LAGen BERRIKUSPENAREN HASIERAKO ONESPENARI DAGOKIONEZ AURKEZTUTAKO ALEGAZIOARI EMANDAKO ERANTZUNA
CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PRESENTADA A LA APROBACIÓN INICIAL DE LA REVISIÓN DE LAS DOT

Alegazio zenbakia: 08
Alegación nº:

Nork aurkeztu du: EQUO BERDEAK
Presentada por:

Aurkezte-data: 23/04/2018
Fecha de presentación:

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

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

El escrito de alegaciones presentado está estructurado concretando en qué apartados de la Memoria y en qué artículos de las Normas de Aplicación se considera que deben ser incorporados los aspectos alegados.

1. MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE.

a) Cabe señalar que la alegación considera que el medio físico es tan solo una parte del espacio que se ordena en las DOT.

b) Se señalan diversos aspectos a incorporar, tanto en el capítulo 4 de la memoria de las DOT como en los artículos 3 y 4 de las Directrices. Las incorporaciones propuestas están ligadas a conceptos como la necesidad de que la infraestructura verde sea un continuo en el que se consideren los suelo agrarios o los jardines urbanos entre otros, que incorpore los anillos verdes, que penetre en los sistemas urbanos, que se proteja frente a las amenazas grises y que, junto con el suelo, se considere como sumidero de carbono, de manera que en todas las políticas urbanísticas se contemplen los impactos sobre la captación de CO2. Se propone, además, incluir en el planeamiento urbanístico la gestión sostenible de los espacios verdes urbanos.

c) Solicita la protección del suelo como sustrato esencial para la vida.

Valoración

a) En primer lugar, conviene recordar que el “medio físico” hace referencia a la estructura física de la totalidad del territorio de la CAPV. Se trata de un término que colabora con la idea de territorio expresada en el anteúltimo párrafo del apartado 2.1 “Bases del modelo territorial”, donde se dice:

> *Las bases revisadas del modelo territorial proyectan la visión de la estrategia territorial vasca en un horizonte aproximado de veinte años. De ahí que la visión que se plantea se refiere al "territorio" no como un elemento físico sino como el elemento que delimita el ámbito de actuación de la política de ordenación territorial, como el marco competencial en el que se desarrolla. Es decir, el concepto de territorio en su consideración más actualizada y en el sentido más amplio, el territorio como estructura física más sociedad.*

En esta línea, el capítulo 4 se abre con el siguiente texto:

> *El territorio es la base sobre la que se asienta cualquier actividad. Ha de entenderse como un medio físico dinámico, que como tal debe condicionar los usos que pueden darse en sus diferentes espacios. De esta manera, la idoneidad de uno u otro espacio debe contar como requisitos fundamentales la capacidad de carga del mismo y su fragilidad. El Medio Físico es un factor clave para el bienestar, el desarrollo económico y la calidad de vida.*

b) En cuanto a la infraestructura verde, la introducción de dicho concepto es una de las aportaciones fundamentales de la Revisión de las DOT y tiene recorrido a lo largo de todo el documento, en la memoria, en sus anexos y en la normativa de aplicación. Supone además una forma de trabajo a abordar, una filosofía a aplicar y a desarrollar por el planeamiento, tanto territorial como urbanístico, sin que los elementos definidos por las DOT supongan una limitación a la posible ampliación de los mismos. La infraestructura verde es una red, lo que por definición implica su continuidad y la interconexión entre los diversos elementos que la conforman. Tal y como se señala en el segundo párrafo del "Estado de la Cuestión" del apartado 4.2 "Infraestructura verde y servicios de los ecosistemas":

> *De acuerdo con la Comisión Europea, la infraestructura verde es «una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos. Incorpora espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres (incluidas las zonas costeras) y marinos. En los espacios terrestres, la infraestructura verde está presente en los entornos rurales y urbanos."*
>
> *En la misma definición de infraestructura verde aparecen las características y los principios que deberían inspirar su desarrollo:*
>
> *1.- Carácter estratégico, aprovechando los cauces e instrumentos ya existentes.*
> *2.- Amplitud de los elementos que la pueden componer: tanto terrestres como acuáticos, urbanos como rurales, y a diferentes escalas. A modo meramente orientativo:*

Escala (instrumento)	Nodo	Conexión
CAPV (Directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Sectoriales)	Espacios protegidos por sus valores ambientales …	Corredor ecológico …
Área Funcional (Planes Territoriales Parciales)	Parque periurbano Suelos agroganaderos Zonas de ocio metropolitanas Espacios de acceso al territorio …	Vía verde Recorridos territoriales: caminos rurales, vías blandas existentes Obras de bioingeniería Ecoductos …
Local (Plan General de Ordenación Urbana)	Anillo verde Parque Urbano Jardín, jardín de lluvia Huerto urbano Cubiertas, fachadas, terrazas …	Avenida Bulevar, ecobulevar Alameda Frente fluvial Setos …

El documento plantea una adaptación de la infraestructura verde a las características de cada escala, y como tal se señalan en los puntos 6 (para el planeamiento territorial) y 7 (para el planeamiento urbanístico) del artículo 4 del documento. Concretamente en el apartado 7 del artículo 4 se señalan las directrices de la infraestructura verde local comunes para toda la CAPV, directrices que podrá desarrollar cada PTP.

