



2019

LURRALDEA 2040

*EAeko Lurralde
Antolamenduaren
Gidalerroak*

128/2019 DEKRETUA, uztailaren 30ekoa

LAG

Directrices
de Ordenación
Territorial de la CAPV

DECRETO 128/2019, de 30 de julio

DOT

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA



Somos la primera generación en sentir el cambio climático. Somos la última generación que puede hacer algo al respecto.

*Barack Obama, presidente de los Estados Unidos de América
2009-2017*

La noción de bien común incorpora también a las generaciones futuras. Ya no puede hablarse de desarrollo sostenible sin una solidaridad intergeneracional. El ambiente se sitúa en la lógica de la recepción. Es un préstamo que cada generación recibe y debe transmitir a la generación siguiente.

*Carta encíclica. Laudato si, 159
Papa Francisco.*



DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

Ignacio María Arriola López

Consejero del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda

María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi

Viceconsejera de Planificación Territorial

Ignacio de la Puerta Rueda

Director de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana

EQUIPO REDACTOR

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN

Jesús M^a Erquicia Olaciregui

Dr. Arquitecto Responsable del Servicio de Ordenación del Territorio y Planeamiento

EQUIPO TÉCNICO

SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PLANEAMIENTO

Rafael Sánchez Guerras

Arquitecto Responsable de Ordenación del Territorio de Álava

José Ramón Varela Balenciaga

Arquitecto Responsable de Ordenación del Territorio de Gipuzkoa

Pilar Monjas Rubio y Enrique Ibáñez Pérez de Arenaza

Arquitecta y Arquitecto Responsables de Ordenación del Territorio de Bizkaia

Tomás Orallo Quiroga

Responsable Jurídico y secretario de la Comisión de Ordenación del País Vasco

Helena Biurrun Galarraga, Estíbaliz Martín Zabala, Maite Mendizabal Condon, Victoria Azpiroz Zabala, Leire Urcola Alberdi, Uralde Montón Diego, Aitor Nafarrate Aurrekoetxea, Luis Iriarte Cruzado y Karmen Marco García

Arquitectas y Arquitectos de Ordenación Territorial

Marisol Gutiérrez Rodríguez y Merche Izquierdo Fernández

Letradas de la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana

Arturo Ríos Reyes, Miren Abad Arrieta, M^a Carmen Almeida Ramilo, Milagros González Marrodán, Francisco de Borja Cabezuelo Hidalgo e Inmaculada Saenz de Ugarte Santos

Administración, Maquetación y Producción

SERVICIO DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y CARTOGRAFÍA

Isidro García de Vicuña Ruiz de Arkaute

Delineación

Juan Carlos Barroso Arroyo, Iñaki Martínez de llarduya Abarquero, Agustín Fernández Maiztegui, Iñaki Garmendia Barrena, Maite Vicuña Peñafiel y Arantza Guergue Larizgoitia

Sistema de Información Geográfica

EQUIPO REDACTOR PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

EKOS ESTUDIOS AMBIENTALES, S.L.U.

Antonio Bea Sánchez

Doctor en Biología

Amanda Seoane Lomba

Licenciada en Geografía

Yves Meyer, Aitor Tobar, María Jesús Arrayago

EQUIPO ASESOR DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

En el proceso de participación llevado a cabo se ha contado con la asesoría y asistencia técnica de las empresas **Paisaje Transversal e Inguru Ingeniería y Gestión Ambiental**.



ÍNDICE:

Presentación	7
I. Memoria.....	9
1 Marco de la Revisión.....	10
1.1. Marco jurídico de la ordenación del territorio de la CAPV.....	12
1.2. Directrices de Ordenación Territorial de 1997 y su desarrollo	15
1.3. De las DOT de 1997 a la revisión: diagnóstico y balance de un ciclo.....	20
1.4. Contexto Socioeconómico, Territorial y Cambio Climático	27
2 Bases y Principios Rectores del Modelo Territorial.....	39
2.1. Bases del modelo territorial	40
2.2. Principios rectores de la revisión de las DOT	49
3 Modelo Territorial. Elementos definitorios	50
4 Medio Físico e Infraestructura Verde	57
4.1. Ordenación del medio físico	60
4.2. Infraestructura Verde y servicios de los ecosistemas	62
5 Hábitat Rural	70
6 Hábitat Urbano.....	78
6.1. Sistema Urbano: el sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales y los ejes de transformación.	82
1) El sistema polinuclear de capitales	85
2) Red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales	97
3) Ejes de transformación.....	99
6.2 Regeneración urbana	129
6.3 Perímetro de crecimiento urbano	134
6.4 Suelo de actividades económicas	137
6.5 Cuantificación residencial	141
6.6 Compatibilización de planeamientos	143
7 Paisaje, Patrimonio Cultural y Natural, y Recursos Turísticos	146
7.1 Paisaje	148
7.2 Patrimonio cultural	150
7.3 Patrimonio natural.....	152
7.4 Recursos turísticos	155
8 Gestión sostenible de los recursos	159
8.1 Agua.....	161
8.2 Energía	167
8.3 Economía circular	172
A) La gestión de los residuos	173
B) El suelo como recurso.....	175
9 Movilidad y Logística	178
9.1 Movilidad multimodal	182
9.2 Movilidad peatonal y ciclista	184
9.3 Movilidad viaria	192
9.4 Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.....	195
10 Cuestiones Transversales	200
10.1 Accesibilidad universal	202
10.2 Perspectiva de género	204
10.3 Cambio climático.....	208



10.4	Salud	213
10.5	Euskera	217
10.6	Interrelación territorial	222
11	Gobernanza.....	227
11.1	Desarrollo del planeamiento territorial, Áreas funcionales	229
11.2	Generación de la "Cultura de la Participación"	232
11.3	Seguimiento, evaluación e indicadores	234
11.4	Coordinación del Planeamiento Territorial Parcial y Sectorial	245
11.5	Integración administrativa en la tramitación de la revisión de los planes.....	247
12	Anexos a la memoria.....	249
12.1	Anexo: Infraestructura Verde y Servicios de los Ecosistemas	250
	A.- Infraestructura Verde a nivel de la CAPV	251
	B.- Servicios de los Ecosistemas cartografiados en la CAPV	256
12.2	Anexo. Indicadores de Sostenibilidad Territorial y Urbanística	266
II.	Normas de Aplicación.....	280
Capítulo I. – Objeto y naturaleza.....		281
Artículo 1.– Objeto.....	.....	281
Artículo 2.– Naturaleza.....	.....	281
Capítulo II.– Directrices de Ordenación y Uso del Espacio		282
Artículo 3.– Directrices en materia de ordenación del medio físico.....	.....	282
Artículo 4.– Directrices en materia de Infraestructura Verde y Servicios de los Ecosistemas.	.....	286
Artículo 5.– Directrices en materia de Áreas Funcionales.....	.....	287
Artículo 6.– Directrices en materia de sistema urbano de escala territorial.....	.....	288
Artículo 7.– Directrices en materia de sistema polinuclear de capitales.....	.....	289
Artículo 8.– Directrices en materia de red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales.....	.....	289
Artículo 9.– Directrices en materia de ejes de transformación.....	.....	290
Artículo 10.– Directrices en materia de regeneración urbana.....	.....	291
Artículo 11.– Directrices en materia de perímetro de crecimiento urbano.....	.....	292
Artículo 12.– Directrices en materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales.....	.....	293
Artículo 13.– Directrices en materia de cuantificación residencial.....	.....	295
Artículo 14.– Directrices en materia de compatibilización de planeamientos.....	.....	298
Artículo 15.– Directrices en materia de agua.....	.....	299
Artículo 16.– Directrices en materia de energía.....	.....	300
Artículo 17.– Directrices en materia de economía circular: gestión de residuos.....	.....	302
Artículo 18.– Directrices en materia de economía circular: el suelo como recurso.....	.....	302
Artículo 19.– Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad.....	.....	303
Capítulo III.– Directrices Recomendatorias.....		304
Artículo 20.– Directrices en materia de hábitat rural.....	.....	304
Artículo 21.– Directrices en materia de paisaje. ....	.....	305
Artículo 22.– Directrices en materia de patrimonio cultural. ....	.....	307
Artículo 23.– Directrices en materia de patrimonio natural. ....	.....	309
Artículo 24.– Directrices en materia de recursos turísticos. ....	.....	309
Artículo 25.– Directrices en materia de movilidad multimodal. ....	.....	310
Artículo 26.– Directrices en materia de movilidad peatonal y ciclista. ....	.....	311
Artículo 27.– Directrices en materia de movilidad viaria. ....	.....	312
Artículo 28.– Directrices en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.....	.....	313
Artículo 29.– Directrices en materia de accesibilidad universal.....	.....	316
Artículo 30.– Directrices en materia de perspectiva de género. ....	.....	317
Artículo 31.– Directrices en materia de mitigación y adaptación al cambio climático. ....	.....	317
Artículo 32.– Directrices en materia de salud. ....	.....	318



Artículo 33.– Directrices en materia de euskeria	319
Artículo 34.– Directrices en materia de interrelación territorial.....	319
Artículo 35.– Directrices en materia de participación.....	320
Artículo 36.– Directrices en materia de memorias de seguimiento de PTP y PTS, e indicadores de sostenibilidad.	320
Artículo 37.– Directrices en materia de coordinación del planeamiento territorial parcial y sectorial.....	320
Artículo 38.– Directrices en materia de integración interadministrativa en la tramitación de la revisión de los Planes urbanísticos.	322
ANEXO I a las Normas de Aplicación: Identificación de la eficacia vinculante directa o indirecta para el planeamiento urbanístico de las directrices de ordenación y uso del espacio contenidas en el capítulo ii de las normas de aplicación de las directrices de ordenación territorial.....	323
ANEXO II a las Normas de Aplicación: Ordenación del Medio Físico.....	324
1.– Elementos y procesos del medio físico y control de actividades:.....	324
1.a. Elementos y procesos.	324
1.b. Control de actividades.	327
2.– Ordenación del medio físico: matriz de usos.	331
2.a. Categorías de ordenación.	331
2.b. Condicionantes superpuestos.	332
2.c. Usos.	334
2.d. La regulación de usos. Matriz de usos.	337
ANEXO III a las Normas de Aplicación: Municipios que componen cada Área Funcional.....	341
ANEXO IV a las Normas de Aplicación: Cuantificación Residencial.....	343
1.– Cuantificación residencial.	343
1.a. Necesidades Residenciales.....	344
1.b. Criterios de aplicación para el cálculo de las necesidades.	345
2.– Capacidad Residencial.	347
2.a. Factor de Esponjamiento (ESP).	348
2.b. Reducción de la capacidad residencial a prever debido a la recuperación de parte de las viviendas deshabitadas existentes: (C2).	349
2.c. Limitaciones adicionales.	349
2.d. Número de viviendas y edificabilidad.	349
3.– Aplicación ilustrativa del método de cuantificación para el período 2018-2026.	350
3.a. Necesidades residenciales (2018-2026).	351
3.b. Capacidad residencial (2018-2026).	351
3.c. Análisis comparativo con las DOT de 1997.	353
4.– Fichas para el cálculo de la cuantificación de la oferta de suelo residencial en el planeamiento municipal.	354
ANEXO V a las Normas de Aplicación: normativa sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central	357
1.– Aviación Civil.	357
2.– Red de Carreteras del Estado AP-68 Bilbao-Zaragoza.	358
3.– Red ferroviaria de interés general.	358
4.– Normativa de Costas.	359
5.– Puertos.	360
III. Mapa síntesis	361
Agradecimientos	363



Presentación

El Pleno del Parlamento Vasco en su sesión de 31 de mayo de 1990 aprobó la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOT), que instauró un sistema de planeamiento territorial sobre tres figuras: Directrices de Ordenación Territorial (DOT), Planes Territoriales Parciales (PTP) y Planes Territoriales Sectoriales (PTS).

Como desarrollo de la LOT se aprobaron en 1997 las DOT y posteriormente los quince PTP de las áreas funcionales y diferentes PTS, configurando la primera generación de la ordenación del territorio desplegada en nuestra comunidad autónoma.

El 27 de julio de 2015 el Gobierno Vasco acordó iniciar el proceso de revisión de las citadas directrices de 1997, con el establecimiento de unos plazos para su tramitación. La presentación en noviembre de ese año 2015 de un Documento Base permitió generar una participación que concluyó con la presentación del Avance en noviembre de 2016 en el Congreso Euskal Hiria 2016.

Durante el año 2017 el Avance fue sometido a la tramitación legalmente exigida y paralelamente continuó con el proceso de participación mediante talleres de trabajo llevados a cabo en las tres capitales, así como con la apertura de cauces de intervención en las redes sociales, lo que desembocó en la generación de debates y en la presentación de un importante número de aportaciones que nutrieron el documento.

Tras los informes de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco y del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco, el documento ha sido aprobado inicialmente mediante Orden del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de 20 de febrero de 2018.

El documento de Aprobación Inicial mantiene básicamente la composición del Avance y se estructura en los siguientes temas:

- Medio físico e infraestructura verde.
- Hábitat rural.
- Hábitat urbano.
- Paisaje, Patrimonio cultural y natural, y Recursos turísticos.
- Gestión sostenible de los recursos.
- Movilidad y logística.
- Cuestiones Transversales.
- Gobernanza.

Paralelamente al documento de aprobación inicial se ha redactado el Estudio Ambiental Estratégico dando respuesta a la resolución emitida por el Director de Administración Ambiental.

Sometido el documento al trámite de información pública y audiencia a las administraciones, se han recibido 48 escritos de alegaciones que han sido contestados por la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana. Así mismo se han mantenido diversas reuniones con las diferentes administraciones u organismos sociales con el objetivo de concertar el documento, lo que ha constituido un fructífero ejercicio de consenso. Todo ello ha concluido en la aprobación provisional del documento en fecha 21 de noviembre de 2018.



A partir de tal acuerdo de aprobación provisional el Decreto de aprobación definitiva ha sido sometido a los informes jurídicos internos previos, cuya favorable valoración se ha culminado con la aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno de fecha 30 de julio de 2019.

Vitoria-Gasteiz, septiembre de 2019.

El Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda

IÑAKI ARRIOLA LÓPEZ

I. Memoria

1

Marco de la Revisión

El marco en el que se desarrolla la revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 debe contemplar distintos aspectos de la realidad actual, tanto la jurídica como la socioeconómica y territorial.

El soporte jurídico necesario lo ofrece la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, que en el año 1990 definió y puso en marcha las distintas figuras de ordenación del territorio que se han ido desarrollando y perfeccionando desde que en 1997 se aprobaron definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial objeto de esta revisión.

Desde la aprobación de las Directrices en 1997 se ha producido un importante desarrollo de las mismas mediante los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales, conformando una primera generación de la ordenación del territorio en la CAPV. En este momento, con la presente revisión, comenzamos quizás una segunda etapa por lo que debemos partir de un balance de lo que ha supuesto este ciclo de la ordenación del territorio, sus aportaciones y también sus debilidades.

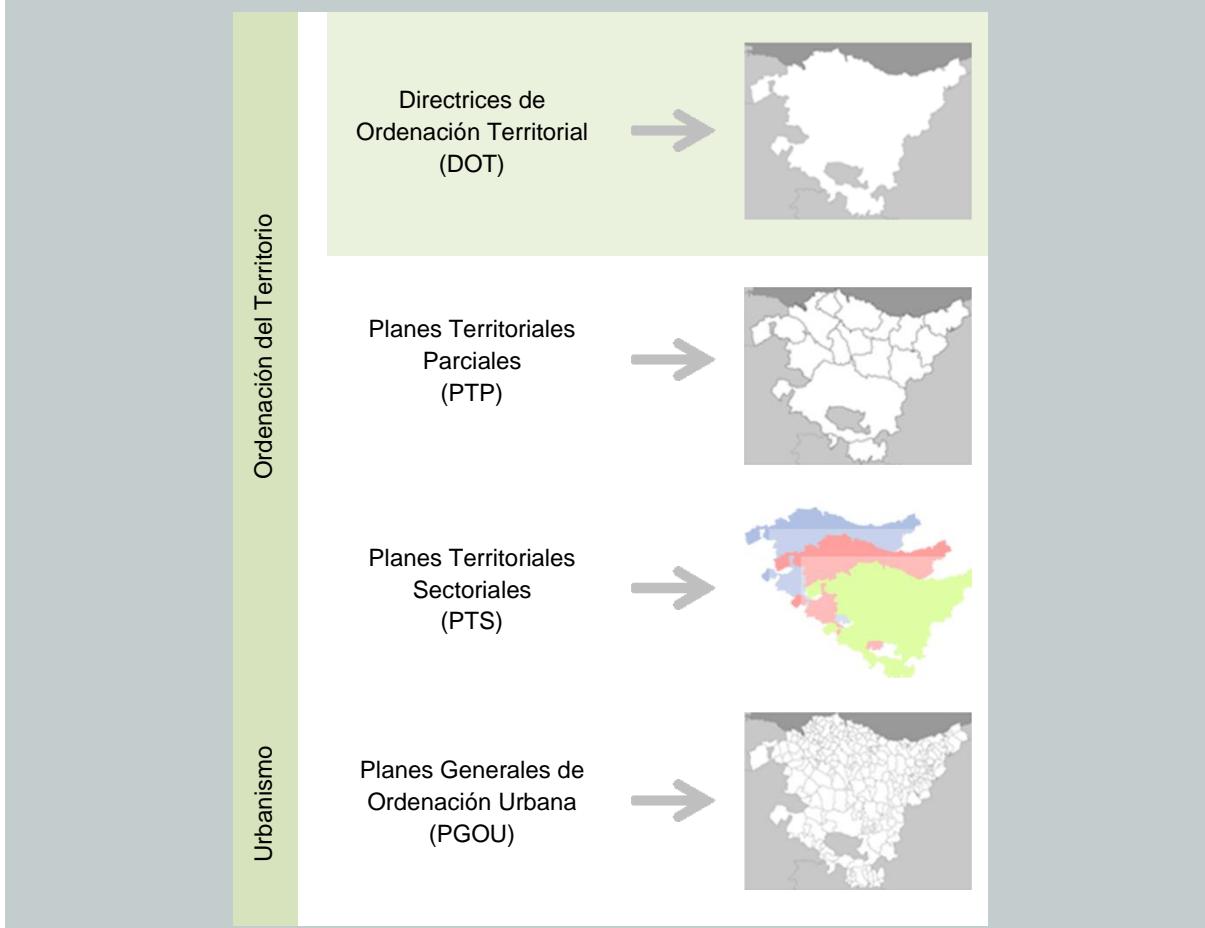
El análisis del soporte socioeconómico, es decir, de la distribución de la población, de las proyecciones demográficas, de la economía y los sectores en los que se sustenta, junto con el conocimiento del territorio, son la base fundamental que procurará una correcta orientación para las directrices territoriales.

El presente capítulo se estructura por lo tanto en los siguientes puntos:

- 1.1. MARCO JURÍDICO DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA CAPV
- 1.2. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE 1997 Y SU DESARROLLO
- 1.3. DE LAS DOT DE 1997 A LA REVISIÓN: DIAGNÓSTICO Y BALANCE DE UN CICLO.
- 1.4. CONTEXTO SOCIOECONÓMICO, TERRITORIAL Y CAMBIO CLIMÁTICO.

1.1. Marco jurídico de la ordenación del territorio de la CAPV

La política de la ordenación del territorio en la 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: Directrices de Ordenación Territorial (DOT), Planes Territoriales Parciales (PTP) y Planes Territoriales Sectoriales (PTS)



I. LA LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO

La política de la ordenación del territorio se inicia legalmente en la CAPV en 1990 con la aprobación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de ordenación del territorio del País Vasco, que establece la base del marco jurídico en el que se desarrolla.

La Ley de Ordenación del Territorio, en primer lugar, define y regula los instrumentos de ordenación territorial que recojan, de manera coordinada, las determinaciones sectoriales con incidencia territorial de las diversas instancias administrativas competentes. Los instrumentos de ordenación territorial son tres: las Directrices de Ordenación Territorial, los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales

Sectoriales. Se despliega así una "planificación en cascada" como principio rector sobre el que se erige la política de ordenación territorial y que conforma el corpus del "bloque de planificación territorial".

Asimismo, se establece la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTP), como órgano consultivo y de coordinación en materia de ordenación del territorio y urbanismo, así como el Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco como órgano de participación.

II. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Según la citada ley, las DOT tienen tres funciones que se resumen en construir un marco de referencia para las políticas sectoriales o para la actividad urbanística de los municipios, formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las actividades para garantizar el equilibrio territorial y prever las acciones territoriales que requieran la acción conjunta con el Estado u otras Comunidades Autónomas.

En concreto se establecen once determinaciones que hacen un recorrido amplio por aspectos como el medio físico (definición de las áreas o zonas de especial protección, los suelos para la explotación agraria, etc.), las áreas que deban ser objeto de una ordenación pormenorizada a través de Planes Territoriales Parciales, las áreas más idóneas para las grandes infraestructuras y equipamientos, la cuantificación residencial, la estimación global de las necesidades de rehabilitación del patrimonio inmobiliario e histórico artístico, o la definición de las causas y supuestos de adaptación o modificación de las DOT.

Según la Ley las DOT tendrán eficacia vinculante directa cuando se trate de normas concretas de aplicación general e indirecta cuando requieran un posterior desarrollo a través de instrumentos de ordenación urbanística o territorial. La vinculación podrá referirse a criterios de ordenación y uso del espacio; a la exclusión de criterios incompatibles con las DOT; a la definición de alternativas; y a recomendaciones, aunque en este caso, la Administración competente podrá apartarse de ellas siempre que sea de forma justificada y expresa. Las determinaciones de las DOT tendrán asimismo su reflejo en los instrumentos de ordenación urbanística, ya que los planes generales y especiales habrán de ajustarse a éstas.

Las DOT de 1997 se aprobaron a través del Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que destaca en su preámbulo que, salvo una serie de determinaciones vinculantes de aplicación directa para el planeamiento municipal que precisa, las demás determinaciones de las DOT son referencias para la redacción de los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales.

Las DOT de 1997 dividen el territorio en quince Áreas Funcionales para el desarrollo de la ordenación territorial a través de sus correspondientes Planes Territoriales Parciales. La escala territorial intermedia correspondiente a las Áreas Funcionales identificadas en las DOT resulta de un tamaño físico y funcional adecuado para el análisis de problemas y para la implantación de programas de ordenación territorial. Asimismo, las DOT contemplan la adopción de una serie de Planes Territoriales Sectoriales.

III. LOS PLANES TERRITORIALES PARCIALES

De acuerdo con la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de ordenación del territorio del País Vasco, los Planes Territoriales Parciales desarrollan las DOT y concretan sus criterios de ordenación específicamente para cada una de las Áreas Funcionales previstas en las DOT. Las determinaciones mínimas que deberán contener los PTP van en la línea de la definición de los espacios para las grandes

infraestructuras, la ubicación de los equipamientos de interés común, los espacios objeto de remodelación, regeneración o rehabilitación, la cuantificación de superficie de suelo residencial e industrial, así como dos aspectos generales como son los criterios, principios y normas generales a los que deberá atenerse la ordenación urbanística, o los criterios, normas y principios para el desarrollo de las determinaciones de las DOT.

IV. LOS PLANES TERRITORIALES SECTORIALES

Los planes sectoriales con incidencia territorial constituirán los Planes Territoriales Sectoriales regulados en la Ley 4/1990, y podrán ser formulados y aprobados bien por el Gobierno Vasco o bien por las Diputaciones Forales. Serán nulas las determinaciones de los PTS que contradigan las DOT o, en su caso los PTP, quedando así establecida la prevalencia de las DOT y, en segundo lugar, de los PTP frente a los PTS.

V. LA LEY 2/2006, DE 30 DE JUNIO, DE SUELO Y URBANISMO

La Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo reitera la superioridad de la ordenación territorial sobre la urbanística y así lo explicita en su artículo 52. En consecuencia, las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial prevalecerán sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico.

1.2. Directrices de Ordenación Territorial de 1997 y su desarrollo

Las Directrices de Ordenación Territorial definieron un modelo territorial cuya plasmación espacial se da a través del planeamiento territorial parcial y sectorial que desarrollan las diferentes determinaciones de la estrategia establecida, así como a través de orientaciones para el planeamiento municipal.



Desde la aprobación del Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, han sido numerosos los instrumentos de ordenación territorial que se han aprobado hasta el momento y que han ido conformando el "bloque de planificación territorial". A continuación, se realiza un recorrido que comienza con las DOT de 1997 y su desarrollo en PTP y PTS, para continuar con los procedimientos de modificación de las DOT de 2010 y 2014 para llegar al inicio del procedimiento de revisión de las DOT de 1997 el 27 de julio de 2015.

I. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE 1997 Y SUS PTP Y PTS

Las DOT aprobadas por el Decreto 28/1997, de 11 de febrero, definen la estrategia territorial de la CAPV con una serie de objetivos:

1. 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.
2. 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.

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

La estructura de las DOT de 1997 se organiza en cuatro apartados. En primer lugar, se identifican las bases sobre las que se habrá de erigir el modelo territorial de las DOT. En segundo lugar, se define el modelo territorial en sí. En tercer lugar, se identifican las iniciativas territoriales para el bienestar y la renovación. Y en cuarto y último lugar, se proporcionan una serie de claves y referencias para la aplicación de las DOT.

Concretamente, las bases del modelo territorial se refieren a la necesidad de superar el modelo basado en la industria tradicional, de responder a criterios de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población.

Sobre estas bases, las DOT (1997) definen el modelo territorial alrededor de tres tramas superpuestas del territorio: el medio físico, como base y soporte del modelo territorial, el sistema de asentamientos y las infraestructuras. Así, el medio físico se ordena por unas directrices generales para los principales elementos y usos y contempla siete tipos de suelo y una matriz de usos. Se proponen nueve áreas protegidas y de esparcimiento y núcleos de acceso al territorio. Por su parte, los asentamientos se refieren a políticas de suelo residencial, donde se plantean algunos municipios de crecimiento preferente y un sistema de cálculo de crecimiento habitacional para cada municipio hasta que los PTP lo definan, y por otro lado orientaciones y áreas sugeridas para la implantación de nuevo suelo para actividades económicas. Se ordena la segunda residencia y las áreas de esparcimiento. Respecto de las infraestructuras necesarias se plantea una jerarquía completa de sistemas que conecten las capitales, las cabeceras de Áreas Funcionales y el resto de asentamientos mediante carretera, tren de alta velocidad, largo recorrido y cercanías, aeropuertos, puertos, telecomunicaciones y energía. El agua y los residuos sólidos se ordenan como infraestructuras de identidad propia.

La puesta en marcha de los PTP ha impulsado una nueva dinámica que 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 PTP, 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 PTP 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 entre las iniciativas de los planes municipales y las políticas sectoriales con la estrategia global del territorio del Área Funcional.

De los PTP previstos para cada una de las quince Áreas Funcionales identificadas por las DOT, se han aprobado definitivamente catorce, y uno, el del Área Funcional de Tolosaldea, se encuentra en fase de aprobación definitiva.

A su vez, se han aprobado diez Planes Territoriales Sectoriales (PTS), en los siguientes ámbitos:

- Medioambiental: los PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos, del Litoral, de Zonas Húmedas, y Agroforestal.
- Infraestructuras: PTS de la Nueva Red Ferroviaria de la CAPV, PTS de Energía Eólica de la CAPV, PTS de Carreteras de Bizkaia, PTS de Residuos Urbanos de Gipuzkoa, y PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
- Suelo: el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.

Finalmente, cabe recordar que los instrumentos de ordenación territorial se han de reflejar y trasladar al planeamiento urbanístico municipal, tal y como se dispone tanto en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, como en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. En este sentido, y de acuerdo con las citadas leyes, la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco desarrolla una importante labor de coordinación y de supervisión del citado traslado al planeamiento urbanístico municipal de los instrumentos de ordenación territorial.

II. EL PROCEDIMIENTO DE MODIFICACIÓN DE LAS DOT EN 2010

En 2006 se inició un proceso interno de reestudio de las DOT y en octubre de 2010 el Consejo de Gobierno decidió iniciar el procedimiento de modificación no sustancial de las DOT, que abrió el paso a la presentación en febrero de 2012 de la propuesta "Euskal Hiria Net, nueva estrategia territorial. Modificación de las DOT como consecuencia de su reestudio". El carácter no sustancial de la modificación se fundamentó en que la propuesta no suponía una alteración del modelo territorial vigente y que lo daba por válido. Este procedimiento de modificación no sustancial de las DOT siguió su curso y se realizaron los trámites de audiencia y exposición pública.

Con el inicio de la Décima Legislatura y la aprobación del nuevo programa de Gobierno, el Gobierno Vasco se propuso acometer un profundo proceso de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial y, además, con un enfoque participativo integral desde el inicio hasta el final del proceso. En este sentido se pronunció igualmente el Parlamento Vasco en febrero de 2013 con la aprobación de la Proposición no de Ley 10/2013, relativa a la suspensión de la modificación de las Directrices de Ordenación Territorial.

Sin embargo, de entre todas esas cuestiones objeto de trasvase del procedimiento de modificación no sustancial al nuevo proceso de revisión de las DOT, existía una que requería un tratamiento excepcional: la cuantificación residencial. Se había constatado de forma clara la necesidad de adecuar, a la mayor brevedad posible, los criterios de cuantificación residencial de las DOT y los PTP vigentes

a los principios de sostenibilidad y uso racional del territorio. Las circunstancias socioeconómicas habían cambiado notablemente, se había comprobado que algunas previsiones de los componentes de modelo de los PTP ya se habían aplicado para el contexto en el que fueron concebidas, o que este contexto ya había cambiado y, además, se consideraba oportuno reducir los coeficientes de esponjamiento y necesario tener en cuenta cuestiones que anteriormente se habían ignorado, como el fenómeno de la vivienda vacía o el fomento de la rehabilitación y la regeneración urbana.

III. EL PROCEDIMIENTO DE MODIFICACIÓN DE LAS DOT EN LO RELATIVO A LA CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL DE 2014

En junio de 2014, por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, se aprueba inicialmente la modificación de las Directrices de Ordenación Territorial en lo relativo a la cuantificación residencial. El objeto de esta modificación es el de adecuar la fórmula del cálculo de las previsiones de creación de vivienda nueva en los municipios teniendo en cuenta o de acuerdo a la evolución de la población en los últimos años, la variación del tamaño familiar y del número de personas que habitan las viviendas y al número de viviendas vacías o desocupadas existentes en los municipios, todo ello con la aplicación de un esponjamiento más reducido. Se trata pues de asumir criterios de responsabilidad y sostenibilidad del territorio, sin ocupar o artificializar innecesariamente más suelo que el preciso.

La cuantificación residencial aprobada mediante el Decreto 4/2016, de 19 de enero, de modificación del Decreto por el que se aprueban definitivamente las DOT, en lo relativo a la cuantificación residencial, ha sido no obstante objeto de análisis en el proceso de revisión de las DOT y estas Directrices derogan el citado Decreto 4/2016, de 19 de enero.

IV. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LAS DOT DE 2015. PARTICIPACIÓN Y TRAMITACIÓN

El 27 de julio de 2015 el Consejo del Gobierno Vasco acuerda iniciar el procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero. Así, transcurridos prácticamente veinte años desde su aprobación, se inicia un proceso de revisión de las Directrices que capitalice las lecciones extraídas de la experiencia adquirida, que responda a los nuevos retos de la ordenación del territorio y, fundamentalmente, se construya sobre la base de un amplio proceso participativo, tanto por parte de las diversas instituciones públicas, como por parte de los agentes socioeconómicos, políticos y de la ciudadanía.

El hecho de que el proceso formal de revisión se plantea al mismo tiempo como un proceso participativo supone la adaptación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco a las nuevas concepciones de la gobernanza. Prueba de ello ha sido el "Documento Base" o documento previo al "Avance de Directrices" que no está previsto entre los trámites preceptivos de la citada Ley, pero que se ha considerado necesario presentar por parte del Departamento como inicio del proceso de participación, fruto del cual, posteriormente, se adopta el "Avance de Directrices", que se tramita de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo.

En el preámbulo del Acuerdo de Inicio del Consejo de Gobierno, se hace referencia al planteamiento de que, en coherencia con el enfoque participativo que se pretende promover, se hagan coincidir los hitos de la tramitación administrativa del proceso de revisión con el ya consolidado "Euskal Hiria Kongresua", foro abierto de encuentro en materia de ordenación territorial que se celebra anualmente a finales de noviembre. De ahí que se proponga un programa de trabajo que funcione también como

un cronograma para el impulso de la tramitación administrativa. Así, el "Documento Base" se presenta en el congreso "Euskal Hiria Kongresua" de noviembre 2015, el "Avance de Directrices" se presenta en el congreso "Euskal Hiria Kongresua" de noviembre 2016, la aprobación inicial de las Directrices se presenta en el congreso "Euskal Hiria Kongresua" de noviembre 2017 y la aprobación provisional previa a la aprobación definitiva de las DOT se presenta en el congreso "Euskal Hiria Kongresua" de noviembre 2018.

En cuanto a la participación se refiere, lógicamente, además de los preceptivos trámites de audiencia e información pública, se han establecido canales abiertos de participación, y se ha contado con un proceso o un plan de participación que acompaña al proceso de revisión desde la presentación del Documento Base en noviembre de 2015 y que es objeto de actualización y adaptación.

