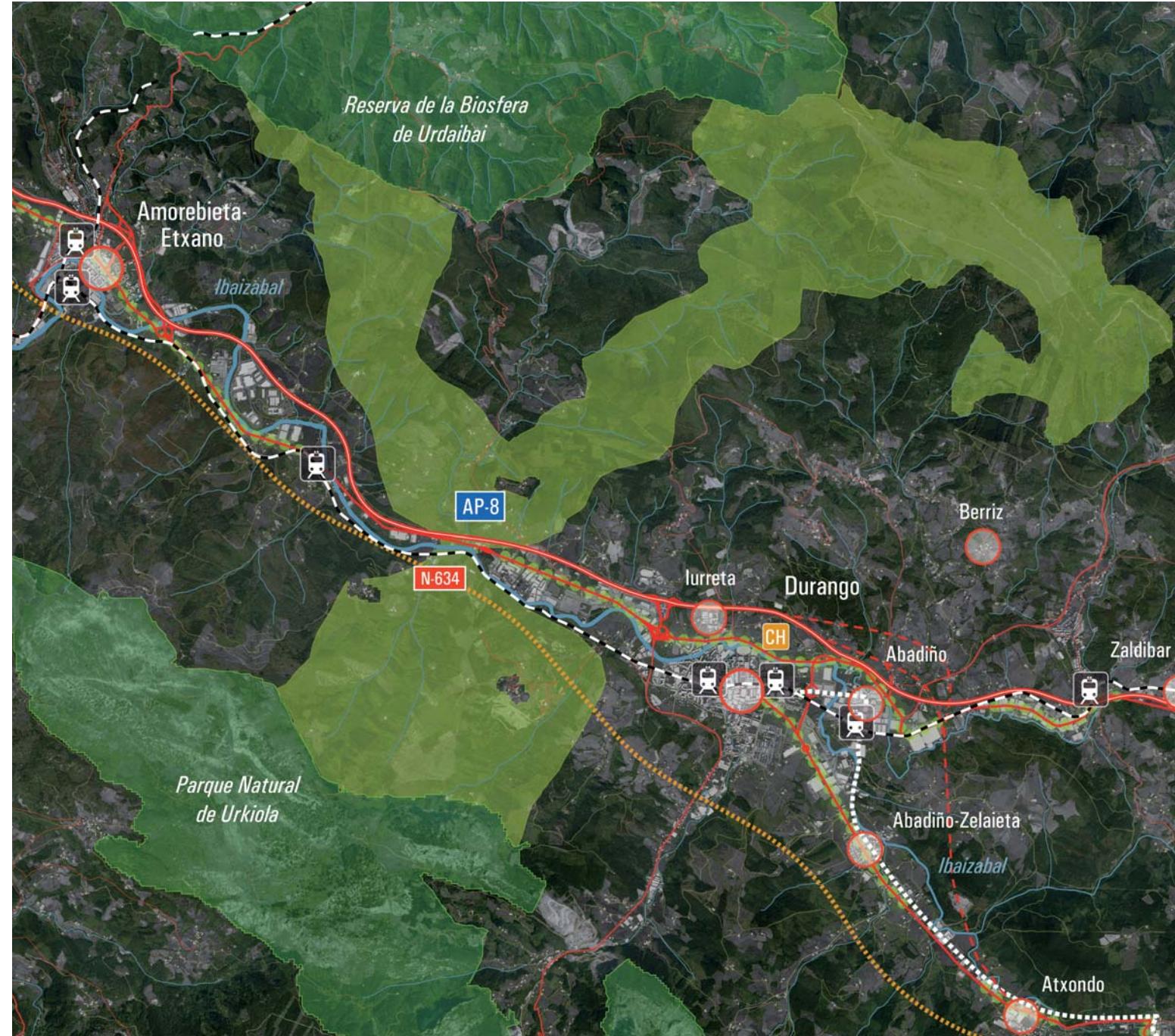
Tramo Lemoa-Igorre-Areatza





Eje de Transformación del Ibaizabal.

Tramo Amorebieta-Etxano-Durango



- d.2. El Eje de Transformación aportará un elemento de articulación de los desarrollos poco estructurados que aparecen en este ámbito, permitiendo atraer población y nuevas funciones de rango regional y metropolitano hacia él.
- d.3. La transformación de la antigua N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar proporciona un elemento para estructurar los desarrollos de estos municipios y configurar la cabecera Durango - Amorebieta-Etxano, con un rango importante. Similares características deben atribuirse al eje viario Durango-Elorrio.
- d.4. El cauce del Ibaizabal debe actuar como corredor ecológico de este espacio urbano, preservándose del desarrollo urbano las áreas con riesgo de inundabilidad.
- d.5. La línea de Euskotren, que conecta con Bilbao el Área Funcional 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. A largo plazo puede plantearse una extensión de la línea ferroviaria desde Durango a Elorrio.
- d.6. El corredor central presenta una elevada ocupación urbanística por lo que su preservación frente a nuevas actuaciones urbanísticas de los ámbitos todavía no edificados es esencial para mantener la permeabilidad de este ámbito.

e. Área Funcional de Gernika-Markina

e.1. Este espacio se caracteriza por su excelencia ambiental y paisajística con la presencia dominante de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y valiosos paisajes litorales y rurales.

e.2. La preservación de estos activos ambientales constituye la principal orientación estratégica para el área funcional en tanto en cuanto se trata de un elemento diferencial de calidad y atractivo territorial.

e.3. La estrategia propuesta se basa en mejorar sus interconexiones, reforzar las cabeceras y subcabeceras como centros de servicios con capacidad para atender las demandas de los ámbitos de su entorno y realizar una gestión activa del paisaje y el medio ambiente como clave de desarrollo.

e.4. 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.

e.5. En el norte es necesario reforzar la conexión de Bermeo con Bilbao que se produce a través de Mungia. Hacia el sur las conexiones clave son la de Gernika-Lumo con el Área Funcional de Durango y de Markina con Durango y el Bajo Deba.

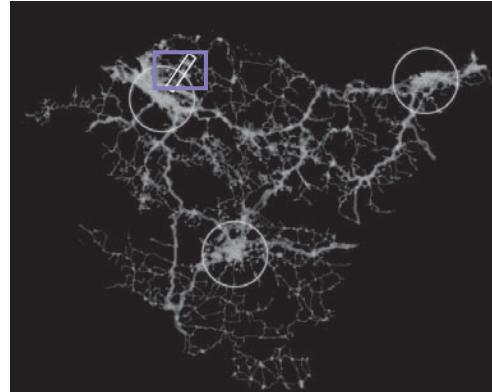
e.6. En el litoral, Bermeo y Lekeitio son centros urbanos muy importantes para impulsar una estrategia de desarrollo sostenible. Sus zonas portuarias y centros históricos son ámbitos con atractivos muy importantes para las actividades de la nueva economía y el fortalecimiento de su oferta terciaria contribuirá a transformar muchas segundas residencias de la costa en viviendas principales.

e.7. 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

f.1. El Área Funcional de Mungia es de las que mayor dinamismo ha experimentado durante la última década. Sin embargo, el modelo de crecimiento del área se ha caracterizado por una reducida densidad de los espacios construidos y la proliferación de urbanizaciones poco integradas en los núcleos tradicionales.

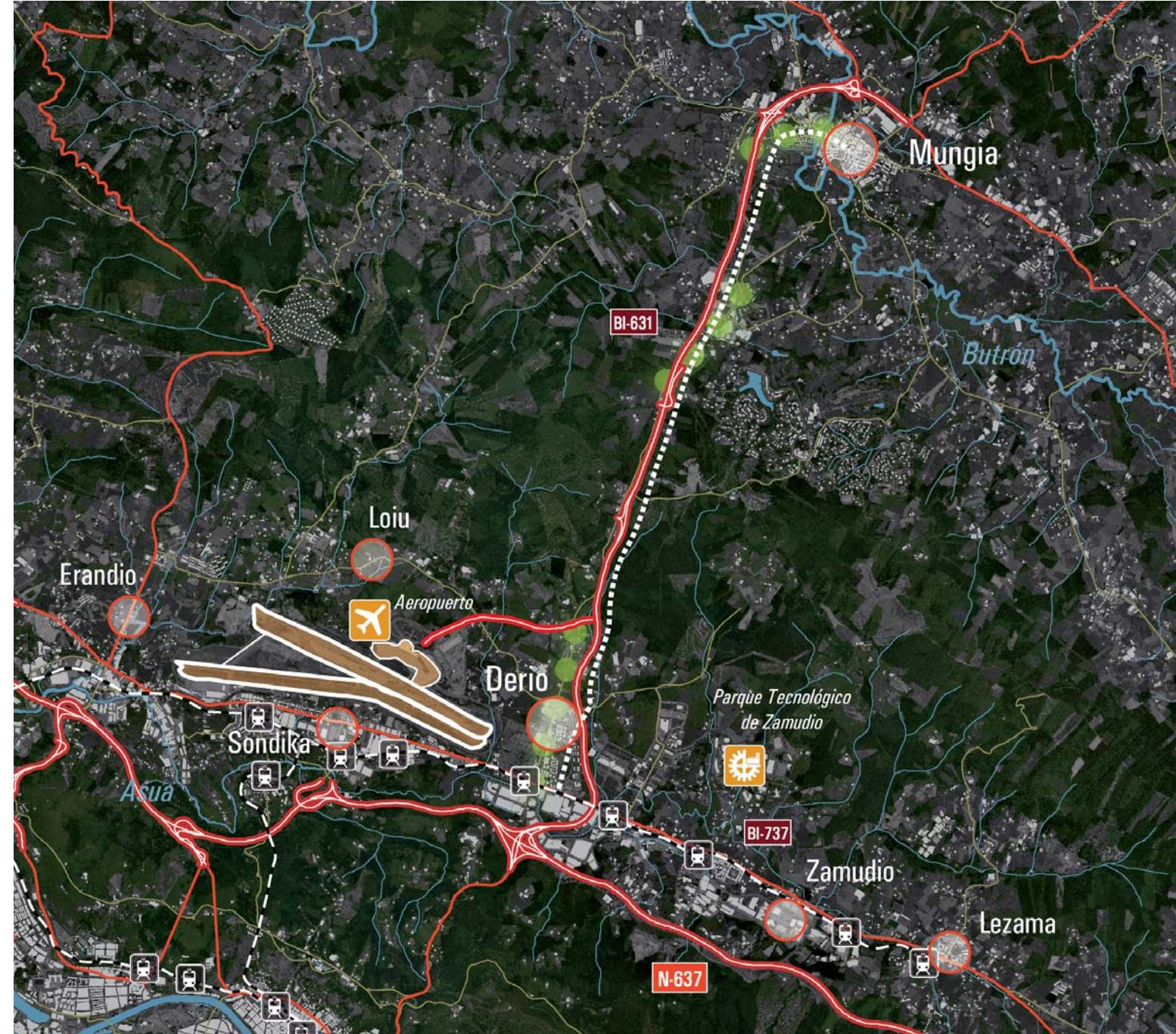
f.2. Se trata de un espacio en el que resulta imprescindible implantar una estrategia de sostenibilidad en los desarrollos urbanos, especialmente dada su alta disponibilidad de suelo, el cual es un activo muy valioso que debe

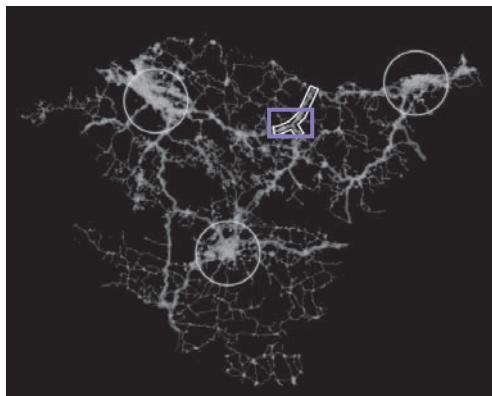


Eje de Transformación Mungia-Derio.

- Ecobulevar
- Centro urbano
- Ríos y arroyos
- Autopistas y autovías
- Carreteras convencionales
- - - Red ferroviaria de cercanías
- Estación de cercanías
- Eje de transporte colectivo
- Parque Tecnológico
- Aeropuerto

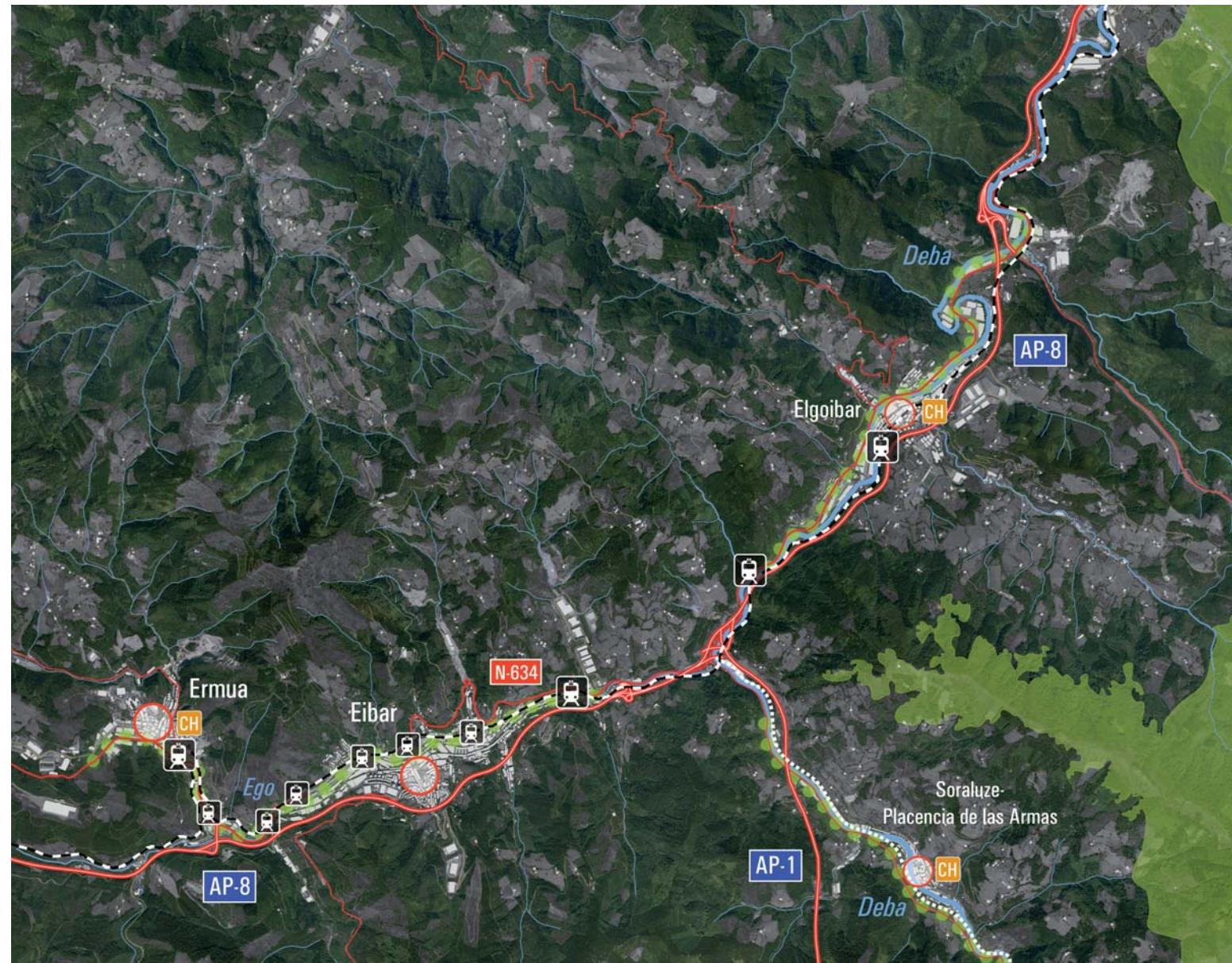
Fuente: elaboración propia

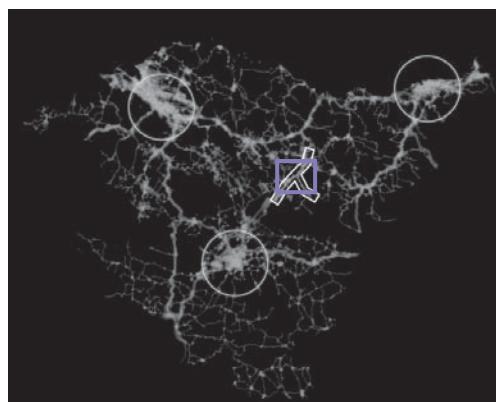




Eje de Transformación del Bajo Deba.

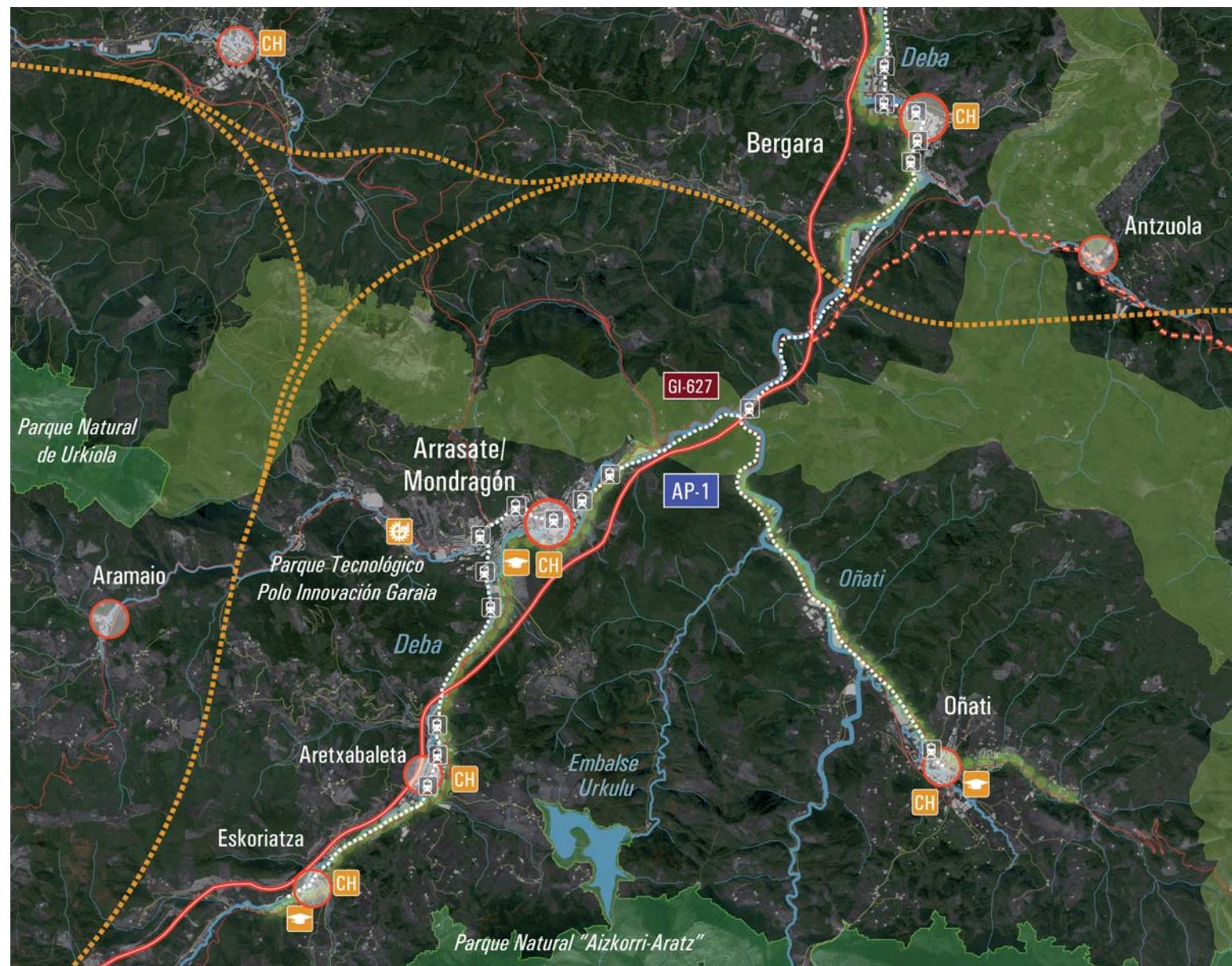
Tramo Ermua-Eibar-Elgoibar





Eje de Transformación del Alto Deba.

Tramo Bergara-Mondragón-Oñati



ser utilizado de forma cuidadosa. Para ello, las actuaciones urbanísticas se orientarán a:

f.2.1. Fortalecer los espacios consolidados, posibilitando el crecimiento y reordenando la trama urbana existente con criterios de diversidad de usos, primacía al transporte colectivo y calidad del espacio urbano, orientando los nuevos crecimientos hacia espacios ya ocupados mediante operaciones de renovación y densificación.

f.2.2. 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, empleo, cultura, equipamientos, 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.

f.2.3. Orientación de los nuevos crecimientos hacia los centros tradicionales, completando los actuales desarrollos entorno a Mungia.

f.3. 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.

f.4. Se considera importante desarrollar a lo largo de este ecobulevar un eje estructurante de transporte colectivo que, si en el futuro se dan las condiciones adecuadas, puede incorporar servicios ferroviarios de cercanías. El punto de acceso de los sistemas de transporte colectivo de Mungia, debe plantearse 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. El Eje de Transformación del Bajo Deba

g.1. 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.

g.2. 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, tales como su tamaño poblacional, su dimensión empresarial, equipamientos comerciales de alto nivel, centros universitarios y el parque tecnológico previsto.

g.3. 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.

g.4. 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. La transformación en “ecobulevar” de la N-634 se verá dificultada mientras que el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje en los tramos Deba-Eibar-Ermua. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

g.5. 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.

g.6. En esta estructura lineal el río Deba debe configurarse como un corredor ambiental que mejora los espacios urbanos por los que discurre, en el que se localizan áreas de esparcimiento y desde el que se accede a los ámbitos naturales del entorno.

g.7. La posición central de los principales centros urbanos permite consolidar como ámbitos libres de edificación amplias zonas de este Eje especialmente en el ámbito Elgoibar-Deba.

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

h.1. En el Alto Deba vive casi el 3% de la población de la CAPV. El área funcional 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.

h.2. La entrada en servicio de la AP-1 conlleva un cambio decisivo en las oportunidades territoriales de este espacio. Además de un elemento de conexión de alta capacidad con el Bajo Deba y las ciudades medias y espacios metropolitanos del norte de la CAPV, la nueva autopista proporciona un enlace inmediato con Vitoria-Gasteiz. Esto 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.

h.3. Al objeto de 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.

h.4. 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. La transformación en "ecobulevar" de la GI-627 se verá dificultada mientras el viario alternativo que posibilitaría dicha transformación sea de peaje como ocurre en el tramo Maltzaga-Arrasate. El Plan Territorial Parcial establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

h.5. Se trata de un eje estructurado en torno al cuSe trata de un eje articulado en torno al curso del Deba, corredor ecológico de este espacio, y de un eje estructurante de transporte colectivo que discurrirá por todo su recorrido a modo de elemento de articulación interurbana. Cuando desde la planificación sectorial se considere que se dan las condiciones adecuadas para ello este eje estructurante podrá incorporar servicios ferroviarios (tren o tranvía). A largo plazo puede incluso estudiarse la viabilidad de la conexión mediante ferrocarril de cercanías entre Arrasate-Mondragón y Vitoria-Gasteiz.

h.6. Impedir nuevos desarrollos urbanísticos en la zonas libres es clave para evitar procesos de colmatación en este valle.

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

i.1. El eje que se propone tiene el curso del Urola y la costa como corredores ecológicos principales

y se estructura en torno a la progresiva transformación en ecobulevar de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Azpeitia. La articulación de los desarrollos de los diferentes núcleos costeros preservando el litoral de nuevas afecciones debe ser otro de los objetivos principales de actuación.

i.2. En materia ferroviaria se propone estudiar la posible recuperación del trazado abandonado del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Urretxu mediante un tren ligero o de ancho métrico. La conectividad de este espacio debe completarse con la mejora de la conexión por carretera entre Azpeitia y Tolosa por Errezil, ya contemplada por las DOT y recogida en el PTP de esta área.

i.3. La preservación del resto del Eje como espacio libre, con actuaciones selectivas de renovación en torno a los núcleos de menor entidad que se localizan a lo largo de su recorrido, permitirá mantener la elevada calidad ambiental de este ámbito.

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

j.1. El Eje de Transformación se apoyaría en la recuperación del cauce del Oria, 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 en las zonas de mayor densidad urbana: Zumárraga-Legazpi, Ormaiztegi-Ordicia y las conexiones de Beasain con Lazkao e Idiazabal.

j.2. El Eje de Transformación permite articular los desarrollos del nodo Beasain-Ordizia-Lazkao y Zumarraga-Urretxu, con posibilidad de integrar a Legazpi e Idiazabal, configurando una sólida cabecera en un ámbito urbano más integrado y de mayor rango.

j.3. El ecobulevar se desarrollaría sobre los viarios interurbanos que conectan en la actualidad los diversos centros municipales, fundamentalmente la GI-623 desde Zumarraga hasta Ormaiztegi, la GI-2632 entre Ormaiztegi 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.

j.4. Se crea, así, la oportunidad para configurar las carreteras que articularán los núcleos del eje como viarios de carácter urbano y paisajístico, con el soporte del ferrocarril actual con servicios de cercanías hasta Donostia-San Sebastián.

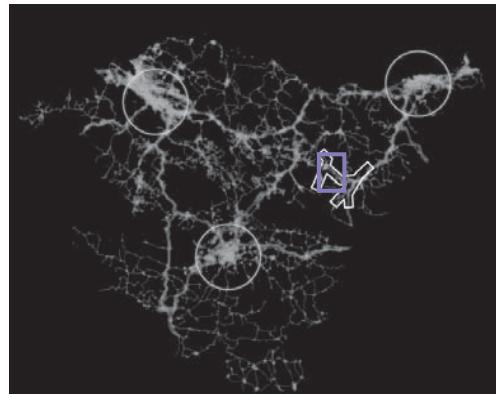
j.5. Los tramos libres de edificación deben preservarse de nuevas ocupaciones actuándose en la consolidación y articulación de los núcleos y asentamientos existentes en estos tramos del Eje.

Euskal Hiria NET

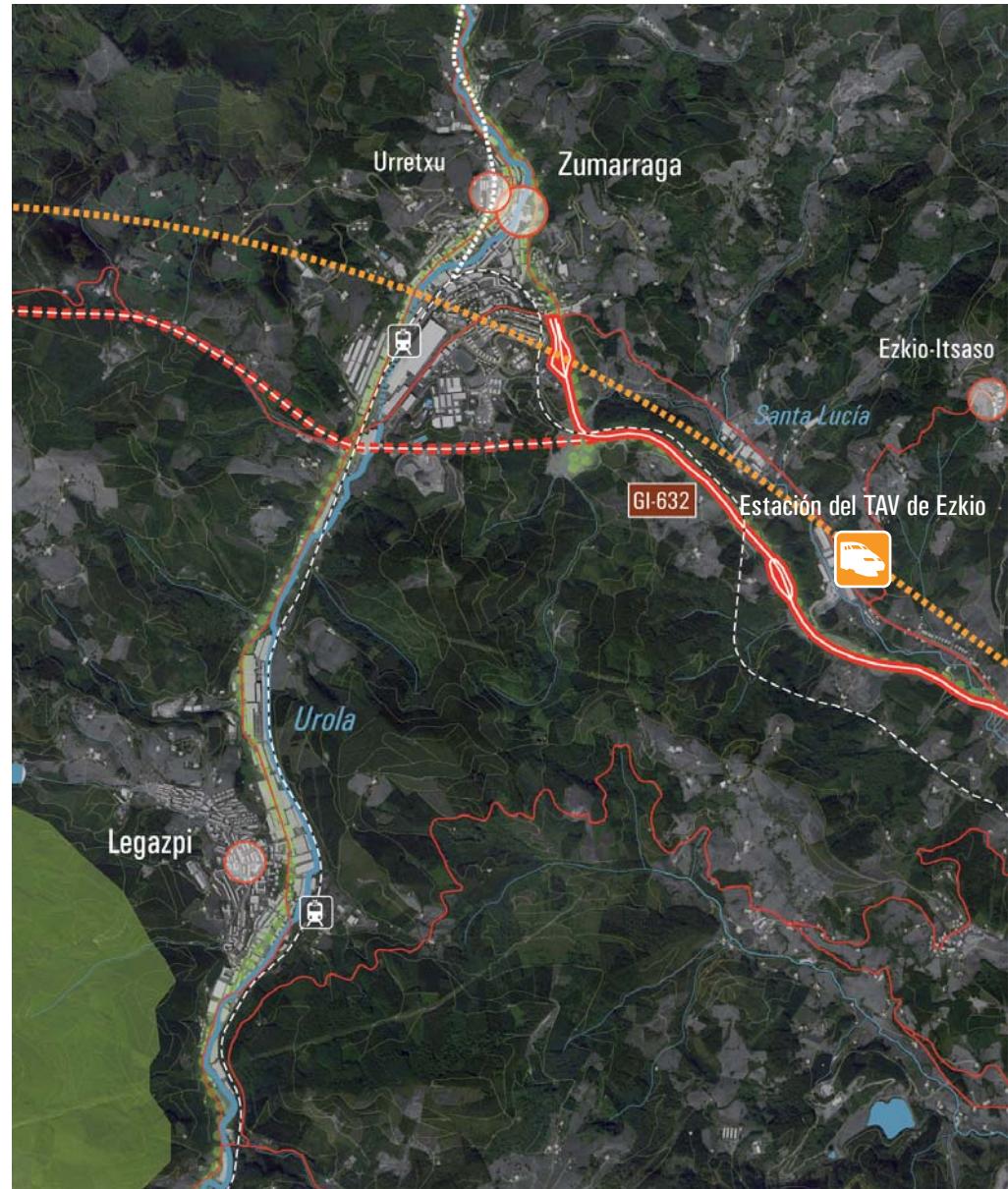
Nueva Estrategia Territorial

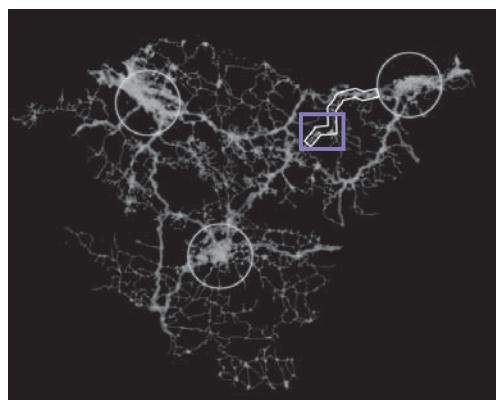
D

El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET: Aportaciones Territoriales e Innovación



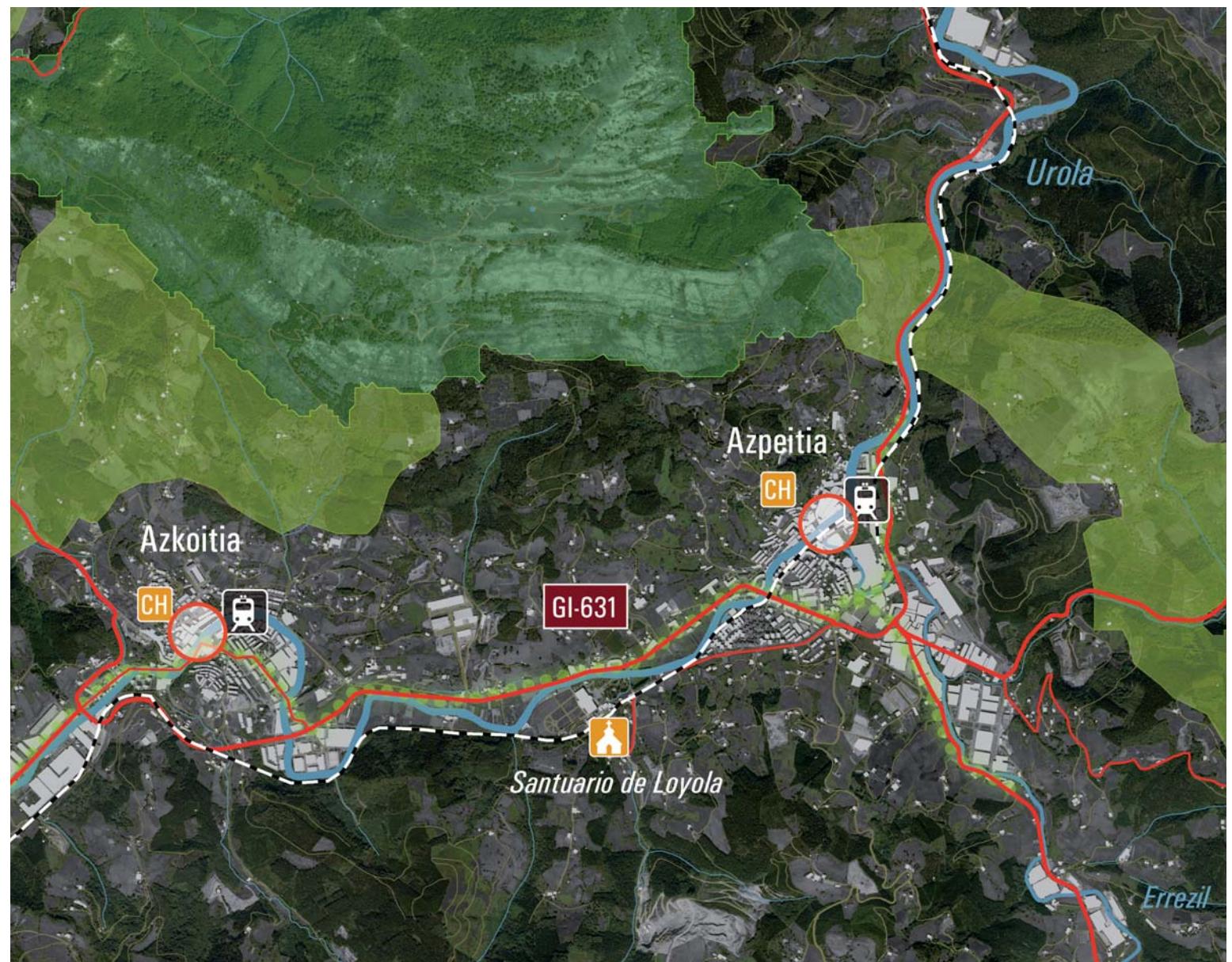
Eje de transformación del Urola.
Tramo Zumarraga-Legazpi

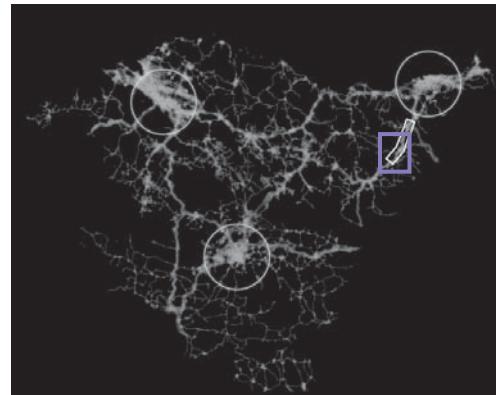




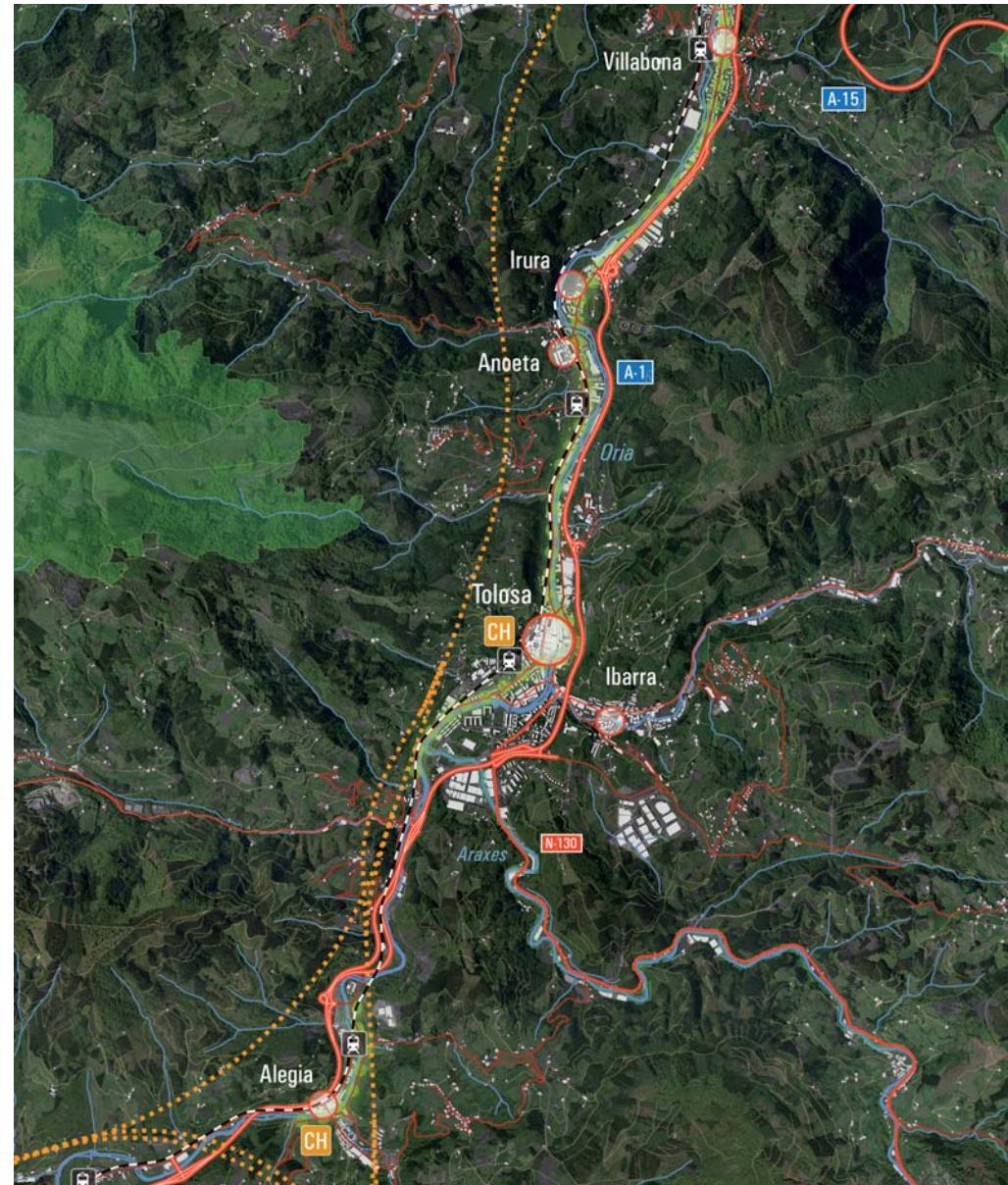
Eje de Transformación del Urola.