Además, la preocupación de que la infraestructura verde se imbrique también en el suelo urbano está suficientemente recogida con el tratamiento de condicionante superpuesto dado a la misma, que tiene toda la intención y la coherencia. Los condicionantes superpuestos,

afectan a todo el territorio, a la totalidad del suelo, se encuentre éste clasificado como urbano, como urbanizable o como no urbanizable. En el punto 2.b.3 del Anexo a las normas de aplicación se señala:

> *2.b.3. El planeamiento territorial y urbanístico delimitará las áreas afectadas por los condicionantes superpuestos y establecerá los criterios y requisitos exigibles para la concesión de licencia a cualquier actividad que pueda suponer una amenaza para la estabilidad y conservación de los suelos, la calidad de las aguas subterráneas, el control de las inundaciones o el cumplimiento de los objetivos establecidos para los espacios protegidos por sus valores ambientales, los corredores ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales.*

Sumado todo ello a que el almacenamiento de carbono es considerado uno de los servicios fundamentales que ofrecen los ecosistemas, y por tanto la infraestructura verde, la regulación de cualquier actividad urbanística sobre la misma, necesariamente deberá valorar la afección a la capacidad de almacenamiento de carbono.

En cuanto a las afecciones de la infraestructuras grises sobre la infraestructura verde, en el punto 3.c) del artículo 4 “Directrices en materia de infraestructura verde y servicios de los ecosistemas” se señala como criterio:

> *c) Identificar aquellos lugares en los que una infraestructura "gris" comprometa la continuidad ecológica de la infraestructura verde a nivel de la CAPV. En los lugares de concurrencia de la infraestructura verde con la infraestructura “gris”, prevalecerá la primera en aras a la realización de las tareas necesarias de restitución ecológica.*

Por último, tal y como se ha venido aclarando a lo largo de la presente valoración, las zonas verdes urbanas, tanto las pertenecientes a los sistemas generales como a los locales, forman parte de la infraestructura verde.

Por lo tanto, se considera que las DOT ya definen y garantizan, sobre la infraestructura verde, tanto las características como la protección solicitadas en la alegación.

c) Las DOT comparten la preocupación por la protección del suelo. Los párrafos 2º y 3º del capítulo 4 presentan el siguiente literal:

> *El suelo constituye un recurso básico como soporte esencial de actividades de producción primaria y a la vez base física que determina las características de numerosos procesos natura les, incidiendo en los asentamientos humanos y condicionando la aparición de riesgos natura les. Por ello su conservación y la asignación de usos que aprovechen sus potencialidades sin deteriorarlo debe ser un objetivo prioritario en cualquier proceso de ordenación del territorio.*
>
> *Desde la aprobación de las DOT en 1997 han entrado en vigor numerosas disposiciones normativas que establecen las medidas pertinentes para una gestión sostenible del medio físico, tanto en el ámbito de la ordenación del territorio como en los ámbitos sectoriales concernidos, principalmente el medioambiental y el del sector primario .*

Esta preocupación se traslada a diversos puntos de las Directrices, dedicando, además, el punto 1.a del Anexo a las normas de aplicación al tratamiento del mismo.

2. HÁBITAT RURAL

En la alegación se realizan diversas consideraciones planteando incluir en el documento cuestiones dirigidas a la protección del suelo agrario frente a la urbanización o a las infraestructura grises y a la consecución de una soberanía alimentaria mediante medidas de fomento y gestión de una agroganadería sostenible, ecológica y de cercanía, manteniendo la identidad del medio rural. Se

señala también la necesidad de plantear las políticas forestales partiendo del análisis de las necesidades no solo de consumo sino también de la biodiversidad.

Solicita que las medidas de protección del medio rural sean cuestiones más concretas y de obligado cumplimiento que se incluyan en el Capítulo II de la normativa de aplicación.

Realiza otra serie de serie de consideraciones que las materializa en la necesidad de completar el contenido del artículo 19 (directrices en materia de hábitat rural) con lo siguiente: creación de un banco público de tierras agrícolas; establecer anillos agrícolas alrededor de los núcleos urbanos; recuperación de la fertilidad del suelo mediante el empleo de técnicas agrícolas ecológicas; favorecer la conexión producción-consumo, medio rural-medio urbano; protección de la biodiversidad y de la diversidad agraria.