El proceso de participación cuenta con dos ámbitos: la participación social y la participación institucional, y se inicia en noviembre de 2015, coincidiendo con "Euskal Hiria Kongresua 2015". Desde entonces lleva trabajándose el proceso participativo institucional y el proceso participativo social online y presencial. Redactado el Avance el proceso de participación se ha centrado en divulgar el documento y facilitar canales para la participación, además de los trámites legales. Tal y como prevé la Ley 4/1990, el Avance ha sido sometido a informe del Consejo Asesor de Política Territorial (CAPT) y de la Comisión de Ordenación del Territorio (COTPV) de la CAPV, y a continuación se ha dado un período de audiencia a las administraciones de 3 meses, después de lo cual se ha reelaborado el documento para su aprobación inicial. Durante este período de audiencia se ha continuado con la participación presencial, organizando tres jornadas una por cada una de las tres capitales con ponencias y talleres, y también con la participación digital, proponiendo cuestiones sobre las que las personas pudieran participar a través de redes sociales.

Tras la aprobación inicial en febrero de 2018 el documento ha sido sometido a exposición pública, de acuerdo con lo señalado en el artículo 10.7 de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, fruto del cual se han recibido 48 alegaciones que se han analizado y contestado para enriquecer el documento para la aprobación provisional. Tras los informes favorables del CAPT y de la COTPV, en noviembre de 2018 se produjo la aprobación provisional, de acuerdo con el artículo 10.8 de la citada Ley 4/1990. A medida que avanza el proceso adquiere todo su peso el procedimiento que establece la Ley 4/1990, a la vez que el documento va consolidándose y ganando madurez.

1.3. De las DOT de 1997 a la revisión: diagnóstico y balance de un ciclo

Todo proceso de revisión ha de partir de un diagnóstico sobre el estado de la cuestión, de una valoración de los aspectos positivos que han surgido, así como de una asunción de las debilidades detectadas, para poder plantear y alcanzar unos objetivos coherentes a través de unas directrices útiles.



Las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 suponen el primer marco referencial de la estrategia territorial una vez aprobada la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. Desde el Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices hasta la presente revisión han transcurrido dos décadas en las que se ha culminado prácticamente el primer ciclo de desarrollo de esta política pública, gracias a la elaboración y posterior aprobación de los Planes Territoriales Parciales que trasladan a cada una de las Áreas Funcionales las determinaciones de las DOT, así como de un número importante de los Planes Territoriales Sectoriales previstos en las mismas.

El Documento Base previo al Avance trataba de realizar una valoración de este primer ciclo de vida de la estrategia territorial de las DOT, si bien parece que no de forma suficiente y adecuada a la vista de las numerosas aportaciones recibidas en el proceso de participación que incidían en la necesidad de que en el proceso de revisión se recogiera una evaluación del desarrollo de las DOT de 1997, un diagnóstico de partida.

Tal y como ha sido señalado en el proceso de participación, puede decirse que nos encontramos en el final de un primer ciclo de la ordenación del territorio surgida a partir de la Ley 4/1990, del cual pueden extraerse conclusiones a modo de diagnóstico. En este sentido, las DOT han logrado definir criterios territoriales que han sido asumidos y desarrollados por el planeamiento territorial y urbanístico, y que constituyen elementos de partida en curso. Puede afirmarse que, con las DOT, los PTP y los PTS que se han desarrollado, se ha generado en la CAPV una cultura de la ordenación del territorio en las administraciones, agentes sociales y profesionales intervenientes. En este sentido, procede desarrollar los elementos que forman parte de esa cultura, mostrando los elementos positivos, así como las debilidades a corregir y superar.

I. LA CONSOLIDACIÓN DE LA POLÍTICA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT, PTP, PTS)

Desde la aprobación en 1990 de la LOT y de las DOT en 1997 se ha consolidado la política pública de la Ordenación del Territorio. Prueba de ello es la aprobación de 14 de los 15 PTP y de un número importante de los PTS previstos en las DOT, así como su observancia y aplicación en el planeamiento urbanístico, que queda rubricada en los informes preceptivos emitidos por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) al analizar la adecuación del planeamiento urbanístico al planeamiento territorial.

La política de Ordenación del Territorio establecida por la LOT está concebida sobre la coordinación y el respeto competencial entre las instituciones públicas y los ámbitos sectoriales concernidos. Si bien este equilibrio competencial entre las distintas partes implicadas no ha resultado siempre fácil de alcanzar, supone el ejercicio ordinario de las administraciones en el desarrollo de su labor de colaboración y la COTPV ha ejercido su competencia en su vocación de órgano facilitador de entendimiento y consenso.

II. LOS PLANES TERRITORIALES PARCIALES Y LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

Una de las aportaciones fundamentales de las DOT es la delimitación de las Áreas Funcionales, como propuesta del modelo para alcanzar un territorio más equilibrado, en el que las ciudades medias cobraran especial protagonismo. En consecuencia, en cada una de las Áreas Funcionales se redactaría un Plan Territorial Parcial. En los veinte años transcurridos desde la aprobación de las DOT en 1997, se han aprobado prácticamente los quince PTP previstos, tres de ellos aprobados en 2016 (los de las Áreas Funcionales de Gernika-Markina, Mungia y Donostialdea), y únicamente queda pendiente de aprobación definitiva del PTP de Tolosaldea.

En su momento la delimitación de las Áreas Funcionales supuso un ejercicio de consenso de las administraciones en cuanto que se establecieron ámbitos que sobrepasaban los Territorios Históricos. El proceso de redacción de los PTP ha conllevado implícito un ejercicio de concertación y trabajo conjunto de los municipios y ha supuesto un espaldarazo a la figura del PTP como figura mediante la cual establecer un modelo territorial próximo al urbanismo de los municipios.

Sin embargo, el proceso de participación ha dejado latentes dos dudas que precisan una respuesta en este documento. Por un lado, el Área Funcional Gernika-Markina agrupa dos territorios con problemas de interrelación, y por otro, el Área Funcional de Álava Central supone un amplio territorio que recoge subcomarcas muy rurales que precisan de un tratamiento adecuado.

III. EL SISTEMA DE CIUDADES Y ÁREAS RURALES DE EUSKADI

El modelo de las DOT en este ámbito descansa sobre el sistema polinuclear vasco de capitales, la red de cabeceras de las Áreas Funcionales, las estrategias para el espacio rural y las relaciones con espacios colindantes y enclaves interiores.

La estructuración urbana en forma de sistema polinuclear de capitales (denominado posteriormente en los diferentes estudios disciplinares internacionales como sistema policéntrico de ciudades) ha supuesto una aportación disciplinar relevante. La red de cabeceras y subcabeceras supone un elemento fundamental del sistema urbano de la CAPV: potenciar las capitales vascas reforzando sus diferentes perfiles urbanos y articulando un sistema policéntrico con la fortaleza necesaria para liderar

procesos, o la consolidación de una red de ciudades medias capaz de dotar de una adecuada base urbana y de servicios al conjunto del territorio son objetivos de las Directrices plenamente vigentes en la actualidad.

Aunque en la actualidad las tres Áreas Funcionales de las tres capitales cuenten con su Plan Territorial Parcial, resulta difícil determinar si las tres capitales se han comportado como un sistema de capitales sobre la base de la complementariedad; en definitiva, si se puede hablar de un verdadero sistema polinuclear vasco de capitales. No obstante, se considera vigente y válido el planteamiento de promover este sistema.

En relación con la red de cabeceras de las Áreas Funcionales se ha percibido en el proceso de participación que el modelo de las DOT se ha centrado y ha dado un mayor protagonismo a las capitales, al sistema polinuclear vasco de capitales, que a las ciudades medias cabeceras de las Áreas Funcionales y a los pueblos de las Áreas Funcionales. Sin embargo, la propia delimitación de las áreas funcionales aprobada en 1990 otorga a los territorios exteriores a las tres capitales la posibilidad de manifestar su propia personalidad. Así mismo se ha constatado que los Planes Territoriales Parciales se han centrado en sus Áreas Funcionales y se ha obviado la interrelación con sus Áreas Funcionales colindantes y sus correspondientes PTP. Estas cuestiones han de ser tratadas en la revisión de las DOT y de los PTP vigentes, de cara a la consecución de ese territorio mallado previsto desde el inicio.

El modelo de las DOT de 1997 promueve la puesta en valor de las áreas rurales manteniendo su idiosincrasia y creando unas condiciones propicias para la generación de empleo y su desarrollo. Apuesta por una política de desarrollo rural integral, que ya se ha consolidado a través del Plan de Desarrollo Rural de la CAPV, así como por un esquema equilibrado de ordenación territorial que considere a la CAPV como un todo, integrado tanto por áreas rurales como urbanas, con unas necesidades y potencialidades particulares. Siendo esto así y habiéndose observado este criterio en los PTP, las observaciones realizadas en el proceso de participación apuntan al carácter predominantemente urbano de las DOT. De aquí que en la revisión de las DOT se pretenda explicitar el ámbito del medio rural con un capítulo específico al efecto del modelo territorial.

La cuestión de las relaciones con espacios colindantes de la Comunidad Autónoma y enclaves interiores prevista en el modelo de las DOT, concretamente en el área transfronteriza, en las áreas de influencia de Irun-Donostia y Navarra, de Logroño y Rioja Alavesa, de Miranda de Ebro y el Área Funcional Álava Central, de Bilbao Metropolitano y Cantabria, así como el problema de los enclaves interiores (Treviño y Trucios-Turtzioz), continúa siendo una tarea a acometer en el modelo revisado de las DOT. En el área transfronteriza se cuenta ahora con la figura jurídica de la Eurorregión, que resulta de utilidad de cara a establecer la colaboración en la ordenación territorial con Nueva Aquitania, de modo especial con Pirineos Atlánticos-Iparralde, así como con Navarra, integrante también de la Eurorregión. Para el establecimiento de las relaciones de colaboración tanto con el área transfronteriza y Navarra como con la Rioja, Burgos y Cantabria se deberán de trabajar y consensuar los convenios y los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística oportunos.

IV. EL MEDIO FÍSICO. LA GESTIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE. EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL SECTORIAL APROBADO

La ordenación del medio físico con sus categorías de ordenación y la matriz de ordenación del medio físico ha supuesto la utilización de unos criterios homogéneos para la definición de la categorización del suelo no urbanizable y el régimen de usos asociado por parte del planeamiento municipal, que han resultado clarificadores y de gran utilidad. Cabe reseñar la determinación específica de la prohibición de la vivienda unifamiliar no vinculada a explotación agropecuaria como una determinación trasladada a la legislación urbanística.

Con este punto de partida procede mejorar aspectos puntuales y reflexionar sobre el nivel de vinculación, constatándose del proceso de participación una solicitud de aumentar el nivel normativo de las Directrices a este respecto, con un respeto a la pormenorización en las escalas de desarrollo o en el planeamiento urbanístico.

Paralelamente a la aplicación de las DOT, 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, Biotopos Protegidos, Árboles Singulares, Red Natura 2000 ZEC o ZEPA); se ha desarrollado una amplia legislación en materia de protección de la naturaleza y del medio ambiente; se han puesto en marcha actuaciones concretas de muy diversos tipos, como planes de recuperación de especies silvestres, programas forestales y programas de gestión ambiental, entre otros. Sin embargo, la protección del territorio por su valor ambiental debe ser actualizada y adaptada en las DOT y se recogerá dentro del concepto de "infraestructura verde territorial".

También cabe señalar que las Directrices en materia de Medio Físico han tenido un desarrollo fundamental con estos cuatro PTS aprobados: el de Ríos y Arroyos, el de Zonas Húmedas, el del Litoral y el Agroforestal. La aportación en esta materia ha sido clara, sin embargo, también se han detectado solapamientos o contradicciones con los PTP que es preciso abordar en esta revisión.

Las DOT de 1997 no contemplan los servicios que proporcionan los ecosistemas para la capacidad de adaptación o la resiliencia del territorio ante distintos riesgos como los de inundaciones o sequías o ante el cambio climático, y esta es una cuestión que se tratará en la revisión.

V. EL PTS DE RÍOS Y ARROYOS Y LA CUESTIÓN DE LA INUNDABILIDAD

Como desarrollo de las Directrices en los años 1998 y 1999 se aprobaron los PTS de ordenación de Ríos y Arroyos de la Vertiente Cantábrica y Mediterránea respectivamente. Posteriormente en 2013 se modificaron ambos documentos adecuando la materia relativa a las inundaciones a las nuevas normativas. Cabe señalar que el PTS de Ríos y Arroyos ha supuesto un ejercicio de concertación entre las administraciones de ordenación territorial y urbanismo con la administración sectorial, en orden a dar a las márgenes un tratamiento territorial generoso y fundamentalmente a atender adecuadamente la problemática de las inundaciones en clave preventiva.

VI. SISTEMA RELACIONAL. INFRAESTRUCTURAS PARA EL MODELO TERRITORIAL

El modelo vigente de las DOT contempla una serie de acciones para integrar el sistema vasco de ciudades en Europa, interconectar las tres capitales de Euskadi, mallar la red de ciudades de tamaño medio, lograr una mejor estructuración territorial interna de las Áreas Funcionales y propiciar un mayor equilibrio y complementariedad territorial.

Los trabajos para la materialización de la red transeuropea ferroviaria de alta velocidad de la fachada atlántica europea sitúan a la CAPV en una situación estratégica para el transporte de personas y mercancías.

En cuanto al transporte por carretera se refiere, se considera que la red viaria interurbana quedaría completada con la planificación realizada por las DOT de 1997.

La movilidad colectiva también se ha visto sustancialmente mejorada con la puesta en marcha de nuevos servicios, aunque se ha trasladado la necesidad de que se mejoren también las conexiones no

solo con las capitales sino también entre distintos municipios entre sí.

Sigue vigente la oportunidad de potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco y la colaboración competitiva tanto entre los aeropuertos de Bilbao, Vitoria-Gasteiz y San Sebastián, como entre los puertos de interés general del Estado de Bilbao y Pasaia, y los puertos de la CAPV como Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia, así como la gestión logística en determinadas áreas estratégicas de nuestro territorio.

En la revisión de las DOT, al modelo actual se incorporan aspectos de especial relevancia como son la movilidad peatonal y ciclista y la movilidad colectiva multimodal.

VII. LA CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL

La cuantificación residencial establecida por las DOT de forma vinculante de aplicación directa supuso en su momento una aportación disciplinar fundamental reconocida por todas las administraciones y agentes intervenientes. Su aplicación ha resultado ser una medida eficaz para disponer de un criterio de común aplicación para calcular la capacidad residencial a prever en el planeamiento urbanístico en la CAPV y ha servido para dotar de coherencia y de racionalidad al dimensionado del suelo residencial a prever por el planeamiento. La determinación de una horquilla de cuantificación residencial ha permitido a los ayuntamientos concretar su propia política.

Las determinaciones de las Directrices han sido actualizadas en 2016 a los nuevos criterios de sostenibilidad territorial a través de una modificación. Los criterios iniciales de calcular la cuantificación residencial en base a la evolución demográfica, la variación de la tasa familiar o la segunda residencia se han complementado con la puesta en carga de la vivienda vacía y con un ajuste de la mayoración o el esponjamiento. La modificación incorpora también una diferente forma de actuar al respecto según la capacidad residencial se dé en la ciudad consolidada o en nuevos desarrollos, planteándose una total amplitud de criterio hacia actuaciones de rehabilitación, regeneración o redensificación y un carácter restrictivo para los nuevos desarrollos.

En la fase de participación han sido numerosas las solicitudes de eliminar el mínimo de viviendas que establece la aplicación de la fórmula de cuantificación residencial. En la revisión se propone eliminar dicho mínimo de la horquilla residencial resultante y, por lo tanto, únicamente se mantiene el límite máximo de cuantificación residencial calculado para cada municipio.

VIII. LA ORDENACIÓN DEL SUELO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS. LOS EQUIPAMIENTOS COMERCIALES

El PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales aprobado en 2004 tiene por objeto constituir un instrumento que sirva de referencia para la intervención tanto sectorial como urbanística en operaciones de promoción pública de suelo para actividades económicas de carácter estratégico e interés general. Así mismo se dan pautas para la implantación de grandes superficies comerciales.

En lo relativo al primer punto el Plan ha supuesto una referencia tanto para las administraciones promotoras de suelo industrial como para los municipios a la hora de calificar suelo industrial. En lo relativo al segundo, cabe mencionar la reciente anulación por el Tribunal Supremo de las limitaciones que el Plan introducía a las grandes superficies comerciales ubicadas en la periferia de nuestros pueblos y ciudades.

Dentro de la ayuda que ha supuesto la existencia del PTS, en este momento es necesario volver a reflexionar sobre el suelo de actividades económicas desde el prisma de la renovación y la redensificación de los suelos existentes bajo la consideración del suelo industrial como un bien escaso y es preciso revisar el PTS en lo relativo a los equipamientos comerciales en aras de priorizar el comercio urbano como forma de proteger la vida urbana de nuestras poblaciones.

IX. LOS PLANES TERRITORIALES SECTORIALES

De los PTS previstos en las DOT, se han aprobado 9 de ellos. Los PTS aprobados son los siguientes: ordenación de márgenes de ríos y arroyos, nueva red ferroviaria, energía eólica, zonas húmedas, creación pública de suelo para actividades económicas y de equipamientos comerciales, protección y ordenación del litoral, agroforestal y plan general de carreteras del País Vasco. Por otro lado, se han aprobado otros PTS de escala de territorio histórico: PTS vías ciclistas de Gipuzkoa, PTS de residuos urbanos de Gipuzkoa, y PTS de carreteras de Bizkaia.

De entre los PTS no redactados cabe reseñar el PTS de Zonas Canterables como una demanda social, así como el PTS de Recursos Turísticos y el PTS de Vivienda señalados en sus correspondientes leyes.

Al igual que con los PTP, también en el caso de los PTS aprobados, se trata de realizar una evaluación de su funcionamiento e interconexión, así como de extraer algunas conclusiones conjuntas que permitan mejorar la sistemática y la eficacia de este instrumento de ordenación territorial.

X. OTROS ELEMENTOS DE MEJORA

Al margen de los cometidos señalados para esta Revisión en este punto cabe citar también otras limitaciones que se han producido, algunas achacables al propio documento de las Directrices del 97 y otras al proceso de desarrollo que se ha dado con el planeamiento territorial redactado, entre las cuales están:

1. La proliferación del Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial ha hecho que no se haya producido en algunos casos la debida coordinación de las dos figuras. Se ha generado una crítica en el sentido de que se ha avanzado más rápidamente en la redacción de los PTS y más lentamente en los PTP con lo que se ha dispuesto de una visión integrada de la ordenación de las Áreas Funcionales con excesiva tardanza.

En este momento se deben de definir unos criterios de clarificación ante los supuestos de la falta de coordinación citada.

2. Por otro lado, las DOT definían el Planeamiento Territorial Sectorial que se debía redactar. A pesar del Planeamiento Territorial redactado ha habido PTS que no se han redactado.
3. En lo relativo a la Ordenación del Medio Físico se ha trabajado de forma notable en todo lo que pudiera ser política de protección y ordenación de los diferentes Espacios Naturales, sin embargo, el Medio Físico precisa de gestión territorial en atención al mundo rural existente. Esta es una de las tareas fundamentales que corresponde a la Revisión.

Aunque las DOT han establecido unas Categorías de Ordenación y han generado una homogeneización, con la proliferación de los PTP y PTS se ha producido alguna contradicción que precisa abordarse.

4. La interrelación territorial con los territorios colindantes obliga a iniciar los caminos de integrar las propuestas de ordenación territorial de la CAPV con las de los territorios vecinos, en concreto, en el corredor Bayona-San Sebastián, en el corredor Santander-Bilbao, así como en los espacios periféricos limítrofes con Navarra, La Rioja y Castilla-León.
5. Cabe mencionar la siempre difícil tarea que tiene la Ordenación del Territorio a través del Planeamiento Territorial en la coordinación de las políticas sectoriales en torno al Modelo Territorial establecido. El afianzamiento de las políticas sectoriales en su propia legislación ha dificultado esta coordinación y ha generado una dilatación en los procesos que obliga a mencionar la cuestión como una materia pendiente y de mejora continua. La Revisión de las DOT debe desarrollar esta materia en torno a una buena gobernanza territorial.

A este respecto la fuerte intervención de todas las administraciones en la tramitación de los planes exige un mínimo de integración que conlleve la culminación de las tareas de revisión del planeamiento, fundamentalmente el urbanístico, en unos plazos adecuados.

6. Finalmente, en materia de gobernanza el balance se refiere a los siguientes cuatro ámbitos: la evaluación, los instrumentos de ordenación territorial, la COTPV y el Consejo Asesor de Política Territorial y la Participación.
 - A) En cuanto a la evaluación de la eficacia de los instrumentos de ordenación territorial (DOT, PTP, PTS) se refiere, se ha puesto en evidencia la necesidad de que estos cuenten con unos sistemas de evaluación que permitan realizar un seguimiento adecuado de la eficacia de las medidas previstas y, en su caso, de la adopción de las medidas oportunas en la senda de la mejora continua. Estos sistemas de evaluación se deberán definir en la revisión del modelo y contarán asimismo con una serie de indicadores que faciliten esa labor evaluadora.
 - B) En relación con los instrumentos de ordenación territorial, DOT, PTP y PTS, se ha constatado la existencia de ámbitos de mejora: la distinción clara entre las determinaciones de carácter vinculante y las de carácter recomendatorio; los posibles conflictos de prelación entre los PTP, los PTS y la planificación urbanística; la simplificación documental; la homogenización de la estructura de los PTP y de los PTS; la consolidación de la terminología y su uso común; así como la inclusión de sistemas de evaluación y seguimiento homogéneos.
 - C) La COTPV ha resultado ser un órgano fundamental en el desarrollo y en la consolidación de la ordenación del territorio, así como en su aplicación en la planificación urbanística. Sin embargo, esta labor de la COTPV se ha centrado en una función principalmente trámitedora, tratándose ahora de promover su función de deliberación y de trabajo en común a través, por ejemplo, del establecimiento de las ponencias técnicas pertinentes, como es el caso de la creada para el proceso de revisión de las DOT.

El Consejo Asesor de Política Territorial también ha tenido un rol principalmente burocrático que ha consistido fundamentalmente en intervenir en los supuestos de tramitación previstos legalmente. Como en el caso de la COTPV, se promoverá la función consultiva del Consejo.

1.4. Contexto Socioeconómico, Territorial y Cambio Climático

La historia reciente de la CAPV refleja el paso por diferentes etapas cuyo análisis permite entender el momento presente.

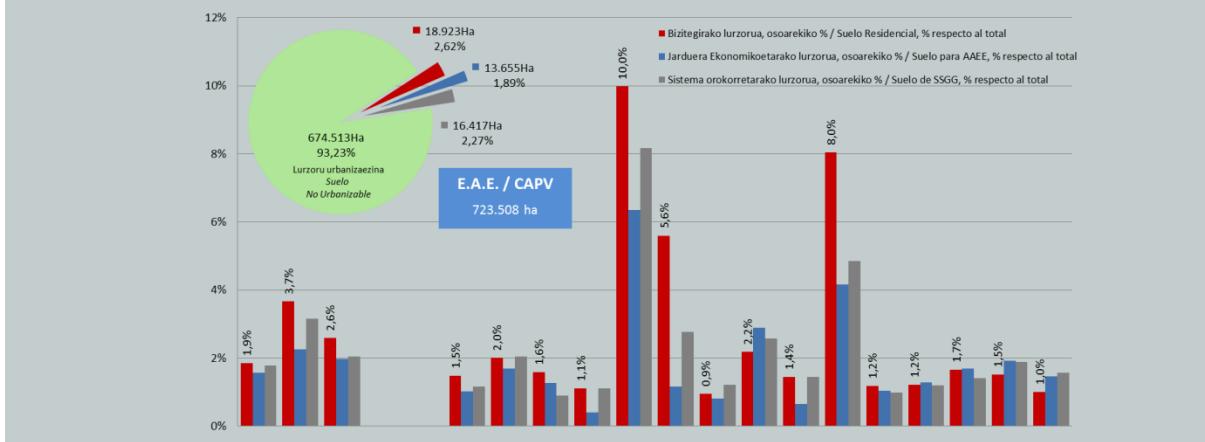
El encuadre socioeconómico y territorial sobre el que se asienta el Modelo Territorial de la Revisión de las DOT es el siguiente:

-Demográficamente se prevé un estancamiento de la población con un envejecimiento significativo de la misma que aumentará la tasa de dependencia hasta alcanzar el 67,7% de población menor de 16 años y mayor de 65.

-Económicamente la terciarización de la industria y la necesidad de aumentar la tasa de energías renovables va a requerir de una mayor inversión en I+D.

-Territorialmente la CAPV es un territorio de orografía irregular y con un asentamiento de la población denso, sobre todo en la vertiente cantábrica, que requiere una gestión sostenible.

El cambio climático agudizará los impactos sobre el territorio, la población, el medio natural y las actividades económicas, especialmente los relativos a la subida del nivel del mar, el cambio en el régimen de precipitaciones y temperatura, las inundaciones y las olas de calor.

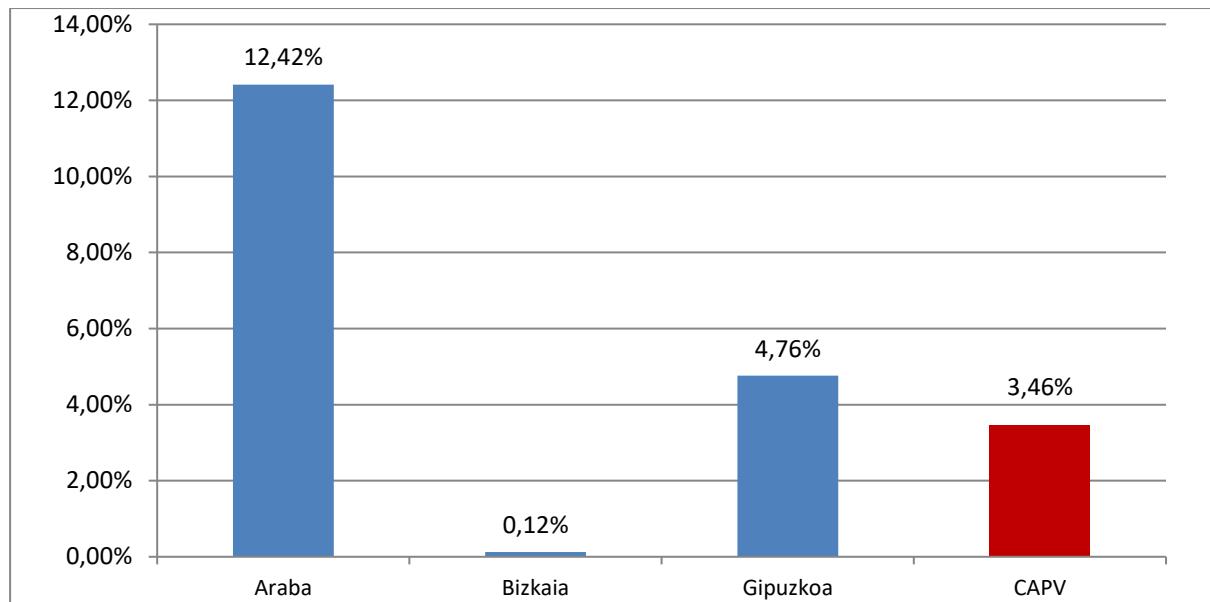


I. DEMOGRÁFIA: EVOLUCIÓN Y PROYECCIONES

a) La CAPV y las áreas metropolitanas

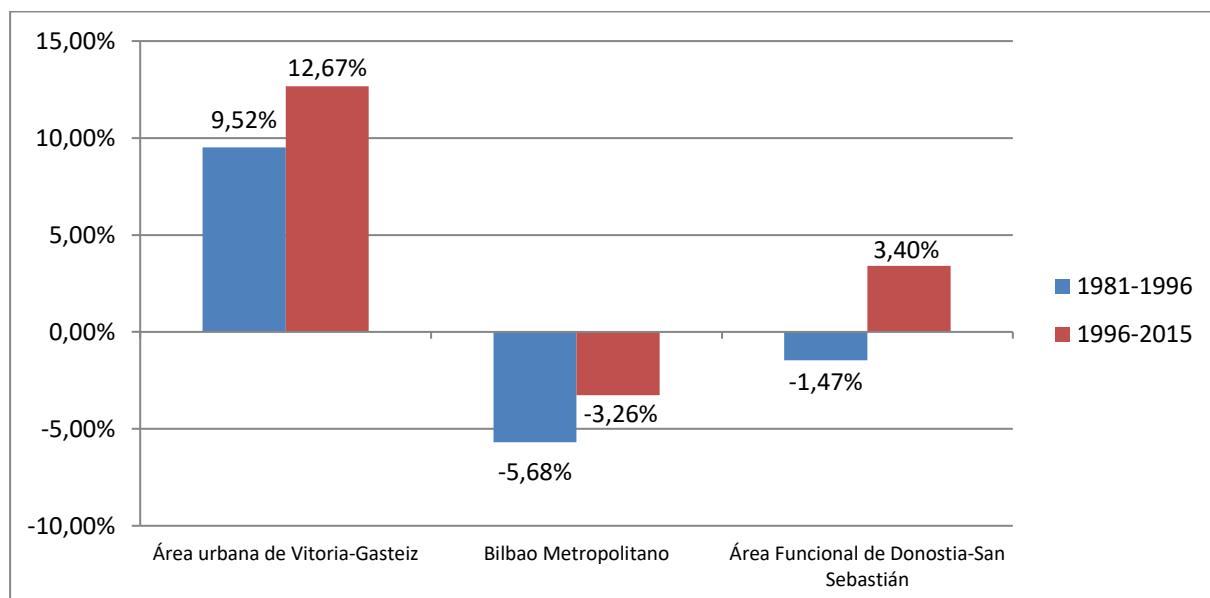
Tras unas décadas de pérdida, la CAPV ha ido ganando población en los últimos 20 años, hasta encontrarse en la actualidad en un período de estancamiento, en algo más de 2.173.000 habitantes. Más allá de las cifras totales, la distribución de esta población no se ha realizado de forma homogénea: Bizkaia apenas ha ganado en estos últimos 20 años un 0,12% de población, mientras que Gipuzkoa ha ganado

un 4,76% (algo más de la media de la CAPV) y Álava ha ganado un 12,42% de población. De esta manera, se puede decir que Bizkaia ha perdido de forma global el peso poblacional que ha ganado Álava dentro del conjunto de la CAPV.



Variación poblacional relativa CAPV y territorios históricos 1996-2015 (elaboración propia a partir de EUSTAT)

La evolución llevada a cabo por las áreas metropolitanas de las tres capitales refleja en gran medida estas dinámicas globales. Estos espacios acogen el 72% de toda la población de la CAPV. Su peso demográfico y el carácter de las funciones que desarrollan los convierten en elementos decisivos del sistema de ciudades: 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, con el 72% de los empleos y el 71% de las viviendas de toda la CAPV.



Variación poblacional relativa de las áreas de las tres capitales, períodos 1981-1996 y 1996-2015 (elaboración propia a partir de EUSTAT)

b) Las Áreas Funcionales

La diferente evolución poblacional de los últimos años coincide con un diferente modelo de asentamientos para cada territorio:

b.1. Áreas Funcionales en Gipuzkoa

La organización territorial guipuzcoana puede calificarse como equilibrada. Casi todos los núcleos de población encuentran en sus proximidades alguna cabecera de Área Funcional que les sirve de apoyo. Este modelo ha demostrado ser capaz de mantener un crecimiento poblacional sostenido en los últimos años.

No obstante, y tal y como previeron las DOT, es importante evitar hacia el futuro que el crecimiento de las zonas costeras se produzca a costa del declive de las áreas del interior. Este fenómeno de atracción poblacional de la costa frente al interior se observa de una forma más acusada hasta 1996, periodo en el que tanto Bajo y Alto Deba como Goierri y Tolosaldea perdían población. Desde esta época en Gipuzkoa sólo las Áreas Funcionales de Alto y Bajo Deba han perdido población.

El otro fenómeno significativo que se da en Gipuzkoa es el aumento poblacional de Donostialdea en los últimos 20 años, fenómeno que trasciende al territorio histórico al situarse en el contexto de reforzamiento del sistema polinuclear vasco de capitales y las consiguientes mejoras de infraestructuras y equipamientos que han propiciado un efecto succionador hacia el área. En torno al mismo espacio, se advierten interacciones con los territorios del sur de Francia y del norte de Navarra.

b.2. Áreas Funcionales en Bizkaia

Las DOT de 1997 interpretan la realidad territorial de Bizkaia por el efecto "succión" que Bilbao ha ejercido tradicionalmente en Bizkaia desde su primera industrialización, y, en segundo término, porque en el territorio vizcaíno el desarrollo urbano se ha asentado preferentemente a lo largo de los ejes de máxima accesibilidad. Ello hace que el Bilbao Metropolitano siga acogiendo a casi el 40% de la población de la CAPV, a pesar de la pérdida de los últimos años.