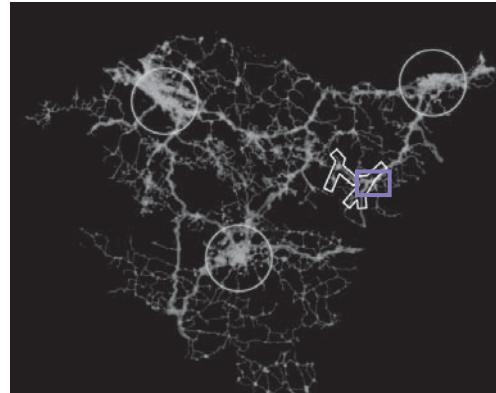
Tramo Azkoitia-Azpeitia



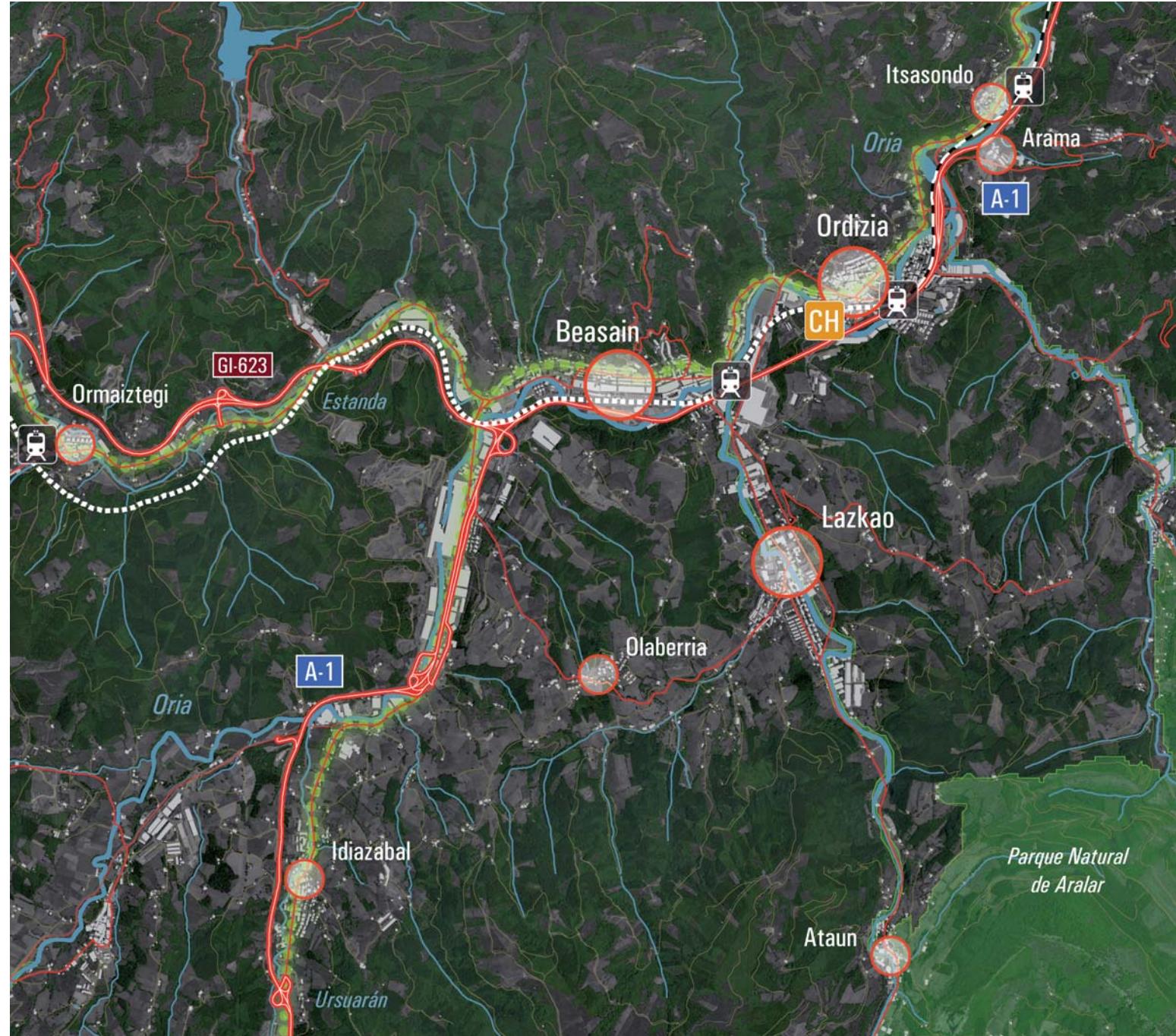


Eje de Transformación del Oria.
Tramo Irura-Anoeta-Tolosa





Eje de Transformación del Oria.
Tramo Itsasondo-Beasain-Ordizia-Idiazabal



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

k.1. En el Área Funcional 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 es el ámbito de la CAPV con mayores índices de natalidad. Se detecta una influencia cada vez mayor del Área Funcional de Donostia-San Sebastián sobre los municipios del norte del Área Funcional de Tolosa, de forma que estos ámbitos se están convirtiendo progresivamente en un espacio que atrae nuevos residentes procedentes del Área Funcional de Donostia-San Sebastián.

k.2. El Eje de Transformación del Oria permite articular el espacio central de la cabecera en torno a Tolosa e Ibarra e integrar progresivamente los desarrollos lineales de este espacio hacia el norte, hasta Villabona, y por el sur hasta Alegia.

k.3. 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 la N-1 que se propone transformar en “ecobulevar” no dispone de un viario alternativo que posibilite dicha transformación, ya que la autovía que actualmente recorre el “eje” se ha construido entre Alegia y Tolosa sobre el antiguo viario existente. El Plan Territorial Parcial

establecerá las determinaciones precisas en orden a la consecución de los objetivos de este documento.

k.4. 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.

k.5. 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.

k.6. Se trata de un Eje intensamente ocupado en todo su recorrido por lo que es fundamental evitar nuevas actuaciones urbanísticas en los tramos todavía libres y localizar zonas verdes en espacios intersticiales.

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

I.1. 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 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 valores fundamentales en este espacio.

I.2. Junto con el desarrollo muy integrado de estos núcleos tradicionales se propone el desarrollo de ejes lineal al este y al oeste de Vitoria-Gasteiz, a modo de prolongaciones del Arco de la Innovación propuesto por el PTP y por el propio crecimiento de Vitoria-Gasteiz.

I.3. El Eje de Transformación de la Llanada Alavesa 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.

I.4. Se trata de articular un importante corredor 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. Las actuaciones edificatorias deben concentrarse en torno a los asentamientos ya existentes.

I.5. Este eje se encuentra en el centro de gravedad de la Llanada Alavesa y permitirá localizar en estos espacios 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.

I.6. Este Eje de Transformación tendrá una consideración específica al diseño como Nodo de Innovación del espacio central de la ciudad de Vitoria-Gasteiz colidante con la Universidad que surja del soterramiento de la línea de ADIF Madrid-Irun.

m. Área Funcional de Laguardia

m.1. 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 ámbito Oyón-Oion - Laguardia, próximo a Logroño, aparecen como orientaciones fundamentales 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.

m.2. Las actividades económicas tradicionales del área, que marcan la singularidad y el potencial

de su territorio, deben ser aprovechadas para generar una serie de operaciones de excelencia en torno al vino, retroalimentando a su vez la industria y generando valor añadido al producto. Esta diversificación debe orientarse tanto hacia actividades de investigación enológica y de fomento de la cultura vinícola, como de desarrollo de las opciones de ocio sostenible que ofrece un paisaje tan singular y una estructura tan atractiva: de esta forma, se consiguen complementar sus acciones y aprovechar los atractivos arquitectónicos, urbanos, naturales, arqueológicos y etnográficos del territorio, desde una vocación de calidad y de respeto por el paisaje.

D.4. Nodos de Innovación

4.1. Espacios para la nueva economía

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.

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 ámbito del territorio.

Estos "Nodos de Innovación" 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 con proyección nacional e internacional. Son 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.

4.2. El futuro de los parques tecnológicos

El País Vasco dispone de una excelente red de parques tecnológicos, contando con uno en el entorno de cada una de las capitales vascas además de las iniciativas en marcha en otros ámbitos territoriales. Se configuran como espacios de arquitectura singular en los que predominan las empresas que trabajan en tecnologías innovadoras y en la elaboración de productos y servicios avanzados.

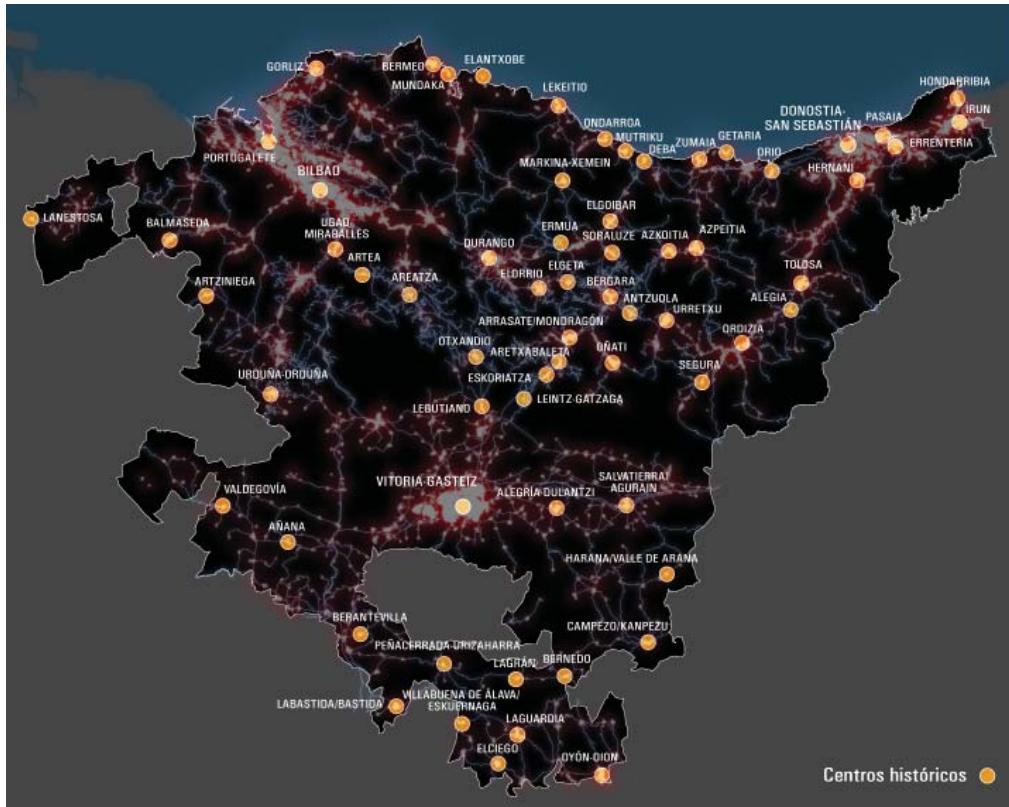
Los parques tecnológicos de las capitales vascas se han construido en entornos suburbanos, y ello ha generado un cierto aislamiento. Hacia el futuro existe la oportunidad de aumentar su atractivo y su potencial innovador, vinculándolos a las ciudades y a los espacios de conocimiento

de su entorno. Este documento plantea propuestas para lograr una integración cada vez mayor de los parques tecnológicos y los espacios urbanos a través de iniciativas como los nuevos espacios de innovación que se proponen en el Txorierri y en el entorno de la ría del Nervión, la Avenida de la Innovación de Donostia-San Sebastián, las playas de vías de Irun y el Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz.

4.3. 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 la creatividad.



Centros históricos ●

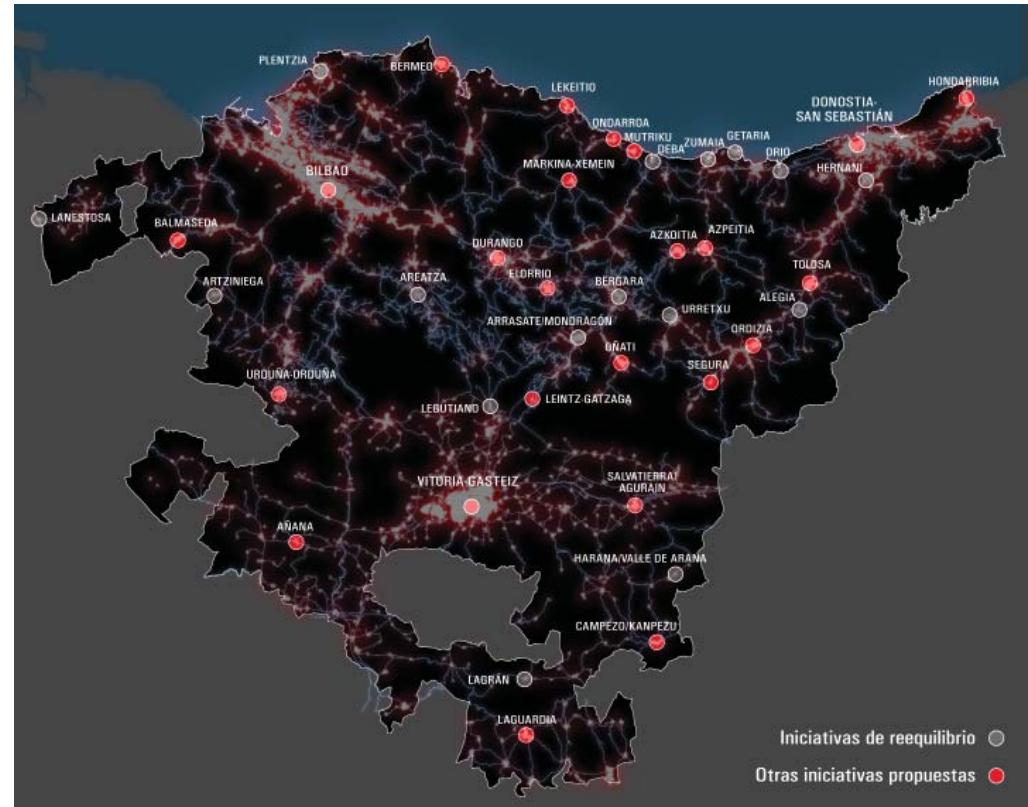
Se plantea una iniciativa de transformación y reutilización de polígonos y espacios de antigua industrialización con localizaciones estratégicas en nuestras ciudades para incorporar nuevas funciones urbanas asociadas a la innovación y la creatividad. La singularidad tipológica y arquitectónica de estos 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 y aprovechando un espacio singular para desarrollar operaciones de gran importancia en la implantación de nuevas funciones urbanas.

4.4. 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 atractores de 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 históricos y espacios urbanos de alto valor urbanístico y arquitectónico, como los ensanches de Bilbao y de Donostia-San Sebastián, así como numerosos núcleos costeros y rurales y áreas muy atractivas y singulares que pueden desempeñar un papel importante en la nueva etapa económica en la que vamos a entrar.

Los espacios con identidad aportan rasgos singulares de escala, atractivo urbano, arquitectura, carácter, localización, posibilidades de interacción y acceso inmediato a servicios y

equipamientos que los diferencian 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 enclaves hacia estas actividades, lo cual 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.

4.5. Espacios singulares con potencial innovador

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

Las áreas vinculadas a componentes de excelencia del territorio y a los grandes nodos de conectividad exterior, como los aeropuertos y las estaciones de alta velocidad o los centros universitarios de alto nivel, son espacios críticos por su potencial para acoger actividades innovadoras y personas con talento y creatividad.

Es fundamental que los poderes públicos impulsen iniciativas que permitan aprovechar las

oportunidades existentes para aumentar el potencial innovador de nuestra sociedad como factor fundamental de competitividad y sostenibilidad a largo plazo. Cabe mencionar como espacios con potencial innovador el Txorierri y en el entorno de la ría del Nervión en el Bilbao Metropolitano, la Avenida de la Innovación de Donostia-San Sebastián, las playas de vías de Irun y el Eje de la Innovación de Vitoria-Gasteiz.

Criterios territoriales para los Nodos de Innovación

a. Los Nodos de Innovación son espacios que integran actividad económica, residencia, trabajo y ocio con lugares de encuentro para los ciudadanos. Tienen capacidad para acoger usos innovadores, incidiendo en la transformación económica y urbana de las áreas de su entorno, y cuentan con equipamientos, espacios representativos y elementos de identidad.

b. Se elaborará un Programa de Innovación y Territorio de la CAPV a fin de identificar espacios construidos con potencial para acoger actividades innovadoras y proponer acciones piloto con efecto demostración, estableciendo las acciones para su transformación y adecuación para estas funciones y los sistemas de gestión y coordinación necesarios para su realización efectiva.

c. El objetivo es diseñar 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.

d. Para la identificación y el desarrollo de los Nodos de Innovación se tendrán en cuenta las siguientes referencias territoriales y urbanísticas:

d.1. Se localizarán en emplazamientos singulares o diferenciados en los que confluyan diversos componentes de excelencia del territorio.

d.2. Buscarán la integración en el paisaje urbano y natural de su entorno, revalorizándolo y contribuyendo a su mejora.

d.3. Dispondrán de una elevada conectividad, con buenas conexiones por carretera y transporte colectivo que los enlacen de forma rápida y eficaz con los principales centros urbanos y con las infraestructuras de conexión exterior tales como los aeropuertos y las estaciones de alta velocidad.

d.4. Incorporarán sistemas de movilidad sostenibles y atractivos: paseos y espacios peatonales, redes de carriles para bicicletas, ecobuses y *soft cars* no contaminantes, etc.

d.5. Contarán con una infraestructura digital y de servicios de telecomunicaciones de última generación, edificios y calles *wi-fi*, domótica, gestión inteligente de infraestructuras y servicios, etc.

d.6. Su diseño se orientará a la excelencia ambiental mediante la incorporación de criterios de urbanismo y arquitectura bioclimática, el uso de energías renovables, sistemas de eficiencia energética, generación de cero emisiones contaminantes y una gestión eficiente e integral del agua y los residuos.

d.7. 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, etc.

d.8. Cuando se inserten en núcleos urbanos, diversidad en la oferta residencial: viviendas sociales, oferta de alquiler, *lofts*, condominios, unifamiliares, apartamentos, etc.

d.9. Diversidad de espacios de actividad: villas de empresa, cubos de innovación, talleres, estudios, oficinas, *lofts* productivos, etc.

e. Para cada Nodo de Innovación se identificarán una adecuada orientación estratégica y un perfil diferencial en torno a determinadas actividades y sectores específicos que lo vinculen con las empresas y el tejido económico local, sus especializaciones productivas y sus actividades de I+D.

f. En relación con los parques tecnológicos, se desarrollarán acciones para aumentar su integración física y funcional con los espacios urbanos, y los centros de conocimiento de su entorno deben llevar a cabo un proceso de

transformación interna para dotarlos de una creciente diversidad funcional que permita el desarrollo de comunidades urbanas con mezcla de usos.

g. Se promoverá la creación de "Parques Científicos" vinculados a los campus universitarios del País Vasco que integren lo educativo con lo empresarial y estén configurados como espacios multifuncionales muy cuidados desde el punto de vista de la imagen, la calidad de la arquitectura, los espacios públicos y las zonas verdes, y al mismo tiempo, que estén dotados de buenas condiciones de accesibilidad, sistemas de transporte colectivo y una potente infraestructura telemática.

h. Los Parques Científicos deben acoger áreas de actividad de tipologías muy diversas, orientadas tanto a facilitar la localización de centros formativos y de investigación para los centros de I+D de la universidad y de empresas ya existentes como a proporcionar emplazamientos adecuados para acoger a nuevos emprendedores. En estos espacios deben tener cabida servicios, actividades de ocio, etc. junto con áreas de innovación muy selectivas en cuanto al carácter verdaderamente innovador de los usuarios.

i. Los planes territoriales y municipales analizarán las posibilidades de transformar y reutilizar espacios de antigua industrialización y polígonos industriales con localizaciones centrales en los espacios urbanos 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 de trabajo.

j. Los espacios con identidad como los centros históricos, los ensanches de las tres capitales y los núcleos costeros y rurales constituyen espacios diferenciados y de gran calidad, lo que hace de ellos ámbitos de excelencia para la nueva economía con gran capacidad para atraer nuevos residentes y actividades. El planeamiento sectorial y territorial identificará los ámbitos de identidad con potencial para acoger estas funciones y promoverá el desarrollo de experiencias piloto en espacios seleccionados mediante el desarrollo de programas de renovación urbana, fortalecimiento de las señas de identidad, un diseño urbano respetuoso con su carácter, excelente infraestructura telemática e impulso a programas para la atracción de personas y actividades vinculadas al arte, el diseño, la investigación, el conocimiento y las nuevas tecnologías.

k. Se desarrollarán estrategias de generación de Nodos de Innovación en el valle del Txorierri y en las áreas de renovación del Bilbao Metropolitano colindantes con la ría del Nervión, así como en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián, en la Bahía de Pasaiola o en la playa de vías de Irún, y en el espacio central de la ciudad de Vitoria-Gasteiz que surgirá del soterramiento del ferrocarril, en colindancia con la universidad.

D.5. El medio físico y los Paisajes de Euskal Hiria

5.1. Nuevos equilibrios ambientales

Las determinaciones de las DOT en relación con la ordenación del medio físico y del suelo no urbanizable constituyen una aportación que ha contribuido de forma importante a la mejora de la calidad ambiental del territorio. Asimismo, es muy importante el desarrollo de las DOT en la línea de la sostenibilidad con la aprobación de los Planes Territoriales Sectoriales de Ordenación de Ríos y Arroyos, de Zonas Húmedas, y del Litoral.

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 gran parte de los Planes Territoriales Parciales ha permitido ir fijando los suelos no urbanizables de protección y su incorporación al planeamiento urbanístico. Además, los PTSs antes mencionados han establecido las categorías de ordenación en los ámbitos de su competencia.

En la actualidad el 22,7% del territorio está incluido en una u otra de las figuras de protección de la naturaleza existentes. La Red de Espacios Naturales, Urdaibai y Txingudi, las Áreas de Interés Naturalístico de las DOT, las zonas

húmedas del Convenio de Ramsar y los espacios de la Red Natura 2000 configuran un muestrario de los principales ecosistemas y áreas de interés ambiental de la CAPV. 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 Ley 3/98, de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, el Plan Territorial Sectorial Agroforestal 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 más sostenible y una mayor conciencia por parte de la población, las empresas y las instituciones sobre la necesidad de preservar y mejorar la calidad ambiental del territorio.

A ello contribuyen elementos como la tradicional compacidad de los asentamientos y las medidas de control de la edificación en suelo no urbanizable establecidas por las DOT y desarrolladas por la legislación urbanística, lo cual ha limitado los procesos de urbanización difusa en nuestro territorio.

En el marco de este proceso de mejora aparecen nuevos retos y oportunidades para mejorar la calidad ambiental y la sostenibilidad global del territorio. Las nuevas demandas de sostenibilidad y los cambios experimentados por las actividades rurales tradicionales marcan la necesidad de acompañar las iniciativas de regulación con estrategias de gestión activa de los recursos naturales y de los espacios no urbanizados.

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 que 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 como consecuencia de la cual muchos espacios van a experimentar una profunda transformación. El objetivo prioritario debe ser el mantenimiento de las actividades del sector primario en todos los lugares con aptitud para ello apoyando el desarrollo de las explotaciones y nuevas orientaciones productivas asociadas a las producciones de calidad y ecológicas. En otros casos será preciso 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 se perfilan como los principales retos de la nueva etapa.

En este sentido, son una referencia los proyectos que en numerosas regiones vitivinícolas están haciendo de la “cultura del vino” un motor de desarrollo local que diversifica la actividad económica y permite mantener paisajes tradicionales. Las grandes regiones del vino como Toscana, Burdeos, el Valle del Napa, Ciudad del Cabo, Melbourne y La Rioja Alavesa están utilizando la agricultura y las tradiciones vitivinícolas para crear destinos turísticos cuyo principal aliciente son los Paisajes del Vino, los cuales son exponentes de la idiosincrasia de la región. 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. 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.

La singularidad y el valor del litoral es otro de los elementos de referencia para lograr un territorio más atractivo y sostenible. 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 de País Vasco es un espacio de enorme calidad que ofrece oportunidades para el desarrollo de muy diversas actividades y que sobre todo cuenta con una importante 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 que supone uno de los porcentajes más bajos de toda la Unión Europea. La preservación de la costa vasca como un 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 de gestión y protección específicas para los sistemas ambientales y naturales más sensibles de este territorio.

En este 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.

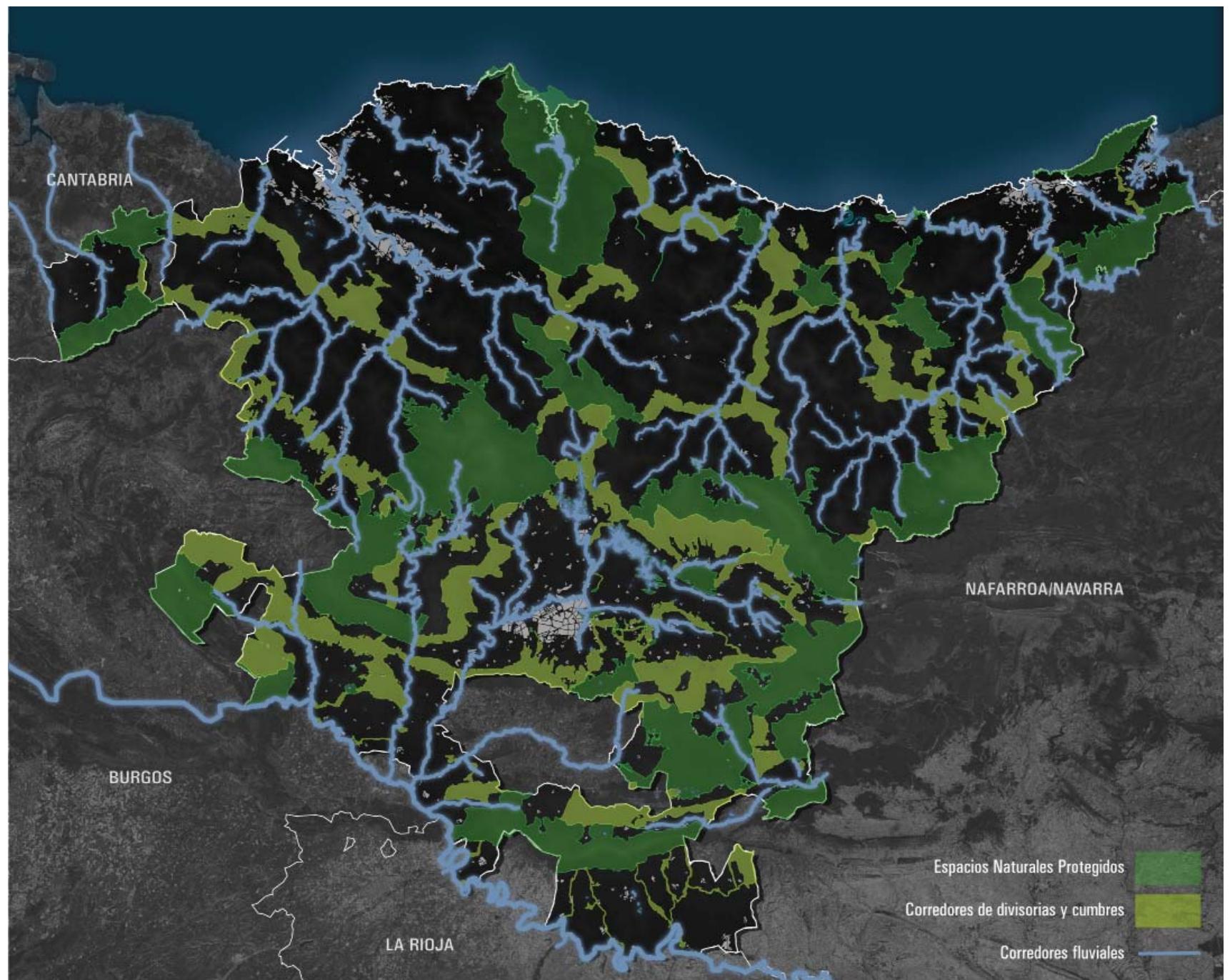
5.2. Corredores ecológicos

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 provocan la fragmentación territorial entre diferentes 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 de interés ambiental y paisajístico, tal y como puede apreciarse en el Anexo II “Red de Corredores Ecológicos”.

El conjunto formado por los cauces de ríos, las líneas de cumbres, las sendas y los caminos rurales y las vías verdes crea una “malla blanda” del territorio que ayuda a interconectar los diferentes espacios y sistemas naturales.

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 tendrán, además, una gran importancia para las operaciones de recualificación de los centros urbanos que desarrollarán espacios de ocio y de contacto con la naturaleza en las inmediaciones de los núcleos de población ribereños, así como para articular 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. En contrapartida a esta elevada incidencia visual, estos hitos cuentan con un alto potencial de vistas, siendo 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. Los corredores de las divisorias que aquí se proponen tienen entre 3 y 4 km de anchura y han sido utilizados tradicionalmente como zonas de pastos estivales con aprovechamiento forestal en las partes de cota más baja. Todos estos factores definen una clara vocación de puntos de disfrute del paisaje en los que deben mantenerse los usos tradicionales y las actividades de ocio blando.

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, así como su atractivo y diversidad paisajística. Además, van a mejorar 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, en los ámbitos en que estos usos no entren en conflicto con la protección de la biodiversidad y el mantenimiento de los flujos ecológicos, 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. Pueden asumir varias tipologías diferentes en función de la localización y 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; y ámbitos con un tratamiento más natural, con masas arboladas, caminos que conecten con elementos de interés del entorno, etc.

En cualquier caso los usos a implantar lo deben ser en la medida en que no interfieran con las funciones ambientales primordiales de estos espacios y respetando la regulación de usos establecida por las DOT para las categorías de Especial Protección y Protección de las Aguas Superficiales a las que se asignan los corredores.

Esta operación de puesta en valor de nuestros corredores ecológicos se apoya fundamentalmente en un esfuerzo de reforestación y extensión de la superficie vegetal, en el mantenimiento de caminos ya existentes y 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 ser utilizadas 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:

- Señalar y preparar todo el recorrido de los corredores para ser utilizados en actividades de senderismo, cicloturismo y rutas a caballo, y adecuar los miradores.
- Restaurar edificaciones aisladas singulares de interés patrimonial o tradicional situadas junto a los cauces, tales como albergues y puestos de servicios vinculados al uso de los corredores.
- Adecuar 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.

5.3. Paisaje y territorio

Por último, se plantea la necesidad de incorporar con mayor énfasis la variable paisajística a los procesos territoriales. La aprobación del Convenio Europeo del Paisaje es la expresión de la importancia cada vez mayor que la percepción del territorio está adquiriendo como expresión de su calidad y sostenibilidad. Los objetivos consisten en 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, así como establecer unos criterios iniciales básicos para proteger los paisajes urbanos y rurales y proponer sistemas de gestión y actuación para mejorar y conservar nuestros paisajes como elemento clave del atractivo del territorio y del aprecio de los ciudadanos por su entorno.

La CAPV se ha adherido al Convenio Europeo del Paisaje mediante el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de julio de 2009. En dicho acuerdo se define el paisaje como:

"un elemento esencial del bienestar individual y social y de la calidad de vida de las poblaciones. Contribuye al disfrute de los seres humanos así como a la consolidación de la identidad del territorio. Participa de forma importante en el interés general, sobre la base cultural, ecológica, ambiental y social, y constituye un recurso favorable para la actividad económica."

El paisaje es, en definitiva, 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 estas 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 desincentiva las 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 constituye, sin duda alguna, 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 inducido por la urbanización difusa y la contaminación visual han provocado importantes cambios paisajísticos. 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 resulta 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 la 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 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 existen numerosos elementos que 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 diseñar el territorio. Con ese fin se proponen un conjunto de iniciativas para la ordenación, la protección y la gestión del paisaje del País Vasco, considerando:

- **Actuaciones de protección del paisaje:** aquellas encaminadas a conservar y mantener los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o de la intervención humana.
- **Actuaciones de gestión del paisaje:** aquellas dirigidas a garantizar el

mantenimiento de un paisaje, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y ambientales.

- **Actuaciones de ordenación del paisaje:** aquellas que presentan un carácter marcadamente prospectivo, con el fin de mejorar, restaurar o crear paisajes.

Se plantea, así, una estrategia de análisis e incorporación sistemática del paisaje a las iniciativas territoriales, el desarrollo de programas específicos de recuperación y de mejora paisajística y la adopción de medidas concretas orientadas a evitar impactos visuales y a integrar visualmente los elementos y actividades que se desarrollan en el territorio.