Valoración

En lo referente a que las directrices en materia de hábitat rural se contemplen con naturaleza recomendatoria, cabe señalar que, al tratarse de cuestiones fundamentalmente sectoriales que van más allá de la ordenación territorial, independientemente de que en su aplicación al planeamiento tengan la naturaleza de la normativa que los incluya, desde las DOT no procede su imposición.

La preocupación por el hábitat rural, mediante el planteamiento reflejado en los objetivos y directrices referidos al mismo, supone una definición de mínimos de equipamientos, tecnología y servicios a su servicio que procuren que no existan limitaciones que lo desfavorezcan frente al hábitat urbano. El reto, difícil y extendido a nivel mundial, es el de frenar el despoblamiento del hábitat rural que se está produciendo y que supone una pérdida importante para la conservación y gestión tanto de los ecosistemas como de los servicios que ofrecen. Para ello, en el artículo 19 se establecen las siguientes directrices en materia de hábitat rural, sobre las que se subrayan las implicaciones sobre las alegaciones realizadas:

1. *Preservar el suelo agrario existente frente a las influencias e intervenciones urbanísticas e infraestructurales.*

2. *Asegurar la continuidad de las explotaciones agrarias como instrumento básico del desarrollo socioeconómico en el medio rural a partir de modelos de producción acordes con las funciones ambientales y territoriales que desempeña la actividad agraria, potenciando la rentabilidad de las explotaciones agrarias como factor determinante para fijar población y promover el empleo rural.*

3. *Dotar al medio rural de equipamientos y comunicaciones adecuadas, unido a la mejora de la prestación de servicios públicos básicos como transporte, energía, agua, telecomunicaciones, seguridad ciudadana, entre otros.*

4. *Promover la utilización de la tecnología y el acceso a la banda ancha para mejorar la calidad de vida y de trabajo de las personas que residen en las zonas rurales, y disminuir la brecha existente entre medio rural y medio urbano.*

5. *Establecer, desde los instrumentos de ordenación territorial, criterios que vinculen al planeamiento al mantenimiento de los caseríos y evitar su pérdida, a partir de del ejercicio de la actividad agraria y su gestión desde las diferentes administraciones.*

6. *Preservar los Núcleos Rurales favoreciendo la rehabilitación y el mejor aprovechamiento de la edificación existente en los pequeños núcleos, respetando el carácter de los asentamientos preexistentes en cuanto a morfología, volumetría y materiales se refiere, manteniendo la calidad del suelo y el paisaje de su entorno.*

7. *Incorporar la perspectiva de género en todos los ámbitos del sector agrario y hacer efectivas las medidas que se establecen en la Ley 8/2015, de 15 de octubre, del Estatuto de las Mujeres Agricultoras, para lograr el reconocimiento y sus derechos profesionales, sociales y fiscales para conseguir la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.*

8. *Mejorar la red de transporte público y/o de servicios de transporte a demanda.*

9. *Visibilizar el reconocimiento social de las personas que habitan el medio rural por su labor de proveedores de alimentos y de custodia del territorio, otorgando una especial atención a las mujeres.*

10. *Los instrumentos de planeamiento territorial y municipal tendrán en cuenta las propuestas del Programa de Desarrollo Rural de Euskadi para la creación y mejora de herramientas que favorezcan la incorporación al medio de jóvenes agricultores; incidiendo en la puesta en marcha de iniciativas públicas y privadas, tales como agroaldeas, centros de intermediación de tierras agrarias, bancos de tierra u otras que cumplan los mismos objetivos.*

11. *Mantener la sociedad rural, en cuanto a conservadora de nuestro patrimonio cultural, artístico, histórico, etnográfico, ritos y costumbres, cuyos valores y modos de vida forman parte de nuestra idiosincrasia.*

En todo caso se comparte la importancia de la gestión agroecológica de la producción agraria, no sólo como necesaria para la mejora de la rentabilidad de las explotaciones agrarias, sino como un método de gestión que procura la consecución de múltiples objetivos y que dirige múltiples directrices vinculantes en las DOT aún sin que en la normativa tenga un tratamiento explícito.

En el apartado 4.2 “Infraestructura verde y servicios de los ecosistemas” se plantea como uno de los objetivos el siguiente:

> *D) Promover la agricultura ecológica y los medios de producción cercanos, valorar la labor de la población rural en la conservación y gestión de los ecosistemas, y mejorar la calidad de vida.*

Los conceptos de sostenibilidad y de preservación y mejora de los servicios de los ecosistemas son conceptos abiertos que llevan implícita la preferencia por la gestión agroecológica de los suelos, que ofrece mayores garantías de mantenimiento de la calidad de los mismos.