A nivel global, la pérdida de población del Bilbao Metropolitano parece que ha conllevado cierto reequilibrio territorial al acoger otras áreas la población de la primera. De esta forma, tanto Arratia-Nervión, Durangaldea, Encartaciones y especialmente Mungia han visto incrementada su población de forma reseñable. La única área en el que esta dinámica no parece haber tenido efecto es el Área Funcional de Gernika-Markina, donde la población sigue descendiendo, aunque de una forma menos significativa que en décadas precedentes.

b.3. Áreas Funcionales en Álava

Las DOT de 1997 consideran que "Álava es un espacio macrocefálico y desequilibrado, tanto en cuanto al número de ciudades intermedias como a su distribución (...) con los problemas que ello supone para la aplicación de programas capaces de frenar los actuales procesos de pérdida demográfica".

Además, las DOT presentan otra serie de debilidades del territorio en la estructura de sus dependencias funcionales: por una parte, presenta en Rioja Alavesa el único caso de Área Funcional cuyo núcleo polarizante (Logroño) es exterior a esa Área Funcional y a la CAPV; y, por otra parte, presenta algunos municipios de borde con apreciable vinculación hacia núcleos urbanos de fuera del País Vasco (Miranda de Ebro en el caso de Lantarón, Ribera Baja, Armiñón, Berantevilla y Zambrana). Además, el

enclave del Condado de Treviño dificulta la planificación y gestión de este espacio. A nivel interno de la CAPV, un Área Funcional entera es atraída por un área metropolitana externa a Álava, como es el caso del Área Funcional de Llodio con el Bilbao Metropolitano.

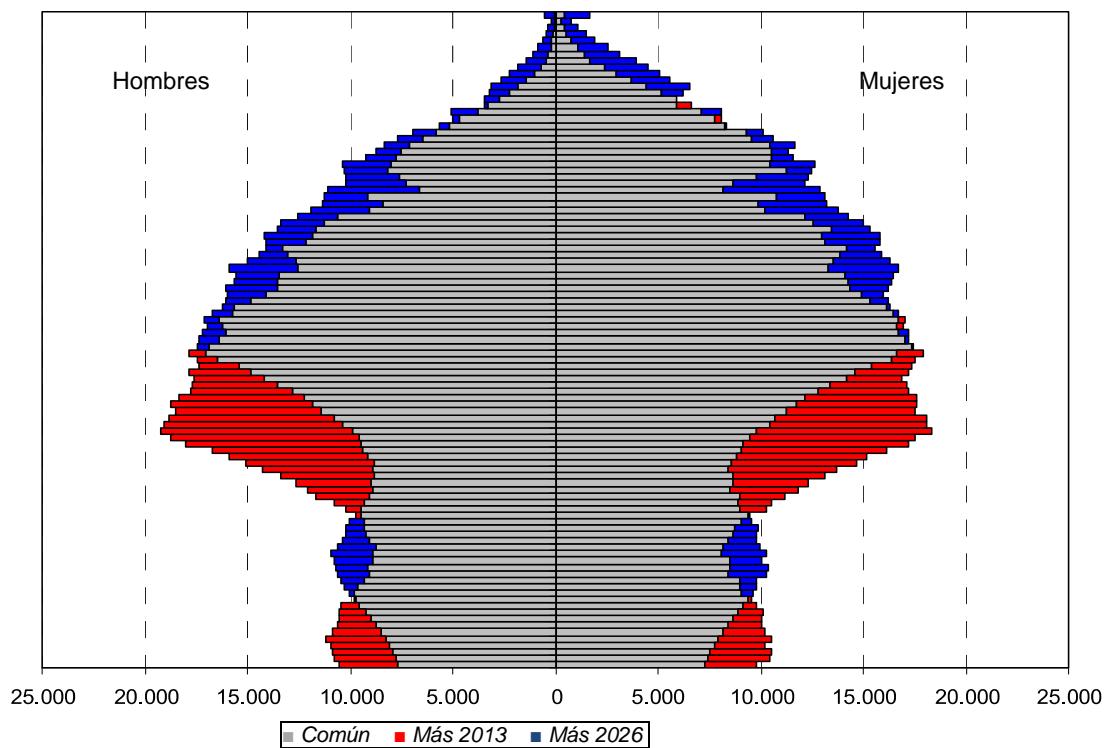
Frente a estos hechos, las DOT apuntan a que la solución debe pasar por una mayor difusión de actividades hacia el resto del territorio, potenciando los núcleos con mayor capacidad reequilibradora, como pueden ser Iruña de Oca, Zuia, Zigoitia, Legutio, Arrazua-Ubarrundia, Salvatierra y Asparrena.

Por comarcas, Álava cuenta con la mayoría de las comarcas que más han crecido en población, tanto a nivel global como en términos relativos; con excepción de Montaña Alavesa que ha sido la única comarca que no ha ganado población en estos últimos años. Las otras comarcas han experimentado unos crecimientos significativos: las cantábricas ligadas al área de influencia del Bilbao Metropolitano, y además de estas, Rioja Alavesa, la Llanada, Valles alaveses o Esterribaciones del Gorbea.

c) Proyecciones

La dinámica demográfica prevista a largo plazo presenta una tendencia descendente de la población en edad escolar, una acelerada reducción y envejecimiento de la población potencialmente activa y un importante aumento de la población mayor, entre la que se intensificará el proceso de sobre envejecimiento, que repercutirá de manera notable sobre la evolución de la actividad y del gasto en sanidad y servicios sociales.

PIRÁMIDE POBLACIONAL DE LA CAPV



Fuente: Eustat. Indicadores demográficos, Estadística municipal de habitantes y Proyecciones demográficas 2026. Nota: el área gris más la roja es la pirámide de 2013, mientras que el área gris más la azul es la pirámide de 2026. Por lo tanto, el área roja representa déficit de efectivos en 2026 respecto de 2013, y el área azul superávit.

Si tomamos las previsiones de Eustat para el período 2017-2031, la población prácticamente se mantendría, pero con una distribución desigual: en Bizkaia previsiblemente se reduciría, y crecería en Álava y en Gipuzkoa: Álava ganaría unos 13.000 habitantes, Gipuzkoa unos 25.000 y en Bizkaia se prevé un descenso de 28.000. Álava tendría así mismo la población menos envejecida con un 25,3% de mayores de 65 años, y sería el único territorio en el que se mantendría el peso relativo de la población infantil y juvenil (15%), mientras que la estructura más envejecida, tal como sucede en la actualidad, correspondería a Bizkaia (27,1% de mayores).

	2017	2020	2026	2031	2017-2031
Álava	323,8	327,9	333,7	337,6	4,26%
Bizkaia	1.137,3	1.132,0	1.119,2	1.109,5	2,44%
Gipuzkoa	713,0	720,0	730,3	738,7	3,60%
CAPV	2.174,1	2.179,9	2.183,2	2.185,8	0,54%

Evolución demográfica. Miles de habitantes.

Fuente: Eustat, proyecciones demográficas 2017-2031

La tasa de dependencia de la CAPV (calculada como el cociente, expresado en tanto por ciento, entre la población menor de 16 años o mayor de 64 potencialmente inactivos y la población de 16 a 64 años) se elevará desde el 53,5% actual hasta alcanzar en el año 2026 una tasa del 67,7%, lo que significa que se pasará de tener 1,9 personas en edad laboral por cada persona no activa a tener 1,5 personas potencialmente activas por cada una inactiva.

	015		16-64		≥65		Tasa de dependencia (P015+P65+)/P1664 (%)
	miles	%	miles	%	miles	%	
2013	319,1	14,6	1.419,7	65,2	440,1	20,2	53,5
2020	324,8	14,9	1.347,2	61,8	507,9	23,3	61,7
2026	301,3	13,8	1.301,2	59,6	578,5	26,5	67,7

Población por edades

Fuente: Eustat. Estadística de habitantes 2013

II. ECONOMÍA

La economía vasca se caracteriza históricamente por una sólida base industrial, un sector que en 2015 representa el 24,5% del valor añadido bruto (VAB), por una fuerte dependencia energética, del orden del 94%, y por un alto nivel de apertura exterior determinado por su pequeño tamaño: en 2015 las exportaciones totales ascendieron al 65% del PIB y las importaciones al 68%.

A comienzos de los años 90, la CAPV fue pionera en el despliegue de las políticas clúster como instrumento para reforzar la competitividad económica a través de la promoción de la cooperación entre las empresas y otros agentes socioeconómicos (centros de investigación, universidades, agencias gubernamentales, etc.) dentro de un sector de actividad.

En la actualidad, a partir de las capacidades científico tecnológicas y empresariales existentes, la CAPV dirige sus esfuerzos a tres grandes ámbitos identificados como prioritarios en la estrategia de especialización inteligente RIS3 Euskadi: fabricación avanzada, energía y el binomio biociencias-salud.

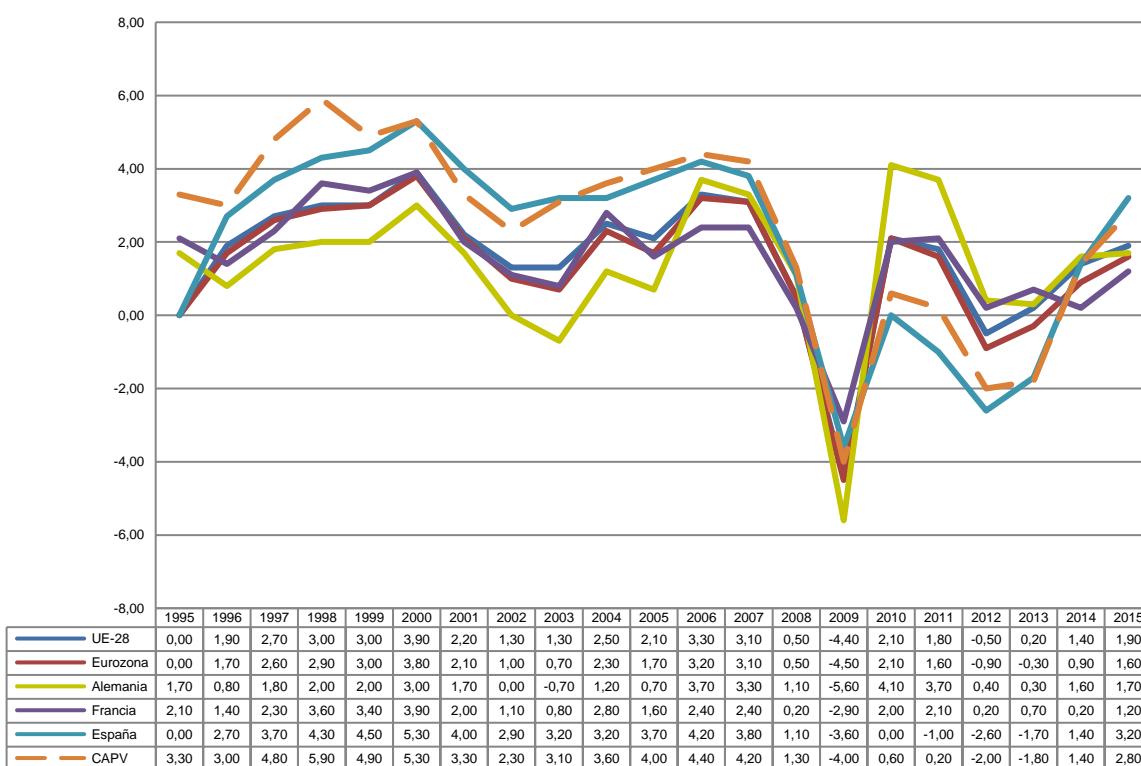
Durante el período 1995-2007, que abarca la primera década de vigencia de las DOT de 1997, la economía vasca creció a un elevado ritmo medio del 4%, paralelamente, se crearon 290.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo según las cuentas económicas del Eustat, a un ritmo medio del 3% anual, lo que permitió reducir la tasa de desempleo desde niveles superiores al 20% hasta registros de paro estructural.

El crecimiento del sector industrial vasco durante los primeros años del nuevo siglo es moderado, a diferencia del período anterior 1995-2000 en que creció por encima del PIB global, y es el auge sostenido de la construcción el que prolonga el diferencial de crecimiento respecto a Europa.

La economía vasca, tras desacelerar su crecimiento hasta el 1,3% en 2008 con los primeros efectos de la crisis, se contrajo un 7,4% en términos reales entre 2008 y 2013. Por sectores, el VAB industrial se redujo en casi un 17% y el de la construcción en más de un 30%, mientras que el sector de servicios mantuvo su nivel de aportación en el período. El desplome de la actividad a lo largo de este quinquenio elevó la tasa de paro hasta el 15% de la población activa (15,9% en Álava, 16,1% en Bizkaia y 12,5% en Gipuzkoa), un nivel muy superior al 11% de media que registró la UE, pero aún más alejado del 26% que alcanzó en el Estado. La inversión cayó a niveles de mediados de los 90 con un 22% del PIB.

Evolución comparada del PIB 1995-2015. Índice de volumen encadenado.

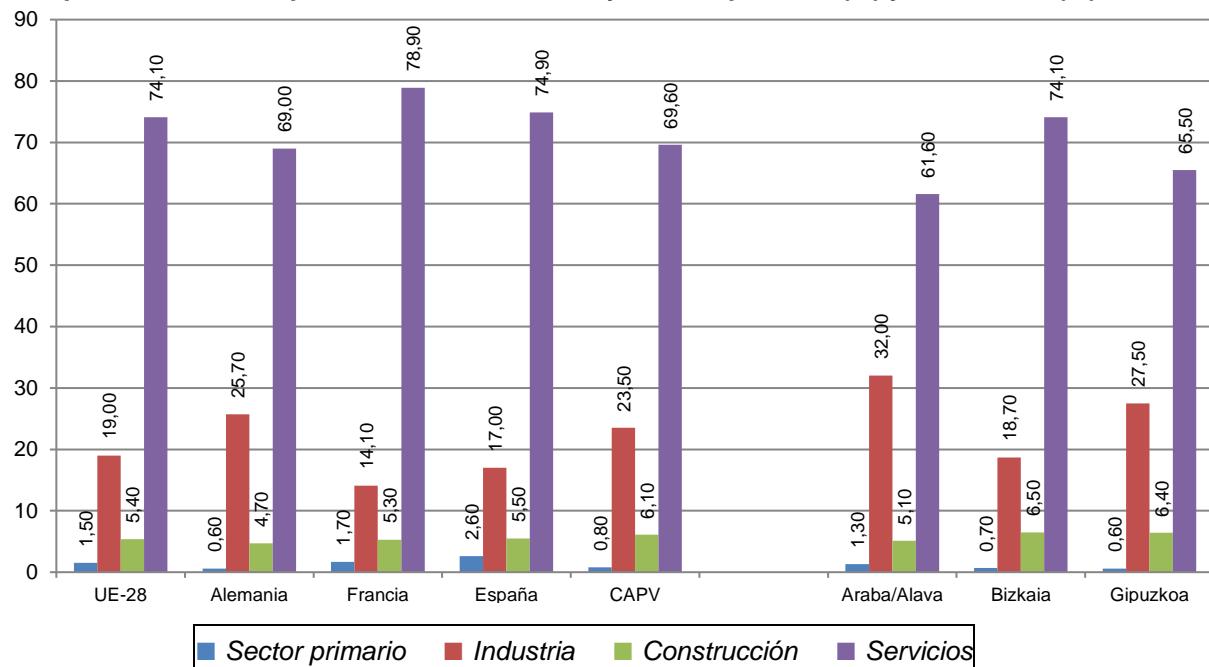
Tasas de variación interanual (%)



Fuente: Eurostat y Eustat

El proceso de recuperación se inicia en 2014 en la CAPV al mismo ritmo que el registrado de media en la UE (1,4%), y se acelera en 2015 hasta un crecimiento del 2,8%. La industria y los servicios son los sectores que sustentan la recuperación. Por su parte, la construcción parece frenar en 2015 el deterioro de su actividad. A su vez, el empleo comienza a dar síntomas de recuperación tras poner fin a su destrucción en 2014 y crecer un 1,7% en 2015.

Composición del VAB por sectores en la CAPV y en Europa. 2015 (%) y TT.HH 2014(%)

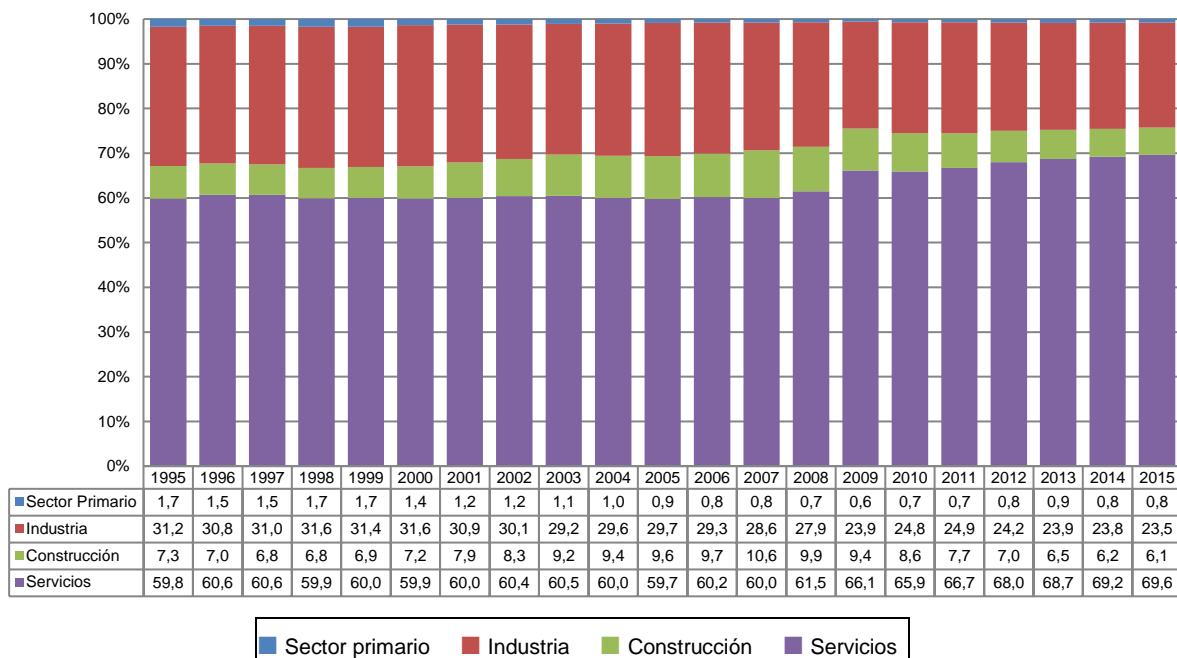


Fuente: Eurostat y Eustat

La CAPV sigue caracterizándose por el elevado peso de su industria, superior tanto a la media del Estado como a las de la UE28 y la eurozona. En concreto, el VAB industrial vasco en 2015 representa el 23,5% del total, frente el 19% en la UE y al 17% en España, aunque se sitúa por debajo del peso del sector en Alemania (25,8%).

Esta evolución de las trayectorias sectoriales determina que en 2015 los servicios concentren el 71,8% del empleo, la industria el 20,5%, la construcción el 6,2% y el sector primario el 1,4%. La desindustrialización o terciarización de la economía vasca que muestran las cifras de producción y empleo presentadas debe enmarcarse dentro del cambio estructural que se está produciendo con la creciente integración entre la industria y los servicios, cuyas fronteras se diluyen en las economías industriales.

Los servicios desempeñan un papel cada vez más importante como inputs en la producción de bienes y se acentúa el auge de lo que se ha denominado "servitización" de la industria, esto es, el proceso mediante el cual las empresas añaden valor a su producto a través de la incorporación de servicios asociados al mismo. Esto implica un cambio de modelo de negocio que requiere una mayor colaboración fabricante-cliente y contar con empresas especializadas en servicios avanzados (ingenierías, consultoría, TICs...) que apoyen a la industria manufacturera en la diferenciación de su producto para poder competir con éxito.

Evolución de la composición sectorial de VAB de la CAPV 1995-2015 (%)


Fuente: Eustat. Cuentas económicas

El proceso de terciarización de la economía vasca 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 A1.

III. ENCUADRE TERRITORIAL

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, la CAPV 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. Su escala es similar a la de otras ciudades región que presentan un tamaño demográfico y geográfico muy similar 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.

La CAPV, con una población de 2.175.819 habitantes (1.119.441 mujeres y 1.056.378 hombres) (Eustat año 2018) sobre una superficie de 7.229,34 Km², tiene una densidad de 300,73 hab/Km², lo que la sitúa como una de las regiones no metropolitanas con mayor densidad de la Unión Europea. A nivel de territorios históricos, Álava, tiene una densidad de 106,38 hab/km², Bizkaia de 514,45 hab/Km² y Gipuzkoa de 360,30 hab/Km².

Población							
Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
159.497	164.095	548.408	591.018	347.755	364.328	1.056.378	1.119.441
323.592		1.138.852		712.801		2.175.819	

Según los datos de 2018 de la base de datos del planeamiento urbanístico del Gobierno Vasco, UDALPLAN, la superficie calificada para usos urbanísticos es de 490,51 km², lo que supone un 6,78% de la superficie total y una densidad de población urbana de 4.435,81 Hab/km², lo cual caracteriza a la CAPV como un territorio con una densidad propia de las zonas urbanas más centrales.

Densidad de población (Hab/Km²)							
Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
General	Urbana	General	Urbana	General	Urbana	General	Urbana
106,38	2.050,40	514,45	5.647,19	360,30	5.444,37	300,73	4.435,81

Fuente: Eustat y Udalplan año 2018

En el caso de Álava la superficie calificada es de 157,82 Km² (5,19%) con una densidad de población urbana de 2.050,40 Hab/Km², en Bizkaia son 201,77 Km² (9,11%) de superficie calificada con una densidad urbana de 5.647,19 Hab/Km² y en Gipuzkoa la superficie calificada es de 130,92Km² (6,62%) con una densidad urbana de 5.444,37 Hab/Km².

La reunión en un mismo espacio de una suficiente masa crítica de personas, tal y como ya se ha señalado, favorece un elevado grado de cohesión: intercambios y nuevas relaciones comunicativas entre personas, entes y actividades. También incide en el desarrollo eficiente de aquellas funciones urbanas ligadas a la movilidad sostenible y a la dotación de servicios tanto en el ámbito del transporte público, de las infraestructuras ligadas a los flujos metabólicos o de los equipamientos y los servicios básicos. Las densidades urbanas de las tres capitales vascas son las siguientes:

	Superficie total	Población	Densidad General	Superficie calificada	Densidad urbana
	(Km ²)	(Hab)	(Hab./Km ²)	(Km ²)	(Hab./Km ²)
Bilbao	40,59	342.397	8.435,50	19,38	17.664,54
Donostia / San Sebastián	61,00	180.558	2.959,97	23,69	7.621,76
Vitoria-Gasteiz	276,30	242.254	876,78	65,49	3.699,00

Fuente: Eustat y Udalplan año 2018

Además de lo señalado, hay una serie de fenómenos que se observan en el territorio y que se desean mitigar:

- Las infraestructuras desarrolladas hasta la fecha en la CAPV han impedido en muchas ocasiones la debida continuidad ecológica entre espacios naturales. Ello ha llevado frecuentemente a la generación de “islas” con ecosistemas poco sanos, al no poder realizar un intercambio exterior a ellos y al degradarse sus bordes. Esta fragmentación territorial debe corregirse, y para ello se propone garantizar la continuidad ecológica entre los espacios de mayor relevancia ambiental a través de corredores ecológicos, y la planificación de la infraestructura verde en la CAPV.
- El crecimiento experimentado por la economía vasca durante el período 1995-2007 también ha llevado a una extensión del suelo residencial e industrial. Esa expansión producida en años anteriores lleva a pensar en la necesidad de proponer medidas para aprovechar mejor lo ya ocupado y frenar la expansión: la apuesta por la regeneración urbana, el perímetro de crecimiento urbano o una cuantificación residencial que prime la redensificación sobre lo ya urbano, frente a la ocupación de nuevo suelos.

- En los últimos 20 años se le ha demandado al medio físico una importante labor: se han diversificado los usos sobre él, se han deslocalizado determinados usos, mientras que otros que ya eran propios de él, se han intensificado. Todo ello ha provocado una importante presión sobre el territorio, en forma de poder comprometer en determinados casos su capacidad de carga. Se trata de un tema muy complejo que en lo que respecta a la ordenación del territorio se quiere afrontar con la definición de determinadas condiciones para la implantación de usos y actividades, una limitación de implantaciones ajena al suelo no urbanizable y una localización más racional de las actividades.
- Ligado con lo anterior, las presiones que se ejercen sobre el territorio tanto a nivel local como global han dado lugar a la intensificación de determinados riesgos para la población, que además se producen cada vez con mayor frecuencia: inundaciones, deslizamientos, calidad del agua, efectos del cambio climático. Se hace necesario visibilizar de forma más clara estos riesgos, y prevenir sus efectos mediante el establecimiento de unas directrices en el medio físico para los elementos y procesos, además de visibilizar y contemplar el cambio climático como una variable importante en la planificación. Se trata en definitiva de que, a través de elementos como la infraestructura verde, se logre un territorio más resiliente.

IV. CAMBIO CLIMÁTICO

En un contexto de gestión adaptativa que corresponde a la ordenación territorial a la escala de las Directrices, es preciso plasmar las implicaciones que supone el abordar el reto del cambio climático en los documentos territoriales y urbanísticos.

Dentro de la incertidumbre que conlleva la concreción de las consecuencias territoriales del cambio climático, la “*Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. Klima 2050*” recoge la evolución del clima y de la vulnerabilidad en Euskadi.

Diferentes iniciativas impulsadas por el Gobierno Vasco están caracterizando los impactos del cambio climático para el territorio, entre ellos, los análisis de “Escenarios regionales de cambio climático de alta resolución para el País Vasco” han obtenido proyecciones climáticas hasta el año 2100 siguiendo las directrices del Quinto Informe del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC).

Precipitaciones

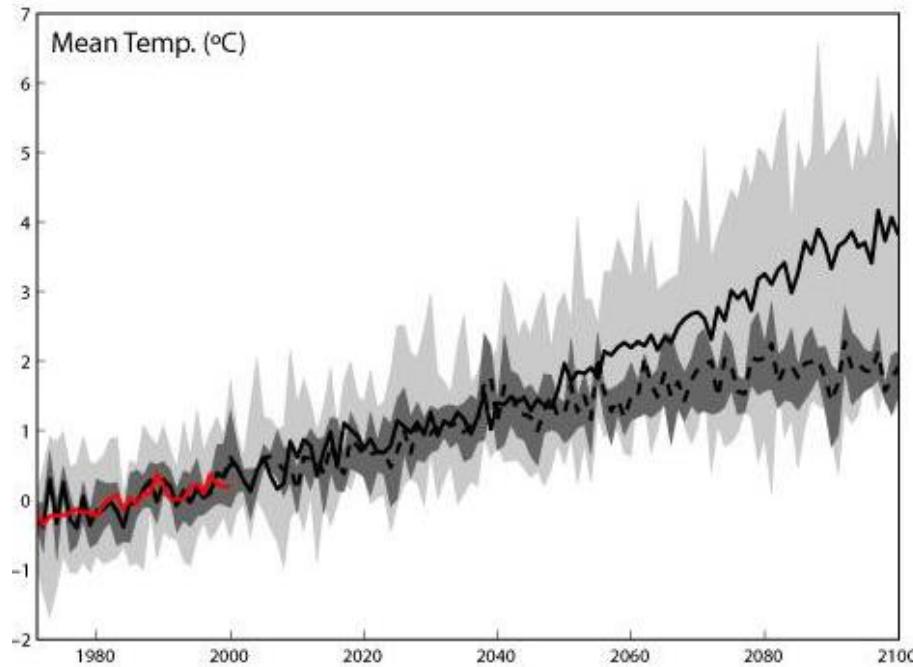
Para el caso de Euskadi se esperaría para finales de s XXI, en promedio, una disminución de entorno al 15% en la precipitación media anual, que será más acusada en el periodo de primavera y en el sur y sudoeste de la CAPV. Con respecto a la precipitación extrema, se prevé un incremento del 30% de estos episodios, seguidos de largos periodos de sequía. Por otro lado, tendería a reducirse el número de días con precipitaciones suaves, incrementándose la cantidad media de agua que cae cada día de lluvia, la precipitación máxima acumulada en un día de lluvia o el número de días consecutivos.”

Temperaturas

Los datos históricos de temperatura, recogidos en el entorno de las tres capitales vascas, muestran una tendencia creciente. El periodo 19952014 figura entre los diecinueve años más cálidos en los registros instrumentales de la temperatura superficial (excepto el año 2010) y la temperatura media de Euskadi para el periodo 20002014 ha sido 0,8°C más alta con respecto al periodo 19712000. Para finales de siglo se prevé un incremento de la temperatura media anual que oscilará, dependiendo del

escenario de emisiones de gases de efecto invernadero que se considere, entre los 1,5°C y los 5°C, siendo este mayor para la vertiente mediterránea.

Aumento de entre 1, 5º C y 5 º C en la temperatura media anual para 2100 °C Variación de la temperatura media anual en el País Vasco



Fuente: Gobierno Vasco

La figura 2 muestra la evolución de la temperatura media anual con respecto al periodo de referencia (19712000).

Leyenda: Línea roja: media de datos históricos observados; Línea negra discontinua: media de proyecciones para un escenario con un nivel medio de emisiones de Gases Efecto Invernadero RCP4.5; Línea negra continua: media de proyecciones para un escenario con un nivel muy alto de emisiones de Gases Efecto Invernadero RCP8.5; Sombreado gris oscuro: dispersión del escenario RCP4.5; Sombreado gris claro: dispersión del escenario RCP8.5.

En cuanto a las temperaturas mínimas extremas a fin de siglo podrán subir entre 1 y 3°C durante los meses de invierno. Además, los modelos climáticos muestran una disminución del 50% en el número de días helados (Temperatura mínima < 0°C) que, junto con el descenso en la duración y frecuencia, señalan hacia la desaparición de las olas de frío para mediados de siglo.

Con respecto a las temperaturas máximas extremas, las proyecciones muestran una tendencia positiva con un incremento de 3°C durante los meses de verano a finales del s. XXI, un incremento de las noches tropicales (temperatura mínima >20°) y un incremento en número y duración de los episodios de olas de calor”.

Ascenso del nivel del mar

Se espera que el nivel medio del mar en el golfo de Bizkaia ascienda entre los 18 y 22cm en el año 2050 y entre los 53 y 80cm en el año 2100, de acuerdo con los escenarios de emisiones del Quinto Informe de Evaluación del IPCC. Esto provocará el retroceso de la anchura de playas y el incremento del riesgo de inundaciones en los estuarios.

Principales impactos esperados del cambio climático en Euskadi

Riesgo de Inundación Los estudios locales sobre los efectos del cambio climático en el riesgo de inundación sugieren que se podrían llegar a producir incrementos significativos de los caudales máximos de avenida, así como de la superficie inundada y de los valores de caudal y velocidad de la corriente debido al incremento de precipitaciones intensas, que podrían aumentar la probabilidad de daños y pérdidas debido a las inundaciones. Del mismo modo, el ascenso del nivel del mar y el aumento del oleaje extremo pueden producir inundaciones que pueden agravarse por la concentración de infraestructuras y medio construido cerca de la línea de costa.

Salud Nuestras principales ciudades se enfrentarán a un aumento de olas de calor, que generarán un incremento de las enfermedades (respiratorias, de la piel, transmitidas por vectores etc.), un empeoramiento del confort humano y podrían llegar a provocar un incremento de la mortalidad.

Medio Natural Los estudios realizados para evaluar los impactos en humedales costeros y marismas indican que un 7% de su superficie actual podría verse afectada por ascenso del nivel del mar para finales del s. XXI. La respuesta de las marismas, humedales y otras comunidades intermareales, como las praderas de fanerógamas, a dicho ascenso podrían tener lugar a través de la migración natural hacia el interior, aunque en muchos casos se verá impedida por barreras fijas artificiales y naturales, con el consiguiente impacto en biodiversidad.

El impacto en la biodiversidad marina ya se aprecia, por ejemplo, en la disminución del alga *Gelidium* debido al aumento de la temperatura del agua e incremento de días soleados.

Sector agrario y forestal En el sector agrario, se espera que el cambio climático pueda tener un efecto positivo en el rendimiento de ciertos cultivos (trigo de invierno, vid) además de la necesidad de un incremento de la eficiencia en el uso del agua, factor que será determinante cuando las plantas crezcan simultáneamente a elevado CO₂ y con sequía. Así mismo se esperan otros efectos como una disminución de la calidad de los vinos en el caso del cultivo de la vid, efectos perjudiciales al sector de ganado vacuno por el descenso en la capacidad de carga de los pastos de montaña, aceleración del ritmo de crecimiento de patógenos y disminución de su mortalidad, etc.

Con respecto al sector forestal, la vertiente atlántica sufrirá impacto en las zonas de montaña debido al aumento de temperatura, sobre todo por encima de 900m. Los ecosistemas de la vertiente mediterránea se verán afectadas por un aumento de las sequías y del déficit hídrico. Las predicciones utilizando modelos de nicho ecológico muestran un impacto significativo sobre el robledal (*Quercus Robur*), el hayedo (*Fagus Sylvatica*) y el pino insigne (*Pinus Radiata*) para los que se espera la desaparición casi total de sus nichos para el año 2080 y un desplazamiento progresivo de los mismos hacia el norte de Europa a lo largo del s XXI. Además, se prevé una alteración de la rentabilidad económica de las explotaciones forestales, aumento significativo del volumen anual de madera dañada por perturbaciones naturales, afección al equilibrio entre las plagas de insectos, sus enemigos naturales y sus hospedadores, probabilidad de puesta en peligro de la salud de los árboles y su supervivencia por el aumento de la frecuencia y severidad de las sequías de verano, etc.

