

LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL, LURRALDEA 2040

JESÚS M^a ERQUICIA OLACIREGUI

jm-erquicia@euskadi.eus



Arquitecto por la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia.

Doctor Arquitecto por la Universidad del País Vasco, Escuela de Arquitectura de San Sebastián. Diplomado en Ordenación del Territorio.

Responsable del Servicio de Ordenación del Territorio y Planeamiento del Gobierno Vasco desde 1987 a la actualidad.

Profesor de la Escuela Vasca de Estudios Territoriales y Urbanos (EVETU) del Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP) y miembro de su Consejo Rector. Profesor colaborador con diversas Universidades, con la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente u otros organismos en el desarrollo de diversos Master o cursos. Redactor de diversas publicaciones

Director Técnico del proceso de promoción y redacción de los instrumentos de Ordenación Territorial previstos en la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco: Directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales. Responsable técnico de la gestión de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) en el proceso de aprobación definitiva del Planeamiento Municipal. Intervención en las labores de redacción de los textos legislativos promovidos por el Departamento en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Palabras clave

Territorio, participación, sostenible, gobernanza

Síntesis de la aprobación inicial de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco de 1997, iniciado en julio de 2015 y que culminará en 2019; establece un nuevo modelo territorial, Lurraldea 2040, comenzando una segunda generación de la ordenación del territorio en el País Vasco. Amplio proceso participativo institucional y social en talleres y redes sociales.

Recoge los retos de la planificación en el País Vasco como territorio pequeño, de orografía accidentada y fuertemente metropolitizado, con una demografía estancada y envejeciendo. Las bases conceptuales son la búsqueda de un territorio sostenible, inclusivo, vivo, y participativo. Se incide en los conceptos de infraestructura verde y los servicios de los ecosistemas; en el hábitat rural; en las herramientas a desplegar en el hábitat urbano, la regeneración urbana, el perímetro de crecimiento, la cuantificación residencial, etc.; en la movilidad y logística sostenibles; en la gestión sostenible de los recursos (agua, energía y economía circular), así como en el paisaje y los recursos turísticos.

Abordan como novedad las cuestiones transversales: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial, que inducen un modelo de ciudad denso, complejo y cohesionado. Finalmente la Gobernanza que se apoya en la evaluación, en los indicadores territoriales y en la integración administrativa.

1. Introducción

Mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco de julio de 2015 comienza el proceso de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) de 1997, a la luz de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

La CAPV es un territorio pequeño (7.235,08 km²), costero y de orografía muy accidentada. Formado por tres provincias (Álava, Bizkaia y Gipuzkoa), y tres ciudades capitales (Bilbao, Vitoria-Gasteiz y San Sebastián). Con una población de 2.171.886 habitantes el año 2017, una densidad de población alta, 300 hab./km², y una densidad urbana muy alta, 4.432,86 hab/km². La economía vasca se caracteriza históricamente por una sólida base industrial, (24,5 % Valor Añadido Bruto) y una fuerte dependencia energética (94 %).

2. Marco de la revisión, bases y principios rectores

La política de la ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) comienza legalmente con la aprobación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, que incorpora al ordenamiento jurídico los instrumentos de ordenación territorial, esto es las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), los Planes Territoriales Parciales (PTP), y los Planes Territoriales Sectoriales (PTS).



Figura 1. Modelo territorial de las Directrices de Ordenación Territorial de 1997

Al analizar el documento de revisión de las Directrices se parte del convencimiento de que se ha terminado un ciclo de la ordenación del territorio que empezó con la citada ley 4/90, ciclo en el que se han aprobado las directrices en el año 1997 y posteriormente los quince planes territoriales parciales y diez planes territoriales

sectoriales. Todo ello ha dejado un poso de una cierta consolidación de la política de la ordenación del territorio, que induce a considerar que en la actualidad en la CAPV hay una cultura de la ordenación del territorio que alcanza a todas las personas vinculadas a la administración o profesional que trabaja en la ordenación del territorio, el urbanismo o el medio ambiente.

Partiendo de un **diagnóstico** de lo que ha supuesto este primer ciclo de la ordenación del territorio, cabe señalar unas mínimas aportaciones como son: la delimitación de áreas funcionales; la ordenación del medio físico con una categorización y una homogeneización en el tratamiento del suelo no urbanizable con los PTS de ríos, de zonas húmedas, del litoral, o agroforestal; con un tratamiento sólido de las cuestiones de inundabilidad que nada tiene que ver a como se trabajaba hace veinte años; la cuantificación residencial (capacidad residencial o número máximo de viviendas que el Gobierno Vasco establece al planeamiento urbanístico de los municipios), que ha hecho que en la CAPV no se hayan dado los desarrollos o la expansión urbana de otros territorios y aunque quizás nuestra orografía nos ha ayudado, nuestros planes urbanísticos han planteado sus expansiones urbanas de una forma lógica y contenida; la ordenación del suelo de actividades económicas en cuanto que Comunidad Autónoma con una importante dedicación en el sector industrial ha contado también con unas pautas de cuantificación industrial.