3. HÁBITAT URBANO

a) Solicita superar el actual sistema polinuclear incorporando la visión de biorregión, incorporar las medidas necesarias para obtener ciudades neutras en carbono y favorecer la soberanía alimentaria.

b) Cuestiona el concepto de los Ejes de Transformación solicitando que se apueste por los núcleos y sus entornos circulares, ya que los ejes propuestos ocupan los principales valles de la CAPV y los suelos aluviales de alto valor estratégico para la agricultura.

c) Propone el mayor aprovechamiento de los espacios ya urbanizados y la regeneración urbana para los barrios construidos en el siglo XX con la consideración del fomento de la infraestructura verde urbana, con el fomento de los tejados y cubiertas verdes y la rehabilitación bioclimática de los edificios. Propone así mismo imponer a las nuevas ocupaciones de suelo la rehabilitación de la misma superficie urbana.

d) Por último, solicita medidas para revertir el modelo de polígonos y suelos de actividades económicas aislados de la trama urbana, con el fin de favorecer la cercanía entre los usos residencial y de actividades económicas. Solicita prohibir nuevas grandes superficies comerciales.

Valoración

Los temas alegados son temas centrales de las DOT en el ámbito urbano que se tratan en la línea de las propuestas que se realizan, así en la introducción del capítulo 6 “Hábitat urbano” los párrafos décimo y decimoprimero establecen que:

> *Frente al énfasis en el crecimiento, la revisión de las DOT propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, limitar la expansión de las zonas edificadas y hacer de las iniciativas de renovación y reutilización de los espacios construidos el centro de las actuaciones futuras. 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; además de contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a la adaptación a los efectos del cambio climático, a la resiliencia y a mejorar la salud y la calidad de vida.*
>
> *Las DOT plantean, además, las estrategias de renovación urbana como intervenciones que permiten un importante proceso de reutilización y reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios ya ocupados por la urbanización. 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.*

a) El concepto de biorregión queda recogido en el último párrafo del punto III “Territorio vivo” del apartado 2.1 “Bases del modelo territorial” cuyo texto es el siguiente:

> *En este contexto surge el concepto de biorregión como el espacio clave en el que reconstruir una nueva relación sostenible y resiliente entre los sistemas urbanos, rurales y naturales de cada lugar. El enfoque biorregional supone según autores un cambio en premisas del desarrollo contemporáneo: Cuidado frente a explotación, bien general frente a apropiación privada; satisfacción de necesidades frente a crecimiento ilimitado; autonomía frente a dependencia externa; complejidad frente a especialización; colaboración frente a jerarquía; desarrollo territorializado frente a desarrollo exógeno.*

En cuanto a las cuestiones alimentarias y de emisiones nos remitimos a las valoraciones del segundo punto y del sexto punto respectivamente.

b) En el punto 3 del apartado 6.1 “Sistema urbano: el sistema polinuclear de capitales, al red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales y los ejes de transformación” se expresa que:

> *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 promoviendo una recuperación activa de las riberas fluviales, actuando como corredores ecológicos y encajando la infraestructura verde de los ejes con los corredores transversales. 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.*
>
> *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, evitar la ocupación urbana de nuevos ámbitos y aumentar el atractivo de nuestras ciudades y nuestros paisajes. En concreto permite replantear los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad para su transformación en viarios urbanos.

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 infra-estructurales. 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 actuaciones 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.

c) La priorización de la regeneración, la rehabilitación y la redensificación del suelo ya antropizado es el eje fundamental del modelo urbano que se propugna desde las DOT, tal y como se desprende de las múltiples alusiones a dichos principios tanto en la memoria como en la normativa de aplicación, donde además se les dedica el artículo 10 "Directrices en materias de regeneración urbana". Entre ellas figuran las siguientes:

2. El planeamiento territorial y urbanístico desarrollarán en materia de regeneración urbana las siguientes determinaciones:

a) Priorizar la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrautilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo, con el fin de satisfacer la demanda de vivienda, actividad económica y dotaciones o de resolver los desequilibrios existentes.

b) Promover la cohesión social, el desarrollo económico y el empleo así como fomentar medidas para la educación y la formación. Igualmente, habrá de impulsar la mejora de las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones en general y del entorno urbano, mediante la rehabilitación, la habitabilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética.