2

Bases y Principios Rectores
del Modelo Territorial



2.1. Bases del modelo territorial

Las bases del modelo territorial de las Directrices de 1997 responden a cuestiones relacionadas con el bienestar social, la competitividad económica y el desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población; con superar el modelo basado en la industria tradicional; con alcanzar un amplio consenso sobre los grandes temas asociados a la definición del modelo territorial de la CAPV; con conectar definitivamente el sistema polinuclear vasco de capitales con los puntos neurálgicos de desarrollo económico, y con plantear estrategias integradas de recuperación de núcleos pequeños regresivos económica y demográficamente de gran valor cultural, ambiental y urbano; de coordinar las políticas sectoriales y los planeamientos municipales; y de poner en valor la ubicación clave de nuestro territorio en el contexto europeo y, especialmente, en el Arco Atlántico.

Estas bases siguen manteniendo su vigencia y, en consecuencia, se integran en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por unas nuevas perspectivas a tener en cuenta en la estrategia territorial de los próximos veinte años, como es la especial atención a la regeneración urbana, la puesta en valor del suelo como recurso limitado, el cambio climático, la movilidad sostenible, el paisaje, la infraestructura verde, los servicios de los ecosistemas, la gestión sostenible de los recursos, la perspectiva de género, la salud, la accesibilidad, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, entre otros.

Las bases de la nueva estrategia territorial se alinean con los retos territoriales identificados tanto a nivel de la Unión Europea, como a nivel mundial.

La "Agenda Territorial de la Unión Europea 2020" fija las siguientes prioridades territoriales: promover un desarrollo territorial policéntrico y equilibrado; fomentar un desarrollo integrado en las ciudades, las regiones rurales y regiones específicas; promover la integración territorial en las regiones funcionales transfronterizas y transnacionales; garantizar la competitividad global de las regiones sobre la base de unas economías locales sólidas; mejorar la conectividad territorial de particulares, comunidades y empresas; gestionar y conectar valores ecológicos, paisajísticos y culturales de las regiones; y promover la buena gobernanza.

A nivel mundial, la "Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015 estableció 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en sus tres dimensiones económica, social y ambiental aplicable en el conjunto del planeta. De entre los 17 ODS algunos de ellos tienen una incidencia clara en las DOT por su relación directa con la ordenación territorial, como son principalmente los siguientes: el ODS nº 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, el ODS nº 15: Proteger, establecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar los bosques de forma sostenible, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de la diversidad biológica, y el ODS nº 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

La "Nueva Agenda Urbana" mundial aprobada en Quito en octubre de 2016 en la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (HABITAT III) como desarrollo de la "Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" promueve un desarrollo territorial sostenible y equilibrado, donde los municipios y los asentamientos humanos sean compactos y estén conectados; que se fortalezca la relación entre el medio urbano y el medio rural, así como la relación intersectorial en la ordenación territorial sobre la base de la colaboración interinstitucional de los distintos niveles administrativos y de la participación social; la resiliencia de los pueblos y ciudades, a través del consumo y la producción sostenible, la protección y la puesta en valor de los servicios de los



Bases y principios rectores del modelo territorial

ecosistemas y la biodiversidad, y la adaptación y la mitigación del impacto del cambio climático en los sistemas urbanos; y entornos urbanos inclusivos y sostenibles, que creen empleo justo y equitativo, que sean productivos, competitivos, diversificados e innovadores, entre otros.

La "Agenda Urbana de la Unión Europea" aprobada por el Pacto de Ámsterdam en mayo de 2016 que concede una especial prioridad a las cuestiones relacionadas con el uso sostenible del territorio y las soluciones basadas en la naturaleza; la adaptación al cambio climático, incluidas las soluciones basadas en la infraestructura verde; la calidad del aire; la movilidad urbana; la transición energética; la pobreza urbana; la vivienda; la inclusión de personas migrantes y refugiadas; la economía circular; el empleo y las competencias profesionales en la economía local; la transición digital; la contratación pública innovadora y responsable. La "Agenda Urbana de la Unión Europea" señala, asimismo, una serie de prioridades transversales como son: la gobernanza urbana efectiva y participativa; la gobernanza interrelacional entre distintas administraciones, entre lo urbano y lo rural, en la cooperación transfronteriza; enfoques innovadores como el de las smartcities; y el género.

Asimismo, se comparten los criterios establecidos en la "Declaración Vasca", sucesora de la pionera Carta de Aalborg adoptada por la Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles hace más de 20 años, y que fue aprobada en Bilbao en abril de 2016, en el marco de la 8^a Conferencia organizada por ICLEI (la red internacional de gobiernos locales por la sostenibilidad) y Udalsarea (la red vasca de municipios hacia la sostenibilidad). La "Declaración Vasca" se define como la nueva hoja de ruta para que las ciudades y pueblos europeos sean sostenibles, productivos, resilientes, habitables e inclusivos y para ello propone una serie de compromisos dirigidos a descarbonizar la economía y promover la eficiencia energética; la movilidad sostenible y accesible; proteger y mejorar la biodiversidad y los servicios de los ecosistemas; limitar la artificialización del suelo; la gestión sostenible de los recursos; la adaptación al cambio climático; la resiliencia; la convivencia y la seguridad en espacios públicos; la vivienda; la inclusión social; y la competitividad y el empleo local.

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.

Las bases del modelo territorial revisado proyectan, por lo tanto, un territorio o una política de ordenación territorial que tiene por visión ser una estrategia territorial sostenible, inclusiva, viva, inteligente, equilibrada, interrelacionada y participativa.



I. TERRITORIO SOSTENIBLE

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.

La sostenibilidad territorial asimilada al concepto de desarrollo sostenible debe considerarse como la integración de las tres variables (ambiental, económica y social) sin olvidar una cuarta dimensión, la dimensión cultural, incorporada por la UNESCO en el año 2003.

La sostenibilidad sólo 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 sólo es el resultado de políticas estrictamente medioambientales, 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 6,77% de la superficie de la CAPV corresponde ya a infraestructura "gris" 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 los procesos naturales, permite mejorar la gestión de los residuos y de recursos estratégicos como el agua y la energía, 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 son esenciales para la sostenibilidad global del territorio y 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. Así mismo, se debe fomentar una infraestructura verde que provea de múltiples servicios a la sociedad, y que facilite los flujos ambientales y sociales entre los ámbitos urbanos, rurales y naturales.

Las políticas de transporte, energía, espacios naturales, cohesión social, gestión de residuos y abastecimiento de agua solo son verdaderamente eficientes y viables si derivan de un modelo territorial y urbano previamente consensuado y orientado a lograr los objetivos. En definitiva y de forma sintética el debate nos conduce a trabajar por un territorio:

- Con unos ecosistemas más ricos y funcionales, mejor conservados y conectados, y con paisajes más atractivos.
- Con un sistema de asentamientos más densos y compactos.



- Mejor conectado con el exterior y más interconectado internamente.
- Más equilibrado, diverso e interrelacionado, configurando una Ciudad-Región Policéntrica en Red.
- Con un territorio orientado 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.
- Resiliente y capaz de resistir y de recuperarse rápidamente de los riesgos humanos, sociales y medioambientales, minimizando su impacto y la vulnerabilidad de su ciudadanía.

La sostenibilidad territorial se apoya en las ventajas competitivas del territorio vasco y 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.

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 policéntrico en red propicia la generación de sinergias y se basa en la variedad y complementariedad entre los distintos elementos territoriales.

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.

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.

II. TERRITORIO INCLUSIVO

Desde la aprobación de las DOT de 1997, hay una serie de cuestiones que, si bien se mencionaban directa o indirectamente en el modelo territorial refrendado en 1997, hoy merecen un tratamiento específico y una especial atención y, además, todas ellas inciden en la base de un territorio social equilibrado.

Nos estamos refiriendo a cuestiones relacionadas con la perspectiva de género, los entornos saludables, la consideración de la utilización y la presencia del euskera, la regeneración urbana con especial atención en las zonas vulnerables, la accesibilidad universal, el reflejo territorial de la política social de vivienda, las nuevas pautas demográficas como la baja tasa de natalidad, el envejecimiento de la población y la inmigración, la pobreza energética, y el envejecimiento activo y autónomo, entre otros.

Cuestiones como la regeneración urbana y la recuperación de espacios construidos obsoletos o en desuso, la accesibilidad universal, el envejecimiento de la población, la inmigración y el envejecimiento activo y autónomo en el domicilio forman parte de las bases territoriales de las DOT de 1997, sin embargo, durante todo este tiempo, son cuestiones que han cobrado una especial importancia y requieren también una especial atención por el efecto multiplicador de estas actuaciones, en un



contexto tendencial que trata de limitar la innecesaria expansión de las ciudades y la artificialización del suelo.

En el ámbito de la perspectiva de género, se considera necesario analizar la cuestión y ver el modo de trasladar esta perspectiva a la ordenación territorial y al urbanismo. La conciliación de la vida laboral y personal y la seguridad personal son cuestiones que afectan a todas las personas, pero tienen un especial impacto en las mujeres. Se plantea abordar desde la ordenación del territorio la perspectiva de género en ámbitos como el del urbanismo del cuidado, la movilidad, la accesibilidad, los equipamientos, incluidos los comerciales, la vivienda, el hábitat rural y el urbano, o la participación, entre otros.

Con relación a la salud, la tendencia tradicional de la salud pública centrada en proteger, prevenir y reducir los factores de riesgo de las enfermedades, se ha reorientado hacia la salud positiva que centra el foco de atención en los activos para la salud, como factores o recursos que potencian la capacidad de las personas y de las poblaciones para mantener la salud y el bienestar, lo que supone tener en cuenta el desarrollo de entornos y oportunidades que hagan fáciles y accesibles las opciones sanas. La ordenación del territorio y el desarrollo urbano juegan un papel importante por su incidencia en la planificación urbana y rural, el transporte y las comunicaciones, la vivienda, el medio ambiente, las zonas de esparcimiento, los servicios sociales, los servicios relacionados con la cultura, el deporte, el trabajo, el desempleo y la economía local, todos ellos factores muy determinantes en la salud de las comunidades y en las desigualdades sociales. Asimismo, merece una mención especial la equidad social, tras la constatación de que las áreas más desfavorecidas también repercuten negativamente en la calidad de la salud de las personas que las habitan. En consecuencia, se propone incluir en el modelo territorial revisado también la perspectiva de los entornos saludables.

En el caso de la perspectiva lingüística de las lenguas oficiales en nuestro territorio, el tratamiento de la presencia del euskera desde el enfoque territorial es una cuestión novedosa que está comenzando a ser objeto de estudio. En este proceso de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial se considera oportuno estudiar el modo en que la ordenación del territorio y el urbanismo interactúan con la utilización del euskera, y realizar propuestas territoriales.

III. TERRITORIO VIVO

Partiendo de afirmaciones expertas estamos entrando en la era del Antropoceno, caracterizada por el significativo impacto global que las actividades humanas han tenido sobre los ecosistemas, es decir, la época en la que los seres humanos son la causa principal del cambio planetario, lo que exige redefinir nuestra relación con el planeta para que las personas y la naturaleza puedan coexistir en armonía.

Un diagnóstico de la acción humana, refleja la dimensión crítica de las transformaciones que estamos afrontando, el crecimiento exponencial de los impactos inducidos por el desarrollo humano, así como el retroceso de los ecosistemas que soportan la vida. La evolución de diversos indicadores como, por ejemplo, el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, el ozono estratosférico, la acidificación de los océanos, el consumo de agua dulce, o las contaminaciones atmosférica y química, inducen a analizar su repercusión en la respuesta que debe darse desde el modelo de ordenación de esta revisión de las Directrices.

La entrada en nuevos tiempos exige alumbrar nuevas perspectivas y nuevos acuerdos sociales. Este cambio global ha hecho precisar a distintos foros internacionales sobre los objetivos geoestratégicos que es preciso alcanzar, entre los que cabe destacar: la necesidad de manejar indicadores integrales; la reformulación de los patrones de relación entre las ciudades, el mundo rural y los sistemas naturales;



estimular el sector regional de la economía; prestar atención a una agricultura y una dieta ecoresponsable; transformar las bases actuales de demanda oferta y eficiencia energética para reducir los efectos climáticos; recuperar los sistemas naturales; reducir la generación de desechos y a la vez multiplicar la capacidad de convertirlos en recursos; implementar procesos generales de adaptación al cambio climático; finalmente la definición de escenarios y objetivos multitemáticos y de hojas de ruta así como de acciones que permitan su consecución.

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.

IV. UN TERRITORIO INTELIGENTE

La sociedad vasca y su economía tiene un anclaje industrial histórico y consolidado y reflejo de ello es su paisaje urbano industrial y la implantación de las empresas en nuestro territorio. Un ámbito industrial y empresarial que está sometido a la competencia internacional de los distintos mercados, incluidos los financieros. La crisis financiera de 2007 y la crisis del mercado inmobiliario han azotado también a la sociedad y a la economía vasca. También se ha producido una importante reducción del gasto público derivada del cumplimiento de los criterios de estabilidad financiera del sistema del euro. Todo ello nos conduce a promover la búsqueda y la puesta en marcha de proyectos innovadores que supongan una mejora competitiva empresarial, que dinamice nuestro entorno y genere empleo de calidad, y todo ello, sobre la base de unos criterios de actuación respetuosos con el medio ambiente.

Tenemos además un territorio suficientemente artificializado que cuenta con espacios que pueden ser mejor utilizados y aprovechados para optimizar el rendimiento de lo ya urbanizado y evitar artificializar más suelo del necesario. La regeneración de entornos urbanos, residenciales e industriales más desfavorecidos con enfoques innovadores basados en la movilidad sostenible, en la eficiencia energética de edificios y empresas, en la puesta en valor del espacio público, en el empleo de soluciones basadas en la naturaleza y en la participación ciudadana revertirá en una mejora de nuestro paisaje cotidiano y de nuestra calidad de vida. La ejecución de estos trabajos llevará consigo la implantación de soluciones tecnológicas y también sociales de calado para la dinamización de nuestro entorno. Estamos hablando en definitiva de un territorio inteligente.

El territorio ocupa un lugar singular entre los factores necesarios para la innovación. A diferencia de los restantes factores de innovación, como son la educación, los valores sociales, el capital y el entorno empresarial y administrativo, este es el único que no se puede deslocalizar. El territorio constituye una oportunidad en materia de identidad, diferenciación y competitividad. Incorpora activos tangibles de la nueva economía, para la cual resultan esenciales factores clave 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 CAPV un territorio inteligente implica impulsar los factores de innovación y facilitar la adaptación de nuestro territorio y de nuestras actividades económicas a las nuevas situaciones. Al igual que los ecosistemas naturales, los territorios inteligentes 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.

V. TERRITORIO EQUILIBRADO

El equilibrio territorial se considera una de las bases sobre las que asentar el modelo territorial de la revisión de las DOT y deberá ser tenida en cuenta en los instrumentos de ordenación territorial que desarrollen el modelo.

Para alcanzar el equilibrio territorial las Directrices de 1997 plantean la definición de una red de comunicaciones que haga más accesible el territorio, la promoción de la renovación urbana y mejora ambiental de zonas degradadas, o el fortalecimiento de los núcleos pequeños. Para desarrollar las DOT y el equilibrio territorial que persigue su modelo, se estructura el sistema de ciudades y áreas rurales de Euskadi en el sistema polinuclear vasco de capitales, las Áreas Funcionales y su red de cabeceras y las estrategias para el espacio rural. Este planteamiento se considera vigente y válido en el modelo territorial revisado.

Se parte de un sistema polinuclear de las tres capitales concebido desde la complementariedad y la interrelación, con objeto de constituir un soporte urbano integrado. A escala intermedia, las Áreas Funcionales y sus correspondientes cabeceras urbanas constituyen piezas clave para la aplicación de posibles estrategias de equilibrio territorial en el contexto global de la CAPV. Se intenta lograr el necesario liderazgo de la o las cabeceras, y la deseable complementariedad entre las vocaciones de los diferentes núcleos y territorios de cada Área Funcional.

Como tercera pieza en la red de asentamientos de la CAPV se sitúa el espacio rural, sobre el que las Directrices de 1997 señalan diversos problemas como la carencia de suficientes oportunidades de empleo y renta, una insuficiencia importante de equipamientos y servicios indispensables, los procesos estructurales de despoblamiento y de descenso de la actividad económica. Se considera fundamental articular una estrategia para poner en valor las áreas rurales manteniendo su idiosincrasia y creando unas condiciones propicias para la generación de empleo y para su desarrollo.

Las DOT de 1997 reconocen así mismo la diferente problemática de cada uno de los tres territorios en materia de equilibrio territorial. Así, se menciona el contraste entre el modélico equilibrio territorial de Gipuzkoa con la excesiva concentración espacial de la población que se produce en el Bilbao Metropolitano y la macrocefalia de Vitoria-Gasteiz en el contexto de su Área Funcional. De ahí que se propusieran acciones selectivas dirigidas, por una parte, al mantenimiento de los niveles actuales de equilibrio territorial en Gipuzkoa, y por otra, a la propuesta de estrategias de corrección de los desequilibrios detectados en el entorno de Bilbao Metropolitano y en el Área Funcional de Álava Central.

En cuanto a la evolución de los últimos veinte años se refiere, las nuevas infraestructuras y equipamientos han llevado a un fortalecimiento general de las tres capitales, hasta el punto de liderar cada una en su ámbito procesos de alcance internacional. Este fortalecimiento, que ha tenido reflejo demográfico en las Áreas Funcionales de Donostialdea-Bajo Bidasoa y Álava Central, no debe impedir un adecuado equilibrio territorial en toda la CAPV. Así mismo, cada territorio histórico presenta diversas particularidades:

1. En Bizkaia el Bilbao Metropolitano ha perdido población, lo que ha llevado aparejado un incremento poblacional de las otras áreas, especialmente la de Mungia. Fuera de esta dinámica parece situarse el área de Markina, que continúa perdiendo población.



2. En Gipuzkoa se observa una evolución sostenida de la población, y parece haber mitigado el desplazamiento poblacional del interior hacia la costa, si bien el crecimiento de Urola Kosta es en términos relativos el más alto del territorio histórico y el Alto y Bajo Deba, aunque a un ritmo menor siguen perdiendo población.
3. Álava ha logrado revertir las tendencias recesivas de casi todas sus comarcas en los últimos 20 años. En este sentido, la Montaña Alavesa (dentro del Área Funcional de Álava Central) se presenta como la única comarca del territorio que pierde población.

En lo que respecta al medio rural, se ha producido una diversificación de actividades, que en cualquier caso no ha acabado con los problemas que ya detectaron las DOT, y varias de las áreas que se han señalado en este apartado que pierden población son eminentemente rurales. En este sentido, se debe profundizar en nuevas oportunidades como la seguridad alimentaria, la preservación de servicios de los ecosistemas, la infraestructura verde, la agricultura ecológica, la potenciación de nuevos canales de distribución, las nuevas tecnologías, el turismo, etc., que permitan fijar población en estas áreas sin comprometer su identidad ni la vocación de sus territorios.

VI. TERRITORIO INTERRELACIONADO

El posicionamiento de Euskadi en el contexto de los grandes espacios de Europa constituye una de las bases del modelo territorial de las DOT de 1997 y sigue manteniendo su validez. Sin embargo, se propone reconvertir esta base en una base que responda a las necesidades de un territorio interrelacionado a todos los niveles. En este sentido, se considera necesario seguir estando al nivel de rótula europea, de forma especial en el Arco Atlántico, constituyendo una pieza fundamental de las redes transeuropeas de transporte y de logística, de las autopistas ferroviarias, de la Red Ecológica Natura 2000 y de los corredores ecológicos, entre otros.

Se recoge también la oportunidad de relacionarse desde una perspectiva territorial con los espacios limítrofes, tanto en el marco de la Eurorregión Euskadi-Aquitania, como en marcos de colaboración que se puedan establecer con Navarra y la dimensión pirenaica, así como con Cantabria, La Rioja, o Castilla y León. Se apunta la conveniencia de avanzar en documentos de diagnóstico comunes para los ámbitos interrelacionados que pudieran desembocar en criterios de ordenación comunes.

Euskadi también ha de ser un territorio interrelacionado internamente, conformándose en una verdadera red polinuclear, facilitando, por ejemplo, la movilidad entre los distintos Territorios Históricos y entre sus comarcas, promoviendo, además, la movilidad sostenible del transporte público. La interrelación interna supone un elemento esencial del modelo y de la estrategia territorial para la ordenación de nuestro territorio definido, necesariamente, sobre la base de la colaboración y el respeto institucional y de la participación de la sociedad.

VII. TERRITORIO PARTICIPATIVO

Una de las bases del modelo territorial revisado o un reto al que la nueva estrategia territorial ha de responder es como llevar a cabo un proceso de revisión de las DOT que sea un proceso participativo desde el inicio hasta su culminación. El reto de la participación no se debería circunscribir únicamente a la vida de este proceso de revisión, sino que deberían de buscarse los mecanismos necesarios para facilitar esta participación de modo estable a lo largo del desarrollo de la estrategia territorial.

El Libro Blanco de Democracia y Participación Ciudadana de Euskadi de diciembre de 2014 pone de manifiesto el significado y la importancia crucial de tener en cuenta los procesos de participación para



Bases y principios rectores del modelo territorial

la buena gobernanza. En este sentido, el Gobierno Vasco ha identificado este proceso de revisión de las DOT como uno de los procesos en los que la participación es una de sus piezas clave, de modo que sirva también como experiencia de aprendizaje para la consolidación efectiva de la participación como pieza consustancial de la elaboración y el desarrollo de nuestras políticas públicas.

Se trata, pues, de superar los trámites formales de información y audiencia pública e integrar la participación en la gestión pública, en definitiva, de hacer de la política de ordenación territorial una política de buena gobernanza.



2.2. Principios rectores de la revisión de las DOT

La revisión de las DOT se erige sobre una serie de principios rectores de adecuación del modelo territorial a los nuevos retos territoriales que, en definitiva, son aquellos que destacan el valor añadido del modelo territorial revisado respecto al modelo territorial de las DOT de 1997.

Los principios rectores de la revisión de las DOT se desarrollan a lo largo de la descripción del modelo territorial propuesto y son los que, brevemente, se recogen a continuación:

1. Incorporar la infraestructura verde y la puesta en valor de los servicios de los ecosistemas a la ordenación del medio físico.
2. Visibilizar de forma específica el hábitat rural en la ordenación territorial.
3. Incorporar al sistema urbano la figura de los ejes de transformación.
4. Optimizar la utilización del suelo ya artificializado promoviendo la regeneración urbana y la mixticiudad de usos, así como evitar el crecimiento ilimitado a través del establecimiento del perímetro de crecimiento urbano.
5. Promover una respuesta ágil y eficaz para las necesidades de suelo para nuevas actividades económicas, propugnando fundamentalmente la regeneración, renovación y redensificación del suelo existente.
6. Incluir la gestión del paisaje a través de los instrumentos de ordenación territorial.
7. Incorporar el concepto de gestión sostenible de los recursos: agua, soberanía energética, economía circular y autosuficiencia conectada (recursos de las materias primas).
8. Promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en el que se contará con los servicios del tren de alta velocidad.
9. Incluir cuestiones novedosas en la ordenación del territorio que se consideran de carácter transversal como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, la salud y la interrelación territorial
10. Promover una buena gobernanza en la gestión de la política pública de la ordenación del territorio, a través, principalmente, del seguimiento y la evaluación de los planes, de la participación, y de la integración administrativa.

3

Modelo Territorial. Elementos definitorios



El modelo territorial que se propone ha de responder a las bases anteriormente plasmadas que miran hacia un territorio que sea sostenible, inclusivo, inteligente, equilibrado, interrelacionado y participativo. Como prolongación en el tiempo del modelo territorial establecido por las Directrices de 1997 y la actualización disciplinar de la materia al momento presente, el modelo territorial propuesto en la presente Revisión queda definido por los siguientes elementos:

- 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

Cada una de estas materias son tratadas de forma separada en el contenido del documento, alguna de ellas con una pormenorización en apartados, reflejándose a continuación de forma sintética el lema inicial que marca la línea de desarrollo que guía cada apartado.

I. MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE

a) *Ordenación del medio físico*

La ordenación del medio físico establece los usos propiciados, admisibles o prohibidos, en base a seis categorías de ordenación y a una serie de condicionantes superpuestos. Además, se señalan unas directrices para los elementos y procesos del medio físico, y para control de las actividades.

b) *Infraestructura verde y servicios de los ecosistemas*

El concepto de Infraestructura Verde avanza disciplinariamente con respecto al de espacio protegido o al de corredor ecológico; da un salto cualitativo en cuanto que afecta a todas las escalas y ofrece múltiples oportunidades en diversas cuestiones como el medio ambiente, la salud, la economía o el ocio, entre otras. Por su parte, la Evaluación de Servicios de los Ecosistemas ofrece una base metodológica que puede resultar útil para contemplar la aportación de los mismos a la sociedad.

II. HÁBITAT RURAL

El hábitat rural ejerce un papel fundamental en la gestión territorial y medioambiental, si bien presenta una compleja realidad territorial y una especial vulnerabilidad frente a importantes fuerzas de atracción e influencia desde la estructura socioeconómica urbana: procesos de reurbanización, abandono de la actividad agraria, hipermovilidad, inflación del precio del suelo. Se precisa modular la configuración visual y funcional de los espacios rurales manteniendo la actividad agraria.



III. HÁBITAT URBANO

a) *Sistema urbano: el sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales y los Ejes de Transformación*

El sistema urbano integrado por las capitales de los territorios históricos junto con la red de cabeceras y subcabeceras de cada una de las Áreas Funcionales constituye el territorio de la CAPV donde reside más del 90% de la población. Con el objeto de garantizar la adecuada articulación entre los referidos ámbitos, evitando su consideración como unidades territoriales de carácter aislado, se considera necesaria la introducción de un elemento que permita orientar, impulsar y coordinar los diferentes procesos de renovación y transformación que se desarrollen en los mismos. Con dicho fin, se propone la incorporación de la figura denominada como "Ejes de transformación". Dichos ejes constituyen unos ámbitos territoriales de carácter fundamentalmente lineal que conectan los diferentes asentamientos urbanos, permitiendo que la planificación de las actuaciones de transformación, mejora y regeneración que afectan a los mismos se desarrolle de forma coherente y coordinada.

Como resultado de lo señalado anteriormente, el sistema urbano se estructura a través de tres elementos fundamentales: el sistema polinuclear de capitales de los Territorios Históricos, la red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales y los Ejes de Transformación.

b) *Regeneración urbana*

La regeneración urbana debe impulsar la reutilización y el reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentren ocupados por la urbanización. El establecimiento de usos transitorios para espacios en transición como resultado de una gestión colaborativa se presenta como una dinámica de interés.

c) *Perímetro de crecimiento urbano*

La finitud del territorio de la CAPV es una reflexión a aplicar a todas las escalas de intervención. La densificación y la regeneración urbana como actuación preferente a los nuevos desarrollos y, en último término, el establecimiento de perímetros efectivos que limiten la expansión de las áreas urbanizadas, son factores críticos con una incidencia decisiva en la calidad ambiental y en la gestión de los recursos naturales.

d) *Suelo de actividades económicas*

La actividad industrial del País Vasco y la disponibilidad de espacios industriales de calidad es una de las bases de nuestra competitividad y de nuestra economía. Es preciso intervenir en los suelos industriales de cara a su renovación, reforma, rehabilitación, redensificación o, en definitiva, puesta en valor, para su uso vinculado a la actividad económica.

e) *Cuantificación residencial*

La cuantificación residencial tiene entre sus objetivos limitar la artificialización del suelo respondiendo a criterios de sostenibilidad; así como facilitar a los municipios el cálculo de la capacidad residencial a contemplar en el planeamiento.



f) Compatibilización de planeamientos

Con el objeto de garantizar la coherencia y el equilibrio de la estrategia territorial de las DOT, resulta oportuno promover la compatibilización de los planeamientos municipales y territoriales especialmente con los planeamientos de los municipios o de las Áreas Funcionales colindantes como áreas de oportunidad y mejora.

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

a) Paisaje

El paisaje debe ser una referencia en la ordenación del territorio, y ha de tenerse en cuenta de manera integral, considerando tanto los paisajes sublimes como los cotidianos, con medidas de protección de los más frágiles y restauración de los degradados.

b) Patrimonio cultural

La ordenación del patrimonio cultural debe fomentar la coordinación y cooperación entre las normativas sectoriales implicadas, atendiendo a las necesidades de conservación y puesta en valor del mismo, con un enfoque integral adaptado a las diferentes escalas territoriales y urbanísticas.

c) Patrimonio Natural

El patrimonio natural está integrado tanto por la componente biótica (biodiversidad) como por la abiótica (geodiversidad). Ambas generan la composición actual de hábitats y especies presentes en el territorio. Por otra parte, el patrimonio natural genera al ser humano una serie de bienes y servicios ambientales, que constituyen una oportunidad para mejorar el bienestar de las personas.

d) Recursos Turísticos

Los recursos turísticos se caracterizan en Euskadi por su diversidad natural y cultural, precisando la definición de un modelo que garantice tanto su desarrollo, como la sostenibilidad territorial, es decir, de forma compatible con la capacidad de acogida y con la calidad de vida de los residentes. Se redactará un Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Recursos Turísticos.

V. GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS

a) Agua

El Plan Territorial Sectorial de ordenación de ríos y arroyos de la CAPV es un ejercicio de consenso administrativo y de integración de las variables medioambiental, hidráulica y urbanística, procediéndose, en este momento, a recoger una visión actualizada de la gestión del riesgo de inundación, así como del abastecimiento de agua y el saneamiento, con una política territorial en correspondencia con la planificación hidrológica.



b) Energía

La eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi 2030 (3E-2030) constituyendo requisitos imprescindibles para la sostenibilidad territorial, la competitividad y la lucha contra el cambio climático. El aumento sustancial de la eficacia y eficiencia energética, la descarbonización a través de la utilización generalizada del uso de fuentes de energías renovables y el progreso hacia una autosuficiencia energética son también los retos en materia de energía de la estrategia territorial.

c) Economía circular

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.

VI. MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

a) Movilidad Multimodal

El transporte multimodal sostenible sigue siendo un reto al que se enfrentan las administraciones en la búsqueda de la accesibilidad de todo el territorio y la mejora del servicio público mediante combinaciones de los diferentes modos.

b) Movilidad peatonal y ciclista

La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas en la ciudad, y en este sentido, ésta ha de adecuarse para que dicha movilidad pueda producirse en condiciones de seguridad y de una manera atractiva. Por otro lado, la bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.

c) Movilidad viaria

La concepción de las DOT de 1997, con la definición de un modelo que debía desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal, ha sido acertada. Puede empezar a considerarse que al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, la planificación de carreteras de la CAPV está mayormente culminada.

d) Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Se propone una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y 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. Se debe hacer 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.



Así mismo y como reto del País Vasco se propone su conversión en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías, integrado por los puertos de Bilbao y Pasaia, el Sistema Aeroportuario, y la red de plataformas logísticas compuesta por Jundiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa.

VII. CUESTIONES TRANSVERSALES

El planeamiento territorial y urbanístico han de incorporar en su contenido nuevas cuestiones transversales a abordar por la sociedad; cuestiones que sobrepasan el campo de la ordenación del territorio o del urbanismo, pero que se deben de interiorizar. En este sentido son tratadas en esta revisión las siguientes cuestiones:

a) Accesibilidad universal

La accesibilidad universal, la igualdad de oportunidades y el diseño para todas las personas, como cuestión transversal, afectan y deben ser interiorizados por la planificación territorial y el urbanismo.

b) Perspectiva de género

Las personas tienen distintas necesidades y aspiraciones en relación al territorio y al espacio urbano y rural derivadas de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. La inclusión de la perspectiva de género en la Ordenación del Territorio permite garantizar a hombres y mujeres el acceso a todos los recursos en igualdad de condiciones.

c) Cambio climático

El cambio climático es uno de los mayores retos a los que la humanidad ha de enfrentarse, y lo debe hacer de forma coordinada. Es crucial reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que aceleran el calentamiento global, pero también lo es anticiparse a los cambios y planificar en torno a esos cambios el uso del suelo, los asentamientos, las infraestructuras, la producción, la vivienda, la agricultura y los recursos renovables, entre otros, es la clave para reducir los riesgos asociados.

d) Salud

Las decisiones en la planificación territorial y urbana cambian los entornos, afectan a los lugares donde vivimos y trabajamos, a la forma de desplazarnos o a qué dedicamos el tiempo de ocio, siendo factores que determinan la salud de las poblaciones. Por ello es necesario su análisis y seguimiento, la consideración de la equidad en los procesos de planeamiento, la participación comunitaria y el desarrollo de instrumentos que faciliten su visibilización desde las etapas más tempranas de la planificación.

e) Euskera

La tipología de intervención territorial y las políticas que en este ámbito se desarrollean, pueden afectar a los comportamientos de las personas que ocupan ese territorio en multitud de ámbitos, siendo el de la lengua uno de ellos. Si además se trata de un territorio en el que conviven dos lenguas oficiales en situación de desigualdad esta incidencia cobra una especial relevancia.



f) Interrelación territorial

La ubicación estratégica de Euskadi y su función de Rótula Europea permite el diseño de nuevas estrategias de desarrollo territorial de escala europea en un ámbito más amplio que recoge el territorio de la CAPV y las regiones colindantes. Asimismo, la interrelación interna entre Áreas Funcionales resulta clave para el equilibrio territorial.