Criterios territoriales del Medio Físico y los Paisajes de Euskal Hiria

a. Criterios referentes a las Categorías de Ordenación

a.1. Los PTPs incorporarán programas de mejora y gestión de los ámbitos incluidos en la Categorías de Especial Protección y Protección de Aguas Superficiales que garanticen el mantenimiento de estos espacios y su contribución a una estrategia de sostenibilidad global del territorio. Estos programas se orientarán a desarrollar acciones forestales

que permitan mejorar y ampliar los hábitats silvestres, aumentar la biodiversidad del medio natural, recuperar los bosques de galería a lo largo de los cursos fluviales y restaurar la vegetación natural de los espacios naturales y los ámbitos de su entorno, mejorar el atractivo paisajístico del territorio, diversificar el tipo de ambientes y servir de apoyo a la aparición de nuevas opciones de desarrollo y a la mejora de la calidad de vida de la población.

a.2. Los PTPs establecerán de forma específica, y de acuerdo con lo establecido en las DOT, los criterios y las características de los espacios de su ámbito a incluir por el planeamiento municipal en las Categorías de Ordenación de Forestal, Zona Agroganadera y Campiña, Pastizales Montanos y Sin Vocación de Uso Definido.

a.3.- El planeamiento municipal deberá incluir la delimitación de las zonas afectadas por la realización de actividades extractivas así como las que pudieran dedicarse a estos usos. En el supuesto de actividades extractivas subterráneas tal delimitación recogerá el ámbito correspondiente a las existentes a cielo abierto.

b. Criterios referentes a los corredores ecológicos

b.1. La Red de Corredores Ecológicos está compuesta por los sistemas fluviales señalados por las DOT y por las líneas divisorias de cumbres y los elementos verdes lineales identificados en

el estudio *Red de Corredores Ecológicos de la CAE*, elaborado por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca. En el anexo “Red de Corredores Ecológicos” de este documento aparece la relación y clasificación de los corredores que conforman la red.

b.2. Los PTPs y los Planes Municipales incorporarán estos ámbitos a sus propuestas de ordenación, delimitándolos e incluyéndolos en la Categoría de Ordenación de Especial Protección cuando no estuvieran ya incluidos en ella, o en la de Protección de Aguas Superficiales cuando así corresponda. De acuerdo con la regulación de usos de estas Categorías quedan prohibidas las instalaciones de recreo intensivo.

b.3. La función principal de esta Red de Corredores es facilitar la interconexión entre los diferentes biotopos, especialmente aquellos de mayor interés natural, reduciendo el impacto de los elementos que provocan la fragmentación territorial y generando ámbitos de relación que les den continuidad, aumentando la variedad y riqueza ecológica del territorio, así como su atractivo y diversidad paisajística.

b.4. Cualquier otro uso o actividad que se desarrolle en los espacios incluidos en esta Red deberá supeditarse al cumplimiento de la función principal antes indicada y ser compatible con los usos permitidos en las Categorías de Ordenación de Especial Protección y de Protección de las

Aguas Superficiales en las que quedan incluidas los corredores.

b.5. Las actuaciones en la Red de Corredores Ecológicos en el entorno de los núcleos de población se orientarán a 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 entre áreas urbanas y naturales. Pueden asumir diferentes tipologías en función de la localización y las características físicas de cada tramo.

b.6. Los PTPs incluirán las acciones de adecuación y de mejora ambiental y paisajística de los corredores ecológicos, entre las que se encontrarán la recuperación de la vegetación y de los ecosistemas, el acondicionamiento de viarios blandos y el mantenimiento de los usos agrarios tradicionales. El nivel de uso de los diferentes tramos de los corredores se establecerá en función de su compatibilidad con la preservación de la biodiversidad, del mantenimiento de los flujos ecológicos y de los valores ambientales de cada tramo.

b.7. Sin perjuicio de la necesaria protección y mejora de los ecosistemas fluviales, en lo tramos en los que resulte ecológicamente compatible se desarrollarán viarios blandos sobre las zonas de dominio público a lo largo de los cursos fluviales para ser utilizados por peatones, ciclistas y caballerías, impidiendo el acceso de vehículos a motor. Esta iniciativa incluirá 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. En el entorno de los núcleos ribereños se desarrollarán usos como zonas de picnic, zonas de educación ambiental, áreas deportivas, parques y paseos fluviales, etc.

b.8. Se procederá a señalizar y adecuar recorridos en los ámbitos de los corredores en que este uso sea compatible con sus funciones ambientales a fin de acondicionarlos para actividades de senderismo, cicloturismo y rutas a caballo y para ubicar en ellos miradores. En ningún caso se admitirá el uso de vehículos a motor.

b.9. En la adecuación de itinerarios y recorridos tan solo podrá sobre caminos ya existentes sin que sea admisible la apertura de nuevos viarios.

b.9. Se desarrollarán acciones de restauración de edificios aislados singulares de interés patrimonial o tradicional situados junto a los cauces y senderos como albergues y puestos de servicios vinculados al uso de los corredores.

c. *Criterios referentes a las acciones de reforestación*

c.1. Los PTPs identificarán los ámbitos prioritarios y las zonas de oportunidad para el desarrollo de actuaciones de repoblación forestal

y los criterios para su ordenación de acuerdo con los criterios de las DOT.

c.2. Se considerarán ámbitos prioritarios los terrenos con riesgo severo de erosión, los entornos fluviales, los espacios deteriorados situados en los Espacios Naturales Protegidos y las áreas de interés para la regulación hidrológica por su función protectora de embalses y por su papel en la regulación de las escorrentías superficiales y en la recarga de acuíferos. Se considerarán ámbitos de oportunidad para la reforestación los terrenos agrícolas en trance de abandono en los que la cubierta arbórea permita mejorar el paisaje, prevenir los usos incontrolados y adecuar áreas para el desarrollo de actividades de ocio al aire libre y de educación ambiental.

c.3. Las acciones de reforestación tendrán en cuenta su relación con los núcleos de población, estableciendo en torno a los mismos perímetros de seguridad libres de arbolados para evitar la ocultación de vistas, prevenir incendios y evitar daños sobre personas o edificios.

c.4. Como desarrollo de lo arriba señalado, el PTS Agroforestal establecerá los criterios concretos para las acciones de reforestación.

c.5. En función de las características de cada ámbito, las acciones de reforestación se orientarán a lograr uno o varios de los siguientes objetivos:

c.5.1. Mantener y potenciar las funciones ecológicas y paisajísticas de los bosques, especialmente las de protección de las cubiertas edáficas, captación de agua y de mantenimiento de la biodiversidad.

c.5.2. Recuperar las masas forestales autóctonas de alto valor ecológico, paliando los procesos erosivos y de pérdida de biodiversidad, en las tierras de cultivos marginales o abandonados para la regeneración de estos ecosistemas forestales.

c.5.3. Ordenar y gestionar los aprovechamientos forestales mediante prácticas de gestión forestal sostenible.

c.5.4. 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 a las motivaciones de los visitantes que la solicitan.

c.5.5. En cualquier caso, se considera un objetivo prioritario aumentar la masa forestal para incrementar los sumideros de carbono necesarios para limitar las consecuencias de las emisiones de CO₂ desde el punto de vista del efecto invernadero.

d. *Criterios referentes a los espacios agrícolas*

d.1. El PTS Agroforestal establecerá programas

de actuación orientados al mantenimiento de los paisajes y las actividades agrarias, así como a la gestión de los terrenos de cultivo abandonados o en riesgo de desaparición.

d.2. En este sentido, considerará las posibilidades de los diferentes espacios agrarios para acoger nuevos usos asociados a la mejora ambiental y paisajística del territorio, así como a la integración de usos agrícolas con actividades de ocio y educación ambiental.

d.3. Especial interés tienen en este sentido las actividades que permiten mantener el uso productivo de la agricultura vinculada a las demandas de sostenibilidad como producciones ecológicas y de calidad, viveros y áreas de producción vegetal así como de fomento de la relación de la población con la naturaleza y las actividades agrarias como huertos de ocio y metropolitanos, granjas escuela, etc.

d.4. Los PTPs y los Planes Municipales identificarán en sus ámbitos espacios agrarios abandonados en los que se plantearán iniciativas piloto para desarrollar estos programas.

d.5. Los terrenos ocupados por producciones acogidas a la denominación de agricultura ecológica se incluirán en la Categoría de Ordenación de Zona Agropecuaria y Campiña.

d.6. Se considera necesaria la realización de experiencias piloto de desarrollo rural que incentiven el mantenimiento de las producciones

y los paisajes agrícolas tradicionales, generando en torno a ellos actividades empresariales, educativas, culturales, de ocio y de turismo.

Como referencia se sugiere desarrollar experiencias piloto de "Paisajes del Vino" similares a las que en torno a las zonas vitivinícolas se están desarrollando en diversas partes del mundo.

e. Criterios referentes a la Senda del Mar

e.1. Los PTPs de las áreas funcionales costeras delimitarán en sus respectivos ámbitos la "Senda del Mar" como un recorrido blando a lo largo de toda la costa vasca, configurando un elemento singular de integración y de disfrute del espacio litoral.

e.2. La Senda del Mar estará formada por uno o varios itinerarios blandos y continuos desarrollados sobre elementos de viario existentes ya acondicionados para ser utilizados por peatones, bicicletas o paseos a caballo que recorre el litoral de la CAPV en toda su longitud, manteniéndose a la vista del mar o en las inmediaciones de este. Se buscará su máxima correspondencia posible con el Camino de la Costa definido en el Decreto 14/2000, de 25 de enero, por el que calificó como Bien Cultural el Camino de Santiago (BOPV 11/02/2000).

e.3. Se concibe como un recorrido diseñado con calidad y atractivo, y 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, los puertos y las fachadas costeras.

e.4. 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 del País Vasco, convirtiéndose en un elemento clave para la conexión costa-interior y para el acceso a la malla verde propuesto en este documento.

f. Criterios referentes al paisaje

f.1. Estudios de paisaje

f.1.1. La elaboración del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes y la Cartografía de Paisaje de la CAPV aportan un referente metodológico para el análisis y la valoración del paisaje y una primera identificación de los elementos y áreas de nuestro territorio cuyo paisaje es más valioso.

f.1.2. Este trabajo será la base para la

incorporación del paisaje a los PTPs que identificarán, caracterizarán y valorarán y los tipos y unidades de paisaje, así como las cuencas visuales existentes en sus respectivos ámbitos, y establecerán los objetivos de calidad paisajística de cada unidad, así como las acciones de ordenación, gestión y protección a desarrollar en cada tipo de paisaje.

f.1.3. Los Planes Territoriales Parciales y los Planes Municipales desarrollarán en sus ámbitos estudios del paisaje atendiendo a los siguientes parámetros:

f.1.3.1. 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 la morfología del terreno y las características del relieve.

f.1.3.2. 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, así como las características morfológicas y tipológicas de los núcleos de población y de las construcciones aisladas.

f.1.3.3. Los elementos singulares, tales como formaciones vegetales sobresalientes, áreas

de cultivo y espacios agrarios singulares, monumentos, hitos topográficos dominantes, etc., y en general, cualquier elemento que dota al paisaje de un carácter especial y diferenciado.

f.1.4. Una vez definidos los tipos de paisaje, el proceso de valoración se desarrollará mediante técnicas de participación pública de acuerdo a la definición de paisaje proporcionada por el Convenio Europeo del Paisaje: "Cualquier parte del territorio tal como la percibe la población". Se determinará, asimismo, la fragilidad o el nivel de visibilidad de cada área de paisaje.

f.1.5. Para cada unidad de paisaje identificada, caracterizada y valorada se establecerán los objetivos de calidad correspondientes, que podrán ser: la conservación y el mantenimiento del paisaje existente considerándolo siempre un elemento dinámico, la restauración del paisaje a sus condiciones previas, su mejora a partir de la introducción de nuevos elementos y de la gestión de los existentes, la creación de un nuevo paisaje o una combinación de los anteriores.

f.1.6. 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.

f.1.7. 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 la definición de un programa de actuaciones en materia de paisaje.

f.1.8. En tanto que no se hayan desarrollado los instrumentos de análisis y gestión del paisaje que prevé la futura Ley del Paisaje tales como los Catálogos, Directrices y Planes de Acción, serán los planes municipales y los PTPs en sus revisiones y modificaciones quienes apliquen en sus ámbitos los trabajos definidos en los puntos anteriores.

f.2. Criterios generales para la actuación sobre el paisaje:

f.2.1. El paisaje actuará como criterio condicionante de los nuevos crecimientos urbanos y de la implantación de las infraestructuras. Los planes que prevean los crecimientos urbanos y los planes y proyectos de infraestructuras contendrán un estudio sobre la incidencia de la actuación en el paisaje, el cual se incluirá en los estudios de evaluación conjunta de impacto ambiental.

f.2.2. En cualquier caso, se considera que toda actuación que se desarrolle en el territorio debe cumplir unos requisitos básicos de integración paisajística que respeten los elementos más importantes de la estructura visual del territorio. Para ello se tendrán en cuenta los siguientes criterios generales para la protección del paisaje:

f.2.2.1. 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.

f.2.2.2. 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.

f.2.2.3. Preservar los elementos topográficos preexistentes, evitándose la eliminación de laderas y resaltes del relieve, la cubrición de cauces naturales, la desaparición de muros, bancales, alineaciones de arbolado y setos vivos, caminos tradicionales, etc., salvo de forma puntual y con las acciones de integración y restauración necesarias para no deteriorar la calidad paisajística.

f.2.2.4. Procurar mantener la vegetación y el arbolado preexistentes, y en caso de desaparición, establecer las medidas compensatorias que permitan mantener la textura y la escala de compartmentación original de los terrenos.

f.2.2.5. Limitar el desarrollo de actuaciones que den como resultado la obstrucción de vistas, especialmente las que ocultan elementos paisajísticos singulares y vistas escénicas,

reduzcan el campo visual o compartimenten unidades de paisaje preexistentes o rompan la secuencia visual que se percibe al circular por las vías de comunicación, particularmente por aquellas de carácter paisajístico.

f.2.2.6. 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 esencial para este territorio.

f.2.2.7. Considerar las posibilidades de mantenimiento de los paisajes agrarios característicos de los espacios rurales del País Vasco (campiñas, viñedos, cultivos de huertas, bosques, etc.), 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 hace singulares estos ámbitos del territorio vasco.

f.2.2.8. Mantener las perspectivas que ofrecen los conjuntos urbanos históricos, típicos o tradicionales, y el entorno de carreteras y caminos de carácter pintoresco, no admitiendo la construcción de cerramientos, edificaciones u otros elementos cuya situación o dimensiones limiten el campo visual o desfiguren

sensiblemente tales perspectivas.

f.2.2.9. Cualquier actuación con incidencia en el territorio:

a) Integrará la vegetación y el arbolado preexistentes, y en caso de desaparición, por ser posible conforme a su regulación sectorial, establecerá las medidas compensatorias que permitan conservar la textura y la cantidad de masa forestal de los terrenos.

b) Conservará el paisaje tradicional de la flora y la cubierta vegetal y potenciará las especies autóctonas propias de etapas maduras de la sucesión y aquellas con capacidad de rebrote después de incendios.

c) Utilizará especies adecuadas a las condiciones edafoclimáticas de la zona y, en general, que requieran un bajo mantenimiento.

f.2.2.10. Los métodos de ordenación forestal y tratamientos silvícolas potenciarán la presencia de arbolado de dimensiones y vigor que reflejen la calidad real del territorio. Se evitarán tratamientos silvícolas que perpetúen masas forestales de baja calidad. Asimismo, al abrir o repasar caminos en suelo forestal se prestará especial atención a la recuperación del paisaje, tanto en su plataforma como en taludes.

f.2.2.11. Las construcciones emplazadas en las inmediaciones de bienes inmuebles de carácter artístico, histórico, arqueológico,

típico o tradicional han de armonizar con ellos, aun cuando en su entorno solo haya uno con esas características. Los estudios de paisaje identificarán tales inmuebles en el inventario de recursos paisajísticos y delimitarán los entornos afectados.

f.2.2.12. Dentro del papel fundamental del caserío en la conformación de nuestro paisaje, ante la pérdida del uso agropecuario en los caseríos existentes y frente a la construcción de nuevos edificios, se propugnarán una política de rehabilitación edificatoria y un mejor aprovechamiento de la edificación, posibilitando incluso su división en varias viviendas siempre que no se altere la morfología, el carácter y la volumetría del edificio original.

f.3. Paisaje y pequeños núcleos de población:

f.3.1. La Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, aporta algunos elementos fundamentales para preservar el carácter y la imagen de los núcleos rurales como un elemento fundamental para preservar el atractivo global del territorio y como factor determinante de su potencial de desarrollo.

f.3.2. Hacia el futuro es preciso vincular de forma más estrecha el desarrollo de los pequeños núcleos de población con la preservación de su imagen tradicional y la conservación de los paisajes del entorno en ausencia de explotaciones agrarias.

f.3.3. Se propugnarán una política prioritaria de rehabilitación y un mejor aprovechamiento de la edificación existente en los pequeños núcleos.

f.3.4. Así, las actuaciones en los pequeños núcleos de población, además de adecuarse al carácter de los asentamientos preexistentes en cuanto a morfología, volumetría y materiales, deberán vincularse al mantenimiento de la calidad del suelo y del paisaje del territorio de su entorno.

f.3.5. Son criterios generales para el tratamiento paisajístico de los pequeños núcleos de población, además de lo dispuesto en la legislación urbanística:

f.3.5.1. Adoptar estructuras y tipologías que no distorsionen la morfología del núcleo, respetando, sobre todo, el tamaño medio y la disposición de la parcelación dominante.

f.3.5.2. Se deberá preservar la malla viaria, en especial en aquellos casos en que esta sea producto de la organización primigenia del asentamiento y responda a estructuras con escasa capacidad y marcado carácter rural.

f.3.5.3. Se realizará un estudio pormenorizado de sus bordes exteriores, al objeto de asegurar la preservación de la imagen tradicional de los núcleos.

f.3.5.4. 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.

f.3.5.5. 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.

f.3.5.6. La ordenación de los pequeños núcleos de población tenderá a integrar los elementos ya existentes de forma que mantenga dentro de sus parámetros la mayoría de las construcciones actuales, y en especial, aquellas dignas de ser conservadas y que justifican la delimitación del ámbito como núcleo rural.

f.4. Actuaciones de mejora paisajística:

f.4.1. Los PTPs identificarán los ámbitos prioritarios para desarrollar Programas de Restauración Paisajística en ámbitos con un elevado grado de deterioro o con gran incidencia en la percepción del territorio. Establecerán, asimismo, los criterios básicos de actuación de estos programas para que se desarrollem desde la escala local o metropolitana.

f.4.2. El desarrollo de los proyectos de articulación y renovación urbana asociados a los Ejes de Transformación incorporará programas de

mejora paisajística y de la imagen urbana.

f.4.3. Los PTPs y las actuaciones sectoriales identificarán las oportunidades para incorporar las manifestaciones artísticas a la mejora de la imagen del territorio, prestando especial atención a las posibilidades para restaurar ámbitos deteriorados.

f.4.4. Los Planes Municipales incorporarán a sus programas de actuación el desarrollo de Programas de Imagen Urbana, destinados a mejorar la calidad y el atractivo de los espacios clave de las zonas urbanizadas y sus entornos. Se consideran prioritarios para el desarrollo de estas iniciativas las ciudades capitales, las cabeceras y los centros históricos.

f.4.5. El planeamiento municipal diseñará una estructura urbana adecuada para la integración paisajística de los núcleos de población en relación con el medio físico que los rodea, estableciendo una definición cualificada de las características de los bordes urbanos, de su silueta y de los puntos de conexión a las infraestructuras de comunicación supramunicipales.

f.4.6. El planeamiento municipal establecerá unas condiciones edificatorias que desde el punto de vista estético y tipológico resulten plenamente integradas en las características morfológicas de cada núcleo o zona de la ciudad. Definirá la regulación necesaria de los espacios públicos, y muy especialmente del viario, al

objeto de cuidar las perspectivas paisajísticas del espacio urbano, considerándolo un factor fundamental en la dimensión de las aceras, el ajardinamiento y los tipos de sección de vial y su relación con la edificación que conforma sus fachadas. Se prestará especial atención a la inclusión de los elementos valiosos del entorno (laderas y montañas, zonas marinas, etc.) en la escena urbana, así como a la preservación de las posibilidades de que estas puedan ser visualizadas desde los espacios construidos.

Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT Y EUSKAL HIRIA NET:

E Estrategias para la Sostenibilidad y el Cambio Climático

- E.1. Conectividad y movilidad sostenible
- E.2. Eficiencia energética
- E.3. Estrategias para un desarrollo urbano sostenible

E.1. Conectividad y movilidad sostenible

1.1. Conectividad, intermodalidad y transporte colectivo

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. Como resultado de ello se ha asistido a una importante mejora en las infraestructuras y servicios de transporte y comunicaciones.

Como en todas las sociedades desarrolladas, en la CAPV las demandas de movilidad son cada vez mayores a la vez que la elevada conectividad exterior y la alta eficiencia en las conexiones interiores se convierten en requisitos imprescindibles para la competitividad. 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 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.

En este contexto, es necesario otorgar un protagonismo creciente al concepto de movilidad sostenible. Movilidad sostenible es aquella que permite aumentos en la movilidad limitando o reduciendo los costes y efectos negativos

que este proceso puede conllevar. Integra aspectos tales como aumentar la importancia de los sistemas de transporte colectivo en la movilidad global, facilitar la intermodalidad y lograr una relación más estrecha entre los procesos de desarrollo urbano y los sistemas de infraestructuras y transportes.

La movilidad sostenible surge de la interacción entre unas estructuras urbanas que facilitan el uso de los modos de transporte de menor impacto y la disponibilidad de las infraestructuras y servicios que los hacen posibles.

En el Reestudio de las DOT se presta especial atención a este aspecto crítico del desarrollo territorial, proponiendo iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible:

- 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.
- Desarrollar ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.
- Llevar a cabo proyectos de conexión intermodal que posibiliten un sistema

integrado de transporte colectivo que aumente su eficacia y el atractivo de su uso.

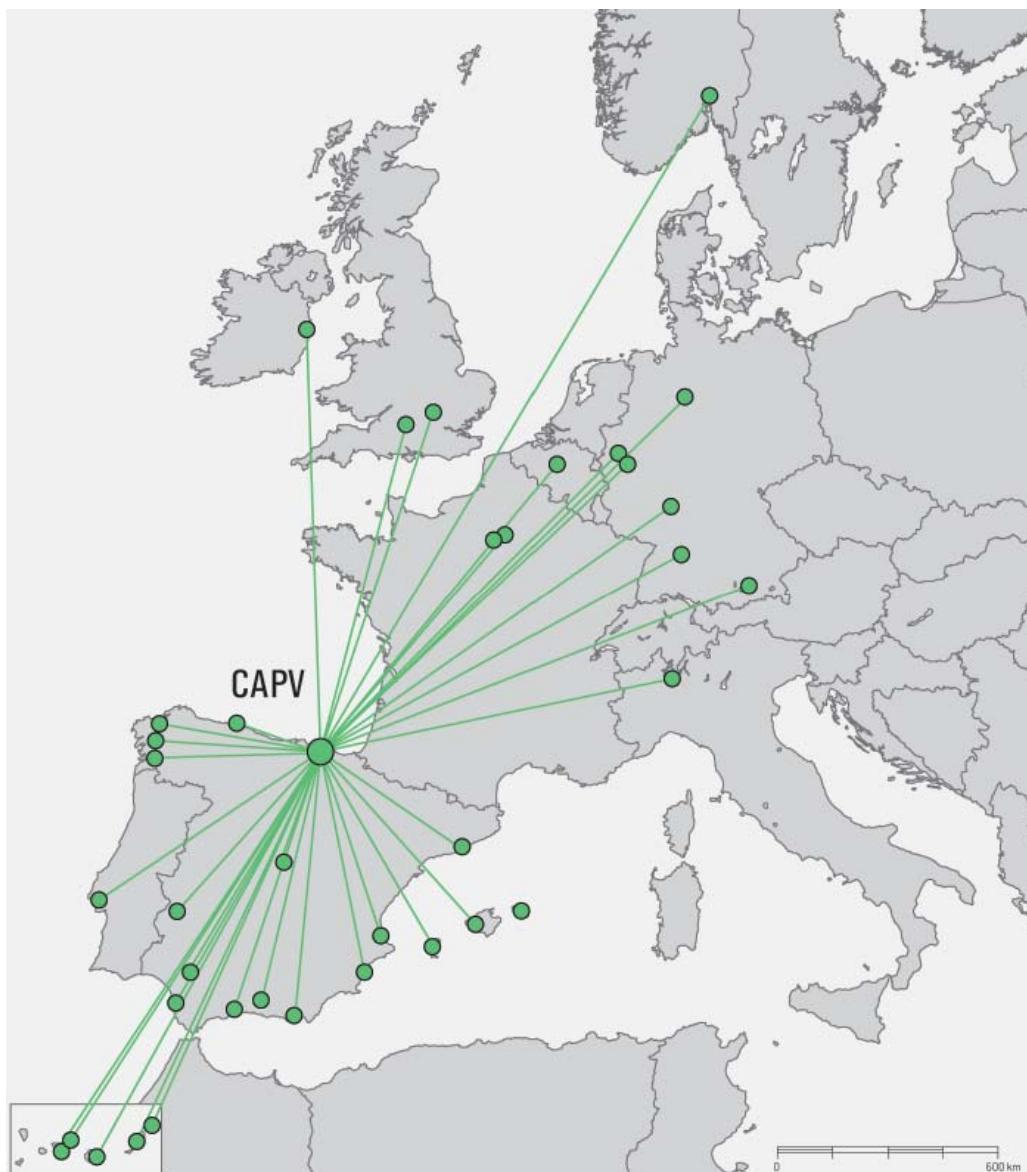
- Desarrollar un sistema de transporte ferroviario eficaz e interrelacionado, que integra servicios de cercanías, de ferrocarril de vía estrecha y de tranvías, que posibilite los desplazamientos en los ámbitos de máxima densidad. Especialmente importantes son las propuestas de conexión intermodal TAV-cercanías y TAV-aeropuerto, así como las referidas a la configuración de las estaciones de cercanías, en sus diversos modos, como puntos de centralidad territorial.
- Impulsar nuevas formas de transporte sostenible en ámbitos singulares como centros históricos y espacios naturales, y apoyar sistemas de transporte adaptados a las condiciones de baja densidad de población de los espacios rurales.

1.2. Criterios territoriales para la conectividad y la movilidad sostenible

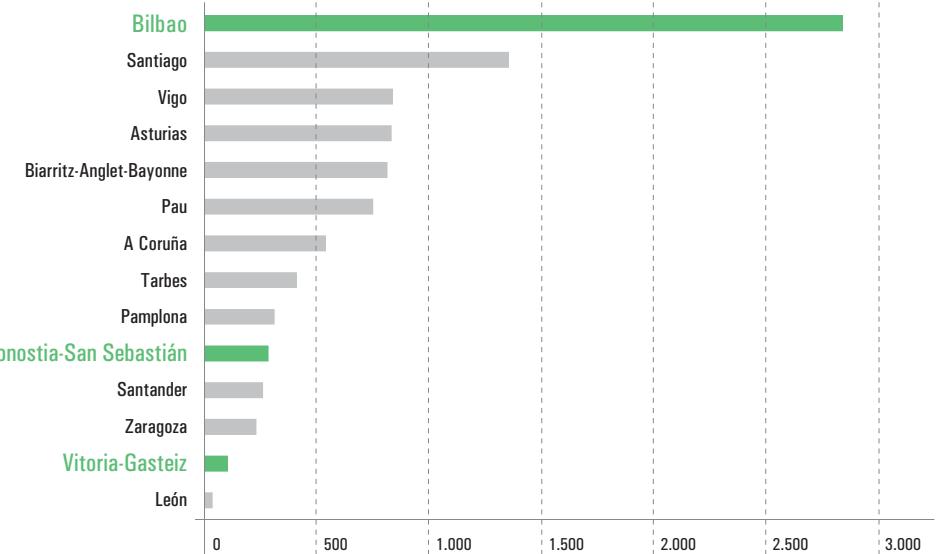
a. Estrategias para la movilidad sostenible

Los objetivos en materia de movilidad para las iniciativas territoriales y sectoriales se pueden resumir en una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y en la generalización de los sistemas de movilidad sostenible como factores críticos para la competitividad de las actividades económicas y para la cohesión y el equilibrio del territorio. Este objetivo general se concreta en los siguientes objetivos específicos:

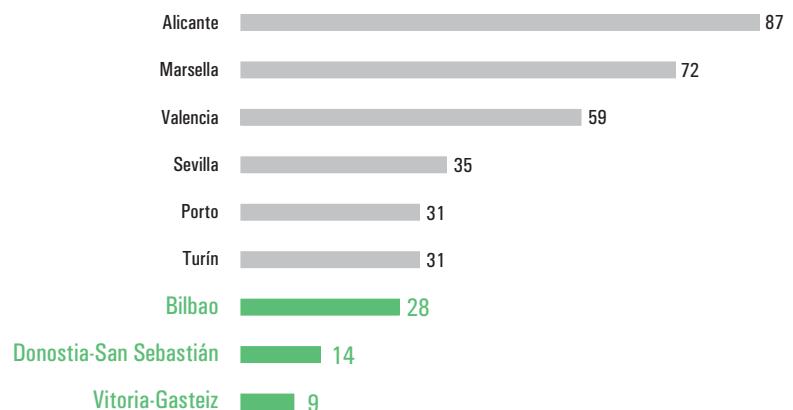
Conexiones aéreas de los aeropuertos vascos. Fuente: <http://www.skyscanner.es/mapa-de-rutas>



Pasajeros de los aeropuertos de la zona Norte Peninsular y el sur de Francia (miles de pasajeros). Fuente: AENA y Aéroports Français



Número de destinos (pasajeros) por aeropuertos (ciudades medias europeas). Fuente: Eustat 2007



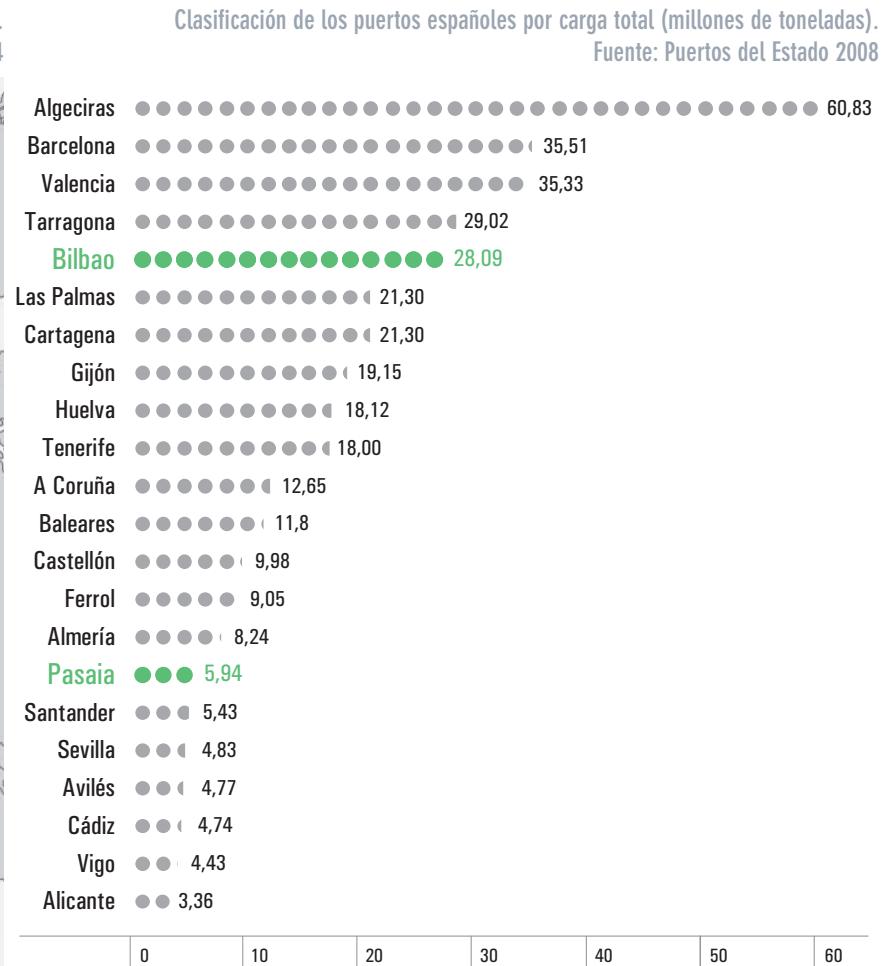
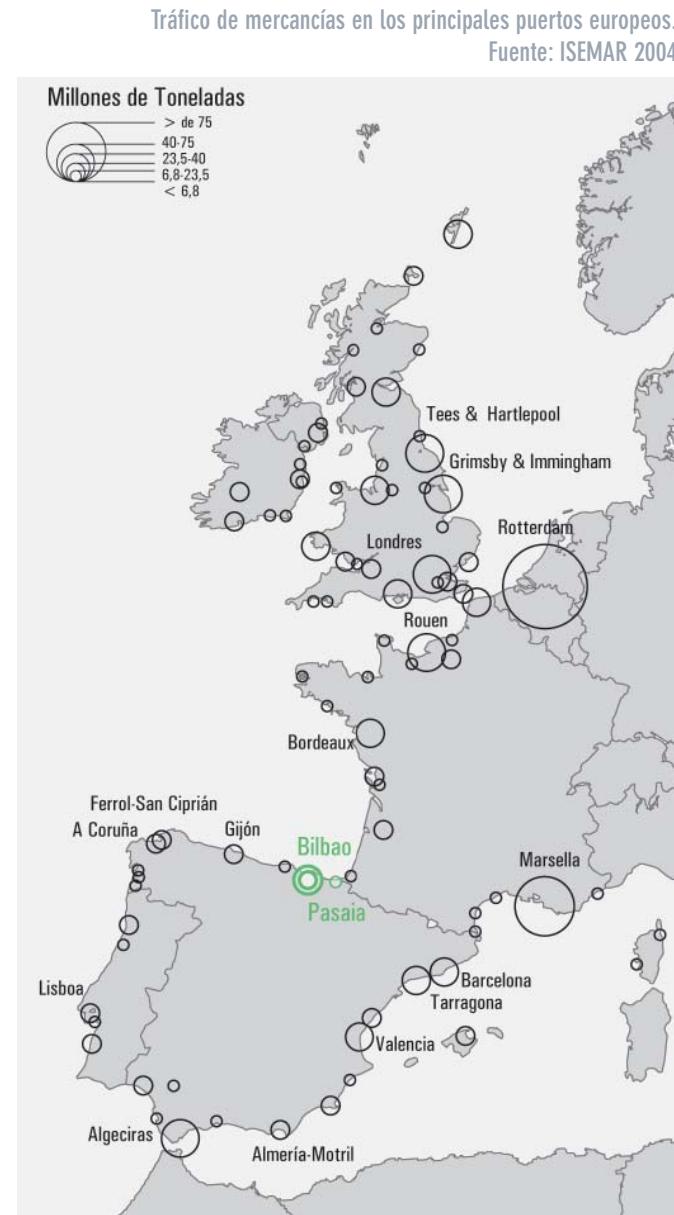
- a.1. Potenciar los elementos de conexión exterior de la CAPV como factor crítico para la competitividad y la innovación.
 - a.2. Maximizar la accesibilidad del conjunto de nuestro territorio a los nodos de conexión global, posibilitando que las oportunidades que crean y su potencial de transformación se proyecten de forma efectiva sobre el conjunto del territorio de la CAPV.
 - a.3. Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, ocio y equipamientos.
 - a.4. Desarrollar un sistema integrado de movilidad sostenible, haciendo viable un sistema de transporte colectivo eficaz y atractivo que interconecte los diversos nodos y ejes a fin de configurar una red urbana altamente interrelacionada. Este objetivo permitirá además aumentar la importancia de los modos de transporte menos emisores de CO₂ en la satisfacción de las necesidades de movilidad.
 - a.5. Desarrollar estrategias de intermodalidad como factor clave para lograr estos objetivos. 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, así como a los puntos de máxima atracción del territorio.
 - a.6. Aumentar la permeabilidad de las infraestructuras. El trazado de las nuevas infraestructuras deberá contemplar entre sus objetivos el de minimizar el efecto barrera sobre el territorio.
 - a.7. Hacer de la recuperación de las redes peatonales en las zonas en las que las grandes infraestructuras dificultan o imposibilitan las mismas un objetivo básico de la ordenación del territorio.
 - a.8. Garantizar la creación de una red de conexiones peatonales mediante “recorridos blandos” entre todos los núcleos urbanos del territorio.
- b. *Aeropuertos*
- b.1. Los aeropuertos son una infraestructura esencial para el futuro del País Vasco que otorgan a nuestro territorio opciones de conexión directa con importantes centros europeos de innovación y desarrollo. Debe seguirse avanzando en la estrategia, ya propuesta por las DOT, de configurar un sistema aeroportuario que se apoye en el fortalecimiento de las especializaciones de cada uno de los aeropuertos de la CAPV.
 - b.2. El Aeropuerto de Bilbao es el principal punto de conexión internacional. Su aportación al desarrollo regional será mayor cuanto más amplia sea su oferta de conexiones. Para ello es imprescindible que aumente su mercado de captación de usuarios, lo cual implica mejorar su accesibilidad.
 - b.3. El Aeropuerto de Bilbao se configurará como un gran *hub* intermodal. Para ello, resulta fundamental integrarlo en el sistema de ferrocarriles de cercanías y enlazarlo con el futuro Tren de Alta Velocidad. El planeamiento sectorial analizará si esta conexión se realizará mediante una estación específica o bien implantando un sistema ferroviario de lanzadera entre la estación del TAV de Bilbao y el Aeropuerto de Bilbao.
 - b.4. Este *hub* aeroportuario 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.
 - b.5. El objetivo a medio y largo plazo es que el Aeropuerto de Bilbao sea el centro de transporte aéreo internacional de referencia para un amplio espacio que abarca el área central asturiana, Cantabria, el noreste de Castilla y León, La Rioja, Navarra y el sur de Aquitania.
 - b.6. En el caso de Vitoria-Gasteiz, se considera importante integrar el aeropuerto en los sistemas de transporte metropolitano y facilitar su conectividad con los espacios logísticos previstos en Jundiz reforzando su perfil de gran aeropuerto de carga. Ese perfil sitúa a este aeropuerto como elemento central del Arco de la Innovación planteado por el PTP de Álava Central.

b.7. Es importante 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 transporte metropolitano integrados en el futuro metro de Donostialdea.

b.8. Este aeropuerto puede aumentar su especialización en nuevos elementos en crecimiento del mercado aeronáutico como las líneas regulares de bajo coste, los vuelos chárter y privados y su intermodalidad con las nuevas funciones propuestas para las zonas portuarias de la Bahía de Pasaia.

b.9. El Reestudio de las DOT plantea iniciativas para optimizar los efectos positivos de estos potentes puntos de atracción del territorio, impulsando el desarrollo en el entorno de los aeropuertos de importantes espacios de actividades innovadoras. Las iniciativas del Valle de la Innovación del Txorierri, el Eje Tecnoindustrial del Jaizkibel y la Avenida de la Innovación de Vitoria-Gasteiz proponen la integración de los aeropuertos como elementos fundamentales para el atractivo de estos espacios.

b.10.- Los instrumentos de aplicación y desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial deberán tener en cuenta las disposiciones legales dictadas en materia de aviación civil."