También se han detectado elementos de mejora, la crítica de que a veces no ha habido la suficiente coordinación entre los PTP y los PTS; los PTS propuestos y no promovidos, como el PTS de Zonas Canterables, o el PTS de Turismo; la coordinación de las políticas sectoriales como una asignatura siempre pendiente en el sentido de que una tarea fundamental de la ordenación del territorio es la coordinación de las políticas sectoriales lo cual no siempre es una tarea fácil al necesitar romper la tendencia de las administraciones sectoriales de atrincherarse en su competencia sectorial normalmente apoyada en una ley propia, lo que obliga a plantear en esta revisión estrategias de integración administrativa.

Como **entronque socioeconómico** de la revisión cabe señalar que las últimas previsiones dadas por EUSTAT (Instituto Vasco de Estadística) sitúan para los próximos años una evolución demográfica estabilizada algo positiva a nivel general de la CAPV más positiva en Álava en menor nivel Gipuzkoa siendo Bizkaia un territorio en el que su población decrecería, sin embargo hay un dato fundamental desde el punto de vista sociológico y es el hecho de que para el año 2030 se prevé que el 67, 7% de la población será inferior a 15 años o de más de 65 años, lo que nos sitúa en el tipo de sociedad que vamos a tener, que estamos o hemos entrado en ella, y se va a agudizar. En este capítulo se ha incorporado el reto del cambio climático, porque muchas veces los temas de cambio climático son tratados como materia de estudiosos, dándose el salto en este documento de presentar lo que implica para la actividad de la ordenación del territorio o del urbanismo, las previsiones de subida del nivel del mar de 29 a 49 cm, las consecuencias para cada uno de los municipios, la subida de la temperatura, la disminución de las precipitaciones, etc.

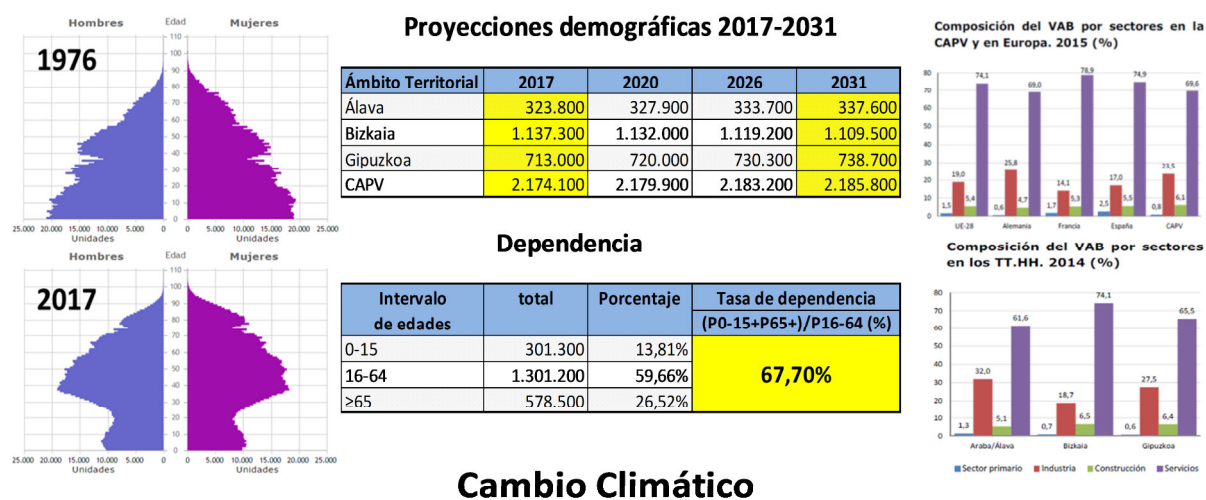


Figura 2. Entronque socioeconómico y territorial

Las bases de la nueva estrategia territorial se alinean con los retos territoriales identificados a nivel mundial por la ONU (Agenda 2030 Nueva Agenda para el Desarrollo Sostenible, con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015, o la Nueva Agenda Urbana HABITAT III de Quito de octubre de 2016), a nivel de la Unión Europea (Agenda Urbana de la Unión Europea aprobada por el Pacto de Amsterdam), o a nivel de la CAPV (Declaración Vasca de la Conferencia de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Bilbao de 2016).

Las **bases del modelo territorial** dentro de una concepción de territorio como estructura física más sociedad proyectan un territorio sostenible, inclusivo, vivo, inteligente, equilibrado, interrelacionado y participativo. Sostenible, integrando a las tres variables ambiental económica y social la dimensión cultural, con una preocupación intergeneracional y con una apuesta por un territorio con ecosistemas más ricos y mejor conservados, con asentamientos densos, con una apuesta por la regeneración urbana y por el transporte colectivo y más eficiente energéticamente, entre otros; inclusivo, con una preocupación por el urbanismo del cuidado; vivo, con un análisis del impacto global de la acción de las personas sobre el planeta.