VIII. GOBERNANZA

a) Desarrollo del planeamiento territorial. Áreas Funcionales

La insuficiencia del planeamiento municipal para acometer los grandes temas de estructuración territorial, así como las limitaciones de la escala global del conjunto de la CAPV, inducen a la definición de la escala territorial "intermedia" correspondiente a las Áreas Funcionales, en cuanto que por su tamaño físico y funcional resultan adecuadas para el análisis de problemas y para la implantación de programas de ordenación territorial.

b) Generación de la "Cultura de la Participación"

La participación es un reto en sí mismo porque supone un cambio en la cultura de la gestión pública y de la sociedad. Con la finalidad de ir consolidando una cultura participativa, se propone la inclusión de mecanismos de participación en todos los instrumentos de ordenación territorial.

c) Seguimiento, evaluación e indicadores

La acción humana sobre el territorio precisa ser medida y evaluada de cara a poder adoptar las medidas oportunas. Para ello resulta necesario incluir sistemas de seguimiento y evaluación en todos los instrumentos de ordenación territorial y dotarse de una batería de indicadores adecuados.

d) Coordinación del Planeamiento Territorial Parcial y Sectorial

El importante desarrollo que han tenido las DOT a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales obliga a introducir unos criterios que resuelvan las contradicciones que pudieran surgir de su aplicación en el planeamiento urbanístico.

e) Integración administrativa en la tramitación de la revisión de los planes

La fuerte intervención de todas las administraciones en la tramitación de los planes exige un mínimo de integración y compromiso que permita la culminación del proceso de la revisión del planeamiento urbanístico general en un plazo razonable y no superior a cuatro años.

4

Medio Físico e
Infraestructura Verde



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.

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 naturales, incidiendo en los asentamientos humanos y condicionando la aparición de riesgos naturales. 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.

En cuanto a los instrumentos de ordenación territorial se refiere, además de los planes territoriales parciales, cabe destacar el desarrollo realizado a través de cuatro planes territoriales sectoriales (PTS) relacionados directamente con el medio físico, como son el PTS de ordenación de ríos y arroyos de la CAPV, el PTS de zonas húmedas, el PTS de protección y ordenación del litoral y el PTS agroforestal.

En cuanto a los espacios protegidos por sus valores ambientales se refiere, en este período se han añadido cuatro nuevos parques naturales a los cinco existentes en 1997 y quedan protegidos siete biotopos protegidos, además del reconocimiento de los árboles singulares, los humedales y la red natura 2000 (LIC, ZEC, ZEPA). queda así una parte importante de nuestro territorio con un grado de protección reconocido.

Los problemas señalados en las DOT de 1997 de regresión de los bosques, degradación de hábitats, contaminación de aguas y deterioro de la costa, por ejemplo, cuentan ya con herramientas para su mitigación. sin embargo, en este momento se hace necesario dar un salto cualitativo hacia un enfoque más integral que permita ofrecer una gestión más eficaz del medio físico, partiendo de la preservación y fortalecimiento de los servicios que ofrecen a las personas los ecosistemas, y evitando procesos de fragmentación que conducen a su deterioro.

El enfoque del capítulo del medio físico e infraestructura verde de esta revisión tiene un triple objetivo:

- Definir criterios para la ordenación del suelo no urbanizable mediante el establecimiento de categorías de ordenación, homogeneizando las denominaciones para su calificación y de las directrices para la regulación de los usos en cada categoría.
- Introducir el concepto "infraestructura verde" en el planeamiento territorial y urbanístico, como forma integral de preservar y reforzar los servicios que nos ofrece la naturaleza y establecer las directrices correspondientes.
- Recoger los espacios medioambientalmente más relevantes de la CAPV, así como las partes del territorio que pueden lograr la conectividad ecológica entre estos espacios.



El apartado se estructura en los dos puntos siguientes:

4.1 ORDENACIÓN DEL MEDIO FÍSICO

4.2 INFRAESTRUCTURA VERDE Y SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS

Como complemento a lo anterior, el apartado 12.1 anexo del documento señala la infraestructura verde a nivel de la CAPV, así como los servicios de los ecosistemas cartografiados:

- Por una parte, se identifican los espacios naturales protegidos, la red natura 2000, los corredores ecológicos a nivel de la CAPV y los otros espacios de interés natural multifuncionales como parte de la infraestructura verde a nivel de la CAPV, y se aporta cartografía de la red de espacios naturales protegidos y de la infraestructura verde a nivel de la CAPV.
- Por otra parte, se aporta una introducción a los servicios de los ecosistemas en la CAPV, con una identificación de unidades ambientales y unas fichas sobre servicios cartografiados: conservación de la diversidad natural, abastecimiento de alimentos (agricultura y ganadería), abastecimiento de agua, abastecimiento de madera, almacenamiento de carbono, amortiguación de inundaciones, polinización y recreo.



4.1. Ordenación del medio físico

La ordenación del medio físico establece los usos propiciados, admisibles o prohibidos, en base a seis categorías de ordenación y a una serie de condicionantes superpuestos. Además, se señalan unas directrices para los elementos y procesos del medio físico, y para el control de las actividades.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Más del 93% de la CAPV se corresponde con suelo que no está urbanizado ni soporta las infraestructuras "grises", que son las que ha creado habitualmente el ser humano, sin basarse en la naturaleza.

Siguiendo lo regulado por las DOT de 1997, se propone dividir este suelo en seis categorías de ordenación, cuyas delimitaciones serán establecidas para cada municipio en su correspondiente plan general: Especial Protección, Mejora Ambiental, Forestal, Agroganadera y Campiña, Pastos Montanos y Protección de Aguas Superficiales.

Superpuesta al medio físico aparece una serie abierta de condicionantes, que limitan la forma en que se pueden desarrollar sobre él determinadas actividades, según la situación particular a que haga referencia cada condicionante. Se pueden considerar dos tipos de condicionantes: los condicionantes superpuestos de riesgos (vulnerabilidad de acuíferos, riesgos geológicos, áreas inundables) y los condicionantes superpuestos de la infraestructura verde (el conjunto de espacios protegidos por sus valores ambientales por un lado, y los corredores ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales por otro). Además de éstos, el planeamiento urbanístico puede señalar otros condicionantes de carácter legislativo, sectorial (montes de utilidad pública), etc.

Finalmente, el cambio climático implica el agravamiento (mayor intensidad, mayor periodicidad) de los riesgos tratados, además de la aparición de unos nuevos: la subida del nivel del mar, los riesgos asociados a tormentas o fuerte oleaje, los riesgos de incendios por sequías prolongadas en áreas forestales homogéneas, o el fenómeno de isla de calor en zonas urbanas. Estos riesgos deben ser considerados por el planeamiento territorial para su inserción posterior en el planeamiento urbanístico, según lo señalado en el apartado 10.3 de este documento.



Paralelamente se establecen unos criterios generales para la regulación de usos de cada categoría de ordenación y condicionante superpuesto: se han cruzado las categorías de ordenación y los usos o actividades, señalando aquellas que se consideran actividades a propiciar, admisibles o prohibidas. Esta relación se representa a través de la "Matriz de Ordenación del Medio Físico".

Fuera de esta categorización se sitúan los asentamientos humanos (generalmente residenciales e industriales), las infraestructuras "grises" que han demandado esos asentamientos humanos (sistemas generales) y los núcleos rurales, los cuales si bien se sitúan en el medio físico (y por tanto les afectan sus procesos), cuentan con legislación específica sectorial o del ámbito del urbanismo.

Esta regulación de usos, así como sus elementos pueden ser desarrollados por el planeamiento territorial. Esto ha ocurrido hasta la fecha con el PTS de Litoral, el PTS Agroforestal, el PTS de Ríos y Arroyos y el PTS de Zonas Húmedas.

Las directrices en relación con la ordenación del medio físico plantean, por un lado, una serie de cuestiones relativas a los elementos y procesos y al control de las actividades en el medio físico, y, por otro lado, se despliega la propuesta de las DOT para la ordenación del medio físico, resumida en la Matriz de Ordenación del Medio Físico. En relación con los elementos y procesos del medio físico, se introducen directrices en relación con el suelo y el subsuelo, la biodiversidad, el tratamiento de los recursos hídricos superficiales y subterráneos, el espacio litoral y medio marino, y la protección de yacimientos de interés científico-cultural. Finalmente, las directrices sobre control de actividades son relativas a infraestructuras, actividades extractivas, actividades urbanísticas y edificatorias, depósitos de residuos, actividades turísticas y recreativas y actividades agrarias.

La información gráfica de los condicionantes superpuestos será accesible en el portal de información geográfica del Gobierno Vasco-Geo Euskadi.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de ordenación del medio físico son los siguientes:

- 1.- Garantizar un uso sostenible del territorio, no comprometiendo los recursos disponibles para las generaciones futuras y contribuyendo a la eliminación de desigualdades.
- 2.- Definir para cada espacio una vocación territorial que regule los usos más apropiados.
- 3.- Garantizar la coherencia entre todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.
- 4.- Realizar un seguimiento de la complejidad de usos y del impacto generado mediante metodologías homogéneas.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de ordenación del medio físico se encuentran en el artículo 3 de la Normativa y en su anexo.



4.2. Infraestructura Verde y servicios de los ecosistemas

El concepto de Infraestructura Verde avanza disciplinariamente con respecto al de espacio protegido o al de corredor ecológico; da un salto cualitativo en cuanto que afecta a todas las escalas y ofrece múltiples oportunidades en diversas cuestiones como el medio ambiente, la salud, la economía o el ocio, entre otras. Por su parte, la Evaluación de Servicios de los Ecosistemas ofrece una base metodológica que puede resultar útil para contemplar la aportación de los mismos a la sociedad.



I. ESTADO DE LA CUESTION

La extensión de las zonas urbanizadas en un territorio reducido y con condicionantes de localización y morfología como es la CAPV ha provocado una fragmentación territorial evidente. Es por ello que se plantea introducir el concepto de "infraestructura verde" en el planeamiento, como forma de evitar y recomponer la fragmentación a diferentes escalas, y a su vez como una oportunidad para preservar y reforzar los valiosos servicios que nos ofrecen 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 agropecuarios 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 ...

3.- Capacidad para prestar una gama extensa de servicios ecosistémicos, es decir, aquellos beneficios que las personas recibimos directa o indirectamente de los ecosistemas, ya sean de abastecimiento, de regulación o culturales.

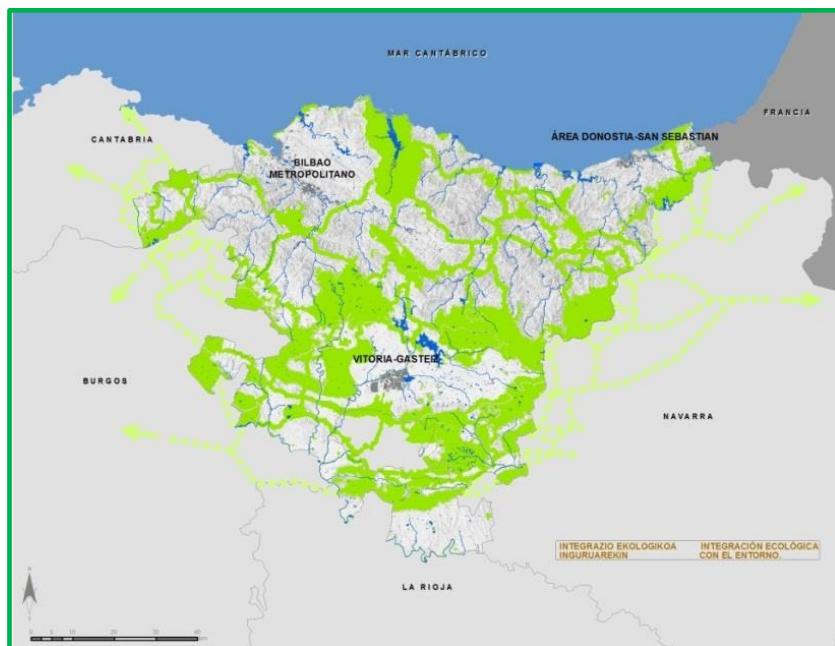


Fuente: www.ingurumena.eus, de Millennium Ecosystem Assessment, 2013



La infraestructura verde permite la adopción de un enfoque más integrado del uso del suelo, mejorando la conectividad global y mitigando los efectos de la fragmentación creada por las infraestructuras "grises", aumentando la permeabilidad del territorio, e identificando zonas multifuncionales en las que se favorezcan usos del suelo compatibles, que apoyen unos ecosistemas sanos y diversos. Este enfoque integrado del uso del suelo aumenta los beneficios que pudieran ofrecer acciones aisladas independientes, aunque compartieran los mismos objetivos, y permite avanzar hacia un territorio más resiliente, capaz de hacer frente a sucesos naturales inesperados.

La infraestructura verde forma parte del modelo territorial de las DOT, así como de la infraestructura verde que se va conformando a nivel europeo, a través principalmente de su relación con los espacios colindantes.



Se introduce así la visión sistémica natural a través de la planificación territorial y de este modo se visibiliza en la planificación, el alcance y la gestión territorial de las zonas de interés natural y su interrelación, todo ello dirigido a valorar los servicios que proporcionan los ecosistemas.

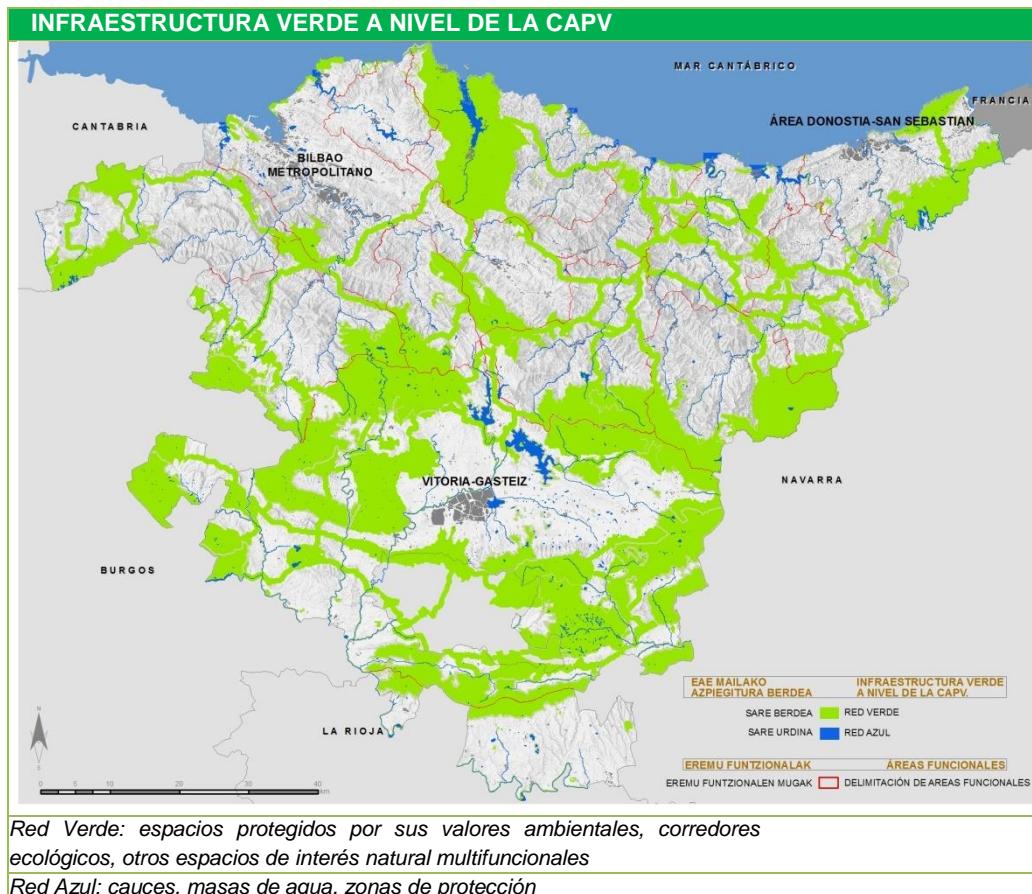
En el apartado 12.1 Anexo se incluye la información relativa a la Infraestructura Verde a escala de la CAPV, así como una serie de fichas sobre el cartografiado de los servicios de los ecosistemas. Tanto la infraestructura verde a nivel de la CAPV como los servicios cartografiados podrán consultarse de forma actualizada en el portal de Información Geográfica del Gobierno Vasco.

La infraestructura verde a nivel de la CAPV se compone de los siguientes elementos:

- 1.- Los espacios protegidos por sus valores ambientales y que cuentan con sus propias figuras de protección.
- 2.- Los corredores ecológicos que enlazan estos espacios y también espacios de territorios colindantes siempre que los corredores se sitúen dentro de la CAPV.
- 3.- Otros espacios de interés natural multifuncionales que, teniendo valores ambientales reseñables a nivel de la CAPV, no cuentan con una figura de protección aprobada.



- 4.- Los cauces y sus zonas categorizadas como de protección de aguas superficiales, los humedales RAMSAR y todas las masas de agua inventariadas por el PTS de Zonas Húmedas.
- 5.- Los planeamientos territoriales y urbanísticos extenderán la red incorporando espacios relevantes en sus respectivas escalas, en todo caso, deberán tener en consideración otros espacios protegidos que no están en la infraestructura verde a nivel de la CAPV (como los LIG, el Registro de Zonas Protegidas de los Planes Hidrológicos, etc.).



En la actualidad aproximadamente el 23% del territorio de la CAPV está incluido en una u otra de las figuras de protección de la naturaleza existentes, frente al 9,7% de 1997. Todos estos espacios configuran un muestrario de los principales ecosistemas y áreas de interés ambiental de la CAPV.

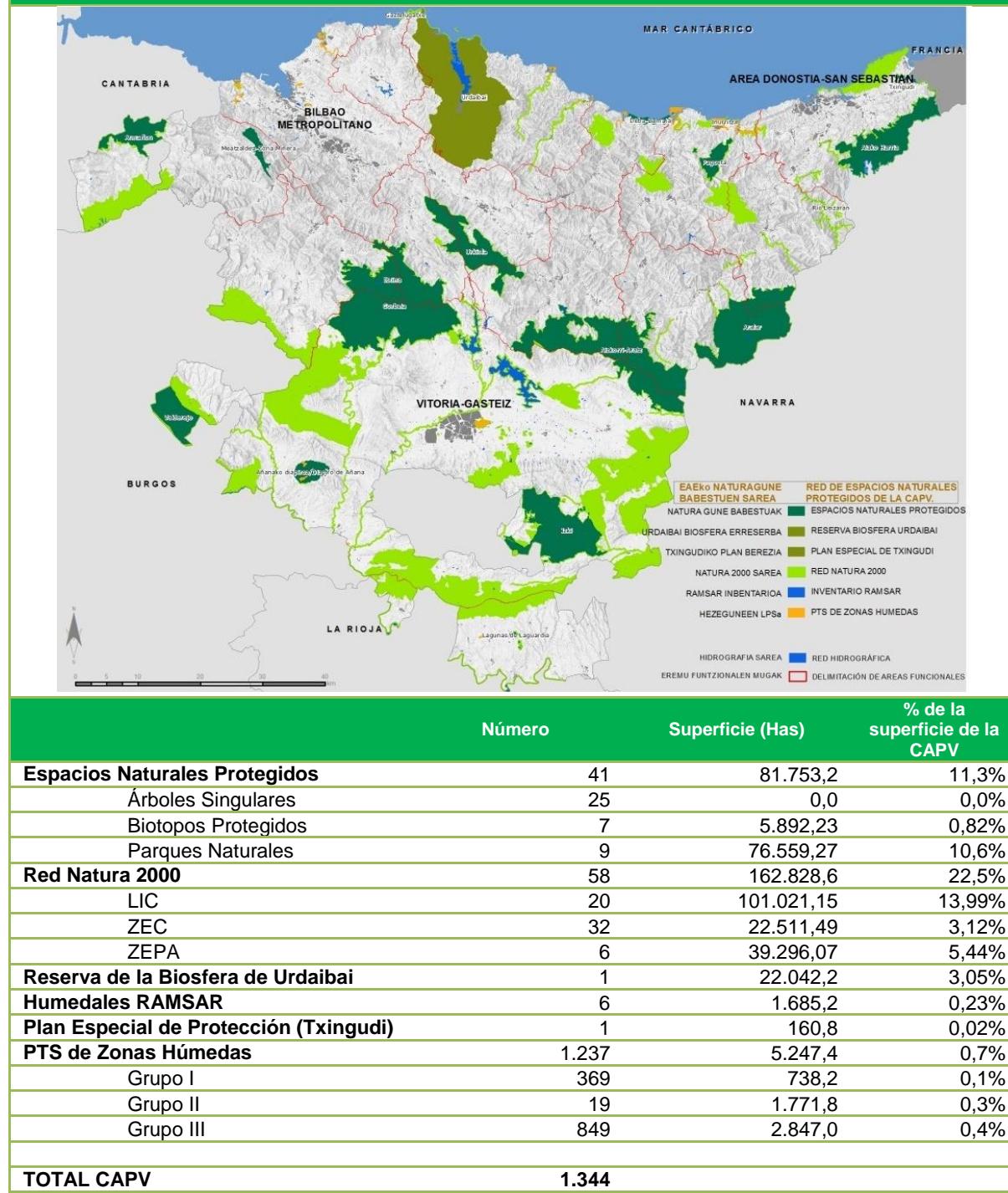
El Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, clasifica los espacios naturales protegidos en: Parque natural, Biotopo protegido, Árbol singular y Zona o lugar incluido en la Red Europea Natura 2000 (lugares de importancia comunitaria -LIC-, zonas especiales de conservación -ZEC- y zonas de especial protección para las aves -ZEPA-), sin perjuicio de coincidir espacialmente, de forma total o parcial, con las categorías anteriores (artículo 13 de la citada Norma).

En el período entre 1997 y 2016 se ha avanzado notablemente en materia de protección de espacios naturales: se han declarado cuatro parques naturales más y otros cuatro biotopos protegidos. Además, se ha reconocido la protección de los árboles singulares (hasta 25), los humedales (6 Humedales



Ramsar y 1.237 entre los tres grupos del PTS de Zonas Húmedas) y todo el bloque de protección derivado de la Red Natura 2000, que implica al 22,5% de todo el territorio de la CAPV.

ESPAZIOS DE LA CAPV PROTEGIDOS POR SUS VALORES AMBIENTALES



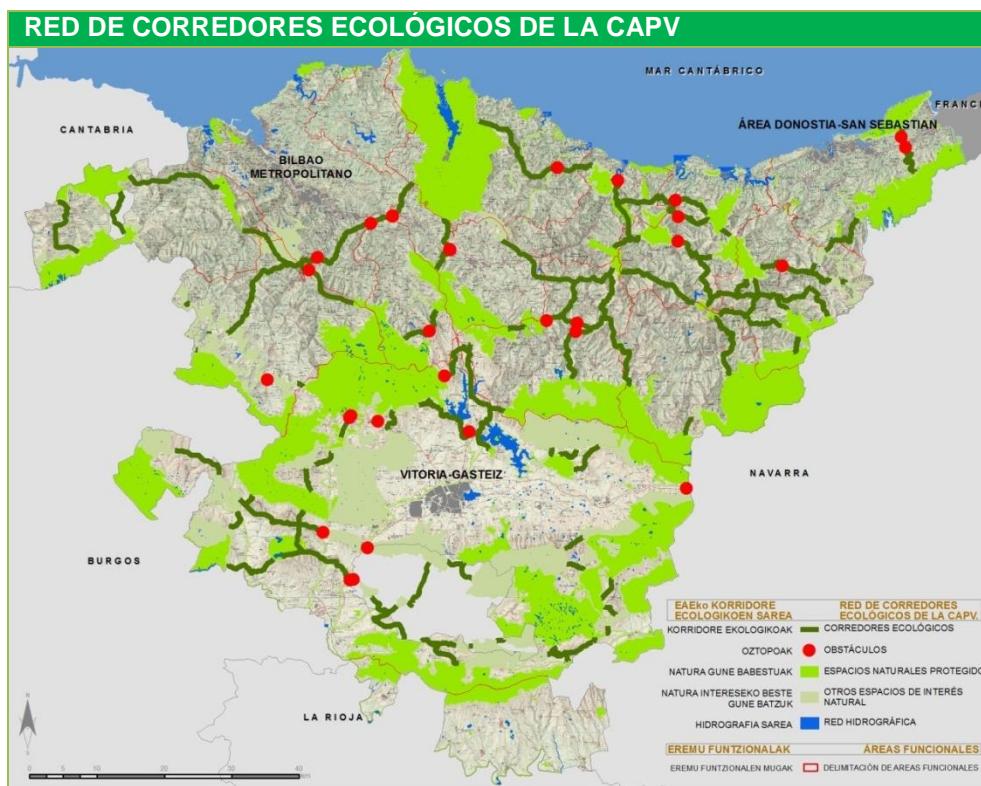
Fuente: www.ingurumena.eus

Algunas de estas figuras de protección se solapan sobre un mismo espacio físico. Es por ello que las superficies totales no se refieren necesariamente a superficies ni porcentajes "diferentes", sino a las hectáreas sobre las que recae una figura de protección ambiental. No obstante, para el futuro la



tendencia debe ser, más allá de coordinar las figuras de protección sobre un mismo espacio, integrarlas en una única figura.

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 diversos biotopos y generando ámbitos de relación que les dan continuidad. Esta interconexión se realiza a través de la red de corredores ecológicos de la CAPV y también a través de otros espacios de interés natural multifuncionales.



Fuente: elaboración propia en base al estudio realizado por la Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco

La identificación y representación de los elementos estructurales de la red de corredores de la CAPV se ha realizado a partir del análisis de las áreas o elementos del territorio que proporcionan hábitats clave para la biota (áreas núcleo) y de las continuidades ecológicas o conectividad entre dichas áreas (corredores), a nivel de la CAPV y de su zona de influencia. En concreto, de los hábitats más representativos de la CAPV y sensibles a la fragmentación a escala del territorio, teniendo en cuenta que éstos acogen especies características asociadas. Los espacios núcleo comprenden espacios de alto valor ambiental, ya cuenten con una figura de protección (espacios protegidos por sus valores ambientales) o no (otros espacios de interés natural señalados en este documento). En cualquier caso, cada PTP incluirá otros espacios ambientalmente relevantes dentro de su Área Funcional.

También se han identificado los obstáculos críticos y zonas de conflicto que impiden o ponen en riesgo la funcionalidad de estos corredores proponiendo posibles medidas de actuación o gestión que mitiguen o eliminen dichos conflictos, así como otras que potencien o protejan la conectividad.



Los corredores o ejes de mayor conectividad entre los espacios protegidos por sus valores ambientales se han representado a través de líneas cuya anchura únicamente responde a criterios de visualización cartográfica. Su anchura o delimitación será variable en función de las características del corredor, del territorio y específicamente del interés conector del mosaico territorial sobre el que discurre, así como de la presencia de obstáculos o zonas de conflicto. Dado que este ejercicio requiere de un análisis detallado y de mayor escala, será necesariamente desarrollado en los Planes Territoriales Parciales. También deberán ser tenidas en cuenta por los PTP las áreas críticas para los corredores, identificándolas, actualizándolas y proponiendo las medidas correspondientes para mitigar los efectos de la fragmentación.

Los otros espacios de interés natural multifuncionales son una serie de espacios que, sin contar con una figura de protección, tienen valor ambiental, y se consideran importantes para garantizar la continuidad ecológica de los espacios protegidos. Es una actualización de las áreas de interés naturalístico, que se podrá ampliar o ajustar por el planeamiento territorial. Su delimitación se puede consultar en el portal de Información Geográfica del Gobierno Vasco GeoEuskadi.

La red de corredores ecológicos a nivel de la CAPV la define el área responsable de medio natural del Gobierno Vasco. Para la representación gráfica en este documento y para la escala de la CAPV, se han omitido algunos corredores que sí que están en los trabajos realizados, y que habrán de ser tenidos igualmente en cuenta para la elaboración del planeamiento territorial y urbanístico. La red completa se puede consultar también en GeoEuskadi.

Además de lo anterior, también forman parte de la red aquellos espacios que preservan la continuidad superando infraestructuras grises de elevado impacto territorial y que para su correcta planificación han de ser contemplados desde la escala regional, al incidir en varias áreas funcionales o territorios históricos. Se trata de espacios que evitan la fragmentación territorial, y son los contemplados en este documento, además de los que puedan proponer los Planes Territoriales Parciales o los planes urbanísticos.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen en materia de infraestructura verde y servicios de los ecosistemas son los siguientes:

- 1.- Mantener y enriquecer el patrimonio natural y los servicios que nos ofrece la naturaleza.
- 2.- Poner en valor y visibilizar los servicios de los ecosistemas como herramienta de gestión sostenible del territorio.
- 3.- En relación con los elementos de la infraestructura verde a nivel de la CAPV:
 - A) Integrar los espacios protegidos por sus valores ambientales a nivel de la CAPV, la red de corredores ecológicos y los otros espacios multifuncionales en una Infraestructura Verde a nivel de la CAPV.
 - B) Integrar esta infraestructura verde a nivel de la CAPV con los espacios naturales de importancia de área funcional y local, así como con los de regiones limítrofes, todo ello con respeto a las correspondientes competencias.
 - C) Culminar la integración de cada espacio protegido en una sola figura de protección medioambiental.



4.- En relación a los efectos de la infraestructura verde:

- A) Conservar, potenciar y restaurar la conectividad ecológica entre los espacios naturales, también hacia los territorios colindantes. Extender la continuidad también hasta lo local.
- B) Evitar y en su caso limitar los efectos de la fragmentación territorial producida por los asentamientos humanos y las infraestructuras "grises".
- C) Contribuir a la resiliencia del territorio reduciendo los riesgos o los daños ante catástrofes naturales o de origen antrópico, incluido el cambio climático.
- D) Promover las prácticas agrarias sostenibles 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.
- E) Favorecer hábitos saludables de alimentación, fomentar la suficiencia y seguridad alimentaria, y el abastecimiento de proximidad.
- F) Mejorar la salud y el bienestar de la población reduciendo la contaminación del aire y del ruido, reduciendo las enfermedades relacionadas con el calor, y facilitando la práctica de la actividad física y la mejora del estado emocional de las personas.
- G) Promover recorridos "blandos" alternativos al viario-rodado, favoreciendo el uso de la bicicleta y el andar de forma funcional en recorridos cotidianos y aprovechando también la red de caminos rurales o vías menores municipales existentes.
- H) Contribuir a preservar el paisaje y favorecer el tratamiento paisajístico de entornos especialmente sensibles como las periferias o los entornos degradados.
- I) Poner en valor el potencial económico y generador de empleo de las soluciones basadas en la naturaleza por su alta rentabilidad económica, social y medioambiental y por suponer un nicho de investigación, mercado y empleo, sin olvidar el atractivo turístico y preservación de entornos de interés cultural que ofrece la infraestructura verde.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de infraestructura verde y servicios de los ecosistemas se encuentran en el artículo 4 de la Normativa.

5

Hábitat Rural



El hábitat rural ejerce un papel fundamental en la gestión territorial y medioambiental, si bien presenta una compleja realidad territorial y una especial vulnerabilidad frente a importantes fuerzas de atracción e influencia desde la estructura socioeconómica urbana: procesos de reurbanización, abandono de la actividad agraria, hipermovilidad, inflación del precio del suelo. Se precisa modular la configuración visual y funcional de los espacios rurales manteniendo la actividad agraria.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Más de la mitad de los municipios de la CAPV son municipios rurales que comprenden un 70% de su superficie, si bien únicamente en torno a un 8% de la población habita estas zonas rurales.

Los elementos que caracterizan al espacio rural vasco y a la actividad agraria en él desarrollada lo convierten, más allá de su papel económico y de proveedor de alimentos, en un factor estratégico para Euskadi en la medida en que ejerce un papel protagonista en la gestión territorial y medioambiental; si bien presenta una compleja realidad territorial y una especial vulnerabilidad frente a importantes fuerzas de atracción e influencia provenientes de la actual estructura socioeconómica: presiones urbanísticas y de otra índole sobre suelo agrario, gestión sostenible de los recursos, hipermovilidad o un contexto cada vez más globalizado, presiones forestales dedicadas a explotaciones de crecimiento rápido, entre otros.

Todo ello requiere de una especial capacidad de adaptación y respuesta, así como del planteamiento de estrategias integrales para el mantenimiento del medio rural, con el objetivo prioritario de modular la configuración visual y funcional de los espacios rurales a partir del mantenimiento del ejercicio de la actividad agraria en todos los ámbitos con aptitud para ello.

La concurrencia de diversos factores como un relieve montañoso pero de fácil penetración; su situación en el corredor que une Francia con la Península o la alta densidad de población, entre otros, hacen de la CAPV un espacio con una fuerte imbricación entre lo rural y lo urbano, que facilita, en algunos casos, la cobertura de servicios y el aprovisionamiento de las zonas urbanas con productos agroalimentarios locales, brindando una serie de oportunidades a las zonas rurales más cercanas pero que, a la vez, ejerce una fuerte presión sobre la ocupación del suelo -usos urbanos, infraestructurales y recreativos, por ejemplo- y debilita su capacidad de retener laboralmente actividades de contenido rural (agricultura especialmente) ante el poder de atracción de los polos de actividad urbanos.