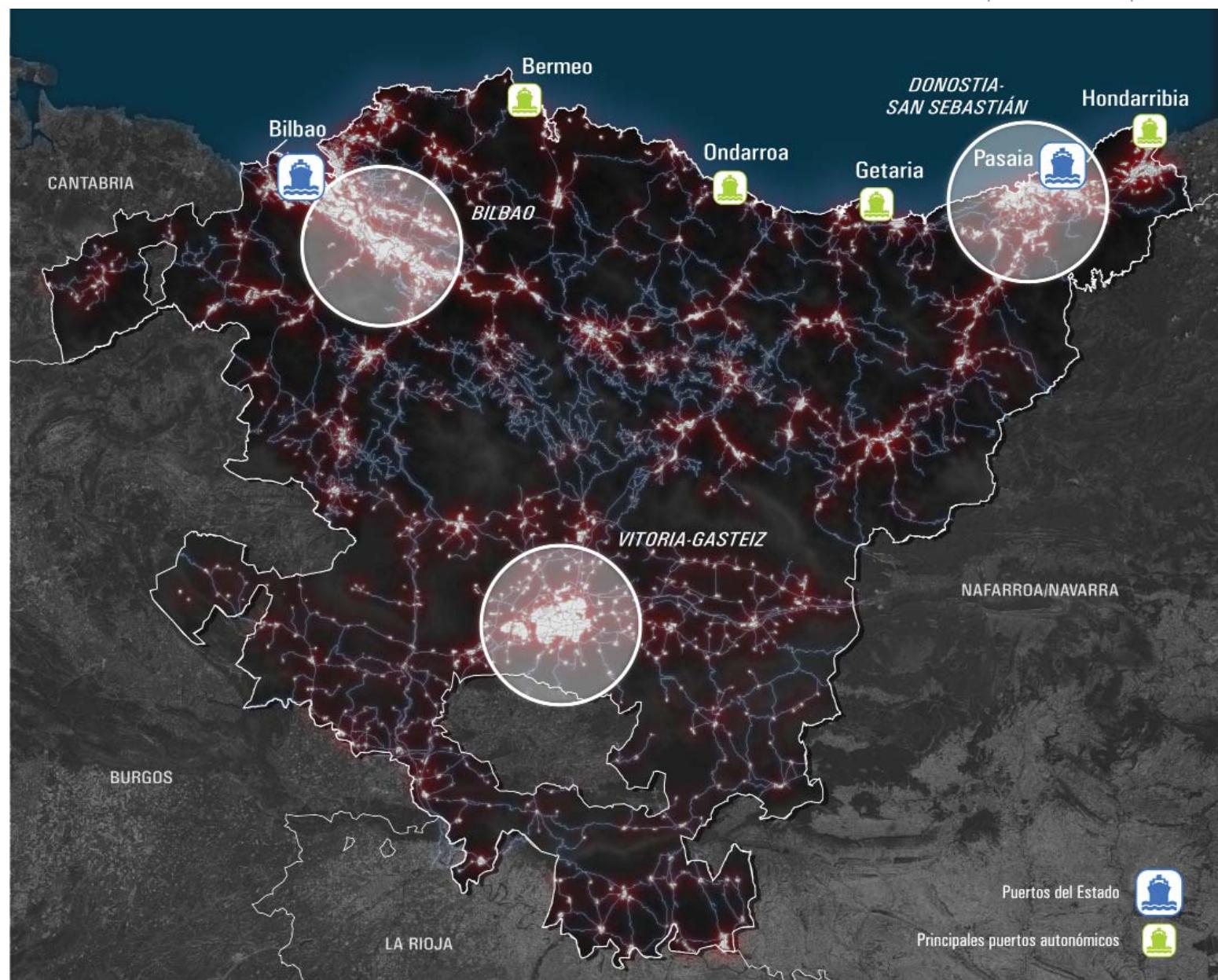


Euskal Hiria NET Nueva Estrategia Territorial

E

El Modelo Territorial de las DOT y Euskal Hiria NET: Estrategias para la Sostenibilidad y el Cambio Climático

Puertos comerciales de la CAPV. Fuente: Departamento de Transportes, 2009



Comparación de tiempos de viaje entre capitales vascas. Autobús y TAV.

Fuente: Departamento de Transportes

c. Puertos

c.1. 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.

c.2. El Puerto de Pasaia es el otro gran puerto comercial de la CAPV. Su renovación resulta imprescindible en orden a posibilitar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia. De acuerdo con lo establecido en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Pasaia, la alternativa de renovación que hace posible una mayor y mejor transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia pasa por la construcción de un nuevo puerto en el exterior de la Bahía. Se trata, además, de una alternativa que cuenta con un importante apoyo interinstitucional. Una vez se confirme la viabilidad del proyecto de nuevo puerto y se apruebe por la Administración competente, se programarán las actuaciones de transformación y renovación urbana definidas en el PTP para los espacios portuarios liberados.

c.3. De acuerdo con las previsiones del Departamento de Transportes, la actividad pesquera se concentrará principalmente en los puertos de Ondarroa, Getaria, Hondarribia y Bermeo, acogiendo este último, además, tráficos comerciales.

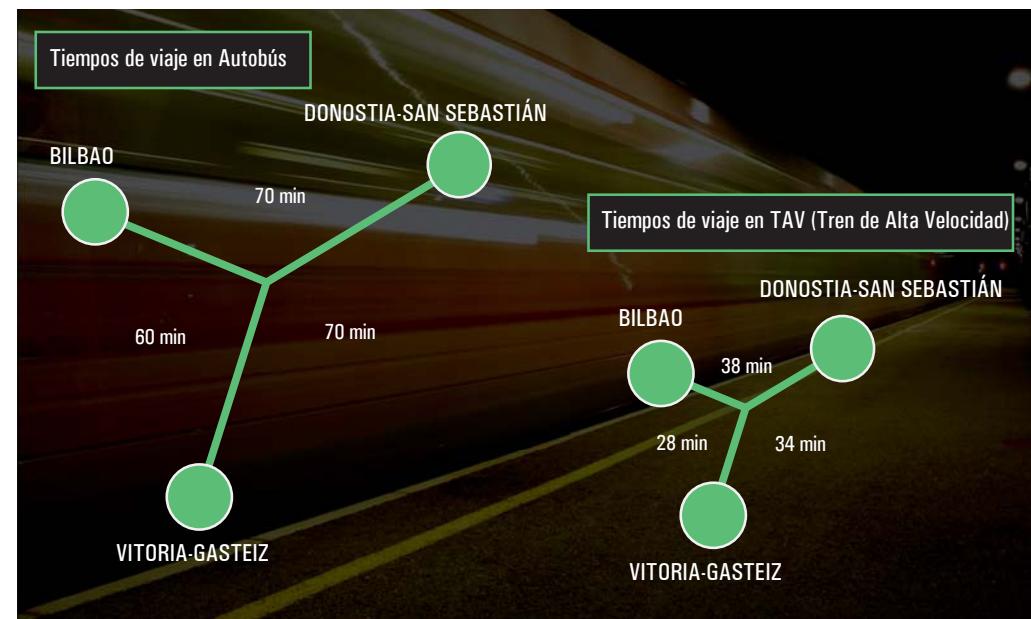
c.4. El resto de los puertos pesqueros que se distribuyen por todo el litoral de la CAPV constituyen valiosas infraestructuras, con una localización central en los espacios urbanos. Estos puertos proporcionan a numerosas ciudades y pueblos una gran oportunidad para singularizar su oferta, fortaleciendo su atractivo como espacios turísticos, residenciales y para nuevas actividades económicas. Los planes territoriales y municipales, así como los planes directores portuarios, potenciarán estos espacios como elementos clave de identidad y atractivo urbano.

c.5. De este modo, además de mantener y ampliar sus funciones de abrigo y como espacios ligados a las actividades productivas locales, se perfila como opción estratégica crear espacios de centralidad urbana en torno a estas instalaciones y acondicionarlos para acoger actividades turísticas y de ocio.

c.6. Salvo en los casos de las actuaciones que establezca el PTS de Puertos, se prohíbe la construcción de nuevas dársenas y puertos deportivos fuera de los recintos de las actuales instalaciones portuarias.

d. Alta velocidad ferroviaria

d.1. El ferrocarril de alta velocidad es una infraestructura clave para interconectar las principales ciudades del País Vasco y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red, conectando eficazmente las estaciones del



TAV con los sistemas de transporte metropolitano y de cercanías.

d.2. Es, además, la infraestructura con mayor potencial para articular Euskal Hiria Plus, dotando de una mayor proyección a los servicios avanzados y las infraestructuras de mayor nivel de nuestro territorio a través de las conexiones con Navarra y el valle del Ebro, la meseta y las futuras conexiones con el Cantábrico y el sur de Francia.

d.3. Las estaciones de alta velocidad se vincularán a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales, se localizarán en ámbitos con una alta accesibilidad

metropolitana y regional y se insertarán en operaciones de transformación y renovación urbana para acoger las nuevas funciones centrales asociadas a esta infraestructura.

d.4. Las estaciones de alta velocidad se concebirán como grandes nodos de intermodalidad regional en los que, además de los trenes de alta velocidad que permitirán la conexión exterior y entre capitales, confluirán todas las infraestructuras de conexión y servicios que adquirirán mayor importancia 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, etc.

d.5. Desde el punto de vista de su inserción territorial y urbana y de sus posibilidades de interacción con el resto del sistema de transportes de la CAPV, se consideran emplazamientos preferentes para las estaciones de Alta Velocidad las siguientes:

d.5.1. En Bilbao la estación de Abando, incorporando una estación de autobuses, acceso a las líneas de Euskotren, metro y tranvía. Se estudiarán las posibilidades para su configuración en estación pasante hasta el aeropuerto de Loiu.

d.5.2. En Donostialdea, las estaciones de Donostia-San Sebastián y de Irun (fundamentalmente hasta que se ejecute la prolongación del TGV en Francia), integrando conexiones con Cercanías de ADIF y con las líneas de Euskotren, asociadas a estaciones de autobuses y con enlace entre Irun y el aeropuerto de Hondarribia. Se considera importante analizar las posibilidades técnicas existentes para asegurar el funcionamiento como pasante de la estación de Donostia-San Sebastián.

d.5.3. En Vitoria-Gasteiz, una vez finalizado el soterramiento, la estación prevista en el parque de Arriaga, intermodal con la estación de autobuses. En el diseño del soterramiento deberá considerarse la posibilidad de incluir en él las vías para los servicios de cercanías de Vitoria-Gasteiz y los municipios de su entorno a fin de aumentar la intermodalidad de la futura estación, así como su posible conexión con la línea de cercanías Vitoria-Alto Deba propuesta en este documento.

d.6. La estación de Ezkio dará acceso a la conexión con Navarra. Su localización permitirá el acceso a servicios de Alta Velocidad de las zonas urbanas de Beasain-Zumárraga. Es importante conectar esta estación desde los sistemas de transporte de cercanías de este ámbito.

e. Trenes de cercanías

e.1. El País Vasco presenta condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios debido a su elevada densidad de población, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. Las actuaciones sectoriales se orientarán a configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en trenes de cercanías y en otras modalidades de trenes ligeros y tranvías.

e.2. Los servicios de cercanías constituyen una importante contribución a la movilidad sostenible, a la dinamización de las ciudades medianas como ámbitos de captación de dinámicas de desarrollo metropolitano y a la sostenibilidad de nuestro territorio. Las estaciones serán puntos importantes cuando nuestro territorio esté dotado de un completo sistema de movilidad sostenible.

e.3. Así, además de las diversas actuaciones en marcha para desarrollar sistemas tranviarios, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones de extensión de la red:

e.3.1. Sobre tendidos ferroviarios ya existentes se desarrollarán nuevos servicios de cercanías en los tramos Beasain-Zumárraga-Legazpi e Iruña de Oca- Vitoria-Gasteiz - Salvatierra.

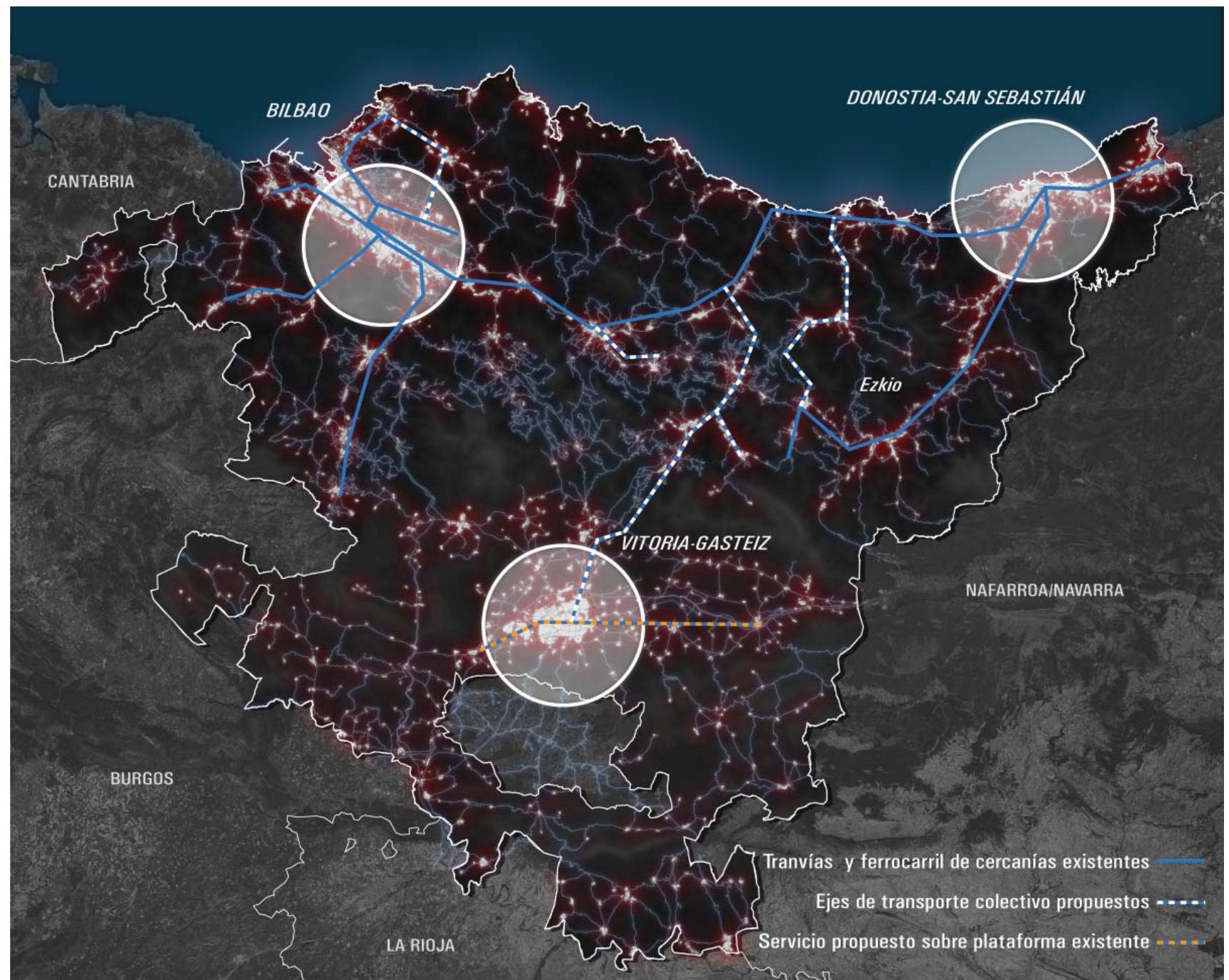
e.3.2. El planeamiento sectorial valorará la puesta en servicio del tren del Urola entre Zumaia y Azpeitia sobre la antigua línea del tren de vapor y su posible extensión hasta Urretxu integrándolo en la red de cercanías.

e.3.3. En el resto de los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias se desarrollarán ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.

e.3.4. Estos ejes estructurantes de transporte colectivo se desarrollarán prioritariamente en los siguientes tramos:

- Norte metropolitano de Bilbao a lo largo de los ejes Arteaga-Mungia, partiendo de la línea del Txorierri, y Mungia-Plentzia, hasta enlazar con el Metro de Bilbao.
- Valle del Deba desde Eibar hasta Arrasate-Mondragón y ramal a Oñati.
- Tramo Abadiño-Elorrio.

e.3.5. El planeamiento sectorial determinará cuando se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes



de transporte colectivo en corredores ferroviarios determinando, asimismo, el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.

e.4. Se propone la integración en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios de los actuales sistemas de Euskotren, RENFE y FEVE, y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.

e.5. Las estaciones ferroviarias son el 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. Los planes territoriales y municipales y las iniciativas sectoriales actuarán coordinadamente para hacer de estas instalaciones importantes espacios de centralidad local y comarcal en las diversas áreas funcionales. 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 los autobuses, tranvías, taxi, etc. y localizar en su entorno equipamientos con alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etc.).

e.6. Los procesos de desarrollo urbano deben buscar una correspondencia entre sistemas de transporte colectivo y usos del suelo, permitiendo densidades mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.

f. Transporte colectivo por carretera

f.1. Los servicios de autobuses urbanos e interurbanos se integrarán en consorcios de transporte integrados dotados de sistemas de gestión y tarifarios unificados y coordinados en sus recorridos y puntos de acceso con los demás modos de transporte colectivo, tales como ferrocarriles de cercanías, metro y tranvías.

f.2. Las estaciones de autobuses se concebirán con criterios de intermodalidad, integrándolas con las estaciones ferroviarias de cercanías y los principales nodos de acceso a la red de transportes, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad.

f.3. Los ecobulevares de los Ejes de Transformación incorporarán en su diseño plataformas reservadas para la circulación de autobuses.

f.4. En los espacios rurales y las áreas de baja densidad de población se implantarán servicios de transporte colectivo adaptados a las condiciones de estos espacios mediante el uso de vehículos con un número reducido de plazas y sistemas de transporte a la demanda.

f.5. Los vehículos de transporte colectivo por carretera incorporarán tecnologías “cero emisiones” que eviten la emisión de contaminantes y la generación de gases de efecto invernadero.

f.6. Se desarrollarán, prioritariamente en los espacios metropolitanos de las ciudades capitales, servicios de alquiler de bicicletas y de *soft-car* para la movilidad en las áreas urbanas. Estos servicios formarán parte de los sistemas de transporte colectivo metropolitano.

E.2. Eficiencia energética

El importante crecimiento económico experimentado durante la última década ha implicado un incremento notable del consumo energético. Los cambios en la estructura económica, las mejoras en la eficiencia y la introducción de nuevas fuentes energéticas menos contaminantes (gas natural, energía eólica) no han sido suficientes para compensar los aumentos derivados de un mayor nivel de desarrollo y del incremento en la movilidad. Así, el consumo final de energía ha aumentado un 38% entre los años 1990 y 2004.

Las energías renovables representan el 4,9% de la demanda energética de la Comunidad Autónoma del País Vasco, habiendo aumentado desde 1990 en un 77%. Sin embargo, los derivados del petróleo todavía aportan el 37% del consumo final de energía, siendo el transporte, los servicios y el consumo doméstico los principales sectores que impulsan al alza la demanda energética de la CAPV. Como resultado, aunque han mejorado notablemente las condiciones de calidad del aire en la totalidad del territorio, la emisión de gases de efecto invernadero sigue siendo muy elevada y presenta una tendencia al alza.

En los últimos 7 años se detectan cambios destacados en la estructura del consumo interior de la CAPV. Así, los derivados del petróleo empiezan a perder peso de forma significativa, y en contraposición, el gas natural es la fuente que

mayor representatividad ha ido ganando en este periodo, seguido de las energías renovables.

Los cambios en la estructura productiva y las mejoras en la eficiencia energética, especialmente de la industria, están permitiendo que se avance hacia una economía menos intensiva en energía. La intensidad energética en la CAPV ha mantenido una tendencia descendente a lo largo de los últimos años. Así, en 2007 por cada Euro que se genera de PIB se utiliza un 10% menos de energía que la que se utilizaba en el año 2000.

La eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi y constituyen requisitos imprescindibles para la sostenibilidad, la competitividad y la lucha contra el cambio climático. En este documento se plantean diversas estrategias urbanas y de movilidad que deben contribuir de forma fundamental a reducir el consumo energético y los impactos ambientales que este lleva asociados.

En relación con el primero de los objetivos, resulta prioritario emprender acciones destinadas a aumentar la eficacia energética. Es un aspecto en el que se puede avanzar de forma importante para lograr niveles de bienestar y producción equivalentes a los actuales, pero con una significativa reducción en los costes energéticos y en las externalidades ambientales. Las iniciativas propuestas en este documento aportan un esquema de organización y funcionamiento

espacial que puede crear ventajas significativas para lograr este objetivo. En este sentido, se propone dar un peso cada vez mayor a los sistemas de transporte colectivo, reforzar ejes de desarrollo lineales que incentivan el desarrollo y el uso de los servicios de transporte público y una estructura urbana más eficaz y densa basada en el policentrismo para reducir las necesidades de desplazamiento.

Las diferentes iniciativas territoriales deben tomar en consideración las posibilidades existentes para aumentar la eficiencia energética y la diversificación en los recursos utilizados. Es importante que las estrategias de mejora urbana incorporen aspectos tales como la eficacia del alumbrado urbano, la reducción de la congestión del tráfico o el uso de vehículos públicos menos contaminantes y que utilicen nuevas fuentes energéticas. En materia de vivienda, la mejora de las condiciones de aislamiento de las edificaciones y el empleo de técnicas de arquitectura bioclimática tiene efectos significativos sobre el gasto, que pueden traducirse en ahorros de hasta el 50% en las necesidades energéticas de familias y empresas. La extensión de instalaciones de cogeneración puede aportar una mayor eficacia, por lo que una estrategia de mejora de los espacios industriales y reducción de las implantaciones empresariales dispersas puede permitir la centralización de servicios energéticos para diferentes establecimientos y operaciones de suministro entre empresas de un mismo polígono.

El gas natural y la electricidad se plantean en la Estrategia Energética de Euskadi como recursos clave en torno a los que desarrollar iniciativas que mejoren y amplíen las infraestructuras de producción y distribución, a fin de asegurar la calidad, continuidad y competitividad del suministro.

A medio plazo el uso de energías renovables no contaminantes aparece como una opción que debe tener un peso cada vez mayor en la estructura de suministro energético de la CAPV. La adecuada ordenación de estas infraestructuras y los estímulos para su extensión son claves para hacer de ellas el soporte energético de un modelo de desarrollo más sostenible.

Criterios territoriales para la eficiencia energética

a. El planeamiento urbanístico y territorial establecerá acciones específicas para reducir las necesidades de consumo energético, así como para aumentar su eficiencia y el uso de fuentes y sistemas energéticos no contaminantes. Tendrá en cuenta de forma explícita estos objetivos como criterios para la elaboración de sus propuestas y para la autorización de planes y proyectos.

b. Los PTPs, los PTSs y el planeamiento municipal:

b.1. Incluirán en sus propuestas programas de actuación para mejorar la eficiencia energética de las edificaciones y los espacios urbanizados ya existentes. En las iniciativas de renovación urbana se incluirán necesariamente estas actuaciones, de forma que las edificaciones cumplan los requisitos de certificación energética exigibles a las nuevas construcciones.

b.2. Se exigirá el uso de criterios bioclimáticos en las fases de planificación, proyecto y ejecución de edificaciones y espacios públicos, en particular en lo referente a orientación, diseño y materiales, así como en el uso de sistemas pasivos y activos que minimicen el consumo energético.

b.3. La vegetación en edificios y espacios públicos se utilizará como un elemento de

aislamiento y como factor regulador del confort climático a lo largo de las diversas estaciones del año.

c. Se favorecerá el uso de sistemas de autoabastecimiento energético (mediante sistemas de aprovechamiento solar, eólico, biomasa, etc.) de las edificaciones e instalaciones de todo tipo.

d. Estos sistemas serán de utilización obligatoria en las edificaciones e instalaciones aisladas localizadas en suelo no urbanizable que para su funcionamiento precisen de nuevos tendidos o conducciones de suministro energético.

e. Los sistemas de alumbrado público contarán con sistemas automáticos que aseguren su uso solo cuando resulten necesarios y se diseñarán para ser utilizados con luminarias de bajo consumo.

f. La ordenación de los Parques Eólicos se llevará a cabo por un PTS que establezca los objetivos sectoriales, así como la definición y características de los parques precisos para su consecución.

g. Las determinaciones que regulen la variable de carácter paisajístico en relación a la implantación de la energía eólica se establecerán, además de en la propia revisión del PTS Eólico, a través de Directrices contenidas en los Catálogos del Paisaje a incorporar en los Planes Territoriales Parciales.

h. En los aprovechamientos hidroeléctricos, a fin de prever las afecciones derivadas del efecto acumulativo de las instalaciones, la evaluación ambiental y la autorización de concesiones deberán realizarse a partir de estudios de la capacidad de carga de la totalidad del curso fluvial sobre el que se plantee actuar. Estos estudios establecerán la localización, el número y las características de las instalaciones admisibles sin que se produzcan efectos negativos severos sobre las características ecológicas y morfodinámicas y sobre los usos del agua en los ríos evaluados.

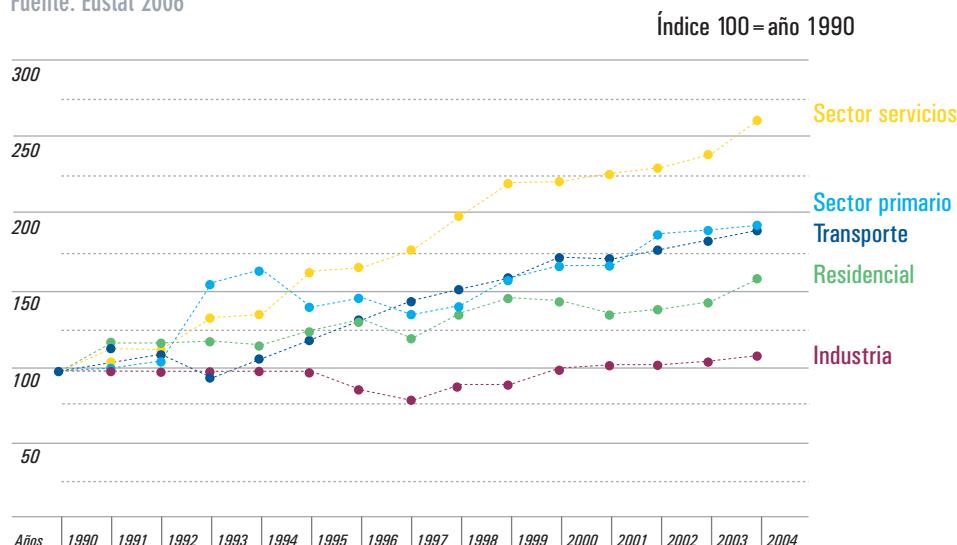
i. Como criterios para la ordenación de los tendidos eléctricos por el planeamiento municipal y las acciones sectoriales se establecen los siguientes:

i.1. Los desbroces de mantenimiento bajo las líneas respetarán el arbolado. Las podas de mantenimiento se efectuarán en alzada para respetar las distancias de seguridad. En la construcción de nuevas instalaciones aéreas se favorecerá la creación de un sotobosque húmedo mediante la restauración de los suelos afectados con especies adecuadas.

i.2. Los aislantes, los dispositivos de corte al aire, y en general todos aquellos dispositivos susceptibles de crear chispas cuando entre en acción, habrán de adaptar un sistema ignífugo que evite la propagación del fuego en contacto con la vegetación.

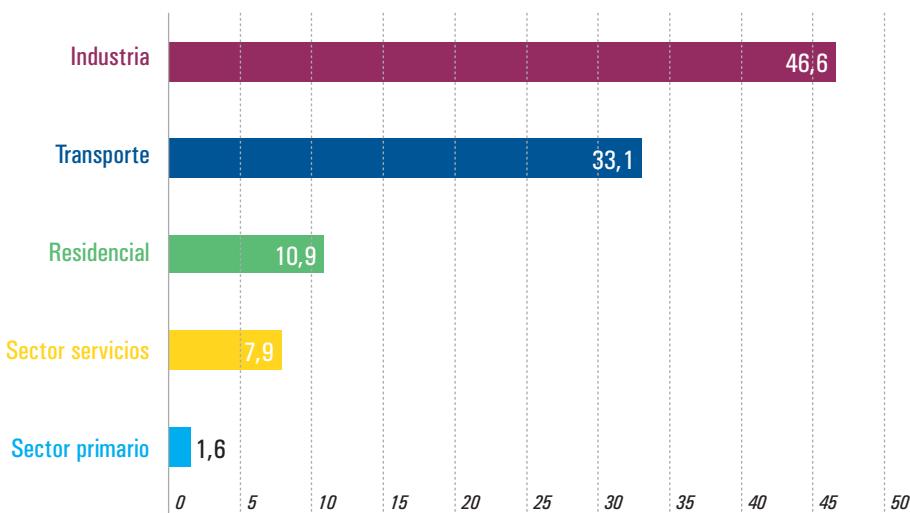
Evolución el consumo final energético por sectores en la CAPV (1990-2004).

Fuente: Eustat 2006



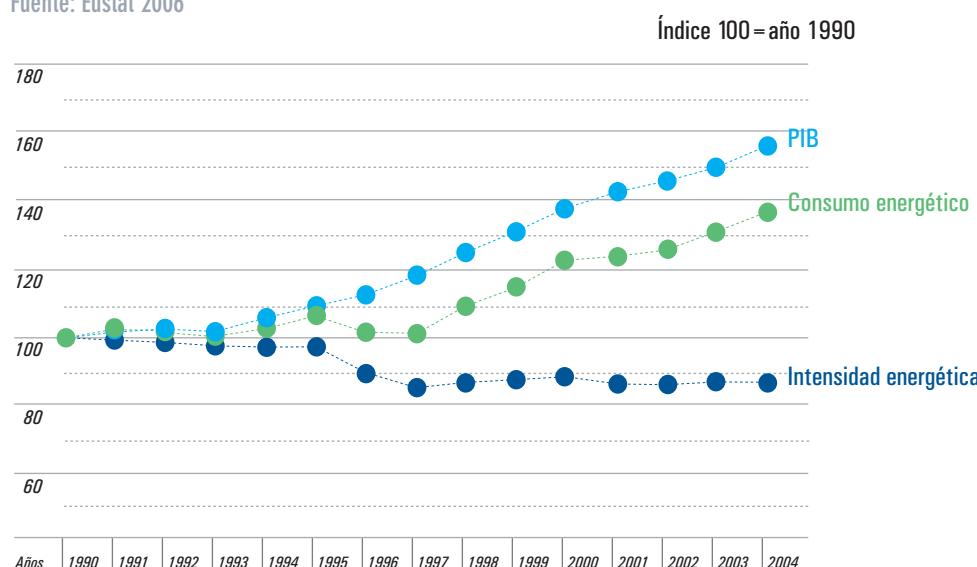
Consumo final energético por sectores en la CAPV (%).

Fuente: Ente vasco de la Energía (EVE), 2010



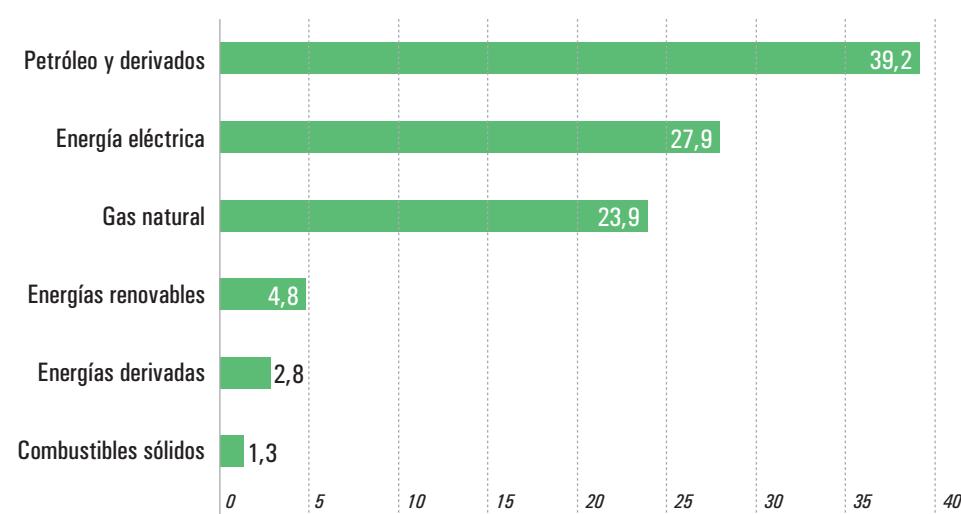
Evolución de la intensidad energética, el consumo energético y el PIB en la CAPV (1990-2004).

Fuente: Eustat 2006



Balance energético de la CAPV (%).