Los **principios rectores** de la revisión de las Directrices, en número de diez, hacen un recorrido por los conceptos nucleares: el concepto infraestructura verde y los servicios de los ecosistemas como un paso más allá de lo que es la ordenación del medio físico; el hábitat rural como muestra de una preocupación continuada por su mantenimiento en carga por su papel fundamental de protección de paisaje; la figura de los Ejes de Transformación, concepto que viene a dar respuesta a la estructura conurbada lineal en los fondos de los valles más allá del sistema polinuclear de capitales o de las cabeceras de áreas funcionales; la optimización en la utilización del suelo ya artificializado promoviendo fundamentalmente la regeneración urbana y la mezcla de usos; la respuesta ágil y eficaz en lo relativo al suelo de actividades económicas sobre el cual y por condicionamientos territoriales va a ser necesario establecer estrategias de regeneración, renovación, redensificación del suelo ya existente; incluir la gestión del paisaje en los instrumentos de ordenación territorial; la gestión sostenible de los recursos: agua, soberanía energética, economía circular y autosuficiencia conectada; la movilidad y logística sostenibles; las nuevas preocupaciones o cuestiones transversales (la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, la salud, la interrelación territorial); y finalmente la promoción de una buena gobernanza.

Los **elementos definitorios** del Modelo Territorial son los siguientes:

- I Medio físico e infraestructura verde.
- II Hábitat rural.
- III Hábitat urbano.
- IV Paisaje, Patrimonio cultural y natural, y Recursos turísticos.
- V Gestión sostenible de los recursos.
- VI Movilidad y logística.
- VII Cuestiones Transversales.
- VIII Gobernanza.

Finalmente cabe reseñar al igual que en las Directrices de 1997 la voluntad de reflejar las determinaciones fundamentales en un único mapa como plasmación rápida de los contenidos clave que afectan a cada municipio.

Un repaso breve del modelo territorial de la revisión nos conduce a exponer los siguientes elementos clave:

2.1. Las Áreas Funcionales:

En las Directrices de 1997 se estableció una delimitación de **áreas funcionales** que se ha visto afirmada en todos estos años, al constituir una escala adecuada para el desarrollo de los planes que den operatividad a las orientaciones generales definidas, no habiéndose introducido ningún cambio en lo que es esta delimitación pero sí en la denominación.



Figura 3. La delimitación de Áreas Funcionales

2.2. Ordenación del Medio Físico e Infraestructura Verde:

El capítulo de **ordenación del medio físico** de las Directrices de 1997 es uno de los capítulos más importantes, además de ser un capítulo que se ha ido valorizando en todas las disciplinas, pasando de ser una directriz que tenía un carácter recomendatorio a una ser una directriz de carácter normativo, habiéndose asumido de forma ordinaria y con total normalidad todos sus preceptos; es decir, hay una regulación de los usos a partir de una categorización global de las DOT vigente e impuesta para el planeamiento urbanístico de los municipios, por lo que en esta revisión únicamente se ha realizado una labor de ajuste y supresión de la categoría de "Sin Vocación de uso definido". Así mismo en lo relativo a los Condicionantes Superpuestos, se ha incorporado el cambio climático, aspecto que se desarrolla más adelante. Cabe mencionar también alguna precisión en materia de ordenación de los núcleos rurales en una línea más limitativa de las posibilidades edificatorias.

El concepto de la **infraestructura verde** es una aportación disciplinar fundamental de este tiempo que el documento recoge, e implica una maduración conceptual que surge de una visión más rica que la anterior que recogía los espacios naturales en forma de un archipiélago de islas. En la actualidad primeramente el concepto de corredor ecológico y posteriormente el concepto de infraestructura verde enriquecen la visión dando un salto multiescalar, pluriconceptual al abarcar las materias de medio ambiente salud economía u ocio, y multiterritorial en cuanto que se inserta también en el medio urbano. El concepto de infraestructura verde se preocupa como aspecto fundamental por la fragmentación territorial generada por las infraestructuras grises construidas por las generaciones pasadas y la necesidad de suturar los territorios, introduciendo la aportación conceptual de que la infraestructura verde se impone a la infraestructura gris en los territorios de concurrencia. El concepto de infraestructura verde se apoya en el de los servicios de los ecosistemas, que ayuda a visibilizar la contribución de la naturaleza al bienestar de las personas.