Todo ello, sumado a la práctica inexistencia de distancias en el interior de esta malla urbana, (en la CAPV no existen zonas aisladas) y a la fuerte interpenetración de lo rural y lo urbano, genera un medio



rural híbrido con las amenazas y oportunidades que esto conlleva: utilización recreativa del medio rural, a lo que ha contribuido la red de pequeños núcleos rurales próximos a las áreas del territorio con mayor vocación recreativa "Núcleos de Acceso al Territorio", o la convivencia de usos agrarios diversos y en distintos grados de dedicación (agricultura a tiempo parcial) con actividades industriales y de servicios, por ejemplo.

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

La gestión activa del suelo rural únicamente es viable desde un esquema de protección y conservación del suelo agrario (agrícola, ganadero y forestal), en especial del suelo de alto valor agrológico, ligado al ejercicio de la actividad agraria como el que despliega la Ley 17/2008, de Política Agraria y Alimentaria. Dicha ley propugna también el reconocimiento social de la actividad agraria como productora no solo de alimentos sino de otras externalidades inherentes a ella (protección y regeneración medioambiental, preservación del paisaje y la biodiversidad, gestión equilibrada del territorio y conservación del hábitat y del patrimonio cultural).

El suelo agrícola presenta características que van mucho más allá de una función de mero soporte. Su carácter irreproducible, su escasez y su importancia para las actividades primarias aconsejan una protección que es particularmente importante en la CAPV por la escasez de suelos de calidad y la presión de los usos urbanos, industriales e infraestructurales que lo destruyen y que inciden con particular intensidad en zonas como los fondos de valle con mayor aptitud.

Se pueden distinguir dos modelos de agricultura: por un lado, una agricultura periurbana, integrada por nuevos agricultores y nuevas agricultoras con escasa vinculación previa al medio agrario, con participación de nuevas estructuras de demanda colectiva (por ejemplo, grupos de consumo), con nuevas orientaciones (circuitos cortos, comercio de proximidad, etc.), y por otro lado, una agricultura basada en modelos más tecnificados de gestión y producción; en orientaciones comerciales de carácter global, etc.

El suelo forestal, por su parte, ejerce una triple función, protectora, productora y recreativa. Los bosques resultan fundamentales en la fijación y protección del suelo por lo que deben integrarse dentro de una misma ordenación aquellas cuestiones que, bien relacionadas con la planificación de los espacios protegidos, bien con la gestión forestal general, afectan al correcto cumplimiento de las funciones asignadas a ellos. Tal ordenación es importante en un territorio en el que la superficie de suelo adscrito a este uso forestal es superior al 50%.

La implantación de un modelo forestal del territorio que permita adecuar especies y formas de uso en función de los objetivos territoriales debe surgir a partir de acciones básicas. Por un lado, a través de la ordenación de las masas forestales en función de criterios de optimización, dependiendo de las características de cada estación tanto para las masas más productivas como para aquellas de crecimiento más lento, que incluiría la regulación de técnicas de explotación y de realización de nuevas plantaciones. Por otro lado, a través del catálogo de montes con función protectora, especialmente en los montes declarados de utilidad pública, en el que se incluirán aquellos montes que, por su papel en



la prevención de la erosión o en la protección de los terrenos, debe realizarse una explotación de los mismos especialmente cuidadosa con el medio.

Las zonas rurales de la CAPV están caracterizadas por la presencia del sector agrario y cada vez más por el sector agroalimentario, constituyendo a la vez el soporte para el desarrollo de otras actividades con notable presencia del sector servicios. La estructura del empleo rural es compleja, muy vinculada a los fenómenos de envejecimiento y despoblamiento, condicionada por la concentración de servicios y equipamientos en los núcleos urbanos y dependiente, en gran medida, de las iniciativas individuales de autoempleo y creación de microempresas. Por ello, el fomento del empleo es una de las variables clave para el desarrollo socioeconómico del hábitat rural vasco, requiriendo de políticas de empleo basadas en enfoques territoriales que permitan explotar, de una manera óptima, sus recursos conjugando estos con las diferentes capacidades de intervención de las administraciones públicas.

La existencia del espacio rural vasco que conocemos queda pues directamente vinculada a un decidido apoyo a las iniciativas de conservación y fomento del empleo agrario, como elemento de base a partir del cual se puede articular todo un abanico de oportunidades de dinamización y revitalización del medio rural, como es el caso de la valorización de los recursos locales, los proyectos de diversificación agrícola y artesanal, las iniciativas turísticas o los servicios al medio rural.

La estructura administrativa y competencial de la CAPV convierte en corresponsables de la planificación de su espacio rural tanto a la administración autonómica como a las administraciones forales de los tres Territorios Históricos y a las administraciones locales y comarcas. La planificación del espacio rural vasco no puede entenderse sino a partir de una actuación integrada y global en la que todas ellas intervengan como referentes y partícipes.

En relación a las políticas de desarrollo rural de la CAPV, la Ley de Desarrollo Rural 10/1998 de 8 de abril precisa los objetivos generales y sectoriales de dichas políticas (Ordenación del Territorio, Agricultura y Silvicultura, Tejido económico y empleo en el espacio rural, Educación, Sanidad, Vivienda, Infraestructuras, Medio Ambiente y Turismo).

Consecuentemente estas políticas, además de incorporar planteamientos dirigidos a dinamizar económicamente el espacio rural de manera sostenible, presentan una clara orientación social tendente a potenciar y desarrollar múltiples funciones sociales que integra el espacio rural (actividad agraria como generadora de empleo, oportunidades de formación y profesionalización en el medio rural, fuente proveedora de alimentos, conservación del medio y patrimonio rurales, soporte y garante de la biodiversidad y el paisaje...), valores todos ellos reconocidos por la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria. Su articulación se ha producido básicamente a partir de Programas Autonómicos de desarrollo rural de aplicación en diferentes períodos de programación, pero siempre orientados a esa vocación socioeconómica en la planificación del desarrollo rural.

Asimismo, se advierte que en la agenda digital de Euskadi el objetivo de completar el despliegue de la banda ancha de nueva generación en emplazamientos periféricos desempeña un papel fundamental y ello supone una condición necesaria para minimizar la brecha digital existente entre el medio rural y el medio urbano y así favorecer una mayor calidad de vida, una mayor empleabilidad, especialmente a través del teletrabajo, y una mayor competitividad. Esto incide también en las nuevas oportunidades de empleo alternativas y complementarias a la propia agricultura que contribuyen a la supervivencia de los hogares agrarios como el turismo o actividades de transformación vinculadas a las labores agrícolas. En todo caso, es importante preservar uno de los principales activos de las zonas rurales como es su paisaje, la calidad ambiental, el patrimonio urbano y arquitectónico, y, en definitiva, su complementariedad con las zonas urbanas.



Ligados al medio rural se encuentran los núcleos rurales. En el País Vasco existe un patrimonio muy valioso de núcleos rurales que, emplazados uniformemente a lo largo de su geografía, tienen un papel fundamental en las estrategias de la ordenación del espacio rural. Primero las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 y posteriormente la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco han abordado la protección de los núcleos rurales como elementos fundamentales para la preservación del medio rural contribuyendo al atractivo global del territorio. Sin embargo, la complejidad de los supuestos reales ha dificultado la interpretación de las disposiciones establecidas al efecto, por lo que se considera oportuno tratar esta cuestión en el marco del proceso de revisión de las DOT, dentro del apartado del Medio Físico, de cara a clarificar algunas cuestiones interpretativas.

En el hábitat rural el caserío, en cuanto que edificación residencial anterior a 1950, cobra un especial protagonismo. El caserío, con sus funciones de explotación agroganadera, de hábitat y de medio de vida, juega un papel fundamental en la suficiencia y seguridad alimentaria y el abastecimiento de proximidad, así como garante de los valores ambientales y paisajísticos de las zonas rurales, y todo ello sin perjuicio a los caseríos no vinculados a explotación regulados en la normativa urbanística.

En cuanto a la planificación territorial se refiere, las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 abordaron un cometido muy importante al homogeneizar el tratamiento del suelo no urbanizable introduciendo las categorías de ordenación a las que deben adecuarse los diferentes planeamientos municipales y definiendo, a su vez, un régimen de usos para cada una de dichas categorías, con especial incidencia en los usos de carácter urbanístico que, por la presión del medio urbano, se instalan en el espacio rural.

El reto fundamental del planeamiento territorial ha de ser el de ir más allá, territorializando y coordinando políticas de tipo agrario, medioambiental o de conservación de la naturaleza, y a su vez, con el resto de políticas sectoriales; todo ello con el fin de la puesta en valor del medio físico actual. En esta medida, el planeamiento territorial sectorial debe erigirse en plataforma a partir de la cual las administraciones competentes plasmen sus propias políticas. Así, a fecha de hoy, se puede contar con documentos ya aprobados que ordenan este medio como son los Planes Territoriales Sectoriales de Ordenación de Ríos y Arroyos, Litoral, Zonas Húmedas, aunque es principalmente el Plan Territorial Sectorial Agroforestal el que desarrolla y pormenoriza los criterios de las Directrices de Ordenación Territorial en lo referente al desarrollo del Medio Físico y las Categorías de Ordenación.

El Plan Territorial Sectorial (PTS) Agroforestal fue aprobado por el Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, con los objetivos de definir y proteger la tierra agraria, de impulsar una ordenación territorial que plantee la planificación desde criterios rurales, de establecer instrumentos de actuación válidos y aplicables que conlleven la defensa del sector, así como de compatibilizar la protección agraria con la ambiental, principalmente.

El PTS Agroforestal de la CAPV, en su condición de instrumento jerárquicamente superior a tenor de lo dispuesto en la Ley de Ordenación del Territorio, vincula en sus propios términos a los instrumentos de planeamiento urbanístico establecidos en la legislación urbanística de aplicación. En consecuencia, el planeamiento municipal resulta vinculado por el PTS Agroforestal de la CAPV, a cuyo contenido deberá adaptarse.

Así, el PTS Agroforestal establece las siguientes categorías como desarrollo de las Categorías de Ordenación del Medio Físico de las DOT: Agroganadera y Campiña Alto Valor Estratégico, Agroganadera y Campiña Paisaje Rural de Transición, Forestal-Monte Ralo, Forestal, Pastos



Montanos, Pastos Montanos-Roquedos, Mejora Ambiental, y Protección de Aguas Superficiales. Igualmente, el PTS Agroforestal pormenoriza la Matriz para la Ordenación del Medio Físico de las DOT, con una regulación por categorías de usos propiciados, admisibles y prohibidos.

Se enmarca todo ello en el objetivo establecido en la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria, de promover un uso continuado y adecuado del suelo agrario ligado a la actividad agraria y acordes con la demanda de la sociedad. Esta Ley, asigna al PTS Agroforestal la función de marco regulador del suelo agrario y despliega, además, un régimen de especial protección sobre los suelos de Alto Valor Agrológico, a los que otorga carácter estratégico y reconoce la condición de bienes de interés social. Asimismo, con la finalidad de salvaguardar la protección del suelo agrario establecida en la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria, el PTS Agroforestal prevé la aplicación del Protocolo de Evaluación de la Afección Sectorial Agraria en los procesos de adopción del planeamiento urbanístico, territorial y sectorial.

En el marco de la Política Agrícola Común de la UE se dispone del Programa de Desarrollo Rural (PDR), que articula el apoyo financiero de la PAC (Política Agrícola Común) para las actuaciones y medidas a impulsar en el medio rural de Euskadi durante su periodo de vigencia. Es por lo tanto un instrumento financiero de apoyo a los distintos agentes que integran nuestro medio rural (agricultores, propietarios forestales, cooperativas y agroindustrias, entidades locales, etc.), cofinanciado entre la UE (FEADER/Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural) y las aportaciones presupuestarias de las Instituciones Vascas (Gobierno Vasco y Diputaciones Forales), configurándose como un instrumento primordial de las Instituciones Vascas para el impulso y apoyo de las políticas que se pretenden llevar a cabo en el medio rural vasco.

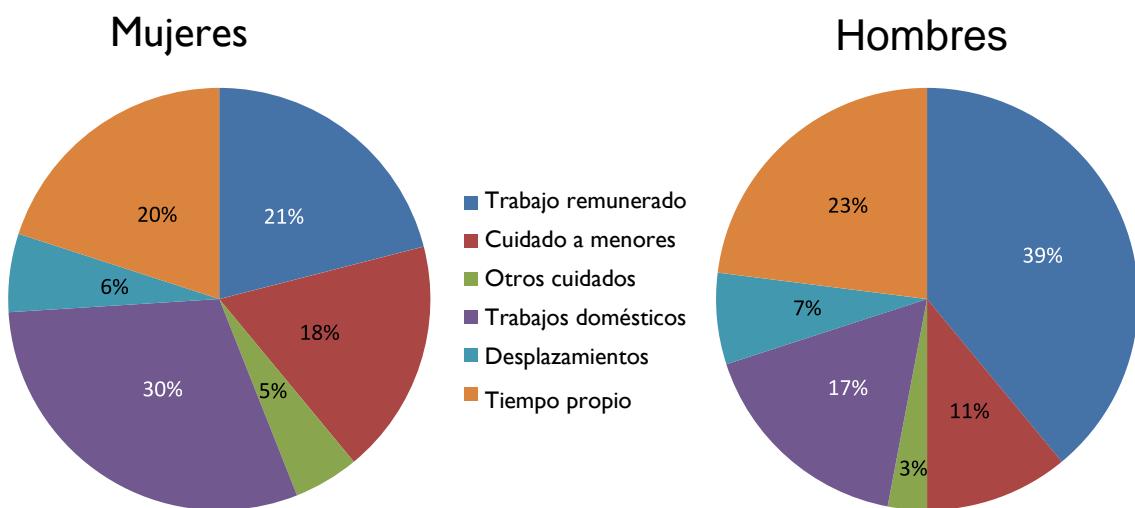
El PDR de Euskadi se articula en torno a las necesidades prioritarias que derivan del diagnóstico de la situación de los distintos ámbitos que conforman nuestro medio rural, de la selección de objetivos y líneas estratégicas a afrontar, y en último término, de la selección de medidas y actuaciones a implementar con su correspondiente asignación financiera.

Otra de las líneas fundamentales que persigue el PDR es impulsar la incorporación y mantenimiento de jóvenes en el sector agrario vasco, desde un planteamiento de desarrollo de la actividad y condiciones de vida homologables a los del resto de la sociedad vasca.

Así mismo hay que señalar que el Programa visibiliza de forma importante el papel de las mujeres en este medio, en el que, según el censo agrario de 2009, en la CAE, el 30% de las explotaciones están dirigidas por ellas.

Las desigualdades o diferencias de género más significativas que se identifican en el hábitat rural se producen en los siguientes ámbitos: en el acceso al transporte y a los servicios, equipamientos y lugares de empleo; en las necesidades de uso de equipamientos y servicios, en particular del cuidado, en relación a la capilaridad de la red de servicios y equipamientos; y en la actividad agraria incluyendo la titularidad de las explotaciones.

Cabe señalar la aprobación de la Ley 8/2015, de 15 de octubre, del Estatuto de las Mujeres Agricultoras en respuesta a la necesidad de afrontar la discriminación que sufren las mujeres en el sector agrario, sobre todo en lo que se refiere a su reconocimiento profesional y su estimación social, así como al ejercicio efectivo de sus derechos profesionales, sociales y fiscales. Este estatuto toma los derechos de las mujeres agricultoras como punto de partida y concreta las obligaciones de las administraciones públicas para garantizar su ejercicio efectivo.



Ámbito general CAE: EUSTAT Estadística I 2010

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de hábitat rural son los siguientes:

1. Proteger el suelo agrario, especialmente el de Alto Valor Estratégico, como instrumento de gestión del medio físico para la conservación y fomento del espacio rural mediante la regulación de mecanismos para su preservación frente a influencias e intervenciones urbanísticas, infraestructurales e industriales que mermán su papel de principal medio de producción de la actividad agraria y de elemento estructurador de nuestro espacio rural.
2. Promover la actividad agroganadera y pesquera como proveedora de alimentos y elemento base de la soberanía alimentaria de un territorio que ofrezca una calidad de vida adecuada y saludable a la población.
3. Garantizar la suficiencia y seguridad alimentaria, favoreciendo el abastecimiento de proximidad más allá de los huertos urbanos.
4. Conservar el suelo agrario existente y activar aquellas superficies que puedan encontrarse infrautilizadas estableciendo las medidas de fomento necesarias para un uso continuado y adecuado del mismo ligado a la actividad agraria e impulsando la actividad agroalimentaria garante de la gestión equilibrada del territorio.
5. Mejorar las estructuras agrarias y la viabilidad económica de las explotaciones agrarias y su competitividad y facilitar el empleo de personas jóvenes y formadas.
6. Fomentar la transferencia de conocimientos en los sectores agrario y forestal, haciendo especial hincapié en el fomento de la innovación, la cooperación y el desarrollo económico de estas zonas.
7. Restaurar, preservar y mejorar los ecosistemas relacionados con la agricultura y la silvicultura, garantizando la diversidad y permanencia de los montes arbolados y ordenando el territorio forestal.



8. Preservar el carácter y la imagen de los núcleos rurales como un elemento determinante del conjunto del territorio.
9. Fomentar la inclusión social, la reducción de la pobreza y la igualdad entre hombres y mujeres en las zonas rurales.
10. Garantizar que el medio rural goce del mismo nivel de vida que el medio urbano, especialmente en cuanto a la disponibilidad de equipamientos y servicios públicos.
11. Promover la eficiencia de los recursos y fomentar el paso a una economía baja en carbono y capaz de adaptarse al cambio climático en los sectores agrario, alimentario y forestal.
12. Promover el reconocimiento social de la actividad agraria como productora no solo de alimentos, sino de otras externalidades inherentes a ella (protección y regeneración medioambiental, preservación del paisaje y de biodiversidad, gestión equilibrada del territorio, conservación del medio rural y del patrimonio cultural vasco, gestión de recursos sostenibles en el suministro permanente de bienes y servicios).

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de hábitat rural son las contenidas en el artículo 20 de las Normas de Aplicación.

6

Hábitat Urbano



Más de la mitad de la población mundial actual reside en zonas urbanas. Las ciudades son una de las más brillantes invenciones de la humanidad para diseñar soluciones para el futuro. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de septiembre de 2015 de la Asamblea General de las Naciones Unidas establece 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) asociados a esta Agenda. El Objetivo 11 se centra en la ciudad: "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles".

La Conferencia de Naciones Unidas sobre la Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) celebrada en octubre de 2016 en Quito consagra "el derecho a la ciudad" como ideal a perseguir por todos los gobiernos nacionales y locales, y en concreto en su punto 51 establece:

Nos comprometemos a promover el desarrollo de los marcos normativos del espacio urbano, incluyendo los instrumentos de planificación y diseño urbano que apoyen el uso y manejo sostenible de los recursos naturales y de la tierra, una apropiada compactividad y densidad, el policentrismo y los usos mixtos, a través de los rellenos o de estrategias de extensión urbana planificada cuando sea apropiado, para impulsar economías de escala y de aglomeración, fortalecer la planificación del sistema alimentario, mejorar el uso eficiente de los recursos, la resiliencia urbana y la sostenibilidad medioambiental.

Finalmente, de forma más cercana la "Declaración Vasca" adoptada por la Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos aprobada en Bilbao en 2016, define una hoja de ruta para el futuro y una serie de compromisos entre los que cabe citar concretamente: "4. - Reducir el uso de terreno no urbanizado y espacio natural " o "7. - Mejorar los espacios públicos para crear entornos de convivencia seguros y dinámicos".

Según datos del año 2015, más del 85% de la población de la CAPV se concentra en municipios con más de 10.000 habitantes o en núcleos urbanos integrados funcional y espacialmente en las áreas metropolitanas de las tres capitales; tasa que se sitúa entre las más elevadas de Europa. Los procesos que con mayor fuerza han contribuido a definir el actual sistema de ciudades de la CAPV se produjeron a partir de los años cincuenta del siglo pasado, a través del crecimiento expansivo de las capitales y de la consiguiente configuración de unos espacios metropolitanos cada vez más amplios. Sin embargo, dichos procesos han producido resultados diversos en cada uno de los territorios históricos:

- El Bilbao Metropolitano constituye el sistema urbano de mayor entidad de la CAPV, acogiendo el 75% de la población de Bizkaia y el 40% de la Comunidad Autónoma. De esta forma, Bizkaia destaca por su carácter predominantemente urbano, altamente concentrado en torno a Bilbao y a los grandes municipios de la margen izquierda.
- En Gipuzkoa, el sistema de asentamientos urbanos se estructura de una manera más equilibrada. El área metropolitana de Donostia-San Sebastián acoge el 45% de la población guipuzcoana y el 15% de la correspondiente a la CAPV; asentándose más del 30% de la población en una malla de ciudades medias y núcleos con más de 10.000 habitantes, distribuidos por los valles interiores y la costa.
- En contraste, Álava se presenta como mayoritariamente rural, superando únicamente la capital y el núcleo de Llodio los 10.000 habitantes. Cabe destacar la dicotomía existente entre Vitoria-Gasteiz, donde reside el 75% de la población alavesa, y los más de 400 núcleos de pequeña entidad, gran parte de ellos con una población inferior a 200 habitantes, dispersos por el territorio de acuerdo con una estructura rural y de origen agrícola. Dicha singularidad en la configuración del sistema de asentamientos se refleja también en la organización político-administrativa y especialmente en la existencia de figuras como la de los Concejos.



De forma general, en las ciudades y áreas urbanas de los países desarrollados se ha asistido a lo largo de las últimas décadas a una expansión de los espacios urbanizados. La artificialización del suelo es uno de los aspectos ambientales que generan mayor atención en el 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 2018 se puede estimar la superficie artificializada de la CAPV en unas 49.051 ha, es decir, el 6,78% de la extensión total de la CAPV.

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.

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. La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo constituye una primera respuesta a estas tendencias al establecer edificabilidades mínimas que se orientan a un uso más intensivo del suelo. La densidad en los desarrollos urbanos es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles: preserva el paisaje y hace más eficiente la gestión de los recursos naturales, mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte, reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos y aumenta las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre diferentes.

Finalmente cabe decir que el suelo industrial existente constituye un auténtico activo territorial y debe ser tratado como tal. Su mantenimiento ante actitudes de recalificación a uso residencial por dinámicas especulativas o su puesta en carga ante su infrautilización o vaciado de actividad exige de actuaciones activas al respecto.

Partiendo de que la ordenación urbanística competencialmente es una cuestión que recae en el Ayuntamiento con la redacción del planeamiento urbanístico, en este contexto de desarrollo urbano sostenible, la revisión de las DOT se centra en el análisis de cada uno de los diferentes componentes que inciden en el hábitat urbano, de forma que partiendo de una reflexión sobre el estado actual y la evolución experimentada a lo largo de las últimas décadas, puedan ser consensuados unos objetivos



y unas directrices territoriales que sirvan de referencia para el desarrollo de la planificación territorial y urbanística futura. En este sentido, se ha considerado oportuno estructurar el análisis a través de los siguientes componentes:

- 6.1 Sistema urbano: El Sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras de las Áreas Funcionales y los Ejes de Transformación.
- 6.2 Regeneración urbana.
- 6.3 Perímetro de crecimiento urbano.
- 6.4 Suelo de actividades económicas.
- 6.5 Cuantificación residencial.
- 6.6 Compatibilización de planeamientos.



6.1. Sistema Urbano: el sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras y subcabeceras de las áreas funcionales y los ejes de transformación.

El sistema urbano integrado por las capitales de los territorios históricos junto con la red de cabeceras y subcabeceras de cada una de las Áreas Funcionales constituye el territorio de la CAPV donde reside más del 90% de la población. Con el objeto de garantizar la adecuada articulación entre los referidos ámbitos, evitando su consideración como unidades territoriales de carácter aislado, se considera necesaria la introducción de un elemento que permita orientar, impulsar y coordinar los diferentes procesos de renovación y transformación que se desarrollen en los mismos. Con dicho fin, se propone la incorporación de la figura denominada como "Ejes de transformación". Dichos ejes constituyen unos ámbitos territoriales de carácter fundamentalmente lineal que conectan los diferentes asentamientos urbanos, permitiendo que la planificación de las actuaciones de transformación, mejora y regeneración que afectan a los mismos se desarrolle de forma coherente y coordinada.

Como resultado de lo señalado anteriormente, el sistema urbano se estructura a través de tres elementos fundamentales: el sistema polinuclear de capitales, la red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales y los Ejes de Transformación.

1. El sistema polinuclear de capitales:

- A) Área Funcional de Álava Central.
Cabecera: Vitoria-Gasteiz. Subcabecera: Salvatierra/Agurain.
- B) Área Funcional de Bilbao Metropolitano.
Cabecera: Área urbana integrada de Bilbao.
- C) Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.
Cabecera: Área urbana integrada de Donostia/San Sebastián. Subcabecera: Irun.

2. La red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales:

- A) Área Funcional de Bajo Deba.
Cabecera: Eibar-Ermua.
- B) Área Funcional de Alto Deba.
Cabecera: Arrasate/Mondragón. Subcabecera: Bergara.
- C) Área Funcional de Urola Kosta.
Cabeceras: Zarautz y Azpeitia.
- D) Área Funcional de Goierri.
Cabecera: Beasain-Ordizia-Lazkao. Subcabecera: Zumarraga-Urretxu.
- E) Área Funcional de Tolosaldea.
Cabecera: Tolosa. Subcabecera: Villabona.
- F) Área Funcional de Encartaciones.
Cabeceras: Balmaseda y Zalla.



- G) Área Funcional de Ayala.
Cabeza: Laudio/Llodio. Subcabezas: Amurrio y Orduña.
- H) Área Funcional de Arratia.
Cabeza: Igorre.
- I) Área Funcional de Durangaldea.
Cabeza: Durango.
- J) Área Funcional de Busturialdea-Artibai.
Cabeza: Gernika-Lumo. Subcabezas: Markina-Xemein y Bermeo.
- K) Área Funcional de Mungialdea.
Cabeza: Mungia.
- L) Área Funcional de Rioja Alavesa.
Cabeza: Laguardia. Subcabezas: Labastida-Bastida y Oyon-Oion.

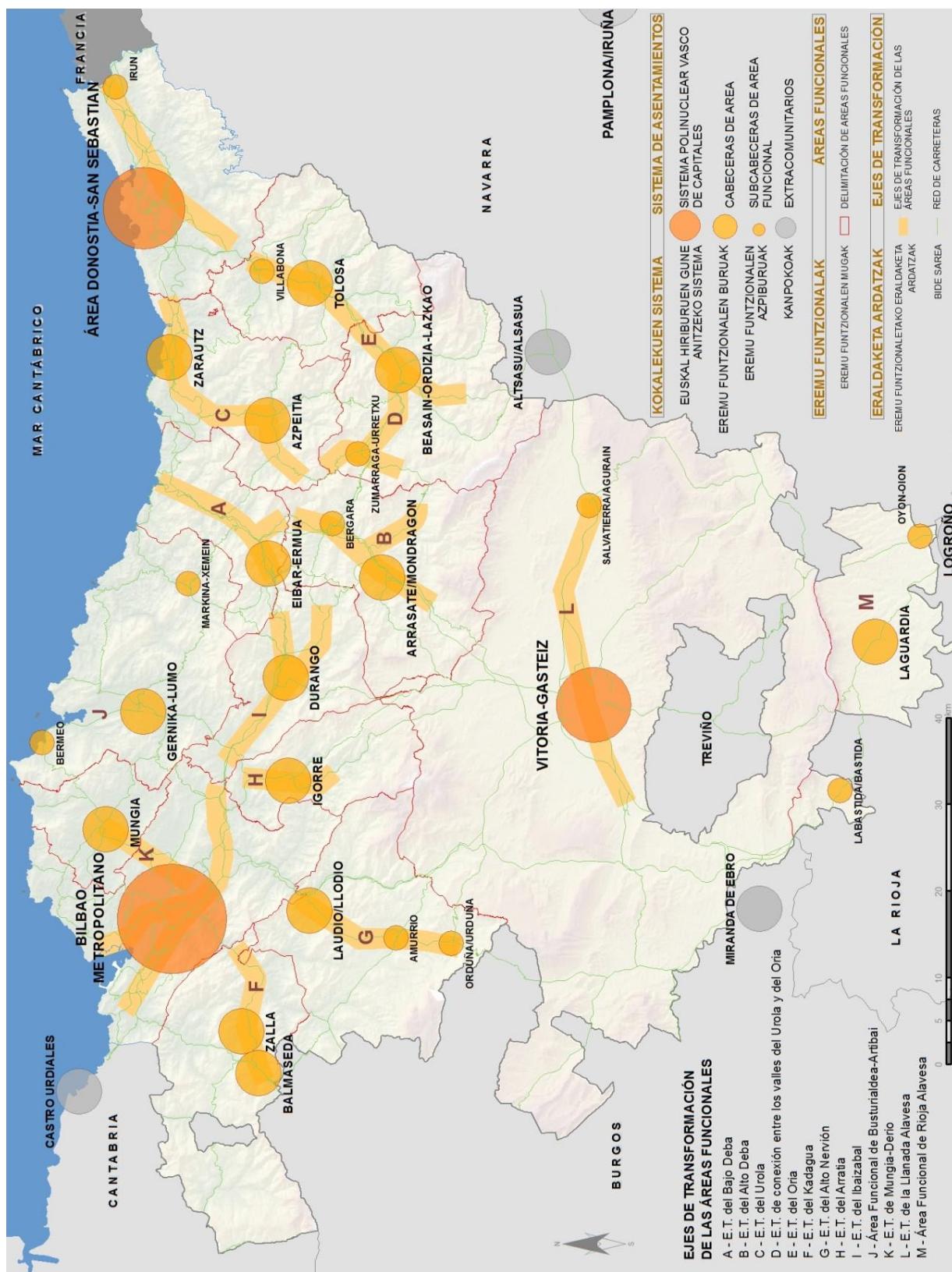
3. Los Ejes de transformación:

- A) Área Funcional de Bajo Deba. El Eje de transformación del Bajo Deba.
- B) Área Funcional de Alto Deba. El Eje de transformación del Alto Deba.
- C) Área Funcional de Urola Kosta. El Eje de transformación del Urola.
- D) Área Funcional de Goierri. La conexión entre los ejes de transformación del Urola y del Oria.
- E) Área Funcional de Tolosaldea. El Eje de transformación del Oria.
- F) Área Funcional de Encartaciones. El Eje de transformación del Kadagua.
- G) Área Funcional de Ayala. El Eje de transformación del Alto Nervión.
- H) Área Funcional de Arratia. El Eje de transformación del Arratia
- I) Área Funcional de Durangaldea. El Eje de transformación del Ibaizabal.
- J) Área Funcional de Busturialdea-Artibai.
- K) Área Funcional de Mungialdea. El Eje de transformación del Mungia-Derio.
- L) Área Funcional de Álava Central. El Eje de transformación de la Llanada Alavesa.
- M) Área Funcional de Rioja Alavesa.

- 4. Las propuestas de escala territorial en lo relativo a los ejes de transformación se complementarán en el Plan Territorial Parcial con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la Administración supramunicipal interviniente. En este sentido, las administraciones se coordinarán para programar y financiar las agendas propuestas.
- 5. Garantizar la permeabilidad transversal entre los ámbitos naturales situados a ambos lados de los Ejes de Transformación, evitando el efecto barrera que puede ocasionar la colmatación de los mismos por las infraestructuras y los desarrollos urbanísticos; así como preservando y mejorando las dotaciones de espacios libres y parques existentes a lo largo del Eje, o promoviendo la conservación de los mejores suelos agrarios.



Hábitat urbano





1) El sistema polinuclear de capitales

El Sistema Polinuclear de Capitales, Vitoria-Gasteiz, Bilbao y San Sebastián, acoge el 70% de la población, del número de viviendas y del empleo. A lo largo de estas últimas dos décadas dichas capitales han experimentado un proceso de expansión, de incremento de su dotación equipamental y de fortalecimiento urbano; siendo necesario en la actualidad limitar su expansión territorial, mediante la redensificación y recualificación de sus periferias, manteniendo la identidad propia de cada territorio.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Las tres capitales y sus entornos metropolitanos acogen aproximadamente el 72% de toda la población, de las viviendas y de los empleos de la CAPV. Su peso demográfico y el carácter de las funciones que desarrollan los convierten en elementos decisivos en el sistema de ciudades. 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. La transformación experimentada por estos espacios metropolitanos es uno de los fenómenos territoriales más significativos de las últimas décadas. Esta transformación se ha plasmado en una importante reconfiguración funcional de los espacios centrales, en la expansión superficial de los ámbitos metropolitanos y en la aparición de nuevas centralidades.

La transformación del Bilbao Metropolitano se produce a través de la incorporación de elementos estructurales fundamentales, tales como el puerto exterior, el saneamiento de la ría 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 de Bilbao, Barakaldo o las proyectadas en la península de Zorrozaurre.