Fuente: Ente vasco de la Energía (EVE), 2008



- j. Las instalaciones eléctricas aéreas que discurran por terrenos incluidos en la Categoría de Ordenación de Especial Protección habrán de cumplir las siguientes prescripciones técnicas:
- j.1. En zonas montañosas o de relieve accidentado, estará prohibida con carácter general la instalación de los soportes de las líneas aéreas que sobrepasen los cierres visuales del paisaje, desde cualquiera de sus posibles puntos visuales. Cuando ello sea inevitable, el tendido de las líneas se hará siempre por la cota más baja, siguiendo la topografía del relieve.
- j.2. En general, el recorrido de las instalaciones seguirá las cotas topográficas del relieve y se adaptará a la geomorfología del terreno. Los trazados rectilíneos únicamente se permitirán en zonas llanas.
- j.3. Preferentemente, seguirán un recorrido paralelo y a corta distancia de las vías de comunicación existentes, carreteras, ferrocarril, etc., evitando abrir nuevos trazados en el territorio y respetando siempre las distancias de seguridad.
- j.4. Siempre que existan otras líneas cercanas, se priorizará el desdoblamiento de las existentes ante la construcción de una línea nueva. Cuando esto no sea posible por razones técnicas justificadas, se instalará la nueva línea lo más cerca posible de la ya existente a fin de aprovechar el mismo corredor, y manteniendo las distancias de seguridad.
- j.5. El diseño de los soportes tendrá en cuenta la minimización del impacto paisajístico como un factor determinante, adaptándose al terreno y reduciendo la necesidad de explanaciones y movimientos de tierra.
- k. Las instalaciones eléctricas aéreas que discurran por ámbitos incluidos en cualquiera de las figuras de protección de la naturaleza o por los corredores ecológicos tendrán que incorporar, además de la normativa vigente sobre seguridad, los dispositivos necesarios para la protección de las aves, disponiendo de cables trenzados y cruces aislantes con soportes de material no conductor en cualquier situación atmosférica.
- l. La necesidad de construir nuevas líneas de alta tensión o ampliar la potencia de las existentes se justificará debidamente en el proyecto, haciendo un estudio de la necesidad de dichas actuaciones y de la imposibilidad de satisfacerlas con las líneas existentes.

E.3. Estrategias para un desarrollo urbano sostenible

3.1. Cuestiones de enfoque

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.

El proceso de artificialización del suelo es uno de los aspectos ambientales que generan mayor atención en el proceso de desarrollo territorial de la CAPV. Un territorio reducido, con una elevada densidad demográfica y fuertes restricciones de uso en gran parte del territorio debido a su configuración orográfica, plantea el riesgo de que se agoten los espacios aptos para nuevos desarrollos y se alteren o desaparezcan los espacios libres esenciales para la prestación de servicios ambientales básicos. Según los datos de UDALPLAN-2009 se puede estimar la superficie artificializada de la CAPV en unas 37.029,36 ha, es decir, del 5,12% de la extensión total de la CAPV. Se incluyen en esta cifra tanto los suelos urbanos como los urbanizables, sean residenciales o de actividades económicas, así como los sistemas generales ocupados por equipamientos e infraestructuras, aunque no los correspondientes a espacios libres.

Las DOT no abordaban de forma explícita esta cuestión. En su momento el planteamiento principal era el reequilibrio territorial,

favoreciendo el crecimiento urbano de ámbitos menos congestionados para reducir la presión en espacios muy densos, especialmente en el Bilbao Metropolitano. Las DOT establecen un sistema para cuantificar el número de viviendas por municipio, con los objetivos de garantizar la disponibilidad de suelo suficiente para los procesos de desarrollo, primar los municipios en los que el modelo territorial plantea que deben producirse mayores crecimientos y evitar calificaciones de suelo desproporcionadas con la demanda de vivienda.

Por otra parte, el sistema de cuantificación tomaba en cuenta en gran medida dinámicas ocurridas hasta entonces que se han visto modificadas en la última década. Así, frente al modelo urbano denso que históricamente había predominado en las ciudades del País Vasco en los últimos años, se experimenta una presencia cada vez mayor de los desarrollos de baja densidad. El saldo migratorio ha pasado de ser negativo a positivo, y el tamaño medio familiar se ha reducido de forma mucho más rápida de lo que preveían las DOT.

Las DOT plantean, además, las estrategias de renovación urbana como iniciativa que permite un importante proceso de reutilización y reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios ya ocupados por la urbanización. Aunque en la CAPV se han llevado a cabo algunas de las experiencias de renovación urbana más exitosas a escala internacional, en conjunto estas iniciativas se han desarrollado de forma

poco sistemática y no se ha aprovechado todo su potencial para evitar crecimientos de los suelos urbanizados.

Todos estos procesos son característicos del desarrollo urbano reciente en todos los países desarrollados. Sus causas son diversas, pero tienen en común que están asociadas a la eclosión de nuevos modelos caracterizados por cambios en la estructura económica, la transformación de los centros urbanos, las nuevas demandas comerciales y de ocio, el traslado de los espacios industriales, la expansión de las infraestructuras, y sobre todo, los nuevos modelos residenciales con predominio de la baja densidad que llevan a la expansión de las áreas metropolitanas sobre ámbitos rurales cada vez más alejados de los centros tradicionales. La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco constituye una respuesta a estas tendencias al establecer edificabilidades mínimas que se orientan a un uso más intensivo del suelo.

En el País Vasco, como ha ocurrido en el resto de Europa, se ha producido un gran crecimiento de los espacios urbanizados sin que la población haya experimentado aumentos significativos. Según los diversos estudios de la Unión Europea, la superficie artificializada en Europa crecerá del orden de un 20% en los próximos 30 años. El principal elemento de control de los espacios urbanizados que han aportado las DOT ha sido la limitación de los procesos de edificación mediante las Categorías de Ordenación del Medio Físico. La clasificación del suelo no urbanizable

realizada por los planes municipales y los PTPs supone que aproximadamente el 65% de la superficie total de la CAPV no es susceptible de ocupación urbanística por razones de protección ambiental.

La cuestión clave para los próximos años es cómo lograr que los nuevos crecimientos se produzcan con la mayor eficacia posible, reduciendo el riesgo de escasez de nuevos espacios y opciones que son imprescindibles para su desarrollo.

Frente a los modelos expansivos aparecen opciones importantes que deben tener un peso cada vez mayor en la organización de los nuevos desarrollos y en la concepción global de los procesos de ocupación del territorio.

El reciclado y la reutilización de los suelos construidos y las operaciones de renovación de espacios obsoletos o en desuso es una opción central en cualquier política de contención para los próximos años. Otras iniciativas necesarias son la mayor flexibilidad del planeamiento en cuanto a mezcla de usos, tipologías y densidades en los nuevos desarrollos y la vinculación entre crecimientos urbanísticos y sistemas de transporte colectivo.

En algunas regiones urbanas de Europa y Norteamérica se han desarrollado en los últimos años diversas experiencias en las que se han establecido perímetros de crecimiento máximo para los diferentes asentamientos. Este enfoque permite establecer un acuerdo sobre los límites

de la expansión urbana, reduciendo los procesos de transformación de suelos libres e incentivando acciones de densificación y renovación orientadas a un mejor aprovechamiento de las áreas ya ocupadas por la urbanización

A ello hay que añadir la necesidad de concebir los procesos de crecimiento a una escala supralocal como aspecto clave en el proceso de localizar usos altamente consumidores de suelo en zonas densamente pobladas.

Los suelos residenciales recogidos por el planeamiento en la actualidad ascienden a 20.199 ha, siendo 15.017 ha clasificados como suelo urbano y 5.182 ha como suelo urbanizable. La capacidad de estos suelos es de 168.691 nuevas viviendas, suponiendo un incremento de un 17,81% respecto a las viviendas existentes. Por otra parte la calificación de suelo para actividades económicas asciende a 14.061 ha, siendo 9.260 ha clasificados como suelo urbano y 4.801 ha como lo suelo urbanizable, estando vacantes 4.700 ha de suelo.

Por tanto, el actual modelo urbanístico refleja una capacidad remanente del planeamiento adecuada a corto plazo sin necesidad de ocupaciones de gran dimensión. Sin embargo, las particularidades de los distintos territorios pueden dar lugar a diferencias importantes en los niveles de ocupación y en la disponibilidad de suelo. Son los ámbitos más densos y con mayores porcentajes de ocupación urbanística los que presentan mayores necesidades de

crecimiento, agudizándose así la presión sobre el territorio y la percepción del suelo como recurso escaso.

La densidad en los desarrollos urbanos es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles. La densidad preserva el paisaje y hace más eficiente la gestión de los recursos naturales. Mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte. Reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos. 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, residentes y usuarios.

3.2. Criterios territoriales para un desarrollo urbano sostenible

a. Criterios generales

a.1. Los PTPs y los planes municipales plantearán los procesos de desarrollo urbano con criterios de minimización del consumo de suelo y sostenibilidad de los nuevos crecimientos. Se favorecerán la densidad de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos o deteriorados frente a los nuevos crecimientos.

a.2. El planeamiento urbanístico, siguiendo los criterios que establezca el PTP, diferenciará los ámbitos para nuevos desarrollos, las áreas de renovación urbana y las áreas de densificación,

estableciendo un programa de actuaciones específico para cada una de estas categorías.

a.3. Los nuevos desarrollos urbanísticos deberán estar obligatoriamente servidos por la red de transporte público. En los municipios de más de 5.000 habitantes y en todos aquellos situados en las áreas funcionales del Bilbao Metropolitano o de Donostia-San Sebastián la densidad mínima en los suelos residenciales situados a menos de 300 m de algún punto de acceso a los servicios ferroviarios de cercanías o de metro será de 65 viv./ha.

a.4. Las edificabilidades máximas y mínimas serán las establecidas por el artículo 77 de la Ley 2/2006.

a.5. Solo se admitirá la clasificación de nuevos suelos con uso residencial cuando la capacidad del suelo urbano y urbanizable existente que todavía no ha sido ejecutada no sea suficiente para acoger las demandas residenciales calculadas con las densidades establecidas por la ley. Igualmente, se podrán calificar nuevos suelos para actividades económicas cuando el suelo desocupado ya calificado no sea suficiente para acoger los crecimientos admitidos de acuerdo con el PTP o con el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales.

a.6. En lo relativo al suelo de actividades económicas como criterio de desarrollo sostenible y como contraste con el monocultivo

de suelos industriales ocupados por pabellones de única planta, siguiendo la experiencia histórica existente, se propugnarán suelos de actividades económicas en los que se posibilite la ejecución de edificaciones de varias plantas.

b. Los Planes Territoriales Parciales en aras de un desarrollo sostenible del área funcional establecerán:

b.1. Los objetivos de crecimiento urbano y la delimitación del Perímetro de Crecimiento Urbano del área funcional para su periodo de vigencia (16 años).

b.2. Los grandes componentes de la red de movilidad, especialmente los medios de transporte público, garantizando el uso de la bicicleta como medio de transporte y la movilidad peatonal.

b.3. Un sistema de espacios verdes constituido especialmente por la creación de cinturones verdes destinados tanto al esparcimiento como a garantizar la protección del hábitat silvestre. Este cinturón verde acogerá usos acordes con su naturaleza (parques urbanos o naturales, zonas de ocio y deporte al aire libre, áreas agrícolas, etc.) que se integrará en la red regional de corredores ecológicos.

b.4. Los espacios exteriores al Perímetro de Crecimiento Urbano que tendrán el carácter de Áreas de Reserva para los futuros desarrollos urbanísticos más allá del periodo de vigencia.

c. Definición del Perímetro de Crecimiento Urbano del área funcional.

c.1. Los PTPs identificarán los núcleos existentes en cada municipio estableciendo un Perímetro de Crecimiento Urbano que podrá ser ajustado de forma razonada por los planes municipales.

c.2. Para la determinación del Perímetro de Crecimiento Urbano se considerará la morfología de la mancha urbana actual, las características físicas y ecológicas de los terrenos del entorno y las perspectivas de crecimiento del núcleo mediante la aplicación de los criterios considerados en el sistema de cálculo de la oferta de suelo residencial establecido por las DOT, incrementadas en función de las previsiones dotacionales, de espacios terciarios y de actividad económica que se consideren necesarias de forma justificada.

c.3. La definición del Perímetro de Crecimiento Urbano permitirá la integración urbana con asentamientos aislados, así como orientar los procesos de crecimiento en correspondencia con los sistemas de transporte colectivo existentes o previstos.

c.4. En los municipios incluidos en alguno de los Ejes de Transformación propuestos en este documento la delimitación del Perímetro de Crecimiento Urbano se orientará a la conformación y consolidación de dichos ejes.

c.5. En las áreas funcionales deberán considerarse conjuntamente las demandas residenciales, de actividades económicas y dotacionales del conjunto de los municipios, así como la oferta de suelo a realizar globalmente por parte de los planes municipales implicados. A estos efectos los PTPs establecerán una estrategia de distribución de crecimientos acorde con el modelo territorial que propongan para su área de incidencia y las potencialidades de cada municipio.

c.6. Los procesos de desarrollo urbano solo serán admisibles en el interior del Perímetro de Crecimiento Urbano delimitado para cada municipio, el cual constituirá el límite máximo de crecimiento de los espacios urbanizados o urbanizables. En ningún caso se podrán incluir como ámbitos susceptibles de crecimiento los asentamientos clasificados como núcleo rural.

c.7. En ningún caso se puedan incluir dentro del Perímetro de Crecimiento Urbano terrenos en los que queda prohibida su transformación urbanística de acuerdo con lo dispuesto en la Directriz de Medio Físico de las DOT o con lo que pudieran establecer los Planes Territoriales Sectoriales o la legislación vigente.

c.8. El Perímetro de Crecimiento Urbano solo se podrá establecer en torno a ámbitos con suelo urbano consolidado, no admitiéndose nuevos desarrollos desvinculados de los suelos urbanos existentes salvo que el propio Plan Territorial

Parcial lo estableciera de forma excepcional y debidamente justificada. Excepcionalmente podrán plantearse desarrollos de suelos para actividades económicas desconectados cuando así lo establezca también justificadamente el PTP correspondiente o el PTS de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.d. Determinaciones del planeamiento municipal dentro del Perímetro de Crecimiento Urbano.

d.1. Los planes municipales realizarán sus previsiones de suelo residencial, de actividades económicas o de equipamientos o espacios libres dentro de Perímetro de Crecimiento Urbano.

d.2. En el interior del Perímetro de Crecimiento Urbano las iniciativas urbanísticas se orientarán a integrar los nuevos desarrollos en la trama urbana preexistente, completándola, así como a la colmatación de huecos, la densificación de áreas con escasa intensidad de uso del suelo y la reutilización de espacios desocupados o susceptibles de acoger nuevos usos mediante acciones de renovación urbana. El objetivo será generar espacios urbanos más densos, con mayor intensidad urbana y caracterizados por la diversidad y la mezcla de usos.

En particular se dará prioridad a las actuaciones de densificación, renovación o crecimiento situadas en el entorno de los puntos de acceso a sistemas de transporte intermodal, siendo las zonas accesibles a pie desde las estaciones

de metro, cercanías y tranvías interurbanos los ámbitos preferentes para la localización de dotaciones y equipamientos con alta demanda.

d.3. En lo que se refiere a la cuantificación residencial, la capacidad residencial de los planes municipales se calculará de acuerdo con el sistema de cálculo definido en el Anexo 3 de este reestudio.

d.4. Igualmente, la capacidad del suelo de actividades económicas se ajustará a lo establecido en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales.

d.5. Los suelos residenciales se ajustarán a las edificabilidades mínima y máxima establecidas en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo.

e. *Cuantificación residencial.*

Se establecen las siguientes pautas de cuantificación residencial a los efectos de que sean desarrollados por los Planes Territoriales Parciales:

e.1. Como regla general la capacidad residencial de los planes municipales se calculará de acuerdo con el sistema de cálculo definido en el Anexo 3. En este sentido:

- Las DOT identifican los elementos conceptuales a incorporar a la cuantificación lo que conlleva una formulación

estandarizada; establecen el método de proyección y los coeficientes requeridos, cuantificando la corrección del modelo territorial entre las áreas funcionales.

- Los PTPs aplican la metodología general al área funcional, pudiendo actualizar proyecciones y, justificadamente, adaptar el método de proyección. También cuantificarán la componente de modelo territorial para cada municipio.
- El planeamiento municipal establece la cuantificación definitiva dentro del intervalo permitido.

e.2. En los municipios polinucleares se estará a lo dispuesto en el documento vigente de las Directrices de Ordenación del Territorio.

e.3. En los núcleos rurales se seguirán las prescripciones que al respecto de las posibilidades edificatorias señala la Ley 2/2006 (no podrá generarse un incremento superior al 50% del número de viviendas o de la superficie construida existente).

e.4. En lo relativo a la conversión del número de viviendas en edificabilidad y al posible intervalo que el planeamiento municipal pudiera establecer en el número de viviendas en atención a su diferente tamaño, tal intervalo estará incluido entre los valores máximo y mínimo obtenidos a partir del procedimiento establecido en el citado Anexo 3.

Normas de Aplicación

1. Carácter vinculante y orientativo de la modificación de las DOT

Se indica en este apartado el carácter vinculante u orientativo de las determinaciones recogidas en la presente modificación de las DOT siguiendo los criterios y definiciones establecidos en el apartado 2 del capítulo 22 de las DOT.

A. Euskal Hiria como ciudad región

Este capítulo corresponde íntegramente a la tipología de afecciones f: "Criterios, referencias y pautas de actuación generales".

B. Nuevos retos para la actualización de las DOT

Este capítulo corresponde íntegramente a la tipología de afecciones f: "Criterios, referencias y pautas de actuación generales".

C. Euskal Hiria Plus

Este capítulo corresponde íntegramente a la tipología de afecciones f: "Criterios, referencias y pautas de actuación generales".

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

a. Determinaciones vinculantes de aplicación directa

No las hay.

b. Determinaciones vinculantes para la redacción de los Planes Territoriales Parciales

Criterios territoriales relativos a los Ejes de Transformación del capítulo D.3.3: apdo. a.

Criterios territoriales del Medio Físico y los Paisajes de Euskal Hiria del capítulo D.5: apdos. a, b1, b2, d5, e1, f1.3, f1.4, f1.5, f1.6, f1.7 y f1.8.

c. Criterios y orientaciones para la redacción de los Planes Territoriales Parciales

Criterios territoriales del Bilbao Metropolitano del capítulo D.2.1.

Criterios territoriales del Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián del capítulo D.2.2

Criterios territoriales del Área Urbana de Vitoria-Gasteiz del capítulo D.2.3

Criterios territoriales relativos a los Ejes de Transformación del capítulo D.3.3: apdos. b, c, d, e y f.

Criterios territoriales de los Ejes de Transformación y las áreas funcionales del capítulo D.3.4.

Criterios territoriales para los Nodos de Innova-

ción, capítulo D.4: apdos. i y j.

Criterios territoriales del Medio Físico y los Paisajes de Euskal Hiria, capítulo D.5: apdos. b3 a b10, c, d4, d6, e2 a e4, f1.1, f1.2, f4.1, f4.2 y f4.3.

d. Orientaciones y referencias para las administraciones sectoriales, tanto si su actuación es directa como si lo es a través de la redacción de Planes territoriales Sectoriales

Criterios territoriales para los Nodos de Innovación, capítulo D.4: apdos. a, b, c, d, e, f, g, h y k

Criterios territoriales del Medio Físico y los Paisajes de Euskal Hiria, capítulo D.5: apdos. d1, d2 y d3.

e. Orientaciones y referencias para el planeamiento municipal

Capítulo D.5: apdos. f2, f3 y f4.4 a f.4.6.

f. Criterios, referencias y pautas de actuación generales

Capítulo D.1.

E. Estrategias para la sostenibilidad y el cambio climático

a. Determinaciones vinculantes de aplicación directa

Capítulo E.3: apdo. e. Cuantificación residencial.

b. Determinaciones vinculantes para la redacción de los Planes Territoriales Parciales

Capítulo E.3: apdos. a, b y c

c. Criterios y orientaciones para la redacción de los Planes Territoriales Parciales

Capítulo E.1: apdos. e5 y e6.

Capítulo E.2: apdos. a, b, c, d,e, f y g

d. Orientaciones y referencias para las administraciones sectoriales, tanto si su actuación es directa como si lo es a través de la redacción de Planes territoriales Sectoriales

Capítulo E.1: apdos. b, c, d, e y f

Capítulo E.2: apdos. h, i, j, k y l.

e. Orientaciones y referencias para el planeamiento municipal

Capítulo E.2: apdo. e.

Capítulo E.3: apdo. d.

f. Criterios, referencias y pautas de actuación generales

Capítulo E.1 apdo. a.

Anexo 1. Anexo estadístico

Este capítulo corresponde íntegramente a la tipología de afecciones f: "Criterios, referencias y pautas de actuación generales".

Anexo 2. Red de Corredores Ecológicos

Este capítulo corresponde íntegramente a la tipología de afecciones c: "Criterios y orientaciones para la redacción de los Planes Territoriales Parciales".

Anexo 3. Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

La totalidad de este Anexo tiene la consideración de Determinaciones vinculante de aplicación directa.

Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

Anexo 1

Anexo estadístico

Euskal Hiria

0. Euskal Hiria en el contexto de la Unión Europea



Fuente: EUROSTAT NUTS 2 regions, 2008



Indicadores Territoriales

1. Datos básicos de población y superficie

Población 2.008: **2.157.112 Habitantes**

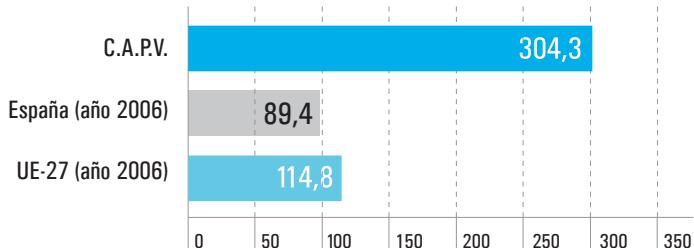
Superficie: **7.089,1 km²**

Densidad de población: **304,29 Hab./km²**

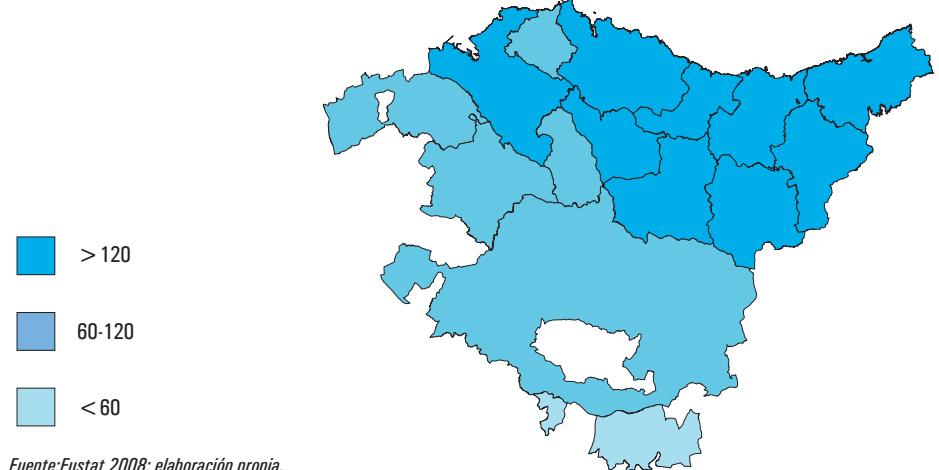
Nº Áreas funcionales: **15**

Nº municipios **251**

Densidad de población comparada (Hab./km²), 2008



Densidad de población municipal (Hab./km²), 2008



Euskal Hiria

2. Dinámica demográfica

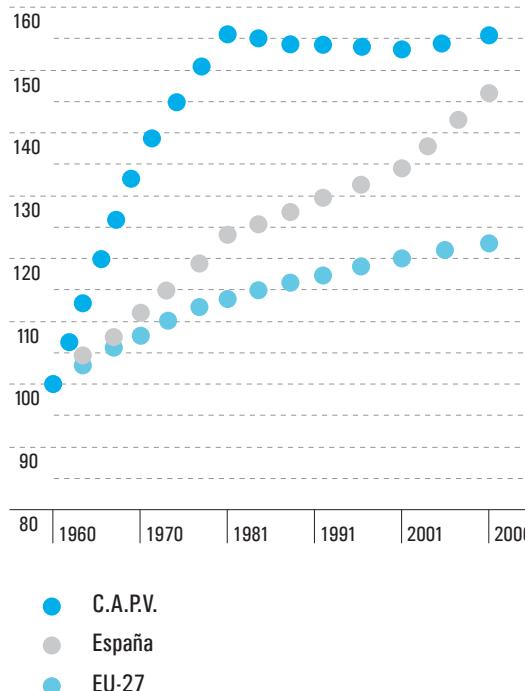
Evolución de la población 1960-2006

Últimos datos disponibles para la UE 2006

	1960	1970	1981	1991	2001	2006
C.A.P.V.	1.371.654	1.878.636	2.134.763	2.109.009	2.082.587	2.133.684
España	30.528.936	34.117.623	37.682.561	38.872.268	40.847.371	44.708.964
EU-27	402.607.070	435.474.042	459.114.654	471.967.435	482.957.989	492.852.359

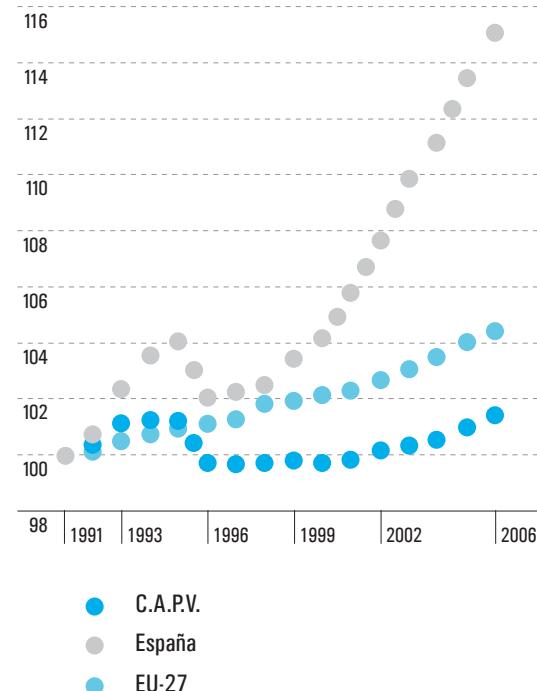
Evolución de la población 1960-2006

Índice 100: Población del año 1960



Evolución de la población 1991-2006

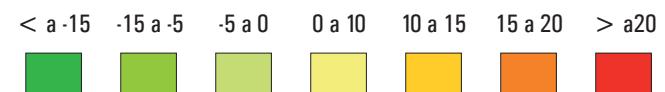
Índice 100: Población del año 1991



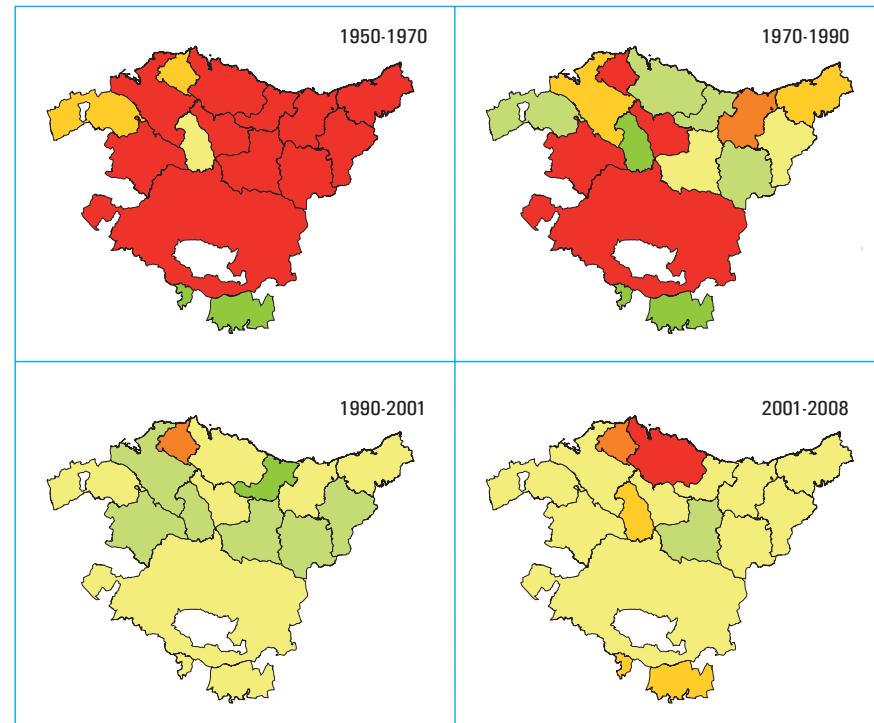
Evolución de la población 1950-2008

Nº de áreas funcionales que ganan población: 14

Nº de áreas funcionales que pierden población: 1



Fuente: Eustat 2008



Fuente: INE y EUROSTAT 2006

Euskal Hiria

3. Estructura demográfica

Grupos de edad	C.A.P.V.	España	UE-27
Tasa de Juventud (< 19 años)	17,31%	19,88%	22,26%
Tasa de Madurez (20-64 años)	64,88%	62,56%	61,06%
Tasa de Envejecimiento (> 65 años)	17,81%	17,56%	16,67%

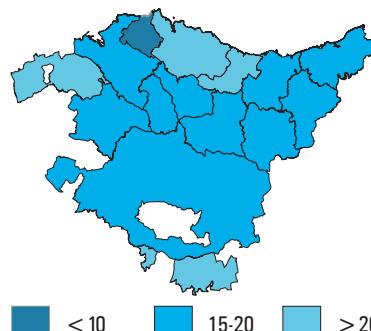
Evolución de la Tasa de Natalidad por cada 1.000 hab.

Índice 100: año 1997

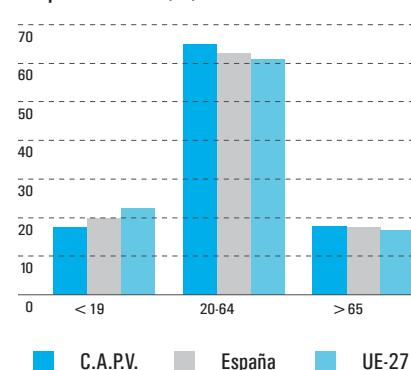


Fuente: Eustat y Eurostat 2006

Tasa de Envejecimiento
Población mayor de 65 años (%)



Grupos de Edad (%)



Indicadores Territoriales

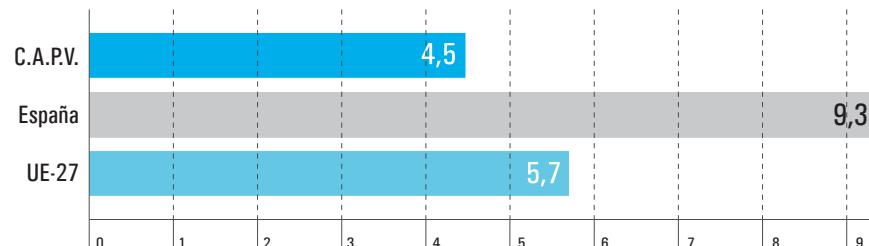
4. Saldos Migratorios

Movimientos Migratorios

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
C.A.P.V.	16.130	14.356	14.234	16.858	17.291	17.462	18.696	19.730	22.216	21.304	20.553
España				94.436	158.757	237.853	389.774	441.272	649.230	624.587	610.036
UE-27	661.000	584.000	421.000	524.000	976.000	717.000	1.154.000	1.852.000	2.032.000	1.872.000	1.661.000

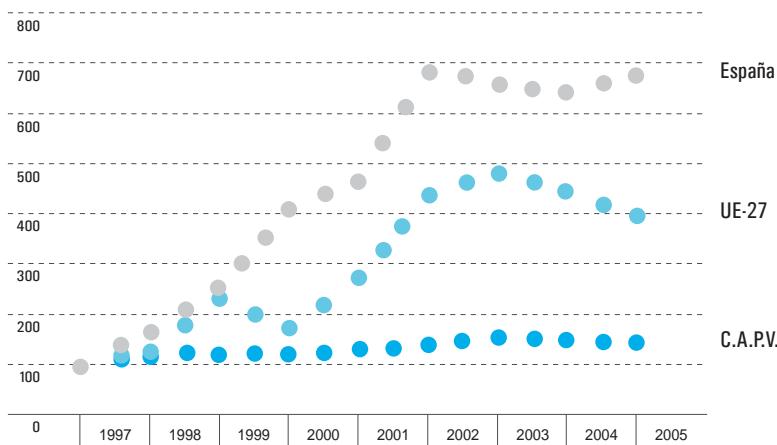
Fuente: Eustat y Eustat 2006

% Población extranjera sobre el total de la población



Evolución de las migraciones

Índice 100: Migraciones del año 1995



5. Viviendas

Viviendas y su distribución según uso

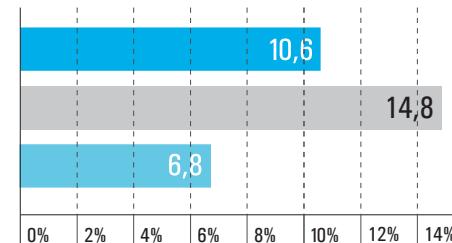
	C.A.P.V.	España	UE-27
Viviendas desocupadas (% sobre el total)	10,60%	14,83%	6,76%
Viviendas/1.000 habitantes	423,30	512,80	105,35

Fuente: UNECE, INE y EUSTAT 2001

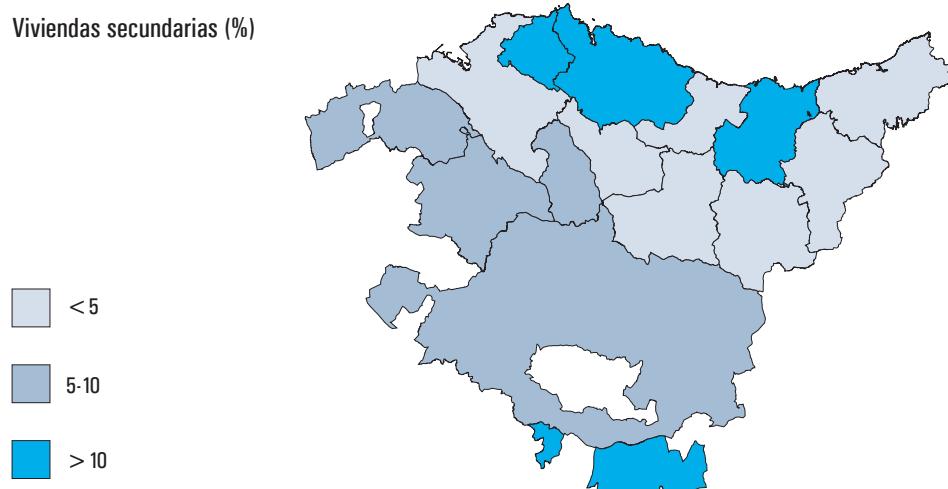
Viviendas por cada 1.000 habitantes



Viviendas desocupadas (%)



Viviendas secundarias (%)



6. Ocupación del suelo

Ocupación de Suelo

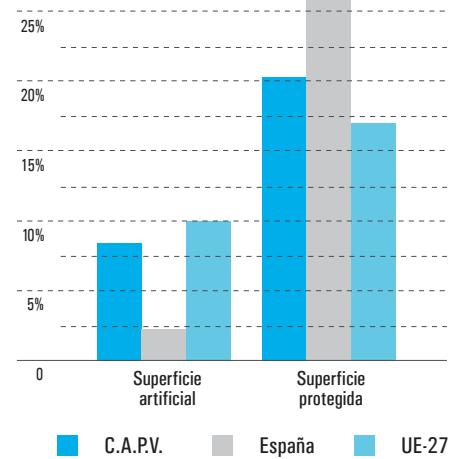
	C.A.P.V.	España	UE-27
Superficie Artificial	8,4%	2,1%	10,0%
Superficie Protegida	20,3%	26,7%	17,0%

(*) superficie ocupada por usos urbanísticos e infraestructurales y suelos clasificados como urbanizables (% sobre superficie total).