…

e) Priorizar en la reordenación del viario las vías destinadas a transporte público; posibilitando especialmente el transporte mediante vehículos eléctricos y la distribución limpia de mercancías, y reservando espacios destinados a infraestructuras de recarga eléctrica de vehículos y a la instalación de aparcamientos y puestos de alquiler de bicicletas.

f) Promover actuaciones de permeabilización de la ciudad consolidada mediante la generación de espacios verdes en patios de manzana y viario.

g) Reducir los impactos negativos existentes en relación con la calidad ambiental del entorno urbano: contaminación atmosférica, acústica, de las aguas y del suelo.

h) Establecer acciones específicas para reducir el consumo energético, así como para aumentar la eficiencia y el uso de fuentes y sistemas energéticos no contaminantes.

i) Considerar la incorporación de criterios bioclimáticos en el planeamiento; estableciendo una regulación del régimen de uso y edificación que facilite la implantación y desarrollo de energías renovables y la mejora en la gestión de los residuos urbanos.

j) Impulsar la utilización de soluciones basadas en la naturaleza mediante el incremento de las dotaciones de arbolado y el de parques y jardines como un elemento fundamental para la mejora del aislamiento acústico en el entorno de las infraestructuras, así como un factor regulador del confort climático.

k) Integrar la gestión de los suelos contaminados y la mejora de la calidad del suelo en las fases previas de la planificación territorial y urbanística, considerando la misma como un factor básico para el impulso de la regeneración urbana.

d) Por último, la mezcla de usos es una necesidad tratada a lo largo de todo el documento, concretándose, por un lado en el punto 2 del artículo 28 “Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad” con el siguiente texto:

> *2. Promover en atención a las cuestiones transversales, un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a la mezcla de usos, y cohesionado socialmente.*

Y por otro en el punto 1.b del artículo 12 “Directrices en materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales, donde se señala que se debe:

> *b) Evitar la segmentación de la ciudad en usos y la paulatina expulsión a polígonos exteriores de actividades económicas compatibles con el uso residencial.*

Cabe señalar que se va a realizar una enmienda técnica por la que el artículo 28 “Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad” va a pasar a ser el artículo 19 y a estar incluido en el Capítulo II “Directrices de ordenación y uso del espacio”, como criterios de imposición, de exclusión o de alternancia entre varios criterios admisibles.

4. PAISAJE, PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL, Y RECURSOS TURÍSTICOS

a) Solicita concebir el territorio desde los principios de la Ecología del Paisaje, como un continuo, y establecer la obligatoriedad de elaborar informes de paisaje en los proyectos urbanizadores o de instalación de industrias y equipamientos.

b) Solicita recuperar las vías verdes y sendas tradicionales como elemento cultural vertebrador del territorio.

c) Solicita incentivar la conservación, restauración y potenciación del patrimonio natural, dotando a todas las especies vulnerables en peligro de extinción y de especial interés de planes de gestión, con recursos y presupuesto para su cumplimiento, así como fomentar la creación de un mosaico continuo entre el medio urbano, rural y natural.

d) Solicita establecer el Turismo Responsable y Sostenible como la base de los recursos turísticos, favorecer el mantenimiento de la identidad del territorio, frenar los flujos masivos turísticos y limitar el crecimiento de los alojamientos turísticos.

Valoración

a) En el cuarto párrafo del “Estado de la cuestión” del apartado 7.1 “Paisaje” de la memoria de las DOT podemos encontrar el concepto que se maneja en el documento:

> *El Convenio Europeo del Paisaje, conocido también como Convenio de Florencia, define el paisaje como "cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos" y destaca, por un lado, que el paisaje es un elemento clave en la calidad de vida de las personas, tanto en medios urbanos como rurales, y tanto en las zonas degradadas como en las de mayor calidad, y, por otro lado, que desempeña un papel de interés general desde el punto de vista cultural, ecológico, medioambiental y social, así como económico, ya que de su protección, gestión y ordenación pueden surgir oportunidades de creación de empleo.*

Así entre los objetivos establecidos en materia de paisaje en el apartado 7.1 de la memoria figuran los siguientes:

> *2.- Valorar el paisaje desde un punto de vista integral, teniendo en cuenta los paisajes rurales y urbanos, tanto los de gran calidad como los degradados, así como los subterráneos.*
>
> *5.- Evitar los impactos paisajísticos negativos de todo tipo (visuales, sonoros u olfativos) e integrar los elementos y actividades que se desarrollan en el territorio, especialmente las infraestructuras y las áreas de actividad económica.*

El paisaje adquiere, tanto por su concepción global como por su afección sobre la calidad natural y de vida, una especial relevancia, tal y como se refleja en la extensión del artículo 20 "Directrices en materia de paisaje" entre las que podemos destacar, en lo referido a la alegación planteada, la siguiente:

> *11. Garantizar el cumplimiento de unos requisitos básicos de todas las infraestructuras, las obras y las actividades que se realicen y puedan tener una incidencia en el paisaje a través de los pertinentes instrumentos de evaluación ambiental o de los estudios de integración paisajística.*

b) Las DOT comparten el punto de vista de la alegación en cuanto a la valoración de las vías verdes y las sendas tradicionales, reconociendo, más allá de su capacidad de estructurar la movilidad, su valor cultural. Así en el punto b) "Movilidad peatonal" del "Estado de la cuestión" del apartado 9.2 "Movilidad peatonal y ciclista", en el tercer párrafo se señala lo siguiente:

> *En el ámbito interurbano, existe una gran variedad de caminos históricos utilizados como rutas comerciales, así como para el desplazamiento de las personas. De esos caminos históricos, los más relevantes por su importancia histórica y cultural y por su capacidad de estructurar el territorio de la CAPV son el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Ruta del Vino y el Pescado, y el Sendero Histórico (Cataluña-Galicia), así como la Senda del Mar.*

c) Tal y como ya se ha señalado en la valoración del primer punto de la alegación, la infraestructura verde es una red conectada de ecosistemas que ofrecen diversos servicios, para lo que es necesario el fomento de la biodiversidad de los mismos. En todo caso la protección concreta de los espacios y especies naturales, así como la dotación económica y de medios para ello, excede a las competencias de las DOT.

d) Desde las DOT se comparte la preocupación por la gestión sostenible del turismo, por lo que uno de los objetivos señalados en el apartado 7.4 "Recursos turísticos" es:

> *5.- Considerar la capacidad de carga de los destinos, no sólo en los espacios naturales, sino también en las zonas urbanas, especialmente cuando la calidad de vida de las personas locales pueda verse comprometida.*

En todo caso será el PTS de Recursos Turísticos el que defina el modelo de desarrollo en base a las directrices establecidas por las DOT en las "Directrices en materia de recursos turísticos".

5. GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS

a) Solicita modelizar los escenarios climáticos futuros y la disponibilidad de agua con el objetivo de planificar una gestión adecuada de este recurso, incorporar los ríos y masas de agua superficiales a los corredores ecológicos favoreciendo su conectividad lineal, proteger los acuíferos frente a la contaminación y planificar el urbanismo desde el respeto a las zonas inundables.

b) Solicita incorporar la necesidad de crear ciudades y territorios neutros en carbono, facilitar la Información pública, periódica y actualizada respecto al consumo energético y emisiones de GEIs y la realización de un Plan de Energías Renovables.

Valoración

a) Tal y como se ha señalado en la valoración de la primera alegación, los ríos y las masas de agua son parte de la infraestructura verde de la CAPV, por lo que su conectividad y su protección ya son objeto de las Directrices en dicha materia. Del mismo modo se actúa frente a los acuíferos que tienen la consideración de condicionante superpuesto.

Por otro lado, el PTS de ordenación de ríos y arroyos de las CAPV regula, entro otro, los usos de las áreas inundables, por lo que la planificación urbanística sólo se puede llevar a cabo con el debido respeto a las zonas inundables.

En todo caso la gestión del agua excede de las competencias de la ordenación del territorio, siendo la agencia vasca del agua URA quien se encarga de la cuestión.

b) La importancia de un modelo de ciudad y territorio neutro en carbono está implícitamente señalada a lo largo de todo el documento, ya que la sostenibilidad implica además de las variables económica, social y cultural la variable ambiental, en la que la mitigación del cambio climático, asociada al control de las emisiones de carbono es fundamental.

Cabe destacar el último párrafo del "Estado de la cuestión" del apartado 8.2 "Energía" en el que se señala:

> *Finalmente cabe reflexionar sobre el hecho de que las áreas urbanas, donde se concentra la mayor parte de la población, se enfrentan al gran reto de la sostenibilidad energética y, por lo tanto, deben convertirse en focos de innovación, con el objetivo de dirigirse hacia las emisiones cero de gases de efecto invernadero, hacia la desenergización -gracias a un aumento sustancial de la eficacia y eficiencia energética-, hacia la descarbonización y la generalización del uso de fuentes de energías renovables, y hacia el progreso hacia una autosuficiencia conectada.*

Además en el objetivo nº2 del mismo apartado se establece:

> *2.- Alcanzar los objetivos de aumentar tanto la eficiencia energética como la utilización de fuentes de energías renovables, así como los objetivos de reducir el consumo de petróleo y de emisión de gases de efecto invernadero establecidos en la Estrategia Energética de Euskadi 2030 y en la Estrategia Vasca de Cambio Climático.*

6. MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

a) Solicita establecer como objetivo el cambio del reparto modal para aumentar los recorridos peatonales, ciclistas y transporte público en detrimento del uso del vehículo privado, fomentar el car-sharing, favorecer la electrificación del transporte público y apostar por la bicicleta eléctrica como medio competitivo en las medias distancias.

b) Solicita priorizar la transferencia del transporte de mercancías de las carreteras vascas al ferrocarril y mejorar la red ferroviaria más allá del TAV, permeabilizar las infraestructuras viarias para favorecer la conectividad ecológica y maximizar la capacidad de las plataformas logísticas ya construidas evitando nuevas plataformas o la ampliación de las actuales.