Durante las últimas décadas se han producido en el área metropolitana 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, tanto en torno a los nuevos espacios portuarios, como en el Txorierri; aprovechando la disponibilidad de suelo



existente en zonas menos aptas para usos residenciales, debido a la proximidad del aeropuerto. Se trata, además, de una industria mucho menos ligada a las grandes instalaciones y que presenta un mayor peso en relación con los establecimientos de pequeño y mediano tamaño. A su vez, aparecen todavía grandes enclaves de industria en estado de abandono ubicados en zonas cada vez más centrales del espacio metropolitano y 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.

Las Directrices de 1997 reconocen en el Bilbao Metropolitano y en el Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa el concepto de “Área Urbana Integrada” con un carácter puramente instrumental, para hacer referencia a asentamientos urbanos relativamente compactos pertenecientes a diversos términos municipales que operan en el sistema de ciudades de la CAPV como si fueran una sola ciudad. Este concepto sigue teniendo vigencia. La composición de la citada área de Bilbao es la siguiente: Alonsotegi, Arrigorriaga, Barakaldo, Basauri, Bilbao, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Leioa, Loiu, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Sondika, Trapagaran, y Zamudio; así mismo, la del Área Urbana de Donostia San Sebastián, además de la propia capital, es Errenerteria, Lezo y Pasaia.

El Área Funcional de Donostia/San Sebastián constituye por su parte un territorio densamente poblado que presenta unas excepcionales condiciones geográficas; un paisaje caracterizado por la presencia de tres bahías (Txingudi, Pasaia y La Concha), cuatro cauces fluviales (Bidasoa, Oiartzun, Urumea y Oria) y una topografía singular articulada entre los montes que jalonan el frente marítimo y los valles y collados del interior.

Debido entre otros aspectos a la situación estratégica del Área Funcional en relación con los grandes ejes de comunicación con Europa y a las menores limitaciones que presenta su topografía en comparación con la de otros territorios guipuzcoanos, los desarrollos urbanos se han extendido a lo largo de dichos ejes, definiendo una gran área metropolitana en la que existe una clara interdependencia entre los trece municipios que la conforman. Esta Área Funcional presenta una menor dependencia en relación con las actividades industriales más vulnerables a la crisis, debiendo no obstante matizarse la diferencia existente entre aquellos municipios donde la actividad terciaria tiene un mayor peso (como San Sebastián y Hondarribia) y la de aquellos que disponen de una mayor vocación industrial (como Andoain, Hernani, Lezo, Pasaia, Usurbil o Urnieta). Merece además una referencia especial la evolución experimentada por el entorno de la Bahía de Pasaia, el cual vivió espectaculares crecimientos hasta mediados de los años 70 y en el que se plantea en la actualidad la necesidad de realizar una reflexión estratégica comarcal, que aúne las diversas competencias territoriales y sectoriales, con el objeto de impulsar la regeneración de la bahía desde un punto de vista urbanístico, medioambiental, social y económico; en la línea de las actuaciones iniciadas durante los últimos años.

El ámbito de expansión metropolitana se ha ampliado hacia espacios de otras Áreas Funcionales y especialmente hacia las zonas costeras del ámbito de Zarautz-Orio, en el cual se ha incrementado la población, se han llevado a cabo nuevos desarrollos urbanísticos y se ha producido 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.

En Vitoria-Gasteiz el desarrollo urbano se ha 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 ochenta, 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.

Son ámbitos que junto a otros como Zigoitia, Zuia, Legutio 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 Lantarón, Iruña de Oca, Ribera Baja o Legutio, 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 casi el 60% de todo el existente en su extensa Área Funcional.

Por lo tanto, y mientras que las actividades económicas, terciarias y logísticas se desarrollaban al oeste de la ciudad (formando parte de lo que el PTP de Álava Central llamaría "Arco de la Innovación"), el Este y las partes más cercanas al núcleo desarrollaban una especialización más residencial y ambiental. De esta forma la ciudad se configura como una rótula a varios niveles: desde el punto de vista industrial-logístico-terciario, resulta pieza fundamental en el eje que desde Miranda de Ebro se introduce en Álava y se prolonga hacia el Alto Deba por la AP-1; desde el punto de vista ambiental-residencial, este eje se prolonga hacia el Este apoyado por la N-1 y el ferrocarril, pero también por los cauces fluviales y diversos recorridos "blandos". Además, no debemos olvidar que su consolidado Anillo Verde y la Infraestructura Verde urbana y territorial que propone el municipio suponen una pieza fundamental en la continuidad ecológica del espacio en que se sitúa; aspectos todos ellos que culminaron con la designación de Vitoria-Gasteiz como Capital Verde Europea 2012, en reconocimiento a las iniciativas medio ambientales impulsadas y al compromiso de la capital con políticas de desarrollo sostenible.

Analizado en su contexto, el centro de Álava presenta características territoriales singulares que hacen de este espacio un ámbito singular dentro de la CAPV: por una parte, el peso de Vitoria-Gasteiz no se ve compensado por la existencia de otros núcleos urbanos de suficiente entidad lo que da lugar a que en amplias zonas se carezca de la armadura urbana conveniente para implementar procesos de desarrollo y gestión territorial de suficiente entidad; por otro lado, en estas zonas se dan las menores densidades de población. El contraste con los densos espacios situados al norte otorga un valor estratégico a esta Área Funcional. Dentro de Álava Central se deben distinguir y singularizar las comarcas de los Valles Alaveses y de la Montaña Alavesa, cuyo carácter rural y problemática específica requieren de una atención especial siendo necesario coordinar adecuadamente desde estas DOT la acción territorial en estos espacios con las iniciativas de Vitoria-Gasteiz, en cuanto que la diversidad derivada del contraste entre las zonas rurales y las urbanas se convierte en un factor de mutuo fortalecimiento. El aprovechamiento de estas ventajas conduce a la necesidad de dotar de un tratamiento específico a estos espacios mediante la redacción de un Estudio Inicial Básico para las dos comarcas rurales citadas, de forma previa a la redacción de la revisión del PTP de Álava Central.



En estas tres capitales la renovación y recualificación de los espacios centrales ha tenido un impacto decisivo en el fortalecimiento de sus perfiles urbanos y en la mejora de su imagen; 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 han generado oportunidades de creación de suelo y de espacios atractivos que han permitido, de forma particularmente significativa en Bilbao, recuperar el dinamismo demográfico de sus centros urbanos, configurando un espacio urbano más vital y diverso en su imagen y en sus funciones.

No obstante, si bien la terciarización no es tan acusada en las tres capitales vascas como en otras ciudades de nuestro entorno, se considera necesario reflexionar sobre la progresiva ocupación de los centros urbanos por parte de determinados usos terciarios o de oficinas; con el consiguiente desplazamiento de la población residente hacia zonas periféricas. Con el objeto de evitar los efectos negativos causados por dicha tendencia, deben implementarse medidas orientadas a impedir que los centros urbanos se conviertan en áreas desertizadas en determinados horarios; tales como la mezcla de usos residenciales, terciarios y de actividades económicas compatibles.

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. 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. Dicha 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, configurándose 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.

II. OBJETIVOS

1. Consolidar la estructura del sistema polinuclear de capitales, impulsando la complementariedad entre cada una de las mismas desde una visión territorial supramunicipal.
2. Garantizar el equilibrio entre la centralidad territorial de las capitales y el mantenimiento de la identidad propia de los territorios de su entorno.
3. Limitar la expansión de las áreas metropolitanas, priorizando la utilización de los suelos ya integrados en las mismas.
4. Mejorar la red de movilidad que conecta las capitales con su entorno, garantizando la accesibilidad a los equipamientos y dotaciones existentes.
5. Completar la dotación de servicios y equipamientos de las áreas metropolitanas desfavorecidas en los que los mismos sean deficitarios.



III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que con carácter general se proponen para la revisión del modelo territorial en materia del sistema polinuclear de capitales son las contenidas en el artículo 7 de las Normas de Aplicación.

IV. DIRECTRICES ESPECÍFICAS PARA CADA UNA DE LAS CAPITALES.

Las directrices específicas que se proponen para el Bilbao Metropolitano, incluyendo sus Ejes de Transformación, son las siguientes:

1. Centrar las acciones fundamentales de desarrollo urbano en las iniciativas de densificación y renovación urbana, en línea con lo marcado por el PTP del Bilbao Metropolitano. En este sentido, se consideran prioritarias las siguientes:
 - Dar continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría desde Bilbao hacia el Abra Exterior.
 - Actuar en las grandes áreas de suelos industriales abandonados existentes al objeto de acoger nuevos espacios con mezcla de usos.
 - Desarrollar 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.
 - Desarrollar, 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.
2. Avanzar en la consolidación de Bilbao como un espacio singular para la atracción de actividades mediante las acciones desarrolladas en torno a los espacios centrales y con fuerte identidad que articula la ría del Nervión (Bilbao la Vieja, Casco Viejo, Ensanche, Deusto).
3. Articular el Eje de Innovación del Txorierri como un Eje de Transformación que integre el aeropuerto, el campus de la Universidad del País Vasco y el Parque Tecnológico de Zamudio.
4. Promover la utilización de la Variante Sur Metropolitana de Bilbao (Supersur) para liberar progresivamente gran parte de los tráficos de paso actualmente soportados por la autopista A-8, posibilitando en un futuro la adecuación del trazado y enlaces de esta última, mejorando su inserción con la red viaria urbana; todo ello conforme a una estrategia de movilidad sostenible.
5. Buscar la máxima intermodalidad entre la alta velocidad, el aeropuerto y los distintos sistemas de transporte metropolitano y del conjunto de la ciudad región; desarrollando la implantación de la estación de alta velocidad en Abando 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.



6. Promover por medio de los sistemas de transporte colectivo del área metropolitana la integración física y funcional y el desarrollo de conexiones intermodales con las Áreas Funcionales colindantes, así como con las zonas orientales de Cantabria.
7. Impulsar el desarrollo del ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano y favorecer la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas (cercanías de ADIF, Euskotren, línea de ancho métrico, metro y tranvías), y la máxima intermodalidad entre ellos y los restantes modos.
8. Definir el corredor Etxebarri-Basauri-Galdakao como Eje de Transformación en cuanto que constituye el soporte de importantes actuaciones infraestructurales y urbanas. Se deberán resolver las problemáticas que afectan a este territorio: la protección y regeneración del cauce fluvial con la resolución de la problemática de la inundabilidad, la rehabilitación urbana y la renovación de las áreas industriales, así como la integración de las infraestructuras.

Las directrices específicas que se proponen para el Área Urbana Integrada de Donostia/San Sebastián, incluyendo sus Ejes de Transformación, son las siguientes:

1. Orientar las actuaciones de desarrollo y renovación urbana en el Área Funcional a preservar el sistema policéntrico de asentamientos actual, caracterizado por su equilibrio, potenciando tanto la centralidad territorial de la capital como la de los principales centros municipales del área.
2. Priorizar las acciones de densificación de los tejidos urbanos y periurbanos infrautilizados.
3. Buscar en las futuras estaciones de la nueva red de alta velocidad, Donostia/San Sebastián e Irun, la máxima intermodalidad con los sistemas de transporte urbano y metropolitano mediante ferrocarril de cercanías y autobús.
4. Desarrollar de forma específica el transporte público limpio basado en el transporte ferroviario, en los autobuses, incluidos los “Autobuses de tránsito rápido (BRT)” y en la movilidad peatonal y ciclista.
5. Impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras principal, pero que hoy en día han visto reducida su capacidad debido a la entrada en funcionamiento de nuevos ejes viarios (tales como la autovía AP1/AP8 o el corredor del Urumea); configurando las mismas como grandes ecobulevares metropolitanos, que ofrecerán un soporte de transporte intermodal colectivo en torno al cual se pueden desarrollar los principales proyectos estratégicos de transformación y articulación urbana; tales como nuevas dotaciones o actividades innovadoras.
6. Compatibilizar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia con la renovación y modernización de su Puerto.
7. Configurar el Corredor del Jaizkibel, desde Lezo hasta Irún, como un gran eje de vocación tecnológico integrado con el paisaje, donde puedan desarrollarse actividades industriales y vinculadas a la logística o a la tecnología; así como diversos equipamientos integrados en el contexto de la Eurociudad Bayona - Donostia.



8. Plantear la articulación de la Eurociudad Bayona – San Sebastián en torno a iniciativas de integración de los sistemas de transporte, el desarrollo de intervenciones conjuntas en materia de grandes equipamientos, espacios de actividad y gestión de 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.
9. Integrar el corredor Andoain-Urnieta-Hernani-Astigarraga-Donostia (corredor del Urumea) en el Eje de Transformación Donostia-Irun, con el fin de dar respuesta a las diversas problemáticas que afectan a este territorio; tales como, la protección y regeneración del corredor fluvial, el tratamiento hidráulico y paisajístico de las vegas inundables, la renovación de las áreas urbanas emplazadas junto a las márgenes, así como la correcta integración de las infraestructuras existentes y programadas.

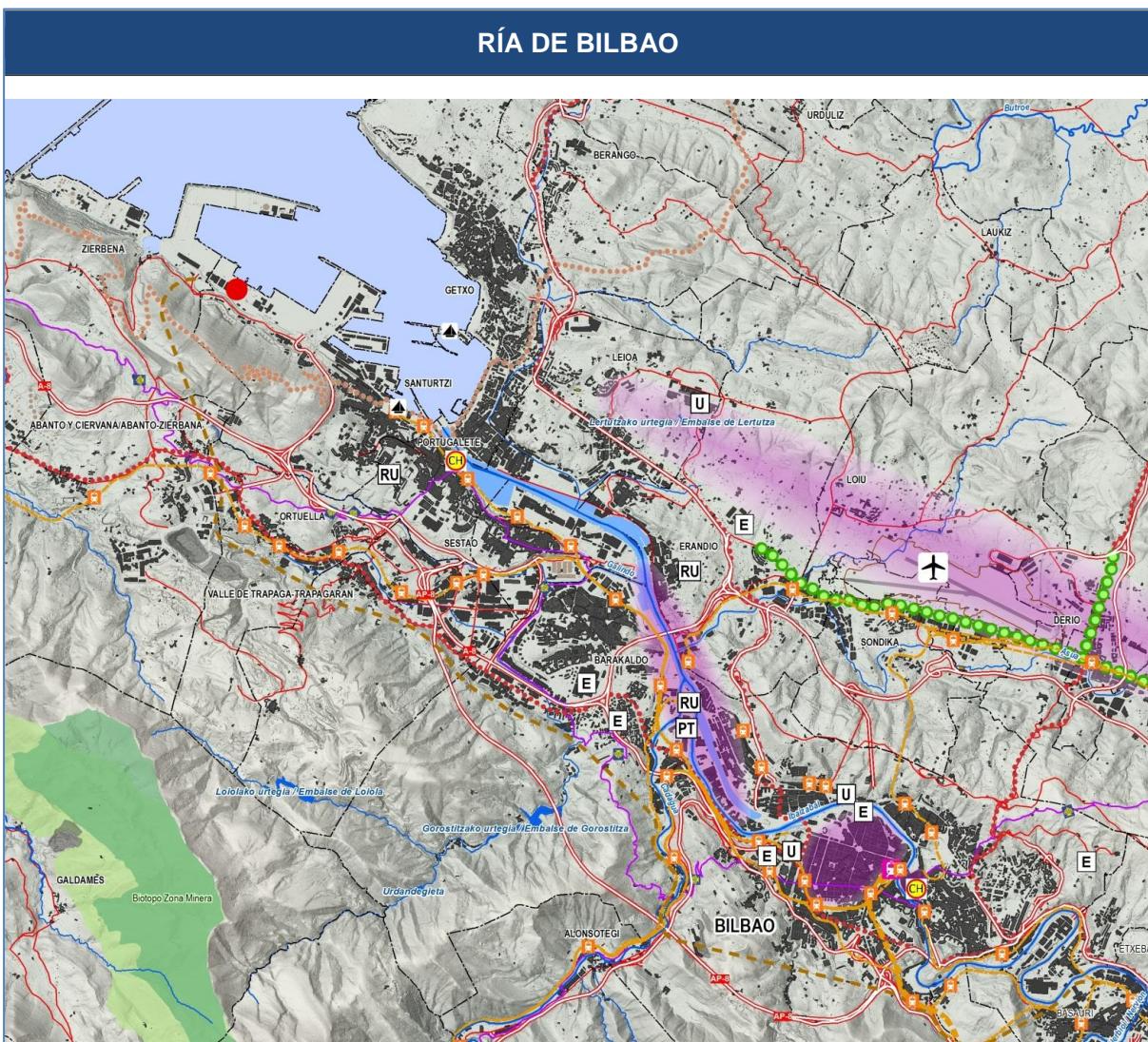
Las directrices específicas que se proponen para el área metropolitana de Vitoria-Gasteiz son las siguientes:

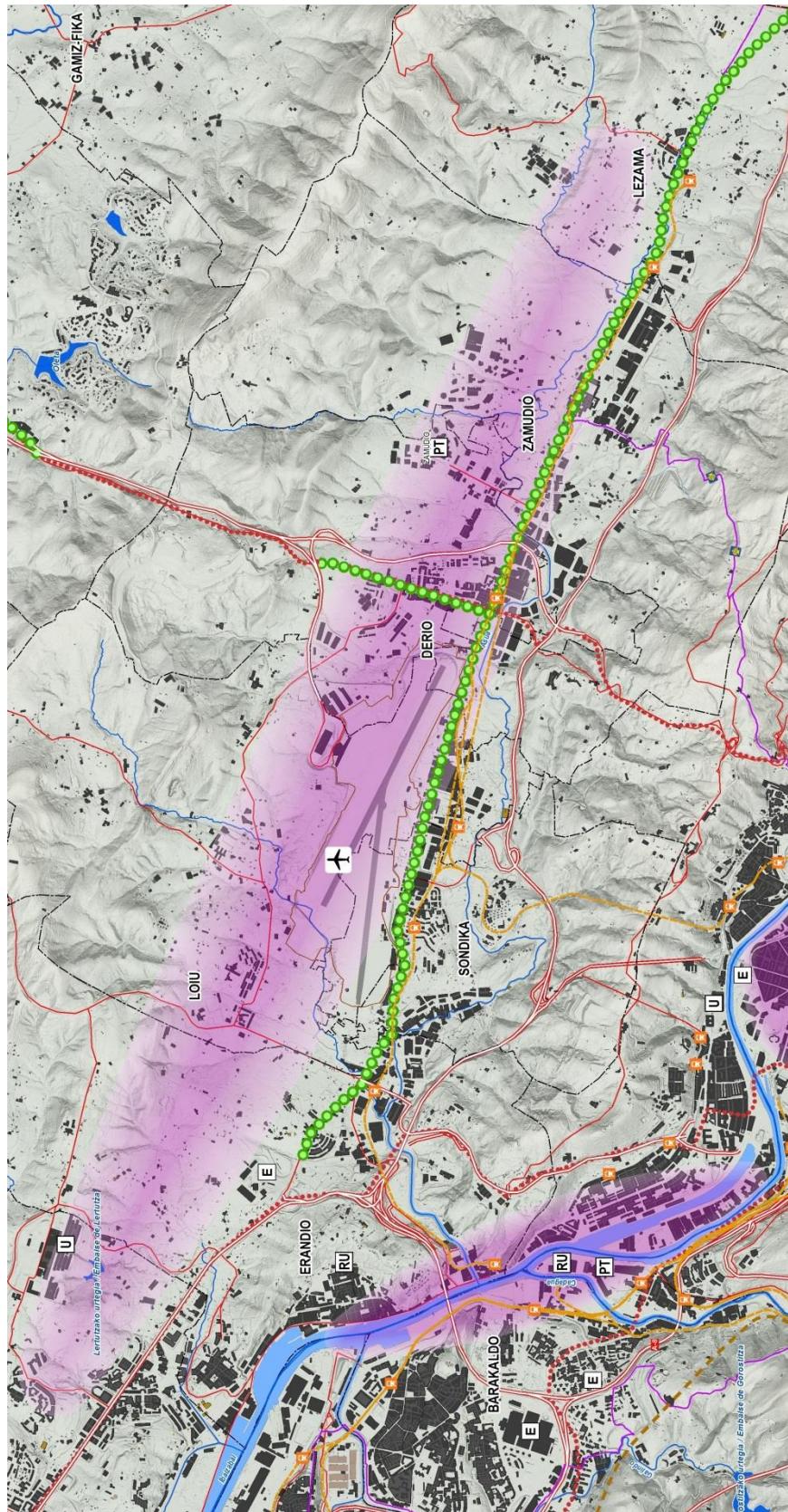
1. Completar las iniciativas de excelencia urbana desarrolladas en Vitoria-Gasteiz, tales como el Anillo Verde, la Infraestructura Verde Urbana o la recuperación del Centro Histórico.
2. Preservar el modelo de asentamientos de la Llanada Alavesa en los procesos de expansión de las áreas urbanas.
3. Contemplar a lo largo de la Llanada la alternativa de conexión de Vitoria-Gasteiz con Pamplona mediante la línea ferroviaria de alta velocidad.
4. Priorizar la articulación de un eje de transformación lineal a lo largo de la vía ferroviaria que recorre la Llanada Alavesa, desde Nanclares de Oca hasta Salvatierra/Agurain y Araia, generando unos espacios densos y sostenibles, integrados en un entorno en el que se preserven los paisajes tradicionales de la Llanada Alavesa y los vacíos territoriales existentes; en el que a su vez se minimicen el consumo de suelo y la urbanización dispersa.
5. Articular el Arco de Innovación como un área que integre el Parque Tecnológico de Álava, el aeropuerto con su parque industrial anexo y la estación intermodal de mercancías donde, respetando los necesarios vacíos territoriales, garantizando la permeabilidad e integradas con el paisaje, puedan desarrollarse actividades económicas, industriales, logísticas y tecnológicas de alto valor.
6. Impulsar la ciudad de Vitoria-Gasteiz como nodo económico dado su dinamismo demográfico e industrial, 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.
7. Consolidar el desarrollo del ámbito de Jundiz, considerando el carácter estratégico de su plataforma logística tanto para el Área Funcional de Álava Central, como para la totalidad de la CAPV.
8. Articular los espacios de excelencia de la ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la estación de autobuses, el centro de la ciudad y la universidad; el cual se configurará como un ámbito atractivo de actividades innovadoras junto con los espacios industriales en renovación del norte de Vitoria-Gasteiz.



9. Impulsar a lo largo de todo el eje de transformación referido la creación de nuevos recorridos peatonales y ciclistas, vinculados a los sistemas de transporte colectivo.
10. Reforzar su vocación de excelencia ambiental, garantizando la conectividad ecológica entre los espacios naturales más relevantes, impulsando la Infraestructura Verde Urbana y territorial.

LEYENDA	
Sistema relacional	
Carreteras convencionales	
Autopistas y autovías	
Red ferroviaria	
Estación de tren/TAV	
Trazado TAV	
Puerto comercial	
Puerto deportivo y pesquero	
Aeropuerto	
Movilidad sostenible	
Camino de Santiago	
Recorridos peatonales	
Recorridos ciclistas	
Recalificación urbana y rural	
Ecobulevar	
Casco histórico	
Núcleo urbano	
Parque tecnológico	
Parque logístico	
Universidad	
Regeneración urbana	
Equipamiento	
Infraestructura verde	
Red de espacios naturales protegidos	
Corredores ecológicos-otros espacios de interés natural multifuncionales	
Ríos	

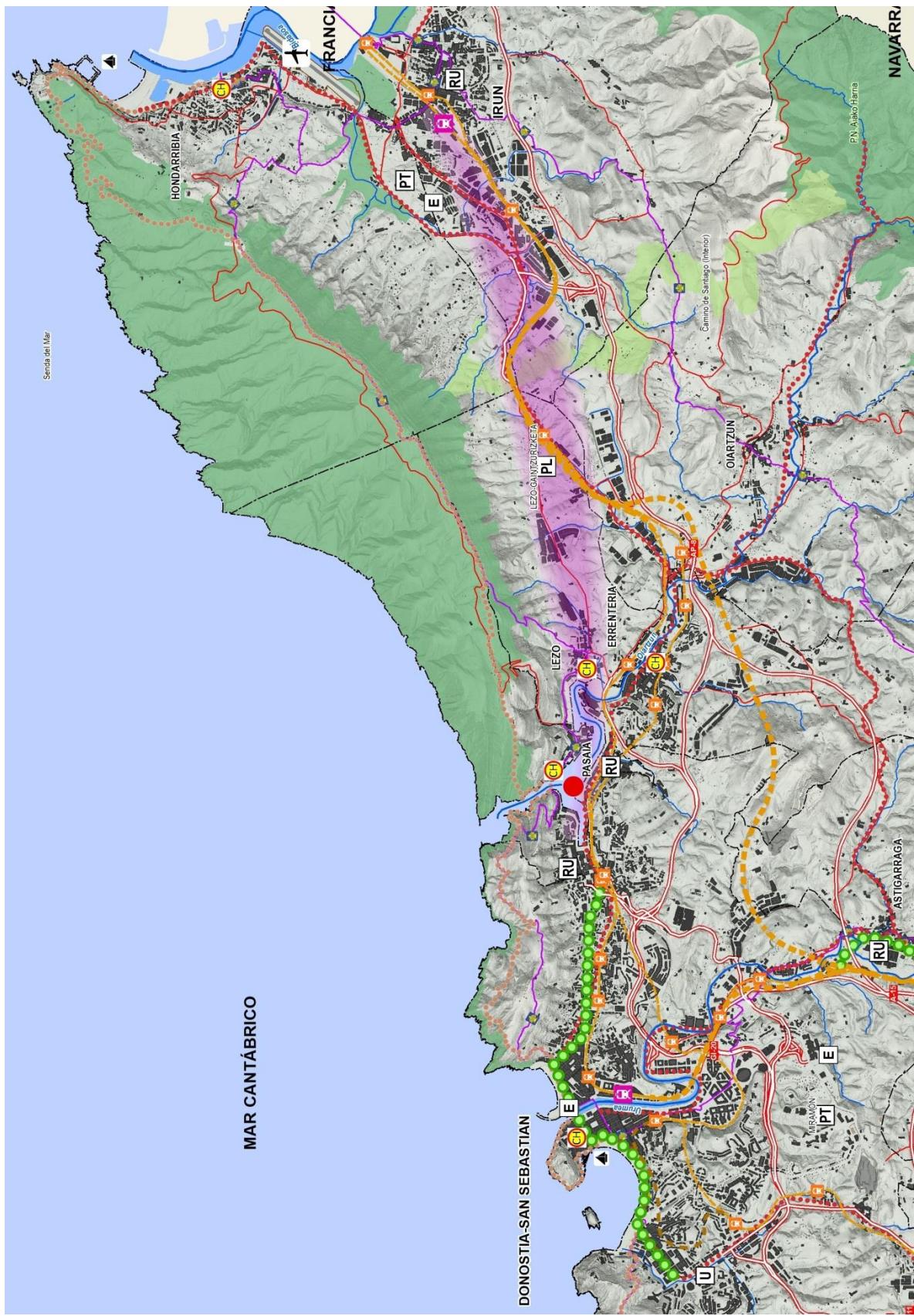






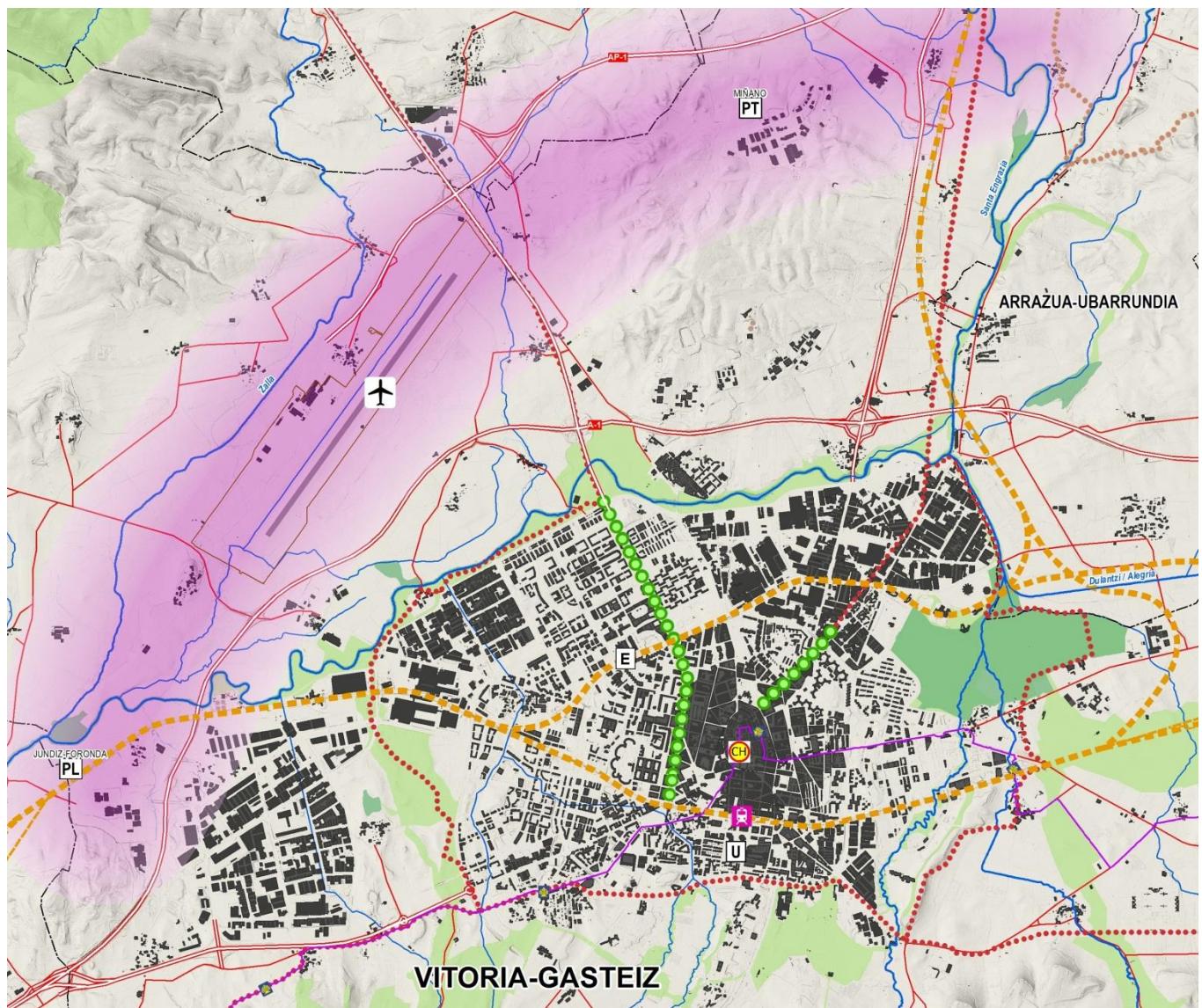
Hábitat urbano

EJE DE TRANSFORMACIÓN DE DONOSTIA-IRUN





ÁREA URBANA DE VITORIA-GASTEIZ





2) Red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales

La Red de Cabeceras y Subcabeceras de las Áreas Funcionales desempeña un papel territorial fundamental en el sistema urbano vasco, constituyendo uno de los elementos básicos que, complementariamente al sistema urbano de capitales, contribuye a garantizar el necesario equilibrio entre los diferentes ámbitos del territorio.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

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 constituyen un elemento importantísimo del territorio de la CAPV. Localizadas mayoritariamente en los valles de la vertiente cantábrica, 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 cantábrica 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.

El peso de la actividad industrial en estas ciudades supuso una gran vulnerabilidad ante las etapas de crisis y reconversión de los años 70 y 80 del siglo pasado. Todas estas ciudades experimentaron un declive asociado a la crisis industrial, sufriendo una contracción demográfica cuya tendencia empezó a cambiar a finales de la década de los noventa.

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 la relocalización de población y la atracción de actividades productivas, han permitido superar la fase recesiva. En general, dicha dinámica está asociada a la pérdida de un cierto peso de la base industrial y al aumento de la importancia de las actividades terciarias. Espacialmente se concentra en las cabeceras más accesibles, mientras que, por el contrario, las cabeceras y subcabeceras más alejadas de los espacios metropolitanos han mantenido su peso industrial y presentan dinámicas negativas.



A lo largo de las dos últimas décadas las ciudades medias más importantes han experimentado una considerable 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 fundamental 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 clave para el equilibrio territorial, el mantenimiento de una oferta urbana diversa y la sostenibilidad del 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.

El fortalecimiento de las cabeceras y subcabeceras juega un papel prioritario en el mantenimiento del equilibrio territorial y puede contribuir a frenar el paulatino y progresivo desplazamiento de la población entre distintas zonas de nuestro territorio, siendo además un elemento fundamental en la sostenibilidad del hábitat rural, frenando tanto el éxodo rural, como el despoblamiento de zonas interiores por el traslado de la población hacia municipios costeros.

II. OBJETIVOS

1. Afirmar el protagonismo de las cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales como elemento fundamental para garantizar el equilibrio territorial de la CAPV.
2. Potenciar su mantenimiento evitando una excesiva concentración de la población en torno al sistema polinuclear de capitales.
3. Promover su papel tanto como articulador de las tres capitales con su potencial para la aparición de nuevos ámbitos de centralidad como elemento de sustentación del hábitat rural.
4. Frenar el desplazamiento de la población y en concreto el éxodo rural y el traslado de la población a la costa.