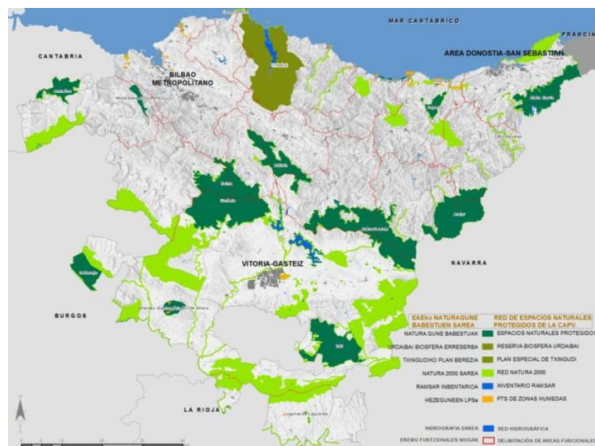


Figura 4. La red de Espacios Naturales de 1997

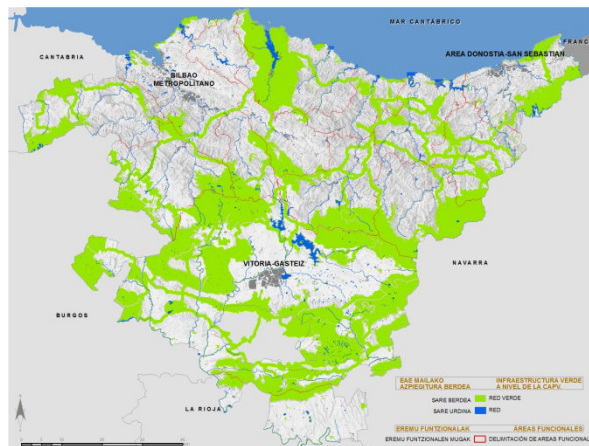


Figura 5. Mapa de la Infraestructura Verde de 2017

2.3. Hábitat Urbano

El **sistema urbano** definido por las Directrices del año 1997 con el Sistema Polinuclear de Capitales, -que acoge el 70% de la población del número de viviendas y del empleo- y las Cabeceras y Subcabeceras de las Áreas Funcionales -con un papel fundamental en el equilibrio del sistema urbano-, se ha completado con el concepto de los Ejes de Transformación, como elemento básico para la articulación de los espacios urbanos y para la protección de los espacios libres.

La **regeneración urbana** se plantea como impulso a la reutilización y el reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentran ocupados por la urbanización. Constituye una cuestión ya tradicional en la CAPV en cuanto que territorio pequeño, donde la necesidad de administrar el suelo como un bien escaso es un algo vivido día a día y donde la necesidad de regenerar la ciudad existente está interiorizada.

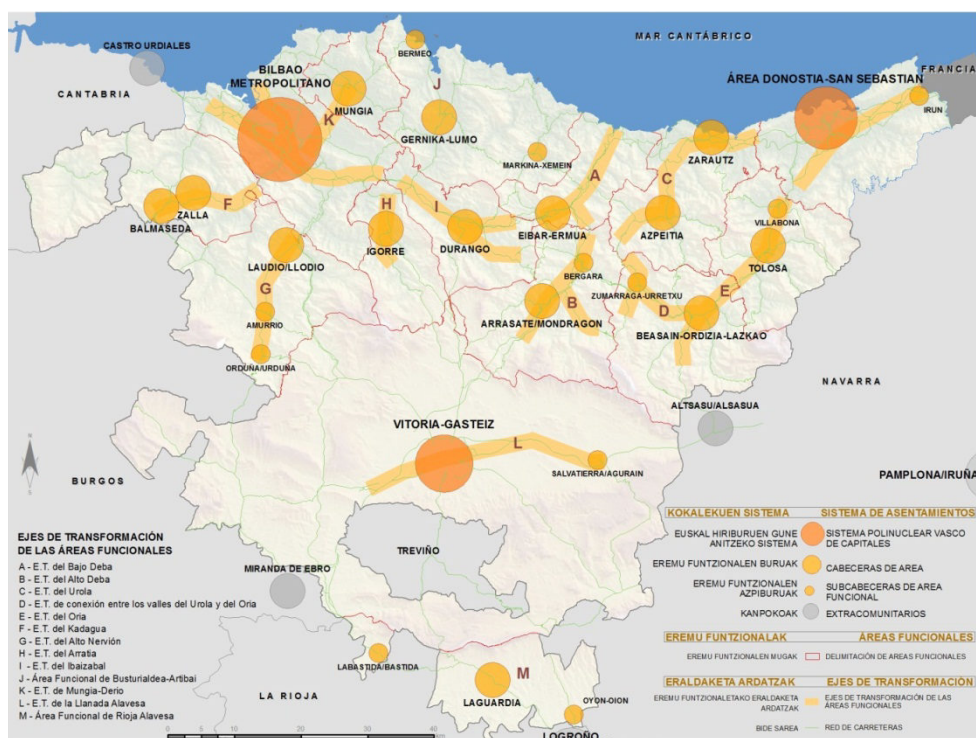


Figura 6. Mapa del Sistema Urbano

El concepto el **perímetro crecimiento urbano** es quizás uno de los conceptos más novedosos que tiene el documento de revisión de las Directrices en la ordenación del Hábitat Urbano. Es un concepto que ha generado mucho debate competencial con los municipios en lo que podía entenderse como una invasión competencial del planeamiento territorial sobre el planeamiento urbanístico. Parte de la premisa de entender que la finitud del territorio ha de abordarse a todas las escalas, no pudiendo quedarse limitada al campo del planeamiento urbanístico en la escala municipal con el plano de clasificación de suelo. Así como desde la aprobación de las Directrices el año 1997 se ha abordado la cuantificación residencial, lo que ha provocado que los dimensionados de suelo sean unos dimensionados ajustados a las tramas urbanas existentes, en este momento y más en la vertiente cantábrica debe de haber en el planeamiento territorial pautas para el medio plazo para el crecimiento urbano, en el sentido de decir que la ciudad no debiera de pasar durante los próximos 20 años determinados límites, reflexión que tiene que estar en los Planes Territoriales Parciales. Esta reflexión puede ayudar también a contemplar el decrecimiento, es decir, ante la existencia de planes urbanísticos expansionistas de acuerdo con las nuevas pautas de sostenibilidad, y ante la necesidad de reducir la superficie de suelo clasificada residencial o industrial para tender a estrategias de redensificación, la herramienta del perímetro de crecimiento urbano puede venir en ayuda del ejercicio de desclasificación de suelo que para un ayuntamiento no es nada sencillo.