Valoración

a) En la introducción al capítulo 9 “Movilidad y logística” se plantean los siguientes objetivos:

> *Los objetivos en materia de movilidad para las iniciativas territoriales y sectoriales se centran 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 y, principalmente, consisten en:*
>
> *1.- Potenciar los elementos de conexión exterior e interior de personas y mercancías de la CAPV como factor crítico para la calidad de vida, la competitividad y la innovación.*
>
> *2.- Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio y equipamientos.*
>
> *3.- Promover la movilidad no motorizada -peatonal y ciclista-, y el transporte público multimodal y energéticamente eficiente, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas, que permita reducir las emisiones de CO2 y que tenga en cuenta la movilidad del cuidado.*
>
> *4.- Lograr una densidad adecuada que facilite el papel del transporte público, especialmente en aquellos ejes en los que ya existe ferrocarril como transporte de alta capacidad.*
>
> *5.- 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.*
>
> *6.- Aumentar la permeabilidad territorial de las infraestructuras de movilidad tratando de minimizar su efecto barrera sobre el territorio.*

b) En el apartado logístico uno de los objetivos del apartado 9.4 “Movilidad logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria” es:

> *5.- Promover el potencial del País Vasco como nodo logístico europeo para el transporte internacional de mercancías, a través de la combinación de los distintos modos de transporte, y sobre la base de una red de plataformas logísticas.*

Para ello desde las DOT se señalan como directrices potenciar las ya existentes y optimizar las ya previstas, con el fin, en todo caso, de facilitar el trasbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril.

La cuestión de la permeabilidad de las infraestructuras viarias para favorecer la conectividad ecológica ya se ha valorado en el análisis del apartado b) del primer punto de este documento.

7. CUESTIONES TRANSVERSALES

a) Solicita facilitar el cumplimiento de la Ley de accesibilidad, de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

b) Solicita analizar pormenorizadamente el consumo actual de materia y energía de cada uno de los sistemas territoriales y modelizar una transición de reducción con el objetivo de cumplir los compromisos adoptados en el acuerdo de París y sus derivados. Solicita exigir el análisis del impacto de cualquier proyecto urbanístico en “relación con el cambio climático y las amenazas esperadas”.

Valoración

a) Las DOT son un documento de ordenación que está sometido, al igual que el resto de las figuras de desarrollo y planeamiento urbanístico, al cumplimiento de las leyes que rigen en su ámbito de competencias, por lo que en todo caso facilitan el cumplimiento de las mismas, tal y como queda patente en los objetivos planteados en el apartado 10.1 "Accesibilidad universal" y en las directrices desarrolladas en el artículo 29.

b) Entre los objetivos planteados en el apartado 10.3 "Cambio climático" se encuentran los siguientes:

> *1.- Integrar en la planificación la variable climática y la reducción de las incertidumbres asociadas, a través de mecanismos de actualización basados en la mejora del conocimiento científico tanto sobre los modos de producción y consumo como sobre la propia evolución del clima y sus consecuencias.*
>
> *2.- Apostar por un modelo energético bajo en carbono potenciando criterios de eficiencia energética y energías renovables: hacia una edificación "cero emisiones", potenciando la intermodalidad y los modos de transporte con menos emisiones de GEIs, así como apoyando la innovación y el desarrollo tecnológico que permitan la reducción de emisión de gases de efecto invernadero en todos los sectores.*
>
> *5.- Desplegar tanto los objetivos de mitigación como los de adaptación a través del planeamiento territorial y urbanístico, que ordenará los usos del territorio de acuerdo con objetivos de eficiencia y resiliencia.*

8. GOBERNANZA

a) Plantea la necesidad de incrementar los indicadores propuestos, añadiendo todos aquéllos que atienden a la infraestructura verde, medio rural, cambio climático o género. Propone implementar un lenguaje fácil y accesible y establecer mecanismos de control de cumplimiento de las DOT y su filosofía.

b) Solicita la división del área funcional de Álava Central en subdivisiones para trabajar desde la realidad diferenciada de Vitoria-Gasteiz y Llanada Alavesa, a la situación de la Montaña Alavesa, Valles Alaveses y Gorbeialdea. De mismo modo solicita la división del A.F. de Gernika Markina