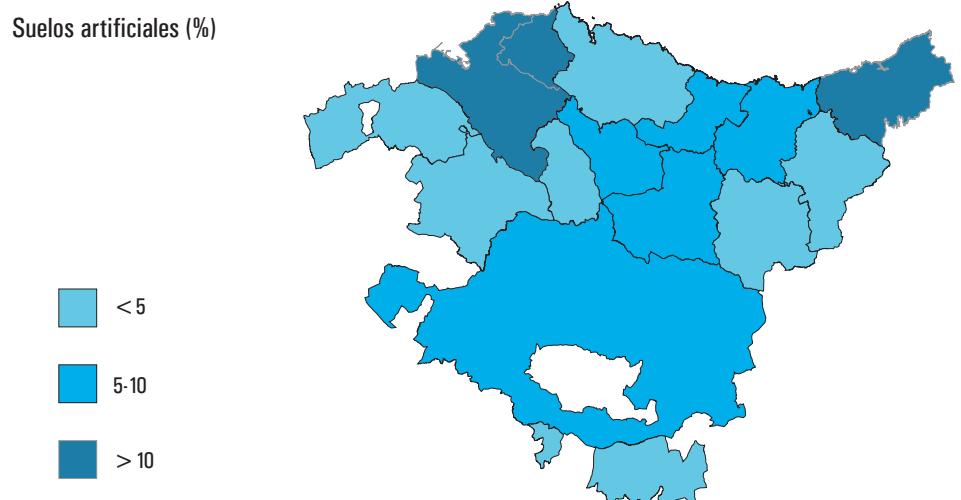
Fuente: Udalplan, 2007 para CAPV y Agencia Europea de Medio Ambiente, 2005 para EU27

(**) superficie clasificada por la Directiva Habitat 2000 (% sobre superficie nacional total)

Fuente: <http://ec.europa.eu/environment/nature>



Suelos artificiales (%)



Euskal Hiria

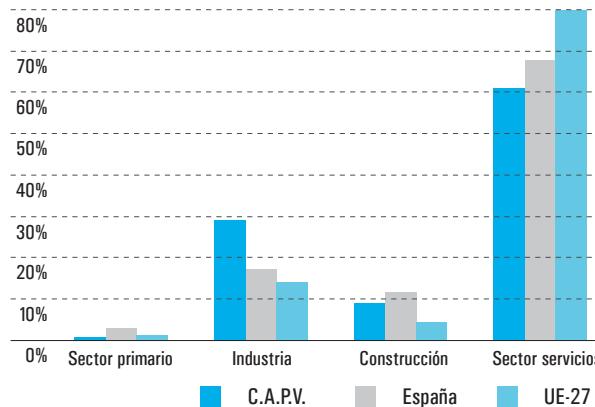
7. Perfil socioeconómico

Distribución sectorial del V.A.B.

VAB: Valor de los bienes y servicios producidos

	C.A.P.V.	España	UE-27
Sector primario	0,69%	2,97%	1,31%
Industria	29,23%	17,40%	14,04%
Construcción	9,05%	11,71%	4,59%
Sector terciario	61,04%	67,92%	80,06%

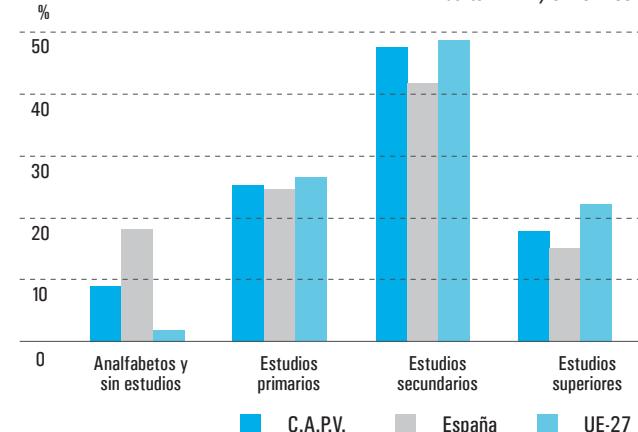
Fuente: Eustat y Eurostat 2008



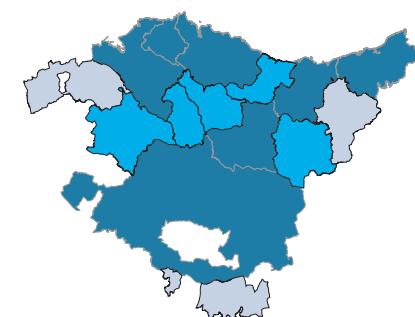
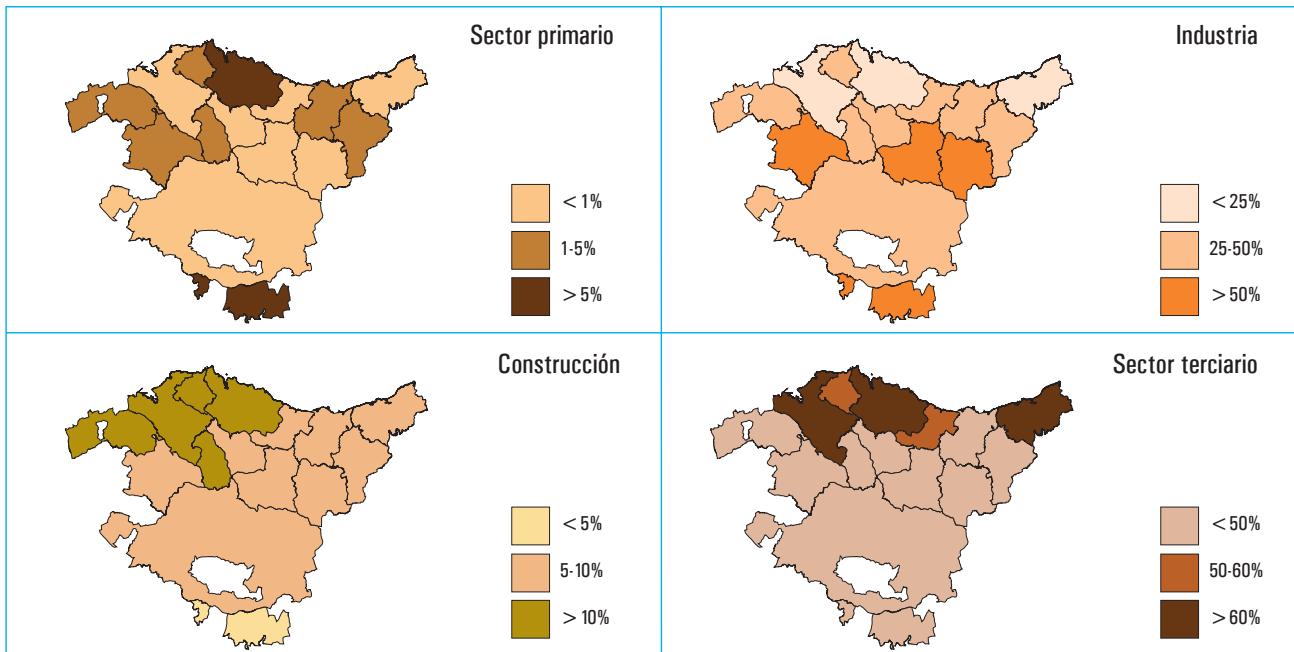
Nivel de instrucción.

Personas mayores de 16 años	C.A.P.V.	España	UE-27
Analfabetos y sin estudios	9,08%	18,24%	1,85%
Estudios primarios	25,36%	24,73%	26,65%
Estudios secundarios	47,61%	41,85%	49,01%
Estudios superiores	17,95%	15,17%	22,48%

Fuente: I.N.E. y UNECE 2001



Población con estudios superiores



Fuente: I.N.E. 2001

Euskal Hiria

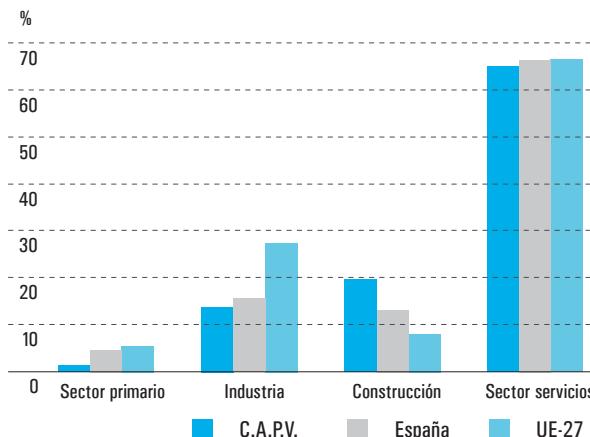
7. Perfil socioeconómico

Estructura productiva.

% de población activa en sectores productivos básicos

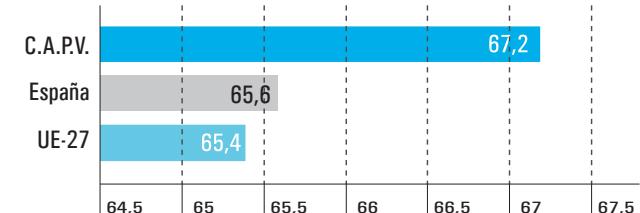
	C.A.P.V.	España	UE-27
Sector primario	1,50%	4,84%	5,57%
Industria	13,88%	15,73%	27,53%
Construcción	19,69%	13,25%	8,15%
Sector terciario	64,92%	66,19%	66,39%

Fuente: Eustat y Eurostat 2007



Nivel de actividad

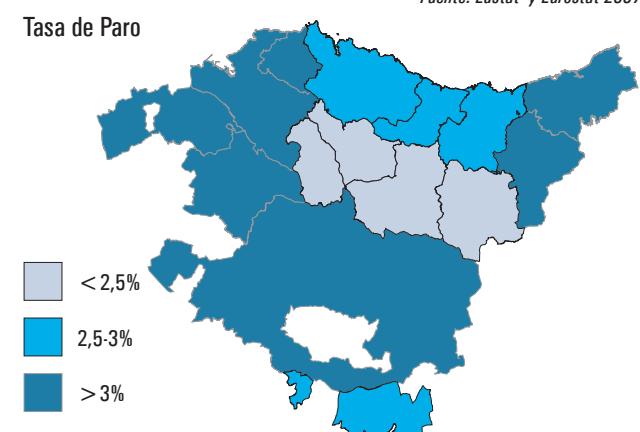
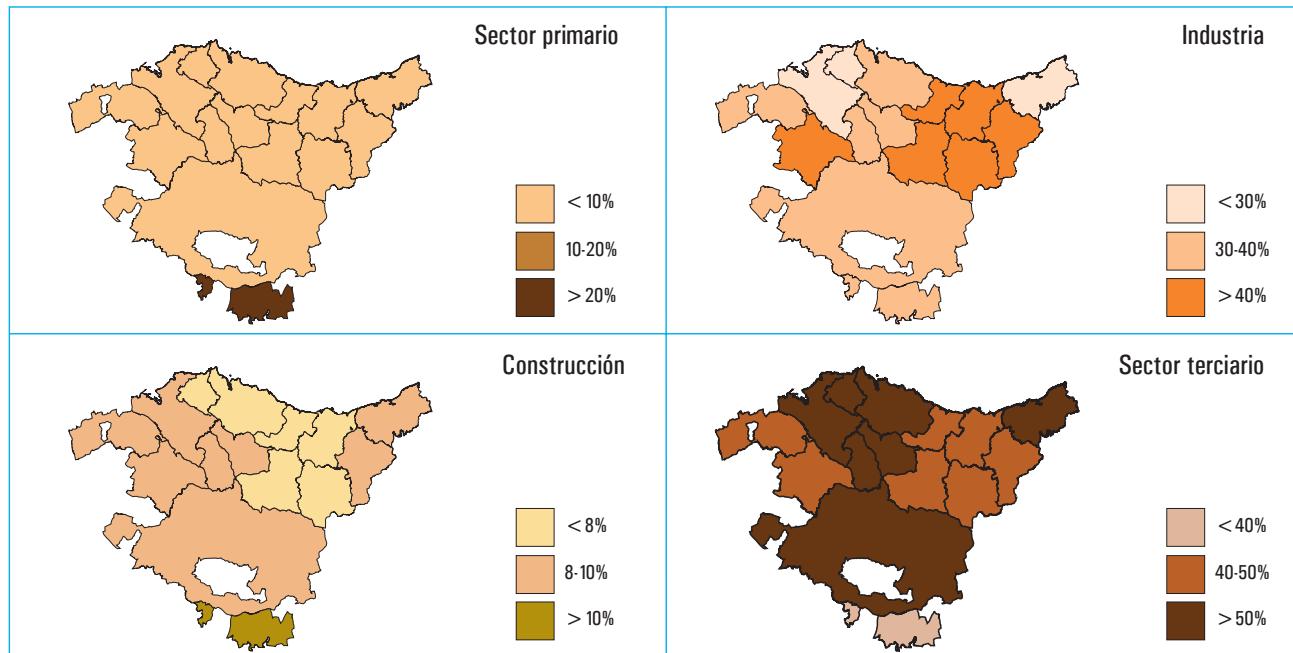
Tasas de Ocupación comparadas (% sobre población total)



Tasas de Paro comparadas



Fuente: Eustat y Eurostat 2007



Fuente: Anuario Económico de España, 2007

Euskal Hiria

8. Las Áreas Funcionales de C.A.P.V.

Área Funcional	Habitantes						
	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2008
ÁLAVA-CENTRAL	79.596	98.906	160.472	216.185	232.071	243.459	264.388
BALMASEDA-ZALLA	27.554	29.665	31.023	31.005	29.527	29.663	30.944
BEASAIN-ZUMARRAGA	36.670	52.498	68.993	70.938	66.220	64.861	68.664
BILBAO METROPOLITANO	411.381	577.663	834.139	955.069	931.054	895.769	906.399
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	191.863	242.674	338.581	384.581	381.804	383.043	399.576
DURANGO	25.934	35.991	54.841	65.835	67.385	68.916	73.974
EIBAR	37.747	60.026	81.499	85.667	77.782	72.132	72.240
GERNIKA-MARKINA	39.900	42.432	53.813	54.519	53.223	53.662	72.178
IGORRE	12.190	13.200	13.039	12.209	11.848	11.691	12.985
LAGUARDIA	11.988	10.944	10.248	9.347	9.123	10.011	11.283
LLODIO	17.319	22.379	33.144	40.389	40.374	38.913	40.525
MONDRAGON-BERGARA	37.596	46.738	62.752	67.754	64.935	63.476	63.200
MUNGIA	12.360	12.185	14.135	16.967	18.758	21.117	24.443
TOLOSA	31.493	34.064	41.980	44.569	43.269	42.993	45.201
ZARAUTZ-AZPEITIA	39.971	44.840	54.316	60.541	62.538	66.428	71.112

Fuente: Eustat 2008

Anexo 2

Red de Corredores Ecológicos

Anexo 2

Red de Corredores Ecológicos

La Red de Corredores Ecológicos

La importancia de garantizar la conectividad ecológica entre los espacios naturales es recogida de forma explícita en el Artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE o Directiva Hábitats, que regula el establecimiento de la red ecológica europea Natura 2000. Asimismo, la Estrategia Panuropea para la Diversidad Ecológica y Paisajística de 1995 contempla el establecimiento de una Red Ecológica Panuropea vertebrada por zonas-núcleo y corredores de conexión.

En este contexto, el Programa Marco Ambiental 2000-2006 del País Vasco determina como uno de sus objetivos de protección de la naturaleza y la biodiversidad el establecimiento de una Red de Corredores Ecológicos.

La propuesta de corredores ecológicos recogida aquí corresponde a la establecida en el documento “Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E.”, elaborado en el año 2005 por el Departamento de Medio Ambiente para dar respuesta a la preocupación expresada por las directivas y programas mencionados.

Este proyecto de desarrollar una Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E. responde a la necesidad de conservar y restaurar la conexión funcional entre los espacios naturales poseedores de especies silvestres cuyas mermadas poblaciones tienden al aislamiento.

El estudio abarca la totalidad del territorio de la CAPV partiendo de capas de información geográfica de escala 1:25.000, adecuada para la identificación de conectores de importancia supralocal.

A continuación se relacionan los corredores identificados en el documento “Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E” así como su plasmación cartográfica.

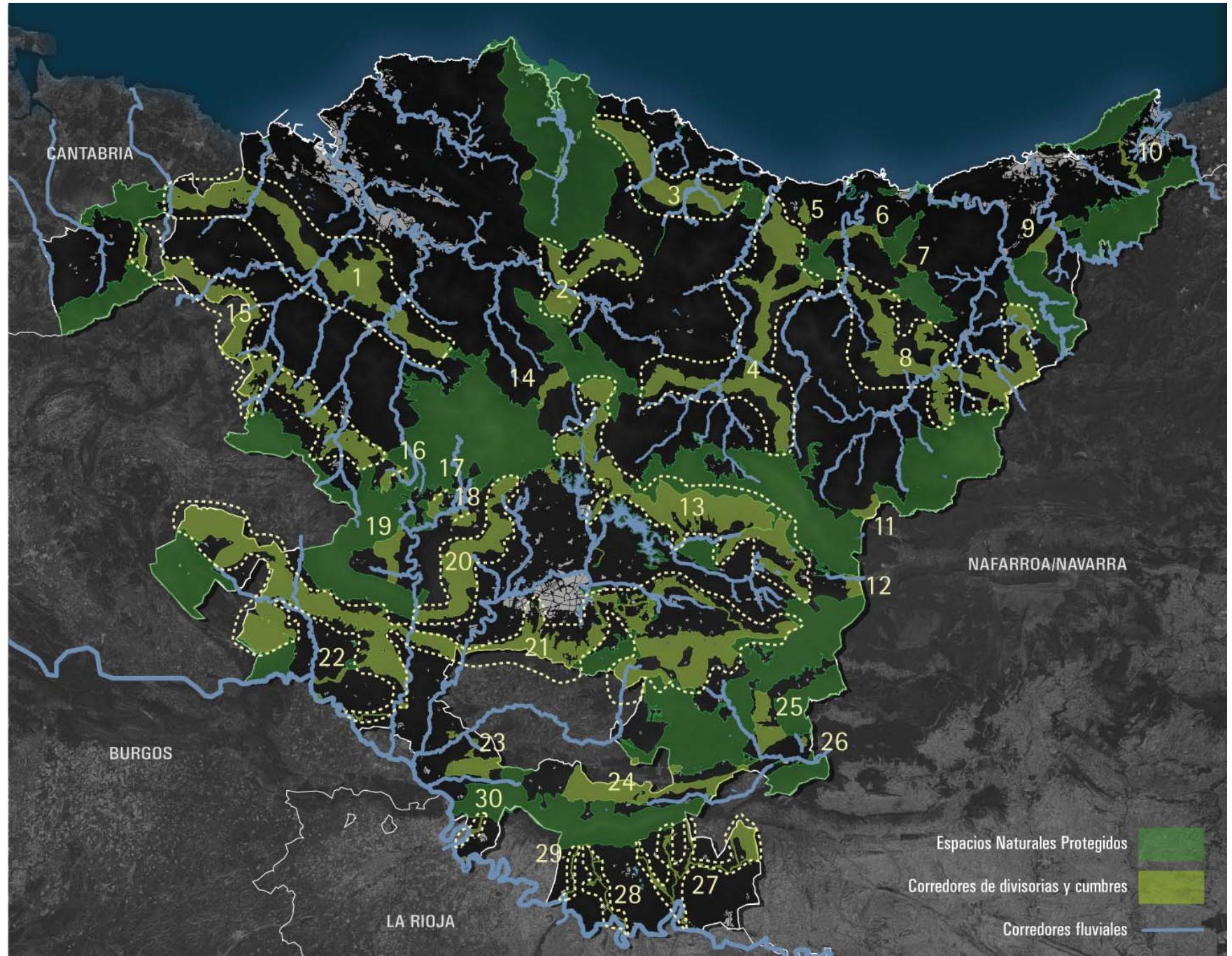
La Red de Corredores Ecológicos

La importancia de garantizar la conectividad ecológica entre los espacios naturales es recogida de forma explícita en el Artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE o Directiva Hábitats, que regula el establecimiento de la red ecológica europea Natura 2000. Asimismo, la Estrategia Panuropea para la Diversidad Ecológica y Paisajística de 1995 contempla el establecimiento de una Red Ecológica Panuropea vertebrada por zonas-núcleo y corredores de conexión.

En este contexto, el Programa Marco Ambiental 2000-2006 del País Vasco determina como uno de sus objetivos de protección de la naturaleza y la biodiversidad el establecimiento de una Red de Corredores Ecológicos.

La propuesta de corredores ecológicos recogida aquí corresponde a la establecida en el documento “Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E.”, elaborado en el año 2005 por el Departamento de Medio Ambiente para dar respuesta a la preocupación expresada por las directivas y programas mencionados.

Este proyecto de desarrollar una Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E. responde a la necesidad de conservar y restaurar la conexión funcional entre los espacios naturales poseedores de especies silvestres cuyas mermadas poblaciones tienden al aislamiento.



Anexo 2

Red de Corredores Ecológicos

El estudio abarca la totalidad del territorio de la CAPV partiendo de capas de información geográfica de escala 1:25.000, adecuada para la identificación de conectores de importancia supralocal.

A continuación se relacionan los corredores identificados en el documento “Red de Corredores Ecológicos en la C.A.E” así como su plasmación cartográfica.

Anexo 3

**Actualización del procedimiento para
la cuantificación residencial**

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Estudio demográfico de la C.A. de Euskadi

Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial

Resumen del Estudio

Tema:	Estudio relativo a la cuantificación residencial Análisis de la evolución demográfica de la Comunidad Autónoma de Euskadi (CAE) en el contexto de la revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT)
Autor:	Iñigo Garaialde
Documento:	Resumen del informe final
Páginas:	34
Fecha	Diciembre 2009

Índice	Cuadros	Figuras
Objetivo del estudio		
Evaluación de la información estadística	1. Evolución de la población por ámbito territorial 2. Proyección de la población por ámbito territorial	1. Componentes del cambio demográfico para la C.A. de Euskadi
Evolución de la población	3. Evolución del tamaño familiar en la C.A. de Euskadi	2. Componentes del cambio demográfico (1992-2006) por área funcional
Evolución del tamaño familiar	4. Evolución del parque de viviendas por ámbito territorial	3. Evolución del tamaño familiar por área funcional
Evolución del parque de vivienda y de su uso	5. Régimen de tenencia de las viviendas principales (2001)	4. Proyección del tamaño familiar de la C.A. de Euskadi
Cuantificación de las necesidades residenciales	6. Superficie media de la vivienda construida en la actualidad	5. Evolución de la tasa de ocupación principal por área funcional
Aplicación ilustrativa del método de cuantificación para 2010-2017	7. Coeficiente de vivienda desocupada (CVD) por tamaño del municipio	
	8. Valor máximo del factor de esponjamiento de la capacidad residencial aplicable a las necesidades residenciales según tamaño del municipio	
	9. Necesidades residenciales estimadas para el período 2010-2017	
	10. Capacidad residencial estimada para el planeamiento 2010-2017	
	11. Diferentes cuantificaciones de la capacidad residencial máxima (2010-2017)	
	12. Comparación por área funcional de dos cuantificaciones de la capacidad residencial máxima (2010-2017)	
	13. Ficha resumen de la metodología de cuantificación residencial	

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Resumen del estudio

Objetivo del estudio

A la vista del tiempo transcurrido y de los cambios socioeconómicos producidos desde la aprobación de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) en 1997, el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca considera oportuno analizar la evolución demográfica reciente, reevaluar la evolución del parque de viviendas y de su uso, revisar las proyecciones del tamaño familiar y replantear la metodología de cuantificación de las necesidades residenciales a aplicar en el planeamiento municipal.

El presente estudio ha realizado una exploración exhaustiva de las fuentes de información sobre población y vivienda, descrito la evolución de las últimas décadas recogida en dichas fuentes estadísticas e identificado las tendencias subyacentes en esta evolución, tratando de mejorar la eventual proyección de las variables relevantes en el futuro próximo. El objetivo final de estas tareas es mejorar la metodología de cuantificación de las necesidades residenciales aplicada en el planeamiento municipal, y por agregación, en ámbitos territoriales más extensos.

Evaluación de la información estadística

La fuente básica de información en relación a la población es el Padrón Municipal de Habitantes, cuya información es supervisada, revisada y explotada por INE y Eustat. Como consecuencia del cambio de normativa de 1996, se ha generado una situación de cierta ambigüedad sobre la información demográfica existente. Por un lado, el INE elabora la Serie Oficial de Población en base a la revisión anual de los padrones municipales (se encuentra disponible la serie 1998-2009, referida al 1 de enero). Por otro lado, se dispone de las operaciones censales y revisiones quinquenales del padrón, las cuales mantienen una serie más prolongada pero de menor periodicidad. La última operación censal se refiere al 1 de noviembre de 2001 y sus resultados no han sido integrados con la serie oficial anualizada (la diferencia entre ambas fuentes puede estimarse en 2,1% para España y 1,2% para la CAE). Eustat, por su parte, ha actualizado la cifra de población referida al 1 de noviembre de 2006 en base a su Registro de Población, tratando de hacerla comparable con la serie preexistente de revisiones quinquenales del Padrón Municipal de Habitantes (la diferencia entre el dato de Eustat y la serie oficial del INE se cifra en 0,5% para el conjunto de la CAE pero supera la cota del 5% en 9 municipios y en otros 100 municipios se sitúa entre 1 y 5%).

El análisis de los componentes de dinámica demográfica se basa en las estadísticas de

movimiento natural de población (a partir de la información del Registro Civil) y de movimientos migratorios (a partir de las modificaciones pertinentes del Padrón Municipal de Habitantes). La calidad de esta segunda fuente es más limitada, pero en ausencia de revisiones censales, constituye la base de información para el análisis de la evolución del saldo migratorio, factor clave de la evolución demográfica de los últimos años.

La información sobre el parque de viviendas y su uso presenta limitaciones notables. La última información de carácter censal se refiere al 1 de noviembre de 2001, y debido a cambios en los procesos de recogida y tratamiento de la información, existen discrepancias notables entre los resultados suministrados por el INE y por Eustat. Por ejemplo, las viviendas secundarias existentes en la CAE a dicha fecha se cifrarían en 47.863 según el INE y en 41.219 según Eustat, esto es, la diferencia entre ambos datos sería del 15%. Además, estas diferencias no mantienen un sesgo que facilite su interpretación. Así, por ejemplo, Eustat ofrece una cifra inferior al INE respecto al parque total (878.616 viviendas frente a 889.560) pero identifica un mayor número de viviendas principales (747.491 frente a las 741.408 del INE). Como es natural, las diferencias resultan más marcadas a nivel municipal que a nivel global de la CAE.

Existen dos estimaciones más actualizadas del parque de viviendas (base de datos Udalplan del Departamento de Medio Ambiente, Planificación

Territorial, Agricultura y Pesca y Estimación

Anual del Parque de Viviendas del Ministerio de Vivienda). Sus informaciones resultan de utilidad limitada debido a la diversidad metodológica de las cifras municipales del parque de viviendas en el caso de Udalplan y al hecho de que la serie del Ministerio de Vivienda no desciende al nivel municipal.

La información estadística sobre vivienda se completa con las series de viviendas iniciadas y terminadas (útil para la vivienda protegida pero de más dudosa fiabilidad para la vivienda libre), además de otras fuentes sobre temas específicos como vivienda vacía, demanda y oferta inmobiliaria y análisis de licencias concedidas.

La información censal sobre viviendas secundarias es particularmente poco fiable, presentando, además, una evolución errática en bastantes municipios. Esto limita la información útil a las viviendas principales, ya que el concepto de vivienda desocupada está viciado por la propia ambigüedad del uso secundario. En consecuencia, el posible análisis de la evolución de la tasa de vivienda vacía o su comparación entre diferentes ámbitos territoriales queda seriamente condicionada por la limitada calidad de la información básica.

Evolución de la población

La población de la CAE lleva cerca de tres décadas estabilizada en torno a 2.100.000 personas, habiendo mostrado una suave tendencia a la baja entre 1981 y 2001 (tasa media de variación anual de -0,1%) y un moderado repunte a partir de esta última fecha (tasa de crecimiento de 0,4% anual en 2001-2006). El cuadro 1 resume la evolución de la población de la CAE y de sus diferentes ámbitos territoriales entre 2001 y 2006.

La variación vegetativa de los últimos 15 años (1992-2006) ha sido ligeramente negativa, con una pérdida de 11.100 personas durante este periodo, es decir, una tasa media de 0,3%. Este flujo muestra la tendencia a recuperarse en los últimos años, debida al aumento de los nacimientos que han pasado del mínimo anual de unos 15.000 en 1994-1995 a los más de 20.000 de 2006. La figura 1 muestra de forma gráfica el comportamiento de los diferentes componentes de la variación de la población de la CAE en el periodo 1992-2006.

Pero la causa de la moderada inflexión de la evolución de la población a partir del año 2000 ha sido el comportamiento del saldo migratorio. En efecto, la CAE ha pasado de tener un saldo anual negativo de unas 5.000 personas en 1992-1996 a presentar un saldo anual positivo superior a 10.000 personas en 2005-2006. La evolución futura de esta variable es bastante imprevisible, pero la hipótesis más probable

Cuadro 1. Evolución de la población por ámbito territorial

Ámbito territorial	Población		% sobre CAE		Índice 2006 1981 = 100
	1981	2006	1981	2006	
C.A. de Euskadi	2.141.809	2.129.339	100,0	100,0	99,4
Por territorio histórico					
Álava	257.850	305.822	12,04	14,36	118,6
Bizkaia	1.189.278	1.136.852	55,53	53,39	95,6
Gipuzkoa	694.681	686.665	32,43	32,25	98,8
Por área funcional					
Balmaseda-Zalla	31.317	30.500	1,46	1,43	97,4
Beasain-Zumarraga	72.016	65.948	3,36	3,10	91,6
Bilbao Metropolitano	959.573	900.723	44,80	42,30	93,9
Donostia-San Sebastián	382.577	392.543	17,86	18,43	102,6
Durango	66.648	73.250	3,11	3,44	109,9
Eibar	86.578	71.164	4,04	3,34	82,2
Gernika-Markina	74.386	71.115	3,47	3,34	95,6
Igorre	12.277	12.453	0,57	0,58	101,4
Laguardia	9.559	11.251	0,45	0,53	117,7
Llodio	40.692	40.224	1,90	1,89	98,8
Mondragón-Bergara	68.574	62.484	3,20	2,93	91,1
Mungia	17.041	23.613	0,80	1,11	138,6
Tolosa	44.973	44.053	2,10	2,07	98,0
Álava Central	214.208	260.689	10,00	12,24	121,7
Zarautz-Azpeitia	61.410	69.329	2,87	3,26	112,9
Por tamaño del municipio					
más de 10.000 habitantes	1.725.680	1.696.120	80,6	79,7	98,3
entre 2.000 y 10.000 habitantes	311.447	324.285	14,5	15,2	104,1
menos de 2.000 habitantes	104.682	108.934	4,9	5,1	104,1

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Eustat (Censo y Estadística de Población)

Anexo 3

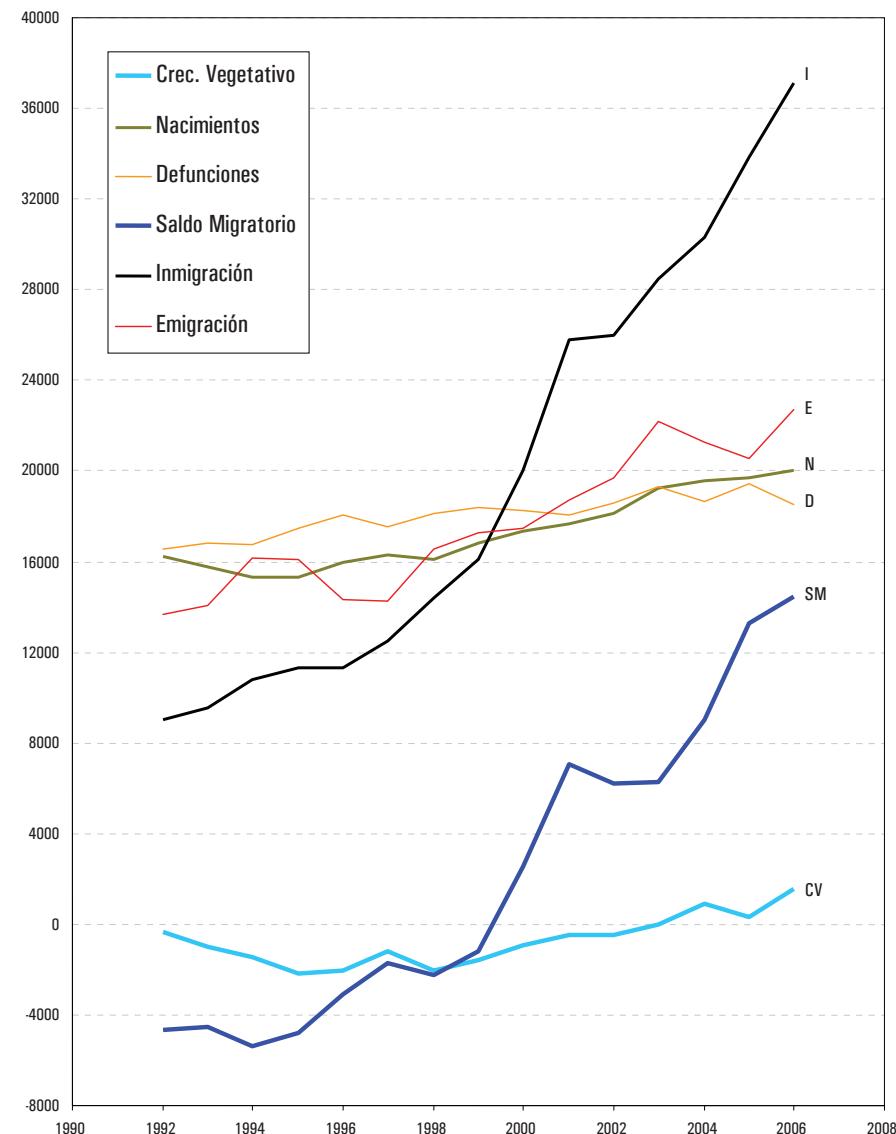
Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

apunta al mantenimiento de la nueva situación a lo largo de la próxima década, aunque sea difícil precisar la magnitud del saldo final agregado. La hipótesis utilizada por Eustat en sus proyecciones al año 2020 apunta a la acelerada reducción del saldo migratorio positivo a partir de 2008 y al agotamiento de esta aportación para finales de la próxima década.

El asentamiento territorial de la población de la CAE tampoco ha conocido cambios sustanciales en este periodo, lo cual no resulta sorprendente dada la estabilización demográfica del periodo. Como se recoge en el cuadro 1, los únicos cambios destacables se refieren al continuo proceso de crecimiento de las áreas de Álava Central y Mungia y al suave aumento en la participación de los municipios de menor tamaño sobre la población de la CAE. En el extremo opuesto se observa la paulatina pérdida de peso de los núcleos urbanos de mayor tamaño y de las zonas de Bilbao Metropolitano, valle del Deba y Goierri.

La figura 2 muestra las diferencias subyacentes en el comportamiento demográfico de las 15 áreas funcionales durante el periodo 1992-2006. Se observa el reducido peso del crecimiento vegetativo en la mayoría de los casos, tanto en sentido positivo como negativo (con -4,4%, únicamente el Área Funcional de Balmaseda-Zalla presenta una tasa anual de variación que supera la cota del 3% anual). La contribución del saldo migratorio resulta mucho más relevante en la mayoría de las áreas, tanto en sentido positivo

Figura 1. Componentes del cambio demográfico para la C.A. de Euskadi



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Eustat (MNP y EMM)

(Mungia, Álava Central, y en menor medida, Durango y Donostialdea) como en sentido negativo (Eibar, Mondragón-Bergara y Beasain-Zumarraga).

Se han analizado los resultados obtenidos a través de diferentes proyecciones de población, utilizando diversas variantes de la tendencia del pasado reciente. Las perspectivas para el futuro inmediato apuntan a cierto crecimiento de la población en los próximos 10-15 años. Las proyecciones exploradas arrojan una población de entre 2.152.500 y 2.304.000 personas en el conjunto de la CAE para el año 2020, resultado coherente con las 2.232.100 personas contempladas por la proyección de Eustat para dicha fecha.

A efectos de cuantificación residencial, se propone utilizar como método básico de referencia la proyección de la población municipal, aplicando la tendencia observada para 1991-2006 y ponderando la tasa de variación correspondiente a los sucesivos quinquenios de forma creciente (1/6 para 1991-1996, 1/3 para 1996-2001 y 1/2 para 2001-2006). A la espera de que la Serie Oficial de Población del INE cubra un periodo mínimo de 15 años y de que el contraste con el Censo de 2011 confirme su calidad, se propone utilizar la serie quinquenal suministrada por Eustat para calcular esta tendencia.