En la **ordenación del suelo actividades económicas** se ha discurrido disciplinarmente desde momentos en los cuales se acentuaban actuaciones de suelo de actividades de alto componente tecnológico, hasta valorar en su justo nivel los suelos de actividades económicas ordinarios, en cuanto que la CAPV es un territorio con una dedicación importante en el sector industrial, 25% de los empleos totales, lo que ha hecho que en la última crisis económica la respuesta haya sido mejor. Sin embargo las limitaciones orográficas de nuestro territorio impiden continuar los próximos años con una política de ocupación de nuevos suelos debiéndose poner el acento en la regeneración, en la renovación y en la redensificación del suelo industrial existente. En lo relativo a los equipamientos comerciales desde la ordenación del territorio y el urbanismo se ha de preservar la vida urbana de las poblaciones y en esa medida debe de haber un equilibrio entre el comercio urbano y el comercio periferia.

La **cuantificación residencial** es una materia que tiene mucho recorrido en la CAPV con unas indudables aportaciones en el resultado urbano. El documento de revisión mejora el sistema vigente permitiendo una doble entrada a la cuestión sin incorporar limitaciones al suelo urbano e imponiendo criterios limitativos cuando se clasifica suelo urbanizable; así mismo en una línea de sostenibilidad incorpora la variable de la vivienda deshabitada.

2.4 Paisaje y Recursos Turísticos

El **paisaje** se inserta en la normativa desarrollada en la CAPV en la ordenación del territorio, en cuanto que la preocupación no es tanto proteger o mejorar los paisajes sobresalientes o sublimes, como ordenar los paisajes cotidianos, en nuestro caso, los paisajes de periferia, los paisajes de las partes traseras de los núcleos de población, los accesos o la frontera rural-urbano.

En cuanto a los **recursos turísticos** la Ley de Turismo habla de que tiene que redactarse un PTS de los Recursos Turísticos, tarea ya indicada en las Directrices vigentes y no llevada a cabo, sin embargo es una problemática de total actualidad la necesidad de compatibilizar la explotación de los recursos turísticos en un contexto de turismo sostenible, siendo necesarias unas pautas de cuantificación para compatibilizar el desarrollo turístico con la calidad de vida de la población residente.

2.5 Gestión sostenible de los recursos

En lo que respecta al apartado de **Agua**, el PTS de ordenación de ríos y arroyos de la CAPV ha supuesto un ejercicio de consenso administrativo y de integración de las variables medioambiental, hidráulica y urbanística, procediéndose en la revisión a recoger la visión actualizada del riesgo de inundación ya en vigor, así como incorporar diversos aspectos relacionados con el abastecimiento y el saneamiento incidiendo en una política territorial en correspondencia con la planificación hidrológica.

En materia de **Energía** la eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi 2030, constituyendo requisitos imprescindibles para la sostenibilidad territorial y el cambio climático. El aumento sustancial de la eficacia y la eficiencia energética, la descarbonación a través de la utilización generalizada del uso de fuentes de energías renovables y el progreso hacia una autosuficiencia energética son los retos en materia de energía de la revisión de las Directrices.

La transición a un modelo basado en una **Economía Circular** donde los productos y recursos utilizados se mantengan dentro del flujo económico el mayor tiempo posible constituye una prioridad básica para lograr un desarrollo sostenible, en el que se reduzca al mínimo la generación de residuos. En esta materia el documento se sitúa en el planteamiento de retos tareas para los años venideros.

2.6 Movilidad y Logística

En cuanto a la **movilidad sostenible** el documento se alinea con el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 con el fin de conseguir un modelo de transporte integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo económico. Así mismo en materia de **logística sostenible** se promueve el uso eficiente de los distintos modos de transporte y su interacción entre las infraestructuras logísticas para una distribución eficaz de las mercancías.

Con la revisión de las Directrices y desde la escala regional se abordan los distintos de modos de movilidad: En cuanto a la **movilidad peatonal** si bien se trata de una movilidad fundamentalmente urbana se recogen diversos recorridos por su escala y capacidad de estructuración (Camino de Santiago, Ruta Ignaciana, Ruta del Vino y el Pescado, entre otros), en cuanto a la **movilidad ciclista** se analiza la materia no tanto pensando en el esparcimiento como en el transporte, integrando las políticas llevadas a cabo por cada Diputación.