Valoración

a) Los indicadores para el seguimiento y evaluación de la aplicación de las DOT se dividen en dos ámbitos, por un lado, los indicadores que se incluyen en el propio documento de las DOT y por otro lado los indicadores señalados por el estudio ambiental estratégico. Los primeros miden la evolución de parámetros de ordenación territorial mientras que los segundos evalúan la incidencia ambiental de la aplicación de las DOT y es en este segundo grupo donde se prevén los indicadores relativos a cambio climático, servicios de los ecosistemas, suelo, vegetación, hábitat, fauna, espacios naturales, hidrología paisaje, residuos, patrimonio, contaminación atmosférica, hábitat rural.

b) En el tercer párrafo del "Estado de la cuestión" del apartado 11.1 "Desarrollo del planeamiento territorial, áreas funcionales" se aclara que:

> *Desde la aprobación de las Directrices se ha promovido la redacción de los quince Planes Territoriales Parciales de cada una de las Áreas Funcionales, habiéndose aprobado definitivamente catorce de ellos. La redacción y aprobación citada ha avalado la delimitación de*

las Áreas Funcionales establecida en su momento, aunque el proceso de participación llevado a cabo con la presente revisión ha introducido alguna reflexión en torno a la delimitación de las Áreas Funcionales de Gernika-Markina (por la dificultad de estructuración de las dos comarcas Gernika y Lea Artibai), y Álava Central (por su extensión y la incorporación de áreas rurales que precisan de un tratamiento específico).

Como consecuencia del proceso de concertación interadministrativa se van a introducir las siguientes precisiones en las Disposiciones Adicionales:

Disposición adicional segunda. Plan territorial parcial de Alava Central.

La revisión del Plan territorial parcial de Álava Central deberá atenerse a las siguientes determinaciones:

1.- Distinguir y singularizar, dentro de Álava Central, las comarcas de los Valles Alaveses y de la Montaña Alavesa, cuyo carácter rural y problemática específica requieren una atención especial. A estos efectos, en la fase previa de diagnóstico de la revisión se redactará un Estudio Inicial Básico de las dos comarcas rurales citadas.

2.- Este Estudio Inicial Básico contendrá:

a) La propuesta de soluciones que aproveche la diversidad territorial como factor de desarrollo conjunto, determinando las estrategias de difusión y dinamización de sus recursos.

b) Los criterios específicos que, por su singularidad, han de considerarse en las comarcas rurales. En concreto, definirá las necesidades derivadas de su situación y características peculiares, propiciando estrategias correctoras de los desequilibrios y un tratamiento territorial que favorezca la implantación de políticas de desarrollo rural integral.

Disposición adicional tercera. Plan territorial parcial de Busturialdea-Artibai.

La revisión del Plan territorial parcial de Busturialdea-Artibai requerirá la elaboración previa del Estudio a que se refiere la disposición adicional anterior, teniendo en cuenta la adecuada estructuración de las comarcas Busturialdea y Lea-Artibai y la especificidad de la comarca de Urdaibai con su tratamiento territorial derivado de la Ley 5/1989, de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

B. CONCLUSIÓN.

Como conclusión, debe destacarse el grado de interés mostrado a través de las aportaciones y reflexiones realizadas, las cuales contribuirán a enriquecer el contenido del documento y se agradece la participación en la elaboración del mismo. Como consecuencia de la alegación presentada, así como del proceso de concertación interadministrativa que afecta a los temas alegados, se introducirán en el documento las siguientes precisiones:

Disposición adicional segunda. Plan territorial parcial de Alava Central.

La revisión del Plan territorial parcial de Álava Central deberá atenerse a las siguientes determinaciones:

1.- Distinguir y singularizar, dentro de Álava Central, las comarcas de los Valles Alaveses y de la Montaña Alavesa, cuyo carácter rural y problemática específica requieren una atención especial. A estos efectos, en la fase previa de diagnóstico de la revisión se redactará un Estudio Inicial Básico de las dos comarcas rurales citadas.

2.- Este Estudio Inicial Básico contendrá:

a) La propuesta de soluciones que aproveche la diversidad territorial como factor de desarrollo conjunto, determinando las estrategias de difusión y dinamización de sus recursos.

b) Los criterios específicos que, por su singularidad, han de considerarse en las comarcas rurales. En concreto, definirá las necesidades derivadas de su situación y características peculiares, propiciando estrategias correctoras de los desequilibrios y un tratamiento territorial que favorezca la implantación de políticas de desarrollo rural integral.

Disposición adicional tercera. Plan territorial parcial de Busturialdea-Artibai.

La revisión del Plan territorial parcial de Busturialdea-Artibai requerirá la elaboración previa del Estudio a que se refiere la disposición adicional anterior, teniendo en cuenta la adecuada estructuración de las comarcas Busturialdea y Lea-Artibai y la especificidad de la comarca de Urdaibai con su tratamiento territorial derivado de la Ley 5/1989, de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

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