El cuadro 2 presenta el resultado de esta proyección a 31 de diciembre de 2010 y 2020

en cada una de las áreas funcionales de la CAE. La proyección prevé un crecimiento demográfico claramente por encima de la media para las áreas de Mungia, Laguardia y Álava Central. En el extremo opuesto, las áreas de Eibar, Mondragón-Bergara y Bilbao Metropolitano mantendrían un comportamiento recesivo, aunque de amplitud bastante moderada. La proyección de la población agregada de la CAE se eleva a 2.213.600 personas a finales de 2020, cifra que puede considerarse compatible con la proyección de Eustat para dicha fecha (la discrepancia no llega al 1%, lo cual resulta perfectamente aceptable para una proyección a 14 años).

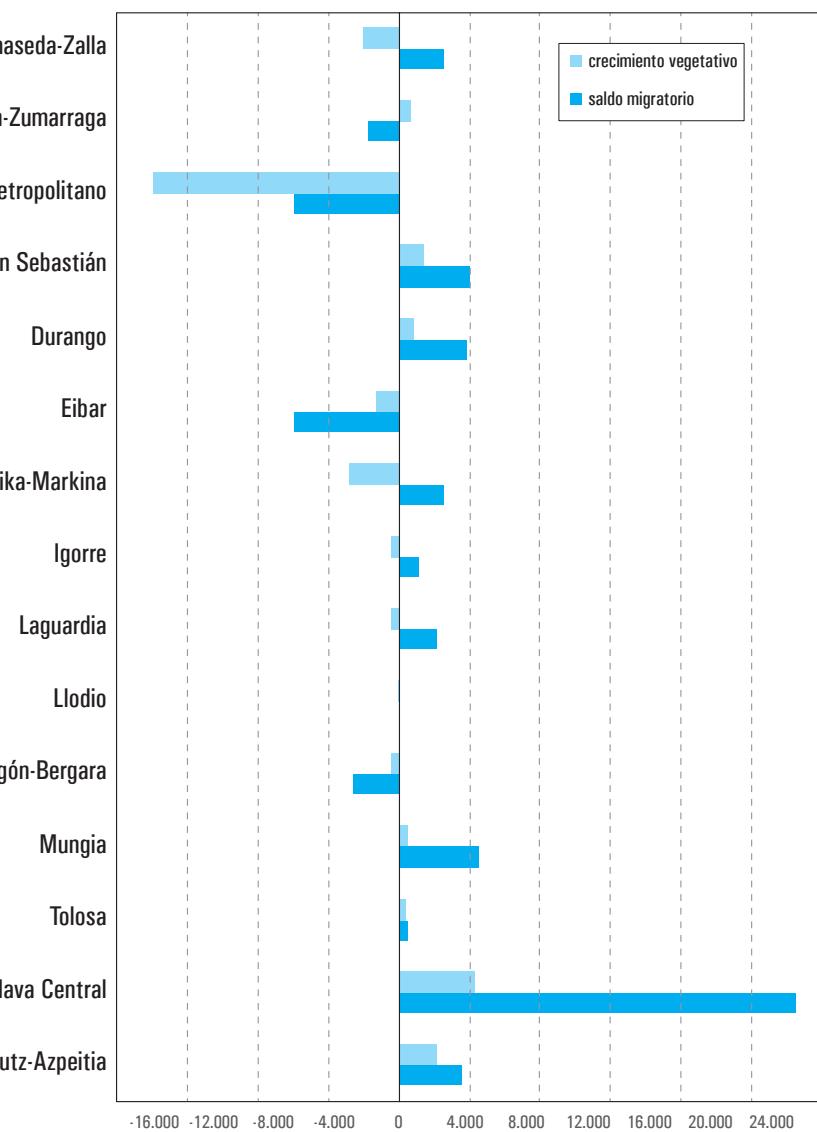
El cuadro muestra también la evolución prevista para la participación de cada área funcional sobre el total agregado de la CAE. Puede observarse que la proyección supone que Álava Central aumenta su peso demográfico en más de un punto porcentual mientras que el Área Funcional de Bilbao Metropolitano perdería 1,8 puntos entre 2006 y 2020.

Evolución del tamaño familiar

Se trata de una variable crucial para formular las necesidades residenciales de la población, ya que este elemento asocia población y vivienda principal a través del tamaño medio del hogar entendido como las personas ocupantes de una misma vivienda.

En la situación de la CAE, con una población prácticamente estabilizada, la demanda de

Figura 2. Componentes del cambio demográfico (1992-2006) por área funcional



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Eustat (MNP y EMM)

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Cuadro 2. Proyección de la población por ámbito territorial

Ámbito territorial	Población		% sobre CAE		Índice 2020 2006=100
	2010	2020	2010	2020	
C.A. de Euskadi	2.149.850	2.213.574	100,0	100,0	104,0
Por territorio histórico					
Álava	318.092	353.023	14,80	15,95	115,4
Bizkaia	1.139.170	1.151.175	52,99	52,01	101,3
Gipuzkoa	692.589	709.376	32,22	32,05	103,3
Por área funcional					
Balmaseda-Zalla	30.865	31.810	1,44	1,44	104,3
Beasain-Zumarraga	65.919	66.006	3,07	2,98	100,1
Bilbao Metropolitano	898.023	895.802	41,77	40,47	99,5
Donostia-San Sebastián	397.911	411.948	18,51	18,61	104,9
Durango	75.579	81.899	3,52	3,70	111,8
Eibar	69.637	66.304	3,24	3,00	93,2
Gernika-Markina	71.190	71.609	3,31	3,23	100,7
Igorre	12.777	13.619	0,59	0,62	109,4
Laguardia	12.021	14.227	0,56	0,64	126,4
Llodio	40.673	42.228	1,89	1,91	105,0
Mondragón-Bergara	61.616	59.755	2,87	2,70	95,6
Mungía	25.713	31.709	1,20	1,43	134,3
Tolosa	44.581	46.254	2,07	2,09	105,0
Álava Central	271.938	303.645	12,65	13,72	116,5
Zarautz-Azpeitia	71.407	76.761	3,32	3,47	110,7
Por tamaño del municipio					
más de 10.000 habitantes	1.701.538	1.720.172	79,15	77,71	101,4
entre 2.000 y 10.000 habitantes	334.061	362.884	15,54	16,39	111,9
menos de 2.000 habitantes	114.252	130.517	5,31	5,90	119,8

Cuadro 3. Evolución del tamaño familiar en la C.A. de Euskadi

	1981	1986	1991	1996	2001	2006
Tamaño medio familiar (personas/vivienda)	3,73	3,53	3,34	3,07	2,79	2,64
Variación anual media (%) respecto a la fecha anterior		-1,30	-1,10	-1,62	-1,77	-1,07

Fuente: Eustat (Censo de Población y Viviendas, varios años, y Encuesta Demográfica, 2006)

vivienda principal se deriva casi totalmente de la reducción continua del tamaño medio familiar, que como se aprecia en el cuadro 3, ha pasado de 3,73 personas/vivienda en 1981 a 2,64 personas/vivienda en 2006. La reducción ha sido continua y bastante estable, aunque la disminución más acelerada se ha observado en el decenio 1991-2001. En el quinquenio 2001-2006 el ritmo de reducción del tamaño familiar parece haberse desacelerado y existen indicios para suponer que la tendencia futura será algo más moderada que la de las décadas precedentes.

Entre los factores que influyen en esta reducción destaca el notable aumento de la longevidad de la población y la creciente tendencia de las personas de edad avanzada a mantener hogares de una o dos personas durante la etapa final de sus vidas. También han contribuido a la reducción del tamaño familiar el descenso de la natalidad (aunque este tendencia haya tocado fondo en torno a 1994-1995) y el aumento de las disoluciones matrimoniales (aunque a menudo den paso a nuevas uniones o al retorno a la vivienda de los progenitores). En sentido opuesto, la baja tasa de emancipación juvenil y el retraso en la edad al primer matrimonio siguen frenando la reducción del tamaño familiar, la cual todavía se sitúa a un nivel notablemente más alto que en los países más desarrollados de la Europa nórdica y central.

El último dato de tamaño familiar con una desagregación municipal se encuentra en el Censo de Población y Vivienda de 2001, aunque está disponible la información para los territorios

históricos referida a 2006. La tendencia hacia la reducción del tamaño familiar ha sido muy estable en todos los ámbitos territoriales analizados. La figura 3 muestra la evolución del tamaño familiar en las 15 áreas funcionales de la CAE entre 1981 y 2001, pudiendo observarse la homogeneidad de la tendencia general a la reducción en todos los ámbitos territoriales. Además del paralelismo en la evolución de todas las comarcas y municipios, la figura muestra también la clara convergencia de los valores comarcales hacia la media de la CAE. Esta convergencia, que también se constata a nivel municipal, justifica la utilización de un supuesto único aplicable a todos los ámbitos territoriales contemplados al realizar las proyecciones de esta variable.

La figura 4 muestra la evolución temporal del tamaño familiar en el conjunto de la CAE y presenta varias proyecciones alternativas de la tendencia observada para 1981-2006. La extrapolación lineal de la tendencia exagera claramente la previsible reducción del tamaño familiar en los años próximos. La proyección de la tendencia exponencial (incluso en la versión corregida para tener en cuenta el tamaño mínimo de una persona por vivienda) probablemente sobreestima la reducción previsible, por lo que se propone aplicar una tasa de reducción anual acumulativa del 1,5% sobre la magnitud variable del tamaño familiar, definida como el tamaño familiar menos la unidad que constituye el tamaño mínimo posible por definición.

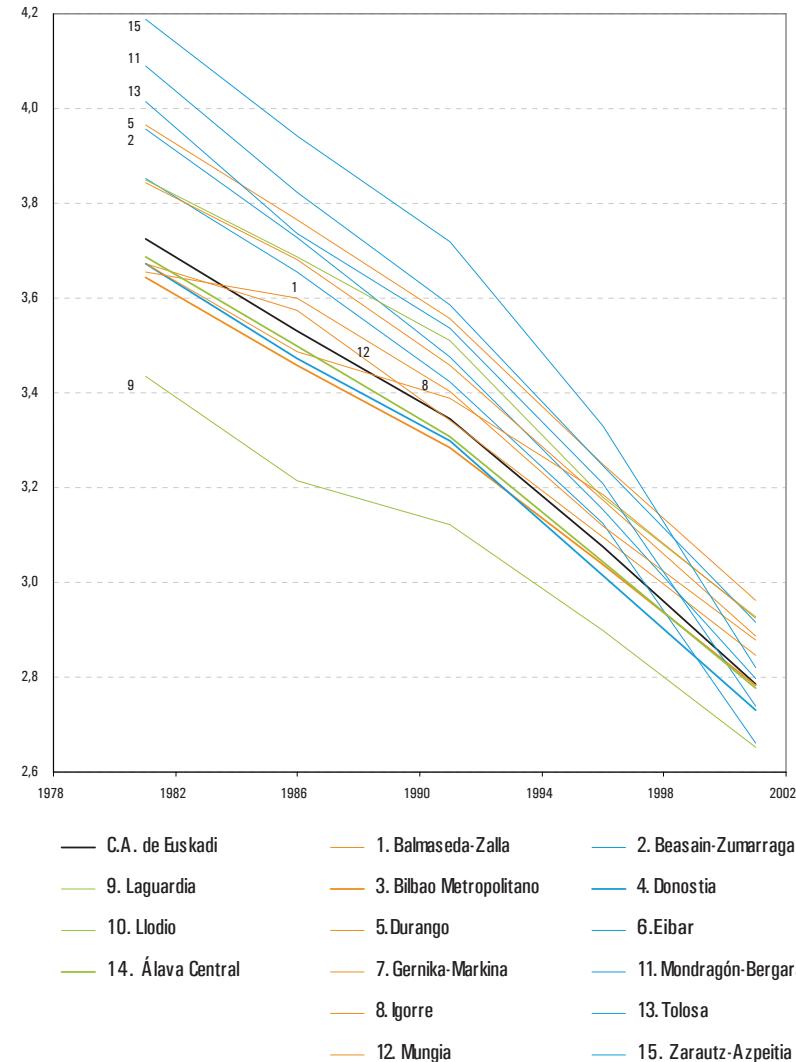
Esta nueva regla supone moderar de forma sustancial la tendencia planteada en las DOT de 1997 a efectos de la cuantificación residencial y que postulaba la contracción del tamaño familiar en 0,31 personas/hogar por periodo de ocho años (reducida a 0,24 en las últimas revisiones). La nueva regla reduce este ritmo de contracción familiar a 0,18 personas/hogar por periodo de ocho años.

Evolución del parque de viviendas y de su uso

La información disponible sobre el parque de viviendas y sus usos está desfasado (corresponde a 2001) y presenta notables contradicciones entre los resultados suministrados por el INE y Eustat, así como errores de medición evidentes en relación con la vivienda secundaria. Las fuentes complementarias disponibles (Udalplan, estimación del Ministerio de Vivienda, etc.) no son suficientes para reparar las deficiencias en la información disponible, sobre todo a nivel municipal, por lo que las conclusiones de este apartado deben ser tratadas con cierta cautela.

De forma general, el parque de viviendas de la CAE se ha expandido entre 1981 y 2001 a un ritmo anual de 0,9%, lo que supone un aumento de 21,1% a lo largo de estas dos décadas. Según todos los indicios, este ritmo se ha acelerado en los primeros años del nuevo siglo, pudiendo estimarse el ritmo anual de crecimiento del parque de viviendas en torno al 1,5% en el periodo 2002-2007. Este aumento de viviendas responde a la demanda derivada de la reducción

Figura 3. Evolución del tamaño familiar por área funcional

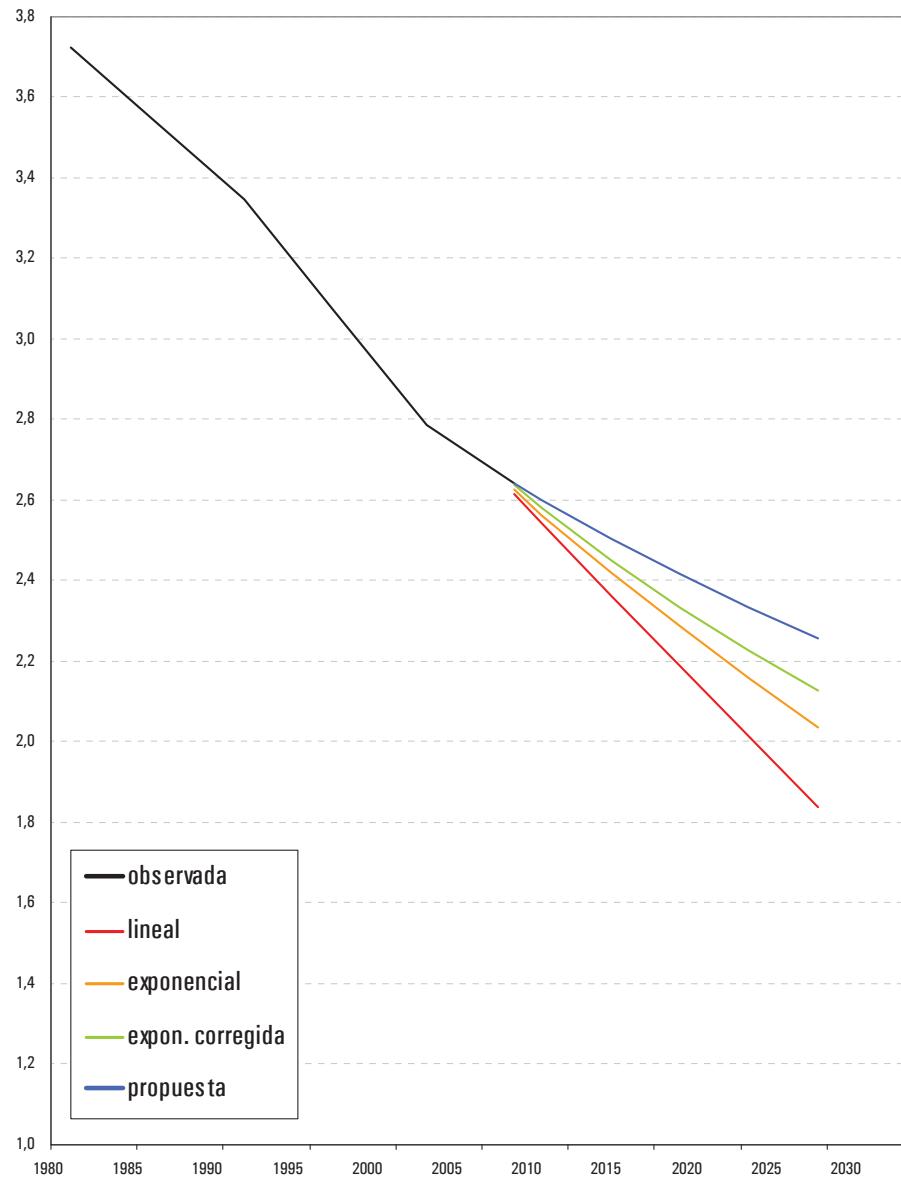


Nota (figura 3): El color de las líneas identifica el territorio histórico (Álava en verde, Bizkaia en naranja, Gipuzkoa en azul y C.A. de Euskadi en negro). Las líneas gruesas se refieren a las áreas funcionales de las capitales. Las demás líneas se identifican por su código numérico.

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Figura 4. Proyección del tamaño familiar en la C.A. de Euskadi



del tamaño familiar, habida cuenta de que la población se ha mantenido prácticamente estabilizada a lo largo del periodo.

El cuadro 4 muestra la evolución del parque de viviendas por área funcional entre 1981 y 2001. Asimismo, se muestra la evolución del peso de la vivienda principal sobre el parque de cada área. Es destacable el sostenido aumento del uso principal en todas las comarcas, incluso en los casos en los que la vivienda secundaria representa un elemento sustancial de la demanda de vivienda como ocurre en las áreas de Laguardia, Mungia, Gernika-Markina, Zarautz-Azpeitia e Igorre.

El fenómeno resulta especialmente intenso en las áreas de las capitales en las que el peso de la vivienda principal aumenta en más de 6 puntos y se sitúa por encima de la media de la CAE. La figura 5 permite visualizar la notable homogeneidad de este comportamiento en las diferentes áreas funcionales, así como la preponderancia del uso principal en los entornos más urbanizados y poblados.

En las dos décadas analizadas la tasa global de ocupación principal ha pasado del 79,3% de 1981 al 85,1% de 2001. Al mismo tiempo, la tasa de uso secundario de la vivienda parece haber aumentado ligeramente durante este periodo (del 4,6% de 1981 al 4,7% de 2001), por lo que se puede afirmar que la actual situación del mercado de la vivienda se caracteriza por un mayor aprovechamiento del parque disponible,

habiéndose reducido la tasa de desocupación del 16,1% de 1981 al 10,2% en 2001. Se trata de una reducción de más de un tercio a lo largo de dos décadas en un proceso estable y sin mayores sobresaltos. Todos los indicios apuntan a que esta tendencia se ha mantenido durante los primeros años del siglo XXI a pesar de la fuerte actividad de construcción de viviendas.

Esta evolución resulta razonable a la vista de la evolución del mercado de la vivienda, caracterizado por el continuo y marcado encarecimiento de la vivienda hasta la llegada de la crisis financiera de otoño de 2008 y el apreciable esfuerzo de rehabilitación y adecuación del parque existente, factores ambos que han contribuido a la mayor ocupación de las viviendas disponibles.

La evolución de la tasa de ocupación principal por estratos de tamaño del municipio confirma estas conclusiones. La tasa de ocupación más elevada y el mayor incremento de la misma se observan en los municipios de más de 10.000 habitantes, frente a una evolución más errática en los municipios de menor dimensión.

La evolución del parque de viviendas refleja en parte el dinamismo demográfico de los diferentes ámbitos territoriales pero esta asociación no es demasiado estrecha, sobre todo en períodos relativamente cortos (un decenio, por ejemplo).

La casuística de los mercados de suelo y de vivienda de cada localidad puede lanzar o frenar el proceso de construcción de nuevas viviendas

con relativa autonomía sobre la evolución de la población o de la demanda de vivienda principal.

A pesar de la relativa autonomía de las dos variables, existe cierto grado de asociación entre la distribución territorial de las nuevas viviendas y la de la variación de la población. El crecimiento demográfico de Álava Central (0,6% anual para 1981-2001) se traduce en un aumento de viviendas de 1,6% anual, notablemente superior a la media de la CAE. Sin embargo, el parque de viviendas del Área Funcional de Mungia solo experimenta un crecimiento de 1,2% anual a pesar de ser el área funcional con la tasa de aumento de población más elevada (1,0% anual en 1981-2001). El Área Funcional de Zarautz-Azpeitia presenta un crecimiento más fuerte del parque de viviendas (un ritmo anual de 1,8%) a pesar de que su población solo ha aumentado a un ritmo de 0,4% anual.

Un fenómeno paralelo se observa en algunas de las áreas de menor dinamismo demográfico. Las áreas funcionales del valle del Deba (Eibar y Mondragón-Bergara) presentan una fuerte contracción en su población (ritmos anuales de -0,9% y -0,4%, respectivamente), lo cual no se refleja en la evolución de su parque de viviendas, que crece a ritmos próximos o superiores a la media de la CAE (0,8% y 1,2% anuales, respectivamente).

La baja calidad de la información sobre el uso secundario de la vivienda no permite profundizar en el análisis de su evolución y perspectivas,

Cuadro 4. Evolución del parque de viviendas por ámbito territorial

Área funcional	Viviendas familiares			% viviendas principales		
	1981	1991	2001	1981	1991	2001
C.A. de Euskadi	725.039	773.615	877.855	79,3	81,3	85,1
Por territorio histórico						
Álava	89.833	105.647	122.310	77,4	77,4	83,8
Bizkaia	405.309	423.686	464.254	79,8	82,2	86,1
Gipuzkoa	229.897	244.282	291.291	79,2	81,5	84,2
Por área funcional						
Balmaseda-Zalla	11.253	11.662	13.371	75,8	76,1	77,9
Beasain-Zumarraga	22.477	24.045	27.291	81,0	81,5	85,0
Bilbao Metropolitano	321.024	334.915	363.367	82,0	84,5	88,6
Donostia-San Sebastián	130.814	137.439	163.365	79,7	83,1	85,9
Durango	21.268	23.019	27.148	79,0	82,8	85,7
Eibar	26.668	27.113	31.583	84,3	85,2	85,8
Gernika-Markina	29.368	30.843	33.659	65,9	68,0	72,2
Igorre	4.802	4.817	5.512	70,0	72,7	73,7
Laguardia	5.669	6.419	7.286	49,1	46,9	51,8
Llodio	14.049	14.918	16.562	75,2	76,9	80,2
Mondragón-Bergara	20.013	22.092	25.394	83,8	83,8	85,7
Mungia	8.353	8.991	10.782	55,5	57,9	67,0
Tolosa	14.463	15.802	19.210	77,4	77,8	81,7
Álava Central	72.877	87.279	101.802	79,7	79,3	86,1
Zarautz-Azpeitia	21.941	24.261	31.523	66,8	70,0	74,7
Por tamaño del municipio						
más de 10.000 hab.	579.040	611.971	687.419	81,1	84,0	87,8
entre 2.000 y 10.000 hab.	104.602	114.820	136.580	75,9	75,4	79,4
menos de 2.000 hab.	41.397	46.824	53.856	63,1	60,3	65,3

Fuente: Eustat (Censo de Población y Viviendas, varios años)

Anexo 3

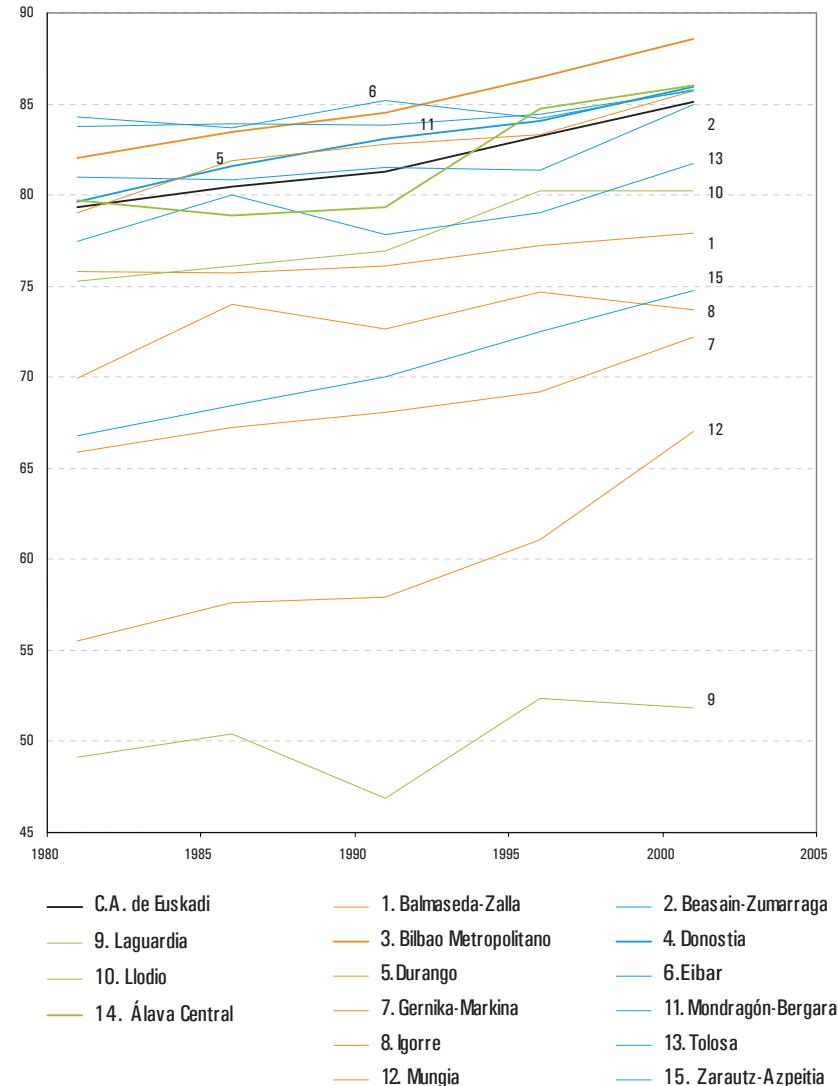
Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

pero la evidencia disponible apunta hacia el estancamiento relativo de la demanda de este tipo de vivienda en la CAE como consecuencia de múltiples factores. Contribuyen al aumento de vivienda secundaria tanto la creciente prosperidad de la población residente en la CAE como la mejora en el estado de las viviendas antiguas, sobre todo en el entorno rural. En contra de este uso juegan los altos precios de la vivienda en la CAE en relación a zonas limítrofes que resultan atractivas para el ocio, la reducción del tiempo de acceso a otras zonas debido a la mejora de los sistemas de transporte y los cambios en las preferencias de la población, menos proclive a repetir sus vacaciones en la misma localidad.

La antigüedad de las viviendas de la CAE refleja bastante fielmente el comportamiento de la población a lo largo del siglo XX. Aunque se trate de una característica pobremente recogida por el censo, puede decirse que cerca del 60% del parque de viviendas existentes en 2001 se ubicaba en edificios construidos entre 1950 y 1980 (cerca de dos tercios en el caso de Bizkaia). Respecto a la tipología de estos edificios, cerca del 60% de las viviendas se encuentran en edificios de más de 10 viviendas, presentando una imagen relativamente densificada respecto a la mayoría de los países europeos, incluso de los más similares.

La superficie útil de las viviendas existentes se situaba en torno a una media de 82 m², constatándose cierta tendencia de las comarcas

Figura 5. Evolución de la tasa de ocupación principal por área funcional



Nota (figura 5): El color de las líneas identifica el territorio histórico (Álava en verde, Bizkaia en naranja, Gipuzkoa en azul y C.A. de Euskadi en negro). Las líneas gruesas se refieren a las áreas funcionales de las capitales. Las demás líneas se identifican por su código numérico.

y municipios más pequeños y rurales a contar con viviendas más amplias. Según el Censo de Viviendas de 2001, las viviendas construidas entre 1950 y 1970 se caracterizan por un tamaño más reducido (superficie útil media de 75 m²) mientras que las viviendas construidas después de 1980 tendrían una superficie notablemente más elevada (en torno a los 90 m²).

Un factor que condiciona el comportamiento del mercado de la vivienda en la CAE es la masiva preponderancia de la propiedad como régimen de tenencia de la vivienda principal. El cuadro 5 muestra el reparto de las viviendas principales en 2001 según su régimen de tenencia. Se observa que el alquiler solo representa el 7% de las viviendas principales, con un reparto muy homogéneo en todo el territorio. La propiedad representa el 89% de las viviendas principales, proporción netamente superior a la media española (82%) y muy superior a la media de la Unión Europea (en torno al 65% en 2007).

Cuadro 5. Régimen de tenencia de las viviendas principales (2001)

Régimen de tenencia	CAE	Alava	Bizkaia	Gipuzkoa
Total de viviendas principales	741.399	101.503	242.706	397.190
En propiedad	89,0	89,2	89,5	88,2
Totalmente pagada	61,3	57,3	62,1	61,5
Con pagos pendientes	22,9	26,1	22,5	22,1
Por herencia o donación	4,9	5,7	4,9	4,6
En alquiler	7,3	6,8	6,9	8,1
Otras formas	3,7	4,1	3,6	3,8

Fuente: INE (Censo de Población y Viviendas, 2001)

El estudio ha recabado información puntual de agentes privilegiados del sector a fin de contrastar y matizar la información estadística disponible. El cuadro 6 presenta una estimación de la superficie media de las viviendas construidas en los últimos años de acuerdo a su régimen y tipología. El concepto de superficie construida no incluye los garajes, trasteros y locales similares que habitualmente se ubican bajo rasante o bajo cubierta en los edificios de viviendas múltiples. Para las viviendas unifamiliares se incluye el garaje cuando no se ubica bajo rasante (se estima que es el caso del 50% de las viviendas unifamiliares que se construyen).

Se ha utilizado un valor de 1,32 como ratio de superficie construida respecto a la superficie útil de la vivienda para las VPO, cifra más elevada de la aplicada tradicionalmente. El mismo valor se aplica a las viviendas tasadas y libres en edificios de múltiples viviendas. Se ha aplicado un valor

de 1,25 en el caso de las viviendas adosadas y unifamiliares.

Los valores del cuadro 6 representan una estimación de la media global aplicable al conjunto de la CAE. Las áreas rurales y las que tienen mayor disponibilidad de suelo presentarían valores más elevados para la superficie media de las viviendas, mientras que la vivienda media en Bilbao Metropolitano sería algo más pequeña. El valor medio asignado a la VPO supone que las viviendas de un dormitorio suponen del 5 al 10% del total de las VPO construidas, las de dos dormitorios (3 ó 4 camas) suponen del 40 al 50% y las de tres dormitorios (5 ó 6 camas) representan del 45 al 55%.

Existen indicios que apuntan a la conveniencia de diversificar la tipología de las viviendas, especialmente en relación a su superficie. La continua contracción del tamaño familiar, el aumento de los hogares de una y dos personas, y el elevado coste de acceder a una vivienda (sea en propiedad o en alquiler) apuntan a la existencia de un segmento de demanda que podría ser proclive a viviendas más pequeñas, aunque también se aprecia una notable resistencia social y sectorial a iniciativas en este sentido. Se trata de un tema a analizar en profundidad, ya que permitiría reducir la superficie media por vivienda y moderar el consumo de suelo residencial.

Cuadro 6. Superficie media de la vivienda construida en la actualidad

Tipo de vivienda	Superficie (m ²)	
	útil	construida
VPO (media global)		
de 1 dormitorio	68	90
de 2 dormitorios	48	63
de 3 dormitorios	62	82
	76	100
Vivienda tasada	80	106
Vivienda libre		
media global en edificios de viviendas	81	106
de 2 dormitorios	72	92
de 3 dormitorios	90	119
viviendas adosadas	120	150
urbanización de viviendas unifamiliares	180	250 ^a

^a La superficie construida incluye el garaje cuando no está bajo rasante (estimado en 50% de los casos)

Fuente: Elaboración propia en base a información suministrada por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A., Bilbao

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Cuantificación de la capacidad residencial

El estudio propone una metodología de cuantificación de la capacidad residencial para el planeamiento municipal con una doble intención. En primer lugar, se formula un método genérico de cuantificación que, en ausencia de proyecciones más específicas para cada caso, permite abordar de forma razonablemente satisfactoria la cuantificación de la capacidad residencial de cualquier municipio de la CAE. En segundo lugar, la metodología planteada aporta un esquema conceptual que servirá de referencia, con las adaptaciones y mejoras que se consideren oportunas en cada caso, para cuantificar la capacidad residencial que los diferentes Planes Territoriales Parciales deben realizar para los municipios de su ámbito.

La formulación plantea unos conceptos genéricos que deberán ser completados con las correcciones del modelo territorial vigente que los Planes Territoriales Parciales identifiquen en cada caso. Conviene subrayar que estas correcciones deberán estar debidamente especificadas en magnitud y ritmo temporal, de forma que puedan ser agregadas sin problemas a los componentes genéricos que incluye el método de cuantificación formulado. Además, estas correcciones específicas deberán identificar los impactos positivos y negativos sobre los diferentes municipios afectados, de forma que el efecto agregado de los cambios postulados en el modelo territorial sea nulo (excepto en los casos

en los que se identifique un origen o destino externo al ámbito territorial contemplado para los flujos en cuestión).

Por otro lado, los supuestos generales que se proponen en este estudio deberán ser actualizados a medida que transcurra el tiempo y se disponga de nueva información. Especial interés tienen los aspectos relacionados con las viviendas secundarias y desocupadas, ya que la información general resulta poco fiable en estos apartados. Los municipios en los que estos fenómenos tengan especial relevancia deberían aportar la información pertinente y justificar los supuestos y coeficientes aplicados en relación a estos temas.

De forma similar, resulta vital asegurar que las cifras de población y vivienda utilizadas para identificar las tendencias pasadas sean homogéneas y cubran un periodo temporal adecuado a la proyección que se propone, de forma que las tendencias identificadas reflejen el comportamiento real de las variables estudiadas.

Otro aspecto que exige la atención de los agentes del planeamiento es el tratamiento adecuado de las referencias temporales implícitas en todo ejercicio de planificación. Es imprescindible establecer con total claridad los límites temporales de la cuantificación, las fechas de referencia para las variables utilizadas y los ritmos anuales de los flujos y variaciones relevantes. Este rigor mejora la visibilidad de las implicaciones de la cuantificación propuesta y

permite una evaluación más transparente del plan resultante, ya que la cuantificación solo tiene sentido en relación a la proyección de necesidades referidas a un periodo temporal claramente acotado.

El método de cuantificación de la capacidad residencial se estructura en dos pasos. En un primer paso se calcula el aumento requerido en el parque de viviendas, teniendo en cuenta las necesidades de viviendas principales, la demanda de viviendas secundarias y la previsión de las viviendas desocupadas asociadas a las anteriores. En un segundo paso se calcula la capacidad residencial adecuada al inicio del periodo de planeamiento, aplicando un factor de esponjamiento apropiado al aumento de viviendas proyectado en el paso precedente. El cuadro 13 recoge una presentación sintética del método de cuantificación planteado, incluyendo la formulación, los conceptos y los parámetros utilizados.

La cuantificación de las **necesidades residenciales** tiene en cuenta seis sumandos que, junto al impacto de las correcciones del modelo territorial, configuran la magnitud resultante. Los siete componentes contemplados son los siguientes:

CMT. Correcciones del modelo territorial vigente

Se trata de un componente específico a cada municipio, vinculado con las estrategias de equilibrio territorial establecidas en el Plan Territorial Parcial del área funcional correspondiente. En dicho componente se reflejan tanto los crecimientos selectivos que el planeamiento territorial pueda establecer en determinados municipios, como otros conceptos que dicho plan articule en función de la disponibilidad territorial existente o de las implicaciones que surjan en relación con infraestructuras, equipamientos y operaciones de recualificación urbana que el Plan Territorial prevea. Normalmente, el mayor crecimiento de algunos municipios deberá estar compensado por el menor aumento de otros, excepto cuando se prevea un origen externo a los nuevos flujos migratorios implícitos en este componente. Este componente coincide con el componente 1 planteado por las DOT 1997 denominado "implicaciones del modelo territorial".