A nivel de **movilidad viaria**, el documento considera que el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente culminado, la margen de algún viario metropolitano, carretera variante, etc, no incidiéndose en el documento en la supuesta serie de obras de infraestructuras a ejecutar. En lo elativo a **ferrocarriles, puertos y aeropuertos** en cuanto que constituyen la escala del planeamiento regional, se recoge la línea de alta velocidad con las dos alternativas de conexión con Navarra, así como los ferrocarriles con un funcionamiento metropolitano en torno a las tres capitales o la línea de EuskoTren Bilbao-San Sebastián de clara vocación metropolitana. A nivel de aeropuertos se incide en el concepto de Sistema Aeroportuario Vasco, y en cuanto a los Puertos se singularizan los puertos de interés general de Bilbao y Pasajes y los puertos pesqueros de Ondarroa, Bermeo, Getaria y Hondarribia.

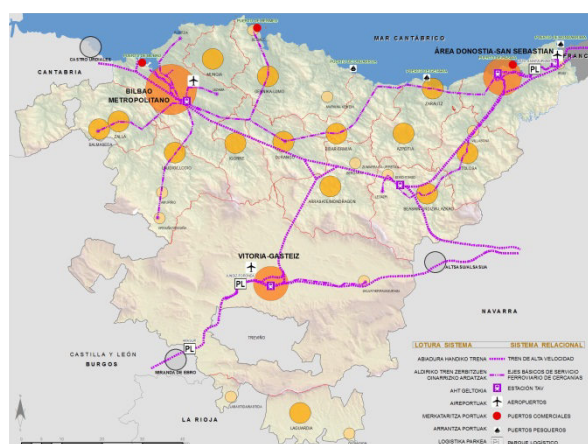
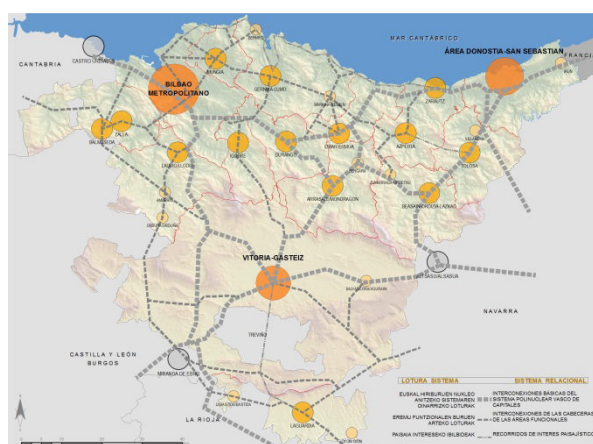


Figura 7. Recorridos peatonales

Figura 8. Recorridos ciclistables

Figura 9. Mapa de carreteras culminado

Figura 10. Red de ferrocarriles, puertos y aeropuertos

2.7 Cuestiones Transversales

Desde la aprobación de las DOT de 1997 ciertas cuestiones han adquirido una especial relevancia en el diseño de las políticas públicas y aunque sobrepasan la ordenación del territorio, deben de ser tenidas en cuenta por ésta y por lo tanto en la revisión de las Directrices. Las cuestiones transversales que se trabajan son las siguientes: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial. Todas ellas inducen a un modelo ciudad denso, complejo y cohesionado.

La **accesibilidad universal**, la igualdad de oportunidades y el diseño para todas las personas deben de ser interiorizados por la planificación territorial y el urbanismo. En cuanto a la **perspectiva de género**, así como el urbanismo ha incorporado la materia en sus planes urbanísticos al recoger los mapa de puntos negros o el mapa de peligrosidad, o se ha avanzado disciplinariamente en cuestiones de movilidad más allá de la movilidad residencia-empleo para recoger la movilidad cotidiana normalmente vinculada a las actividades que desarrolla la mujer, la perspectiva de género constituye todo un campo de trabajo vinculado con el urbanismo del cuidado, con la cadena de tareas sociales, en aras a alcanzar el objetivo de la igualdad y a generar territorios y ciudades que contribuyan a mejorar la calidad de vida de toda la ciudadanía más allá de cualquier eje de diferencia.

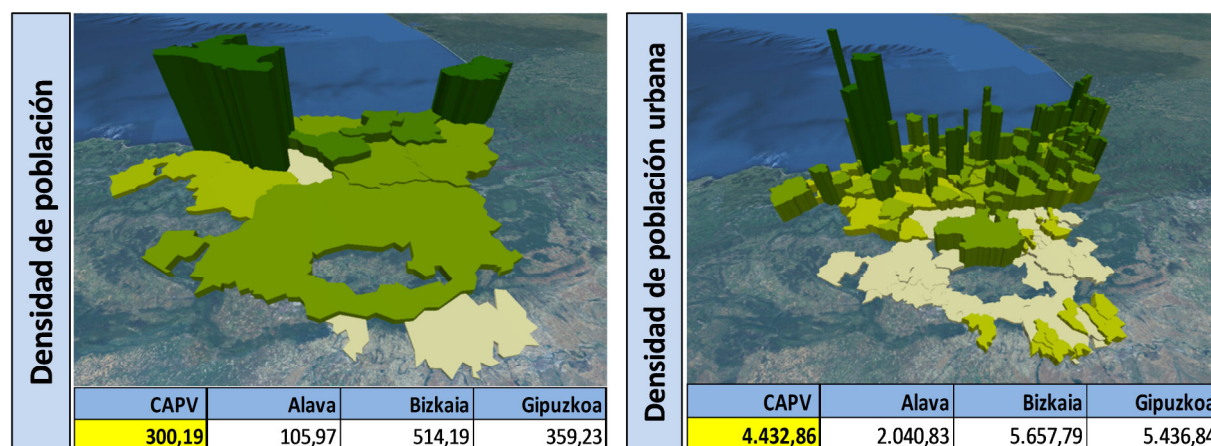
La **salud** va insertándose en la ordenación del territorio y el urbanismo y su inserción responde a una máxima muy clara observable en el estudio histórico de la ciudad en cuanto que por la salud de las poblaciones ha hecho tanto más el urbanismo como la propia medicina, lo cual es cierto, al recordar los planes de mejora y saneamiento del siglo XIX. En estos momentos han surgido nuevas enfermedades como la obesidad, o siguen presentes las enfermedades mentales, la incidencia en la movilidad activa o en los estándares de espacios libres como elementos que inciden en la salud de la población, constituyen tareas de la planificación territorial.

En lo que respecta al **Cambio climático** y de forma concreta en el ejercicio de adaptación la revisión plantea entre otros tres tareas: la revisión del PTS del Litoral para recoger las implicaciones territoriales de la subida del nivel del mar o del oleaje extremo, continuar con las tareas de prevención ante las inundaciones señaladas en el PTS de Ríos y Arroyos, así como la adaptación ante el fenómeno isla de calor, propugnándose la permeabilización y vegetación de la ciudad consolidada.

2.8 Gobernanza

Si bien el despliegue de las Directrices, de los PTP y PTS aprobados ha generado una cultura, una experiencia de trabajo a estas escalas y de vinculación al planeamiento urbanístico, o una praxis de integración administrativa se ha observado necesario completar el documento de la revisión de las Directrices con un capítulo relativo a Gobernanza. Tal capítulo se centra fundamentalmente en la instauración de unos indicadores territoriales que permitan hacer un seguimiento de la acción urbanístico-territorial, en los ejercicios de integración administrativa o de coordinación en el planeamiento territorial, y finalmente en la plasmación de unas Normas de Aplicación.

La acción humana sobre el territorio precisa ser medida y evaluada de cara a adoptar las medidas oportunas, en este sentido se establecen unos **indicadores de sostenibilidad territorial y urbana** (Modelo Territorial – Calificación del Suelo, Densidad de Población, Modelo Urbano, Densidad de vivienda y Artificialización); son también necesarios unos criterios de **coordinación del planeamiento territorial parcial y sectorial** que permitan resolver las cuestiones que puedan surgir; y son precisos criterios de **Integración Administrativa** para una más ágil tramitación de la revisión de los planes urbanísticos.



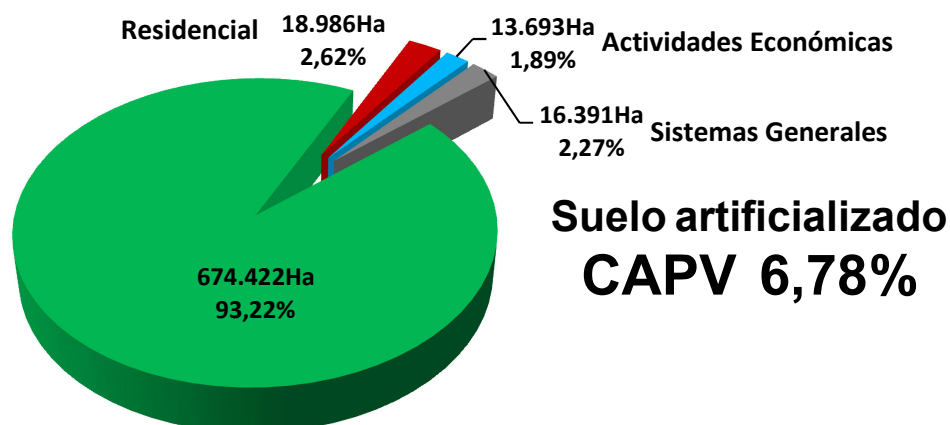


Figura 11. Indicadores Territoriales

Finalmente como aspecto central del documento están las **Normas de Aplicación** con una distinción entre las Directrices de ordenación y uso del espacio, y las Directrices recomendatorias; las primeras contempladas como criterios normativos y las segundas como recomendaciones o líneas de actuación. Cabe también añadir la plasmación gráfica del documento en un **Mapa de Síntesis**.