A1. Necesidades de vivienda principal por variación de la población residente

Corresponde a las necesidades de vivienda principal derivadas de la variación (aumento o disminución) de la población residente en el ámbito territorial considerado. Equivale al componente 2 planteado por DOT 1997, denominado "crecimiento demográfico".

A2. Necesidades de vivienda principal por variación del tamaño familiar

Corresponde a la variación (aumento) de las necesidades de vivienda principal en razón de la variación (reducción) del tamaño medio familiar del ámbito territorial considerado. Equivale al componente 3 de las DOT 1997, denominado "variación de la estructura familiar".

B1. Demanda de vivienda secundaria por variación de la demanda de vivienda principal

Corresponde a la variación en la demanda de vivienda secundaria asociada a la variación estimada del número de viviendas principales para el ámbito territorial considerado (componentes A1 y A2). Este componente refleja la necesidad de disponer de un número de viviendas adicionales a las previstas para uso principal, que serán absorbidas por la demanda de uso secundario, a fin de garantizar la disponibilidad originalmente estimada mediante los componentes A1 y A2. Se mantiene el concepto de coeficiente de vivienda secundaria (CSR) de las DOT 1997 para mostrar el ratio de viviendas ocupadas (sea como vivienda principal o como secundaria) por vivienda principal, pero se modifica la forma de cálculo de este componente.

B2. Demanda de vivienda secundaria por variación del coeficiente de vivienda secundaria

Corresponde a la variación (aumento o disminución) de las viviendas secundarias

derivada de cambios en la proporción de viviendas secundarias respecto a principales en el ámbito territorial considerado, es decir, de cambios en el coeficiente CSR. En ausencia de supuestos explícitos sobre cambios en dicho coeficiente, este componente será nulo. Sin embargo, si se plantean cambios en el peso de la vivienda secundaria respecto al uso principal, este componente recogerá el número adicional de viviendas secundarias (si se contempla un aumento del CSR) o el número de viviendas que podrían pasar de un uso secundario a una ocupación principal (si se contempla un descenso del CSR). Se trata de un tema delicado, tanto por la ambigüedad de la información estadística disponible como por la posibilidad de políticas alternativas en este dominio, por lo que se recomiendan una profunda reflexión y un amplio consenso a la hora de aplicar este componente. En caso de hacerlo, es previsible que tome un valor negativo en la mayoría de los casos, reflejando la transformación de viviendas secundarias en principales que se está dando en bastantes municipios de la CAE, en especial en las áreas próximas a las capitales.

C1. Previsión de viviendas desocupadas por variación de las viviendas ocupadas

Corresponde a la previsión de viviendas desocupadas asociada a la variación de viviendas ocupadas durante el periodo contemplado (componentes A1, A2, B1 y B2) para el ámbito territorial considerado. De forma similar al componente B1, este componente refleja la

necesidad de prever un número de viviendas adicionales a la previsión de viviendas ocupadas, ya que siempre hay una proporción de viviendas desocupadas debido a múltiples factores de fricción (periodos de transmisión, rehabilitación, etc.). De forma paralela al CSR se introduce el concepto de coeficiente de vivienda desocupada (CVD) para mostrar el ratio de viviendas (ocupadas o no) por vivienda ocupada (principal o secundaria).

C2. Previsión de viviendas desocupadas por ajuste del coeficiente de vivienda desocupada

Corresponde a la variación (aumento o disminución) de las viviendas desocupadas derivada de cambios en la proporción de viviendas vacantes respecto a las ocupadas en el ámbito territorial considerado. Se trata de un componente paralelo a B2 que, en ausencia de supuestos explícitos sobre cambios en CVD, tendrá un valor nulo. Este componente tomará un valor (típicamente negativo) cuando se plantee una propuesta de modificación (típicamente reducción) del ratio de viviendas desocupadas respecto a ocupadas, propuesta que puede estar ligada a iniciativas de rehabilitación del parque existente o de mejoras en la gestión del parque vacante del ámbito territorial en cuestión. Al igual que con el componente B2, se recomiendan un análisis pormenorizado del tema, una ponderada reflexión de los efectos perseguidos y un amplio consenso entre los agentes implicados a la hora de aplicar este componente.

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

En ausencia de supuestos alternativos que los Planes Territoriales Parciales y los agentes del planeamiento municipal puedan plantear de forma justificada, se proponen los siguientes criterios generales para proyectar y evaluar las variables y los coeficientes requeridos por la fórmula de cuantificación propuesta:

- **Proyección de la población (P)**

Se aplicará la tasa anual de variación de la población observada en el periodo 1991-2006 (serie quinquenal de Eustat), ponderando las tasas de variación de cada quinquenio de la siguiente forma: 1/6 para 1991-1996, 1/3 para 1996-2001 y 1/2 para 2001-2006. Cuando la tasa de variación así calculada resulte negativa se utilizará dicha tasa reducida a la mitad del valor observado, a fin de suavizar el impacto negativo de posibles errores de medición y para simular el efecto que la recesión demográfica pudiera tener en forma de una reducción más acusada del tamaño familiar en el ámbito territorial considerado.

- **Tamaño familiar (TMF)**

Se aplicará una tasa anual de reducción del 1,5% del tamaño familiar variable (esto es, del exceso del tamaño familiar sobre la unidad) a la última información disponible (Censo de Población y Vivienda 2001).

- **Coeficiente de vivienda secundaria (CSR)**

Se aplicará la tasa observada en el Censo de 2001 (o la media de las observaciones de 1991 y 2001 si el coeficiente observado en 2001 supera el valor observado en 1991). Será necesario justificar el coeficiente aplicado cuando su valor sea 1,25 (esto es, una vivienda secundaria por cuatro viviendas principales) o más. Es posible plantear la conversión de parte de las viviendas secundarias existentes al inicio del plan, reduciendo de esta manera las necesidades residenciales proyectadas, pero será necesario justificar la magnitud y viabilidad de los supuestos subyacentes.

- **Coeficiente de vivienda desocupada (CVD)**

Se aplicará una tasa normativa comprendida entre 1,04 y 1,08 de acuerdo a la población del municipio considerado (ver tabla de valores en el cuadro 7). Será necesario justificar el valor del coeficiente aplicado cuando se utilicen otros valores. Es posible plantear la recuperación de parte de las viviendas desocupadas existentes al inicio del plan, reduciendo de esta manera las necesidades residenciales proyectadas, pero será necesario justificar la magnitud y viabilidad de los supuestos subyacentes.

Tras cuantificar las necesidades residenciales del municipio es preciso convertir estas necesidades previstas para el periodo del plan en una

estimación de la capacidad residencial requerida al inicio del plan, a fin de asegurar la satisfacción de las necesidades identificadas para la duración prevista para el planeamiento.

Se denomina **capacidad residencial** prevista en un planeamiento general municipal en la fecha de aprobación provisional del mismo, al número total de nuevas viviendas cuya construcción se posibilita en las áreas residenciales clasificadas como suelo urbano o urbanizable sectorizado.

La capacidad residencial adecuada a las necesidades previstas se calcula aplicando un factor de esponjamiento que convierta la cifra de necesidades residenciales (por tanto, de previsión de construcción de viviendas durante el periodo de vigencia del planeamiento) en la capacidad de acogida del suelo calificado en el planeamiento a fin de garantizar la eventual satisfacción de las necesidades calculadas. El factor de esponjamiento responde a la necesidad de que la capacidad residencial identificada al inicio del periodo de planeamiento supere ampliamente la magnitud de las necesidades residenciales estimadas para el periodo de vigencia del plan. Las razones para plantear esta holgura se deben a múltiples factores que exigen que las existencias de suelo residencial superen con cierta amplitud el consumo previsto. Entre los factores más relevantes pueden mencionarse la fricción de un mercado tan segmentado y discriminado como el referido al suelo urbano, la lentitud de los procedimientos administrativos relevantes que pueden prolongar

sustancialmente la ejecución o la duración efectiva del plan, y el previsible error en la proyección de las necesidades, cuyo efecto puede resultar especialmente nefasto en un mercado caracterizado por su extrema rigidez.

En esencia el factor de esponjamiento representa la mayoración necesaria de las necesidades estimadas para el periodo del plan para que a la finalización de tal periodo las existencias remanentes de suelo residencial sean suficientes para que el mercado no sufra un recalentamiento indeseable por falta de oferta. A fin de ilustrar este concepto, puede señalarse que un factor de esponjamiento de 2,5 aplicado a un periodo de planeamiento de 8 años equivale a identificar al inicio del plan suelo adecuado para satisfacer 20 años de construcción residencial al ritmo previsto en la cuantificación, y en consecuencia, prevé finalizar el plan manteniendo aún una capacidad residual equivalente a 12 años de construcción residencial, cifra que parece suficiente para garantizar que el mercado de suelo residencial no sufra estrangulamientos indeseables.

Como es natural, niveles de demanda superiores a los previstos por el plan, retrasos en la ejecución efectiva del planeamiento o la demora en elaborar un nuevo plan pueden reducir el margen de seguridad teóricamente garantizado por el factor de esponjamiento. La elección del valor adecuado para el factor de esponjamiento es un compromiso entre el deseo de garantizar el funcionamiento del mercado para la duración efectiva del plan y la conveniencia de restringir el ritmo de expansión urbana desde un punto de

vista de sostenibilidad y de eficiencia en el uso de un recurso particularmente escaso.

Se propone utilizar un factor de esponjamiento máximo de 2,4 a 3,5 según el tamaño del municipio (ver tabla de valores en el cuadro 8). La razón de ampliar el factor de esponjamiento a medida que disminuye el tamaño del municipio se debe a la mayor rigidez del mercado a medida que se reduce la dimensión del mismo (tanto por razones físicas como por la mayor concentración de la propiedad) y a la menor fiabilidad de las proyecciones a medida que se reduce la dimensión del ámbito territorial considerado.

Se plantea un límite inferior al factor de esponjamiento aplicado a las necesidades residenciales que se cifra en el 70% del correspondiente valor máximo.

Finalmente, se han añadido dos condiciones adicionales a los resultados obtenidos aplicando esta metodología de cuantificación para evitar resultados extremos que podrían derivarse de una aplicación mecánica de las reglas propuestas. Se trata de limitaciones dirigidas, por un lado, a los municipios que presentan un pasado muy recesivo, y por otro, a los municipios que han experimentado un crecimiento un tanto explosivo en los años precedentes.

En el primer caso se trata de asegurar una capacidad residencial mínima que permita una cierta capacidad de actuación a los agentes sectoriales y que no restrinja excesivamente el funcionamiento del mercado de suelo en una

Cuadro 7. Coeficiente de vivienda desocupada (CVD) según tamaño del municipio

Estrato	Población del municipio	CVD
1	20.000 habitantes o más	1,04
2	De 7.000 a 19.999 habitantes	1,05
3	De 3.000 a 6.999 habitantes	1,06
4	De 1.000 a 2.999 habitantes	1,07
5	Menos de 1.000 habitantes	1,08

Cuadro 8. Valor máximo del factor de esponjamiento de la capacidad residencial aplicable a las necesidades residenciales según tamaño del municipio

Estrato	Población del municipio	Esponjamiento máximo
1	20.000 habitantes o más	2,4
2	De 7.000 a 19.999 habitantes	2,6
3	De 3.000 a 6.999 habitantes	2,8
4	De 1.000 a 2.999 habitantes	3,0
5	Menos de 1.000 habitantes	3,5

situación de contracción demográfica. En el segundo caso se trata de evitar extrapolaciones exageradas que resultan difíciles de corregir una vez que se lanzan las actuaciones derivadas de ellas. Naturalmente, será necesario acelerar la actualización del planeamiento vigente en aquellos casos en los que la expansión acelerada se mantenga en el tiempo y amenace con agotar la holgura que el factor de esponjamiento trata de garantizar.

Las dos limitaciones adicionales que se imponen a la cuantificación final de la capacidad residencial del municipio son las siguientes:

1. La capacidad residencial resultante no podrá superar el 50% del parque de viviendas existente en el momento de aprobación del plan. Este límite se aumenta al 70% para los municipios de menos de 3.000 habitantes.

2. Todo municipio tendrá derecho a una capacidad residencial equivalente al 12% de su parque inicial de viviendas (o a una capacidad mínima de 20 viviendas), independientemente del resultado de la cuantificación.

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

Aplicación ilustrativa del método de cuantificación para 2010-2017

Al objeto de ilustrar el funcionamiento y alcance de la metodología planteada se ha llevado a cabo una simulación general para el conjunto de municipios de la CAE y el periodo 2010-2017 (esto es, el periodo que va desde el 1 de enero de 2010 al 31 de diciembre de 2017). Esta cuantificación no incluye el componente de correcciones del modelo territorial vigente (a definir por los correspondientes PTP) ni toma en cuenta las eventuales modificaciones de los coeficientes de vivienda secundaria y desocupada que puedan aplicarse en diferentes ámbitos municipales. Por lo tanto los componentes B2 (por variación del coeficiente de vivienda secundaria) y C2 (por variación del coeficiente de vivienda desocupada) son nulos por definición. Además se ha fijado en 1,25 el valor del coeficiente de vivienda secundaria (CSR) en todos aquellos municipios en los que el valor histórico de dicho coeficiente superaba dicha cota. Como es natural, la consideración de estos componentes, ignorados en esta aplicación ilustrativa, tendrá un efecto notable en bastantes municipios y áreas funcionales y pudiera llegar a tener un impacto no desdesñable en los valores agregados para el conjunto de la CAE.

El cuadro 9 resume la cuantificación de las necesidades para el periodo de los 8 años considerados (2010-2017). Las necesidades residenciales agregadas se estiman en 98.800

Cuadro 9. Necesidades residenciales estimadas para el periodo 2010-2017

Ámbito territorial	Total de necesidades residencial.	% sobre parque viviendas	A1 variación población	A2 tamaño familiar	B1 vivienda secundaria	C1 vivienda vacía
C.A. de Euskadi	98.803	10,2	26.444	62.441	5.276	4.642
Por territorio histórico						
Alava / Araba	23.344	16,3	11.313	9.149	1.743	1.139
Bizkaia	45.253	8,7	7.893	33.105	2.140	2.115
Gipuzkoa	30.206	9,8	7.238	20.187	1.393	1.388
Por área funcional						
Balmaseda-Zalla	1.409	8,9	355	889	85	80
Beasain-Zumarraga	2.320	7,6	250	1.921	21	128
Bilbao Metropolitano	31.746	7,9	2.832	26.219	1.299	1.396
Donostia/San Sebastián	18.342	10,6	5.209	11.608	752	773
Durango	4.525	14,2	2.111	2.142	73	199
Eibar	1.744	5,5	-525	2.067	112	90
Gernika-Markina	2.842	7,4	370	2.047	262	163
Igorre	740	13,0	283	364	46	47
Laguardia	1.460	19,0	750	346	271	93
Llodio	2.170	11,5	664	1.167	212	127
Mondragon-Bergara	1.751	6,2	-186	1.783	63	91
Mungia	3.100	25,1	1.867	720	334	179
Tolosa	2.041	10,0	587	1.295	34	125
Alava Central	20.148	16,8	10.083	7.828	1.291	946
Zarautz-Azpeitia	4.465	13,5	1.794	2.045	421	205
Por tamaño del municipio						
más de 20.000 hab.	52.240	8,5	8.142	40.583	1.506	2.009
de 7.000 a 19.999 hab.	19.455	9,7	4.723	12.739	1.063	930
de 3.000 a 6.999 hab.	11.643	16,3	5.550	4.597	836	660
de 1.000 a 2.999 hab.	11.654	20,3	6.382	3.155	1.355	762
menos de 1.000 hab.	3.811	14,3	1.647	1.367	516	281

viviendas para el periodo, lo que equivale a un ritmo medio de construcción de 12.350 viviendas anuales. En los ámbitos territoriales más dinámicos las necesidades calculadas representan entre el 15 y el 25% del parque existente al inicio del periodo, alcanzando sus máximos en Mungia y Laguardia a pesar de que el ejercicio no incorpora completamente la previsible demanda de vivienda secundaria de Bakio y Labastida. Las necesidades calculadas para las áreas de Álava Central, Durango, Zarautz-Azpeitia e Igorre se sitúan en cotas cercanas al 15% del parque inicial.

La estimación de necesidades residenciales no alcanza la cota del 8% del parque inicial en las 5 áreas de menor dinamismo demográfico (Eibar, Mondragón-Bergara, Gernika-Markina, Beasain-Zumarraga y Bilbao Metropolitano). Los casos más extremos se aprecian en el valle del Deba, donde las necesidades de vivienda principal por variación de la población (componente A1) toman un valor negativo, aunque de magnitud moderada.

Debido a los supuestos utilizados en este ejercicio los componentes de vivienda secundaria y desocupada tienen una importancia muy limitada respecto a las necesidades de vivienda principal y solo representan el 10% del volumen total de las necesidades identificadas. Por otro lado, se observa el limitado impacto de la inflexión demográfica detectada en torno al año 2000, ya que aunque el componente de variación de la población presenta una magnitud respetable (26.400 viviendas para el periodo) apenas

representa el 42% de las necesidades derivadas de la reducción del tamaño familiar (62.400 viviendas para el periodo), incluso tras haber moderado los supuestos de reducción del tamaño familiar utilizados en los últimos años.

Naturalmente, estas apreciaciones generales no se mantienen en todos los ámbitos territoriales. En las áreas funcionales de mayor dinamismo demográfico (Mungia, Laguardia y Álava Central) el componente por variación de la población supera el asociado a la reducción del tamaño familiar. La situación se invierte espectacularmente en las áreas más estancadas como se aprecia en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano, donde las necesidades por reducción del tamaño familiar casi multiplican por 10 las necesidades derivadas del crecimiento demográfico.

Es destacable también la relativa intensidad de necesidades en los municipios de menor tamaño, y en especial, en los comprendidos entre 1.000 y 7.000 habitantes. El mayor dinamismo de buena parte de estos municipios unido a la mayor presencia de vivienda secundaria y vacante hace que la tasa de necesidades residenciales de estos municipios respecto a su parque inicial se sitúe claramente por encima del estimado para el conjunto de la CAE.

El cuadro 10 muestra la cuantificación de la capacidad residencial para el periodo 2010-2017 una vez aplicados los esponjamientos pertinentes y las limitaciones adicionales en aquellos

Cuadro 10. Capacidad residencial estimada para el planeamiento 2010-2017

Ámbito territorial	Parque viviendas 2009	Capacidad residencial máxima			Capacidad residencial mínima
		en viviendas	en % parque	Esponjamiento	
C.A. de Euskadi	979.053	238.548	24,4	2,41	166.984
Por territorio histórico					
Álava	146.143	50.985	34,9	2,18	35.689
Bizkaia	521.084	110.659	21,2	2,45	77.464
Gipuzkoa	311.835	76.904	24,7	2,55	53.835
Por área funcional					
Balmaseda-Zalla	15.819	4.010	25,3	2,85	2.808
Beasain-Zumarraga	30.828	6.491	21,1	2,80	4.543
Bilbao Metropolitano	404.246	75.288	18,6	2,37	52.701
Donostia-San Sebastián	173.452	44.203	25,5	2,41	30.943
Durango	32.402	11.308	34,9	2,50	7.917
Eibar	32.542	5.625	17,3	3,23	3.939
Gernika-Markina	38.909	8.287	21,3	2,92	5.802
Igorre	5.683	1.989	35,0	2,69	1.393
Laguardia	7.877	3.417	43,4	2,34	2.391
Llodio	19.061	5.209	27,3	2,40	3.646
Mondragón-Bergara	28.657	5.150	18,0	2,94	3.606
Mungia	12.548	7.182	57,2	2,32	5.027
Tolosa	20.711	5.288	25,5	2,59	3.702
Álava Central	122.526	43.642	35,6	2,17	30.549
Zarautz-Azpeitia	33.792	11.459	33,9	2,57	8.021
Por tamaño del municipio					
más de 20.000 hab.	617.928	129.230	20,9	2,47	90.463
de 7.000 a 19.999 hab.	203.180	47.879	23,6	2,46	33.516
de 3.000 a 6.999 hab.	72.585	25.621	35,3	2,20	17.938
de 1.000 a 2.999 hab.	58.209	25.250	43,4	2,17	17.674
menos de 1.000 hab.	27.151	10.568	38,9	2,77	7.397

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

municipios a los que afectan. Globalmente se observa que las necesidades residenciales estimadas en 98.800 viviendas se convierten en una capacidad residencial máxima de 238.000 viviendas para el conjunto de la CAE, lo que representa un factor de esponjamiento efectivo de 2,41. La cota inferior de la capacidad sería de 166.600 viviendas (esponjamiento medio de 1,69).

Como es natural, la distribución territorial de la capacidad residencial refleja en buena medida la observada anteriormente para las necesidades residenciales de las que se deriva. No obstante, conviene llamar la atención sobre algunos ajustes y distorsiones que se observan al comparar ambas variables. Por un lado, las limitaciones adicionales contribuyen a cierta convergencia de la dispersión observada al calcular las necesidades. La tasa máxima de necesidades residenciales correspondiente al Área Funcional de Mungia representa 4,6 veces la tasa del Área Funcional de Eibar (25,1 y 5,5%, respectivamente), pero en relación a sus respectivas capacidades residenciales el diferencial se reduce a un factor de 3,3 (57,2 y 17,6%, respectivamente).

Algo similar se aprecia analizando el esponjamiento efectivo que resulta tras aplicar estas limitaciones adicionales que contribuyen, en último término, a reducir sustancialmente el factor máximo teóricamente aplicado a los municipios más pequeños. Puede observarse en el cuadro 10 que el factor medio de esponjamiento

Cuadro 11. Diferentes cuantificaciones de la capacidad residencial máxima (2010-2017)

Concepto*	nuevo método	DOT original	DOT revisada	DOT adaptada
Capacidad residencial	238.548	361.893	287.491	243.772
Necesidades residenciales	98.803			
Componentes:				
Vivienda principal (A1 + A2 C2 + C3)	88.885	163.490	124.097	88.885
<i>por variación de la población (A1 C2)</i>	<i>26.444</i>	<i>37.443</i>	<i>35.142</i>	<i>26.444</i>
<i>por variación del tamaño familiar (A2 C3)</i>	<i>62.441</i>	<i>126.047</i>	<i>88.955</i>	<i>62.441</i>
Vivienda secundaria (B1 C5)	5.276	32.384	7.551	6.684
Viviendas desocupadas (C1 -)	4.642			
Corrección de la rigidez de la oferta (- C4)		166.019	155.843	148.203
Esponjamiento de las necesidades	158.081			
Limitaciones adicionales	-18.336			
Diferencias entre ambas metodologías de cuantificación				
Diferencia en la capacidad residencial global de la CAE	123.345	48.943	5.224	
Agregación de desviaciones municipales (en valor absoluto)	129.431	73.021	51.484	
Diferencias por componentes:				
Vivienda principal	74.605	35.212	0	
<i>por variación de la población</i>	<i>10.999</i>	<i>8.698</i>	<i>0</i>	
<i>por variación del tamaño familiar</i>	<i>63.606</i>	<i>26.514</i>	<i>0</i>	
Vivienda secundaria	27.108	2.275	1.408	
Vivienda desocupada y esponjamiento	3.296	-6.880	-14.520	
Limitaciones adicionales	18.336	18.336	18.336	

* Los códigos de la leyenda identifican los componentes incluidos en cada línea (nuevo método | DOT 1997)

Fuente: elaboración propia. Ver texto para supuestos aplicados a las diferentes variantes DOT.

máximo de los municipios de 1.000 a 7.000 habitantes se sitúa por debajo del 2,2 frente al valor máximo inicial de 2,8 y 3,0. En sentido opuesto, la corrección aplicada a los municipios más recesivos hace que el esponjamiento medio de los 18 municipios de más de 20.000 habitantes se aproxime a 2,5 cuando el valor máximo originalmente aplicado es de 2,4.

Para terminar, el cuadro 11 compara los resultados obtenidos mediante el nuevo método y los derivados de aplicar los criterios establecidos por las DOT de 1997 a la misma información de partida. Se han utilizado tres variantes del método de las DOT 1997 para evaluar con mayor precisión el origen de las diferencias observadas. Las tres variantes, denominadas original, revisada y adaptada, utilizan la misma información respecto a la evolución demográfica y al parque de viviendas, por lo que sus diferencias responden a la formulación del cálculo y a los supuestos utilizados en la proyección de los parámetros de cálculo (TMF, CSR y tratamiento de los municipios con población recesiva). Las diferencias entre las tres variantes del método DOT 1997 son las siguientes:

- DOT 1997 original: se aplican los supuestos originales planteados por las DOT 1997, tanto respecto al TMF como al CSR. Se ignoran las variaciones negativas al proyectar la población municipal.
- DOT 1997 revisada: se utilizan los supuestos revisados que se han aplicado durante los últimos años (reducción del

TMF en 0,24 personas/vivienda cada 8 años y CSR tendencial limitado a un valor máximo de 1,25). Se ignoran las variaciones negativas al proyectar la población municipal.

- DOT 1997 adaptada: se aplican los supuestos de proyección de la nueva metodología (reducción anual de 1,5% de la parte variable del TMF, CSR tendencial limitado a un valor máximo de 1,25 y reducción a la mitad de la variación demográfica proyectada para los municipios recesivos). Las diferencias corresponden únicamente a las derivadas de la propia fórmula de cálculo.

Como es natural, la mayor diferencia se obtiene aplicando los criterios originales de las DOT 1997. En este caso la reducción de capacidad resultante global asciende a más de 123.000 viviendas (34% de la cifra original y 12,6% del parque inicial). La diferencia se distribuye de forma desigual entre los diferentes componentes, destacando por su peso la diferencia en las necesidades de vivienda principal por variación del tamaño familiar. La discrepancia asciende a 63.600 viviendas, lo que supone casi la mitad de la diferencia global. La demanda de vivienda secundaria también presenta una fuerte desviación como corresponde a los valores CSR propuestos por las DOT de 1997.

En el extremo opuesto, la aplicación de los nuevos supuestos de proyección a la formulación planteada por las DOT (esto es, la

variante adaptada) genera un resultado global muy próximo al obtenido mediante la nueva metodología. La diferencia de capacidad global para la CAE se cifra en 5.200 viviendas, esto es una desviación de poco más del 2% del cálculo precedente y solo el 0,5% del parque inicial de viviendas. Por un lado, las necesidades de

vivienda principal coinciden exactamente y la diferencia respecto a vivienda secundaria es más bien limitada (3.000 viviendas). Las dos líneas finales del cuadro 11 muestran que el esponjamiento aplicado por el nuevo método es algo más elevado que el componente de fricción de oferta resultante del método DOT

Cuadro 12. Comparación por área funcional de dos métodos de cuantificación de la capacidad residencial máxima (2010-2017)

Área funcional	Viviendas 2009	Capacidad residencial		Diferencias	
		nuevo método	DOT revisada	en viviendas	en %
Balmaseda-Zalla	15.819	4.010	5.496	1.486	9,4
Beasain-Zumarraga	30.828	6.491	10.234	3.743	12,1
Bilbao Metropolitano	404.246	75.288	93.010	17.722	4,4
Donostia-San Sebastián	173.452	44.203	51.629	7.426	4,3
Durango	32.402	11.308	12.468	1.160	3,6
Eibar	32.542	5.625	10.107	4.482	13,8
Gernika-Markina	38.909	8.287	11.714	3.427	8,8
Igorre	5.683	1.989	2.545	556	9,8
Laguardia	7.877	3.417	3.991	574	7,3
Llodio	19.061	5.209	7.205	1.996	10,5
Mondragón-Bergara	28.657	5.150	8.287	3.137	10,9
Mungia	12.548	7.182	6.860	-322	-2,6
Tolosa	20.711	5.288	8.333	3.045	14,7
Álava Central	122.526	43.642	42.806	-836	-0,7
Zarautz-Azpeitia	33.792	11.459	12.806	1.347	4,0
C.A. de Euskadi	979.053	238.548	287.491	48.943	5,0

El parque de viviendas existentes corresponden a Udalplan 2009 (dato de Legazpi revisado). La capacidad residencial DOT revisada corresponde a la metodología DOT con información actualizada, anulación de la pérdida de población, reducción lineal del TMF (0,24 personas/vivienda en 8 años) e idéntico tratamiento del CSR (valor tendencial con un máximo de 1,25). La columna final recoge la proporción de la diferencia respecto al parque inicial.

Anexo 3

Actualización del procedimiento para la cuantificación residencial

(14.500 viviendas) aunque la aplicación de las limitaciones adicionales (18.300 viviendas) compensa esta diferencia y resulta en una holgura casi equivalente en ambos métodos.

Conviene subrayar que la proximidad entre las estimaciones de capacidad residencial observadas para el conjunto de la CAE no significa que ambos métodos resulten equivalentes para ámbitos territoriales inferiores. En efecto, aunque la capacidad global para la CAE solo difiera en 5.200 viviendas entre los dos métodos, la agregación de las desviaciones de los resultados correspondientes a los 250 municipios asciende a 51.500 viviendas, lo que supone un 5,3% del parque inicial y un 22% de la capacidad estimada para el planeamiento, cifras que no son insignificantes.

La nueva metodología resulta más restrictiva que la que se ha aplicado en los últimos años (aproximadamente asimilable a la variante revisada de los cuadros 11 y 12) en casi todos los aspectos contemplados en la cuantificación de las necesidades residenciales:

1. La proyección de la pérdida de población de los municipios recessivos, aunque sea de forma suavizada, supone la disminución de las necesidades de vivienda principal en 8.700 viviendas.

2. El cambio en el cálculo del tamaño familiar, tanto en planteamiento como en ritmo, supone

la disminución de las necesidades de vivienda principal en 26.500 viviendas.

3. La forma en que cada método calcula la demanda de vivienda secundaria genera una reducción de 2.300 viviendas a pesar de que utilizar el mismo CSR en ambos casos.

4. La incorporación del concepto de esponjamiento en el nuevo método de cuantificación en lugar de utilizar la corrección de la rigidez de oferta del método de las DOT 1997 genera discrepancias de diferente signo para cada municipio. Globalmente la divergencia resulta muy limitada (aumento de 6.900 viviendas respecto a la variante revisada).

La importancia del cambio reside en la forma de cálculo de este componente que pasa de depender del parque inicial a estar asociado a la estimación de necesidades residenciales del ámbito en cuestión.

5. La incorporación de las limitaciones adicionales a la capacidad residencial máxima admitida (elemento no contemplado en las DOT 1997) supone la reducción de 18.300 viviendas en la capacidad agregada de la CAE. En realidad este resultado es el saldo de reducciones de la capacidad residencial por un total de 23.381 viviendas y aumentos por valor de 5.045 viviendas.

El cuadro 12 muestra estas diferencias por área funcional, apareciendo un amplio abanico según

los casos. Básicamente, estas diferencias se ordenan de acuerdo al dinamismo demográfico de las áreas funcionales, consecuencia lógica de basar la capacidad residencial en la estimación de necesidades en vez de calcular la holgura requerida en base a la magnitud del parque existente. En las áreas más dinámicas (Mungia y Álava Central) la capacidad residencial calculada aumenta con el nuevo método. En sentido contrario, las reducciones más importantes corresponden a las áreas de demografía más estancada (en los casos de Tolosa, Eibar, Beasain-Zumarraga, Mondragón-Bergara y Llodio la reducción supera el 10% del cálculo anterior).

Cuadro 13. Ficha resumen de la metodología de cuantificación residencial

Descripción de conceptos y componentes	Fórmula aplicada	Leyenda de símbolos																		
CMT. Correcciones del modelo territorial vigente El PTP identificará estas correcciones estimando su magnitud y ritmo temporal. Identificará el impacto sobre el uso principal o secundario de la vivienda derivado de cambios en infraestructuras y dotaciones, en tipos de hábitat o en cualquier otro aspecto que se considere relevante.	explicado en PTP	Identificación general del periodo temporal t: t_0 = Periodo de referencia i = Año inicial del plan f = Año final del plan																		
A. Necesidades de vivienda principal																				
A1. Por variación de población residente Fórmula de proyección de la población municipal: $P_t = P_0 \times (1 + RP)^t$	$(P_f - P_i) / TMF_f$	P_t = Población en momento t TMF_t = Tamaño familiar en momento t RP = Tasa anual de variación del tamaño familiar																		
A2. Por variación del tamaño familiar Fórmula de proyección del tamaño familiar: $TMF_t = 1 + (TMF_{t-1} - 1) \times (1 + RF)^t$	$P_i \times (1/TMF_f - 1/TMF_i)$	RF = Tasa anual de variación de la población municipal (reducida a la mitad si la variación es negativa)																		
B. Demanda de vivienda secundaria																				
B1. Por variación de vivienda principal Demanda asociada a la evolución del parque principal.	$(A1 + A2) \times (CSR_f - 1)$	CSR_t = Coeficiente de vivienda secundaria en momento t. Se define como sigue: viviendas ocupadas / viviendas principales																		
B2. Por variación del coeficiente de vivienda secundaria Requiere proyección explícita del CSR. En su ausencia se aplicará el CSR de 2001 (o la media de 1991 y 2001 si esta última fuera mayor) siempre que no supere la cota de 1,25.	$(P_i / TMF_i) \times (CSR_f - CSR_i)$																			
C. Previsión de viviendas desocupadas																				
C1. Por variación de vivienda ocupada Holgura asociada a la evolución del parque ocupado.	$(A1 + A2 + B1 + B2) \times (CVD_f - 1)$	CVD_t = Coeficiente de vivienda desocupada en momento t. Se define así: viviendas totales / viviendas ocupadas																		
C2. Por variación del coeficiente de vivienda desocupada Requiere proyección explícita del CVD. En su ausencia se aplicará el valor normativo máximo según la población municipal (de 1,04 a 1,08 según tabla).	$(CSR_i \times P_i / TMF_i) \times (CVD_f - CVD_i)$																			
NR. Necesidades residenciales	$CMT + A1 + A2 + B1 + B2 + C1 + C2$																			
Estimación del aumento de parque de viviendas previsto para el periodo del plan. Se calcula mediante la agregación de los 7 componentes especificados.																				
CR. Capacidad residencial																				
Estimación de la capacidad de construcción de viviendas identificada al inicio del plan. Se calcula multiplicando las necesidades residenciales por un factor de esponjamiento máximo acorde a la población municipal (de 2,4 a 3,5 según tabla). El esponjamiento mínimo se fija en 70% del valor máximo.	$CR = NR \times ESP$	ESP = Factor de esponjamiento																		
<i>Limitaciones adicionales</i>																				
<ul style="list-style-type: none"> - Independientemente del resultado de la cuantificación, se admite siempre una capacidad residencial de hasta el 12% del parque inicial (o de 20 viviendas). - Se limita la capacidad residencial de un plan al 50% del parque inicial (70% en los municipios de menos de 3.000 habitantes). 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tamaño del municipio</th> <th>CVD</th> <th>ESP (máx)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20.000+ habitantes</td> <td>1,04</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>7.000-19.999 habitantes</td> <td>1,05</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>3.000-6.999 habitantes</td> <td>1,06</td> <td>2,8</td> </tr> <tr> <td>1.000-2.999 habitantes</td> <td>1,07</td> <td>3,0</td> </tr> <tr> <td>menos de 1.000 habitantes</td> <td>1,08</td> <td>3,5</td> </tr> </tbody> </table>	Tamaño del municipio	CVD	ESP (máx)	20.000+ habitantes	1,04	2,4	7.000-19.999 habitantes	1,05	2,6	3.000-6.999 habitantes	1,06	2,8	1.000-2.999 habitantes	1,07	3,0	menos de 1.000 habitantes	1,08	3,5
Tamaño del municipio	CVD	ESP (máx)																		
20.000+ habitantes	1,04	2,4																		
7.000-19.999 habitantes	1,05	2,6																		
3.000-6.999 habitantes	1,06	2,8																		
1.000-2.999 habitantes	1,07	3,0																		
menos de 1.000 habitantes	1,08	3,5																		