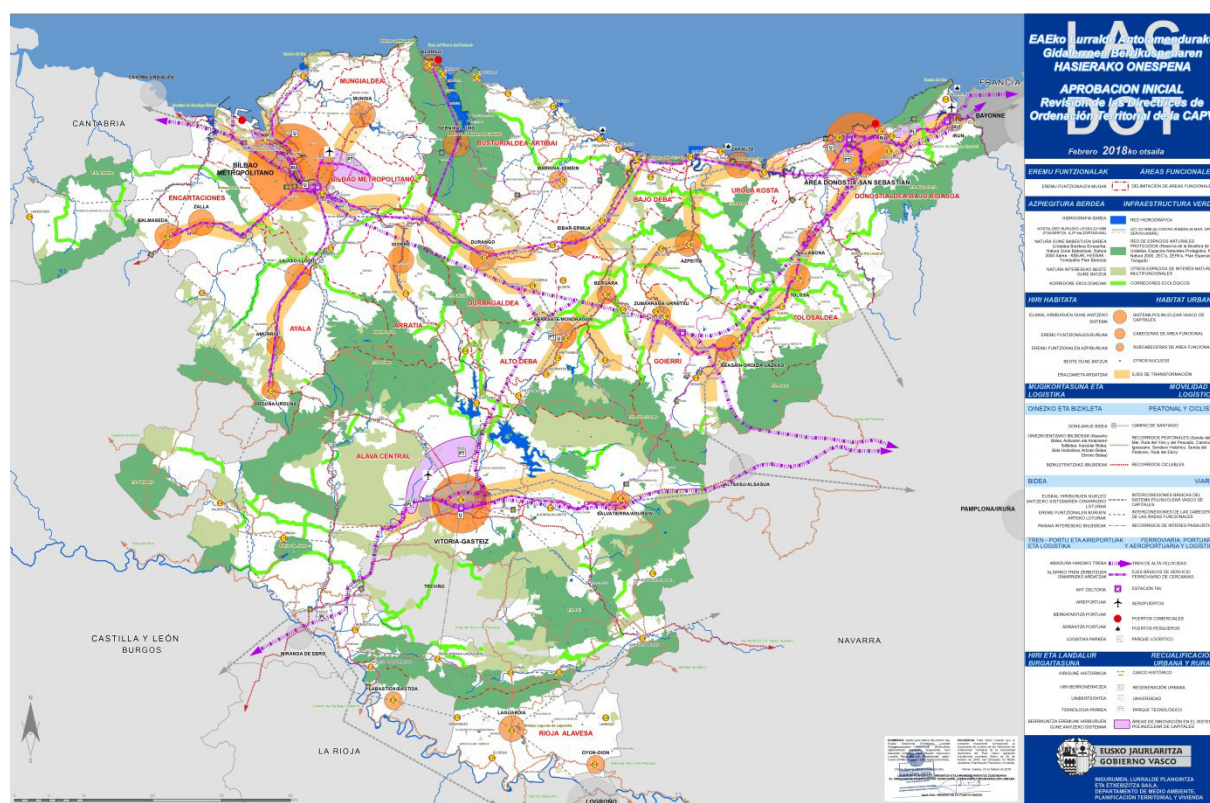


Figura 12. Mapa Síntesis de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial.

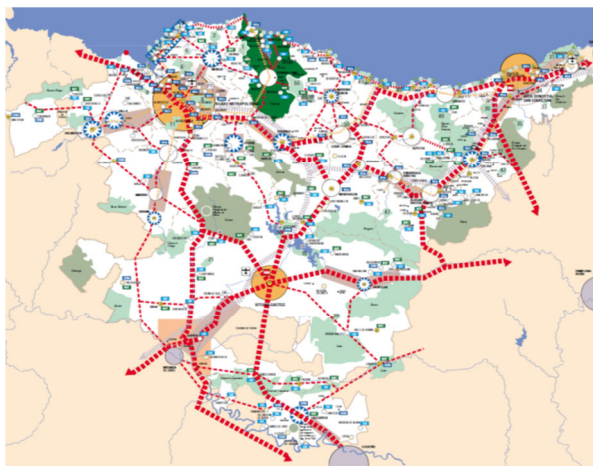


Figura 13. Mapa de síntesis de las DOT de 1997

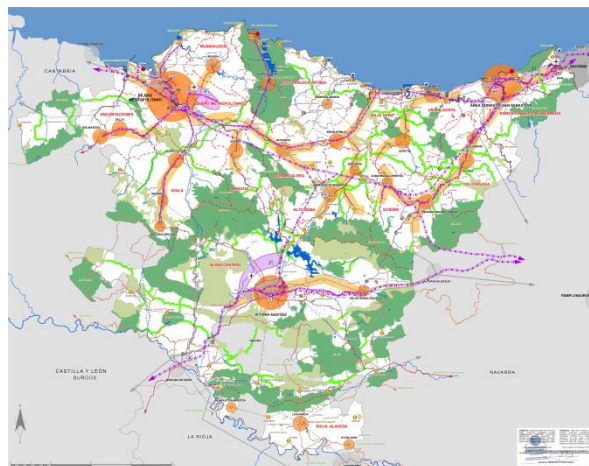


Figura 14. Mapa de síntesis de la Aprobación Inicial de la Revisión de las DOT de 2017

En definitiva con la revisión de las DOT se evoluciona con respecto a las DOT de 1997 con el reflejo de los mapas de síntesis del modelo territorial de ambos documentos. Desde un modelo con una fuerte incidencia de la infraestructura gris como elemento estructurador del territorio a un nuevo modelo con un papel estructurador a efectuar por la infraestructura verde.