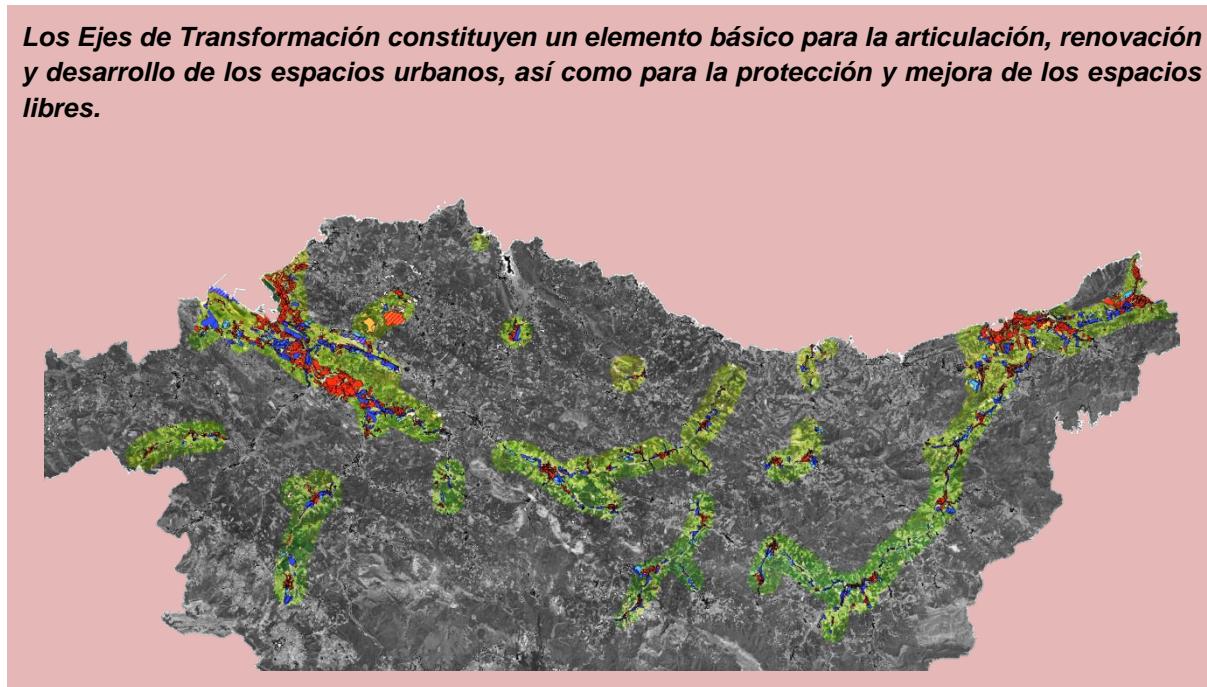
III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de la red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales son las contenidas en el artículo 8 de las Normas de Aplicación.



3) Ejes de transformación

Los Ejes de Transformación constituyen un elemento básico para la articulación, renovación y desarrollo de los espacios urbanos, así como para la protección y mejora de los espacios libres.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Con el objetivo de lograr el fortalecimiento, articulación y desarrollo sostenible de las ciudades medias y de su entorno territorial, se propone la introducción de la figura denominada como "Ejes de Transformación". Los mismos constituyen unos ámbitos territoriales de carácter fundamentalmente lineal, dotados de transporte colectivo, que articularán el desarrollo de las ciudades medias, aumentando su protagonismo con criterios de sostenibilidad y evitando la colmatación urbana en los sensibles ámbitos de los fondos de valle.

Los Ejes de Transformación orientan los procesos de desarrollo urbano y facilitan 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 para mejorar la capacidad de las ciudades medias 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 el desarrollo urbano en correspondencia con corredores ecológicos, ejes de comunicación y sistemas de transporte colectivo altamente accesibles.

Suponen una oportunidad para poner en relación las diferentes unidades, fomentando el carácter integrador del sistema.



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 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 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.

Los Ejes de Transformación en función de las características de cada uno de ellos desarrollan las siguientes materias:

- 1.- Ejes verdes.
- 2.- Ecobulevares.
- 3.- Ejes de articulación urbana.
- 4.- Ejes de transporte colectivo.
- 5.- Espacios para peatones y bicicletas.
- 6.- Permeabilidad transversal.
- 7.- Intensidad urbana y mezcla de usos.
- 8.- Ejes de creatividad.
- 9.- Ejes de renovación urbana.
- 10.- Arquitectura y urbanismo bioclimáticos.



II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para revisar el modelo territorial en materia de sistema urbano y ejes de transformación son:

1. Articular los procesos de desarrollo urbano a través de los Ejes de Transformación, entendidos como estructuras que faciliten el uso del transporte colectivo, densificando los espacios ya construidos y evitando la ocupación urbana de nuevos ámbitos.
2. Limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación mediante unos Ejes de Transformación que permitan la articulación de los diferentes elementos territoriales.
3. Configurar a través de los Ejes de Transformación unas estructuras sostenibles para el desarrollo urbano, evitando la compartmentación del territorio y proporcionando un soporte territorial adecuado para la dinamización e innovación de nuestras actividades económicas.
4. Facilitar la aparición de espacios con una intensidad urbana cada vez mayor, tanto en términos de densidad residencial, cuando la baja densidad actual lo permita, como de dotación de servicios, diversidad de usos y actividades.
5. Garantizar la permeabilidad transversal entre los ámbitos naturales situados a ambos lados de los Ejes de Transformación, evitando el efecto barrera que puede ocasionar la colmatación de los mismos por las infraestructuras y los desarrollos urbanísticos; así como preservando y mejorando las dotaciones de espacios libres y parques existentes a lo largo del Eje, o promoviendo la conservación de los mejores suelos agrarios.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de los ejes de transformación son las contenidas en el artículo 9 de las Normas de Aplicación.

IV. LOS EJES DE TRANSFORMACIÓN POR 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 PTP, 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 cantábricos sobre los que se desarrollarán los Ejes de Transformación se localizan 32 de los 36 núcleos no metropolitanos 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 la 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 en las que por su carácter predominantemente rural y por la disposición y morfología de sus asentamientos, no se considera adecuada la definición de Ejes de Transformación. Este es el caso de las Áreas Funcionales de Laguardia y de Gernika-Markina, para las que se plantean determinadas directrices específicas alternativas.

En este sentido, se singularizan los siguientes Ejes de Transformación:

LEYENDA	
Sistema relacional	
Carreteras convencionales	
Autopistas y autovías	
Red ferroviaria	
Estación de tren/TAV	
Trazado TAV	
Puerto comercial	
Puerto deportivo y pesquero	
Aeropuerto	
Movilidad sostenible	
Camino de Santiago	
Recorridos peatonales	
Recorridos ciclistas	
Recalificación urbana y rural	
Ecobulevar	
Casco histórico	
Núcleo urbano	
Parque tecnológico	
Parque logístico	
Universidad	
Regeneración urbana	
Equipamiento	
Infraestructura verde	
Red de espacios naturales protegidos	
Corredores ecológicos-otros espacios de interés natural multifuncionales	
Ríos	



a) Área Funcional de Bajo Deba. El eje de transformación del Bajo Deba.

El espacio central del Bajo Deba, conformado en torno a los núcleos de Ermua, Eibar, Elgoibar y Soraluze-Placencia de las Armas, constituye un espacio caracterizado por su alta densidad urbana y por su fuerte especialización industrial, habiendo experimentado un continuo declive demográfico durante las últimas décadas. La puesta en servicio de la autopista AP-1 coloca 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 y los centros universitarios de los que dispone: el campus de Eibar de la EHU-UPV, la Escuela Universitaria Dual del IMH en Elgoibar, y el centro tecnológico IK4-Tekniker en Eibar.

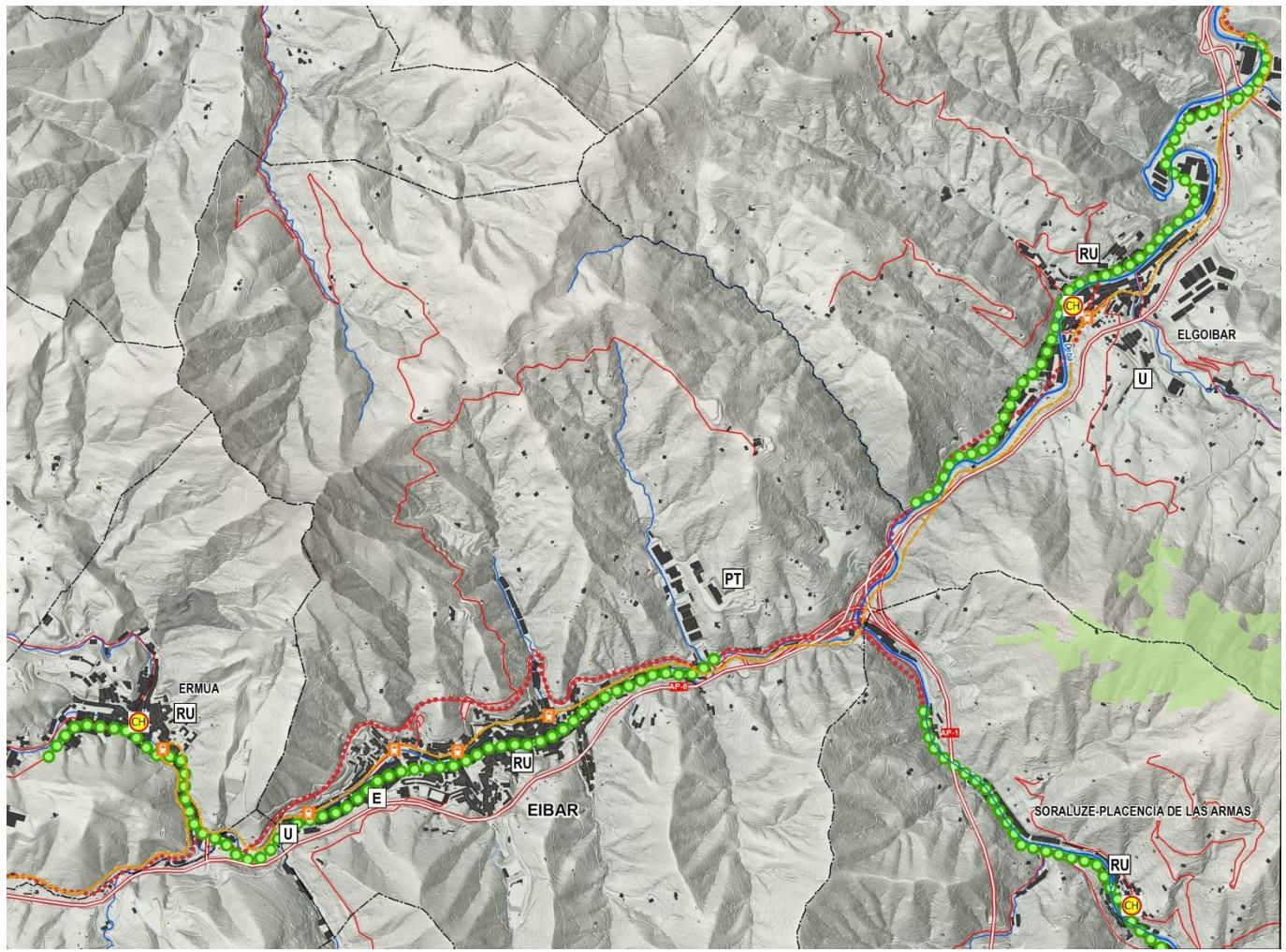
El Eje de Transformación se plantea como una iniciativa orientada a articular los desarrollos de los municipios incluidos en el mismo, a fin de configurar un espacio urbano más atractivo y de mayor rango, en torno al cual se impulsen actuaciones de renovación urbana y de mejora de las dotaciones y equipamientos de escala comarcal existentes en el ámbito.

Las directrices que se plantean para la ordenación de este Eje son las siguientes:

- a.1 Integrar en la ordenación del Eje de Transformación la paulatina conversión en ecobulevar de la carretera N-634 entre Ermua y Deba y de la GI-627 desde Maltzaga hasta Bergara, en el límite con el Alto Deba.
- a.2 Impulsar el uso de la línea de Euskotren como importante soporte de transporte colectivo para la movilidad interurbana, facilitando las conexiones tanto con las Áreas Funcionales colindantes, como con Bilbao y Donostia/San Sebastián. Se subraya la importancia del servicio metropolitano de cercanías Bilbao-Donostia/San Sebastián con continuidad en todo su recorrido.
- a.3 Incorporar como objetivo de la ordenación la recuperación y mejora de los márgenes del río Deba, considerando el mismo como un corredor ambiental conectado a los ámbitos naturales del entorno, que debe contribuir a la mejora de los espacios urbanos por los que discurre, y teniendo en consideración los riesgos de inundación.
- a.4 Priorizar las actuaciones de regeneración y descongestión de los núcleos urbanos y la rehabilitación integrada de los cascos históricos; reutilizando los suelos desocupados ya incluidos en el perímetro urbanizado, como alternativa a la ocupación de nuevos suelos. En este sentido, el PTP y los planeamientos municipales identificarán las áreas de renovación urbana y los ámbitos prioritarios de intervención.
- a.5 Garantizar la articulación y correcta integración entre los desarrollos urbanos ubicados a lo largo del valle del Deba y los ámbitos rurales, los parques periurbanos y las áreas de esparcimiento situados en su entorno; contemplando la consolidación y mejora de una red de itinerarios peatonales y ciclistas que permita la conexión con dichos ámbitos.
- a.6 Garantizar en el Plan Territorial Parcial de Bajo Deba la permeabilidad territorial y ecológica norte-sur a través del corredor Urdaibai-Goierrri por Areitio.



EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL BAJO DEBA Tramo Ermua-Eibar-Elgoibar





b) Área Funcional de Alto Deba. El Eje de Transformación del Alto Deba

El Área Funcional se encuentra en el centro de gravedad del territorio vasco y se caracteriza por su fortaleza urbana, por la existencia de centros universitarios y de investigación y por el impulso de espacios de innovación como el Parque tecnológico Olandiano-Garaia, así como por las fórmulas creativas de organización social y económica especialmente desarrolladas en su territorio. La entrada en servicio de la autopista AP-1 ha conllevado un cambio decisivo en las oportunidades territoriales de esta Área, constituyendo un elemento de conexión de alta capacidad con el Bajo Deba y espacios metropolitanos del norte de la CAPV; y proporcionando un enlace directo con Vitoria-Gasteiz.

Al objeto de reforzar la centralidad comarcal y articular las dinámicas de renovación y desarrollo del Área Funcional, se propone la definición del Eje de Transformación del Alto Deba, el cual enlaza los municipios de Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate y Bergara, incluyendo la conexión con Oñati y configurando de esta forma una cabecera policéntrica a lo largo del valle.

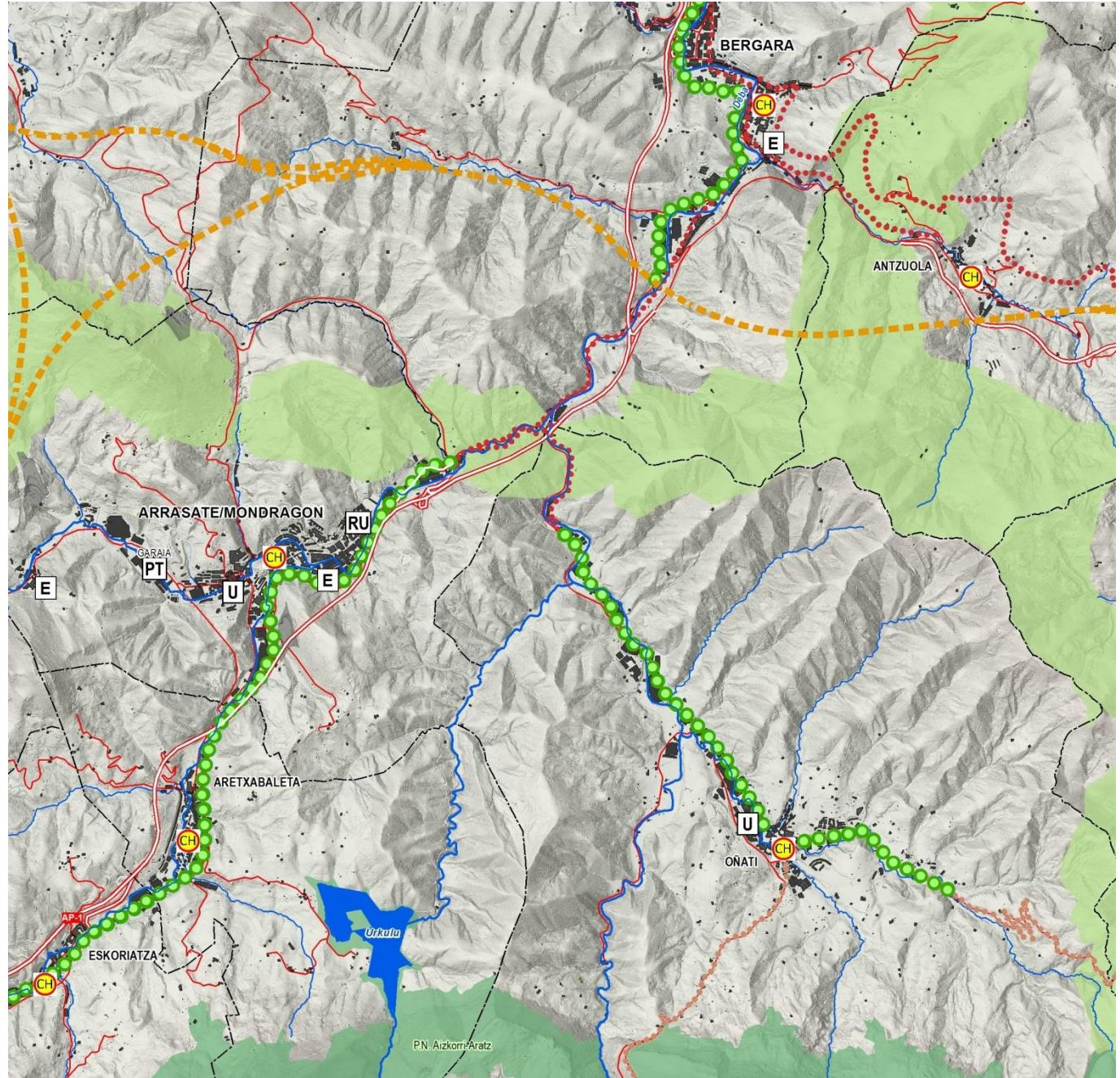
Las directrices que se plantean para la ordenación de este Eje son las siguientes:

- b.1 Incorporar a la ordenación del Eje la conversión de la carretera GI-627, mediante un diseño en forma de ecobulevar; la cual ha quedado liberada de los tráficos de largo recorrido con la entrada en servicio de la autopista AP-1.
- b.2 Incluir con carácter estructurante la creación de un eje de transporte colectivo, que discurrirá por todo su recorrido garantizando la articulación interurbana.
- b.3 Articular la ordenación del Eje en torno al curso del río Deba como corredor ecológico, integrando entre los criterios y objetivos de toda actuación la mejora y recuperación de los valores ambientales y ecológicos del mismo, y teniendo en consideración los riesgos de inundación.
- b.4 Priorizar las actuaciones de regeneración y descongestión de los núcleos urbanos y la rehabilitación integrada de los cascos históricos; reutilizando los suelos desocupados ya incluidos en el perímetro urbanizado, como alternativa a la ocupación de nuevos suelos; y limitando los nuevos desarrollos urbanísticos en las zonas libres, como criterio clave para evitar la colmatación de este valle.
- b.5 Garantizar la correcta integración entre los desarrollos urbanos ubicados a lo largo del valle del Deba y los ámbitos rurales, los parques periurbanos y las áreas de esparcimiento situados en su entorno; contemplando la consolidación y mejora de una red de itinerarios peatonales y ciclistas que permita la conexión con dichos ámbitos.



Hábitat urbano

EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL ALTO DEBA-Tramo Bergara-Arrasate-Oñati





c) Área Funcional de Urola Kosta. El Eje de Transformación del Urola

El Área Funcional de Urola Kosta constituye un territorio en el que confluyen algo más de 20 km de costa, donde desembocan los ríos Urola y Oria y una topografía accidentada que culmina en los macizos de Izaraitz, Hernio y Gazume. Se plantea en el Área un Eje de Transformación que permita la articulación del recorrido costero que conecta Zumaia, Getaria, Zarautz y Orio con el que recorre el valle del río Urola, enlazando Zumaia con Aizarnazabal, Zestoa, Azpeitia y Azkoitia.

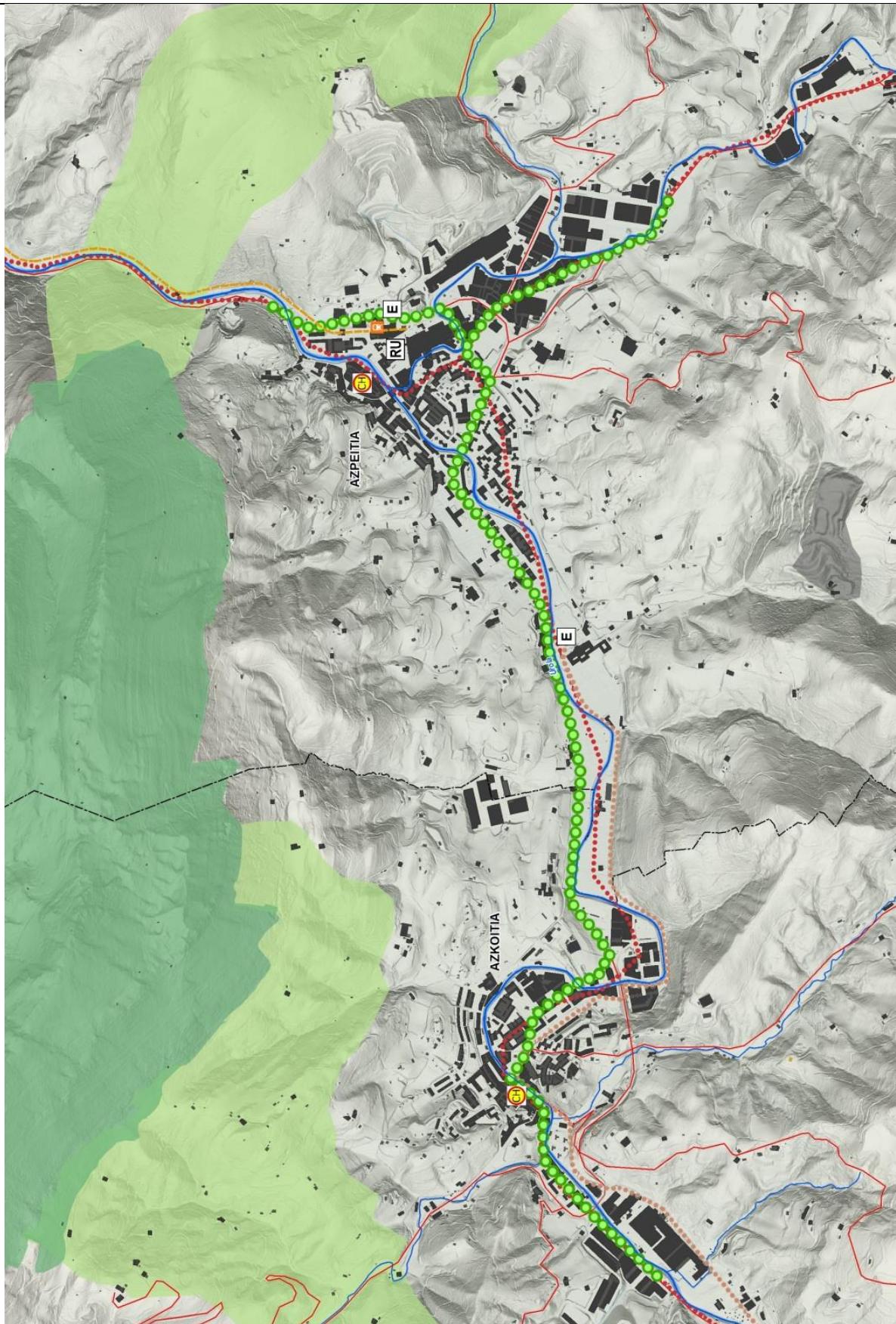
Las directrices que se plantean para la ordenación de este Eje son las siguientes:

- c.1 Integrar en la ordenación del Eje la conversión en forma de "ecobulevar" de los tramos de las carreteras N-634 (en Zumaia, Zarautz y Orio) y GI-631 (entre Azpeitia y Azkoitia) cuya función puede ser trasladada a variantes periféricas, incorporando los mismos a la trama urbana.
- c.2 Contemplar en materia de movilidad la posible recuperación del trazado del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Urretxu mediante un tren ligero o modo de transporte alternativo cuyas características deberán ser concretadas a través del Planeamiento Territorial, pudiendo utilizarse de modo transitorio tal trazado como ecobulevar urbano o eje peatonal o ciclable
- c.3 Compatibilizar la preservación de las señas de identidad culturales existentes, de los valores naturales del territorio y de la diversidad de su medio rural, con el desarrollo socioeconómico sostenible del Área; impulsando la revalorización de los escenarios que partiendo de Loiola recorren todo el eje de transformación y prestando especial atención al paisaje y a la protección del litoral.
- c.4 Impulsar la recuperación del cauce del río Urola como corredor ecológico y paisajístico, regenerando los ámbitos degradados y las márgenes que presentan un estado medioambiental deficiente, y todo ello teniendo en consideración los riesgos de inundación.
- c.5 Priorizar las actuaciones de regeneración y descongestión de los núcleos urbanos y la rehabilitación integrada de los cascos históricos; reutilizando los suelos desocupados ya incluidos en el perímetro urbanizado, como alternativa a la ocupación de nuevos suelos.



Hábitat urbano

EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL UROLA-Tramo Azkotia-Azpeitia





d) ÁREA FUNCIONAL DE GOIERRI. LA CONEXIÓN ENTRE LOS EJES DE TRANSFORMACIÓN DEL UROLA Y DEL ORIA

El Área Funcional se estructura a lo largo de dos ejes sobre los que se concentra la mayor parte de su población. El primero de ellos es el eje Norte-Sur a lo largo del valle del Oria, el cual se integra en un corredor de mayor escala que apoyado en la carretera N-I se extiende en un continuo urbano hasta las áreas de Tolosaldea y Donostialdea. El segundo es el eje transversal Este-Oeste que, enlazando con el anterior en la rótula Beasain-Ordizia-Lazkao, conecta con el Eje de Transformación del Urola alcanzando la segunda cabecera de la misma (Zumarraga-Urretxu), para prolongarse posteriormente en dirección a Durango.

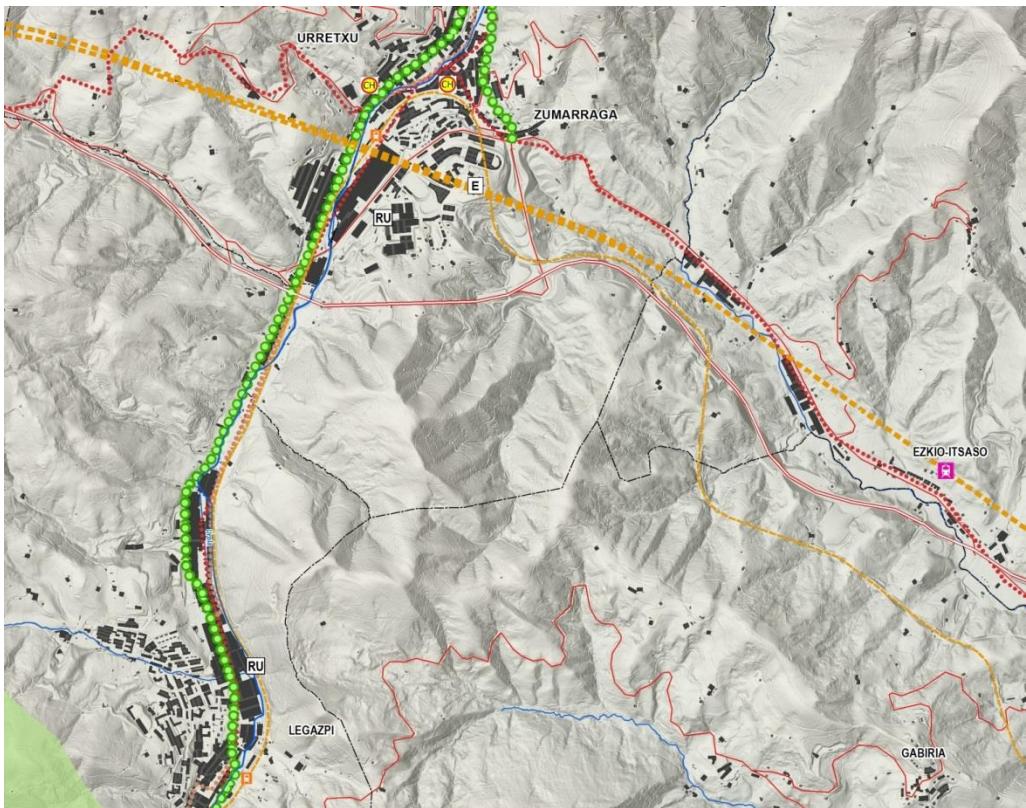
El Eje de Transformación propuesto se apoya en la estructura definida por los dos corredores antes referidos. Se plantea en el mismo la consolidación y concentración de los desarrollos existentes a lo largo del Eje, articulando los correspondientes al nodo Beasain-Ordizia-Lazkao (en el que se integrarían funcionalmente Olaberria e Idiazabal) y los de Zumarraga-Urretxu y Legazpi; configurando una sólida cabecera de un ámbito urbano de mayor rango.

Las directrices que se plantean para la ordenación de este Eje son las siguientes:

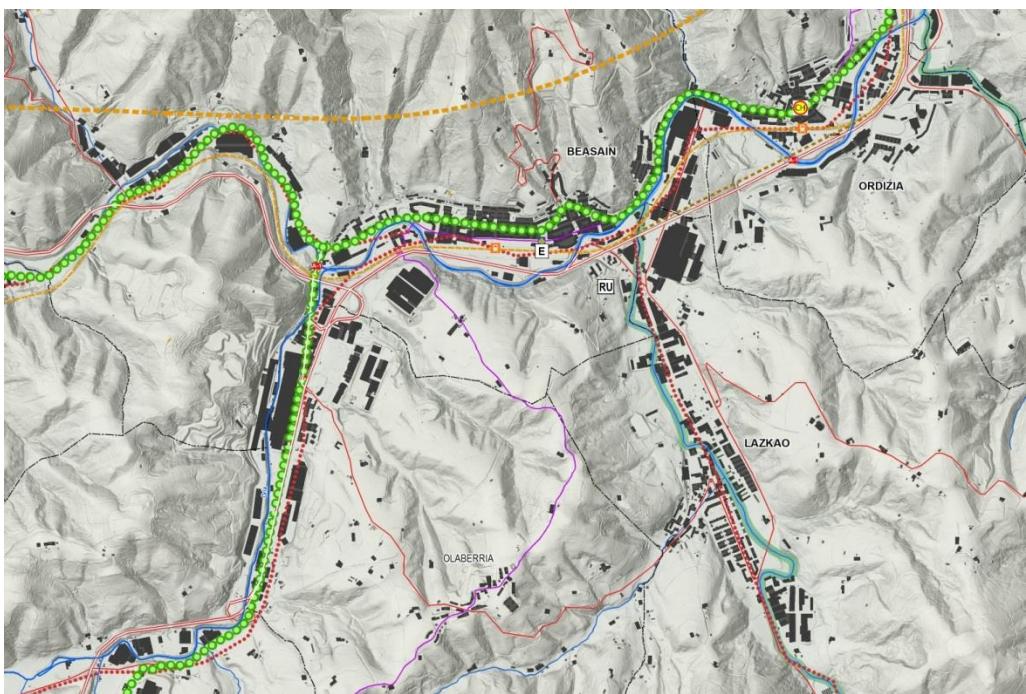
- d.1 Ejecutar la variante ferroviaria Ordizia-Beasain según definición de la administración sectorial, de forma contigua a la carretera N-1, así como nueva estación de Ordizia.
- d.2 Desarrollar un ecobulevar sobre los viarios interurbanos que conectan los diversos núcleos, fundamentalmente la carretera GI-2632 desde Zumarraga hasta Ormaiztegi, la GI-2632 entre Ormaiztegi y Beasain y la GI-2131 desde Ordizia hasta el límite con el Área Funcional de Tolosaldea; consolidando a su vez el enlace con el Eje de Transformación del Deba y la AP-1 mediante la prolongación de la GI-632 desde Zumarraga hasta Bergara; y mejorando la conexión entre Zumarraga y Azkoitia.
- d.3 Configurar las carreteras que articulan los núcleos situados a lo largo del eje como viarios de carácter urbano; articulados con las redes peatonales y ciclistas y conectados con la red de ferrocarril de cercanías y con el transporte público por carretera.
- d.4 Priorizar la recuperación del cauce del río Oria y de su cuenca afluente, como corredor ecológico y paisajístico; teniendo en consideración los riesgos de inundación e integrando entre los criterios y objetivos de toda actuación la mejora y recuperación de los valores ambientales y ecológicos del mismo.
- d.5 Garantizar la protección y potenciación de los importantes espacios naturales existentes en el Área, en especial de los Parques Naturales de Aizkorri-Aratz y de Aralar y de su entorno mediante la concentración de los desarrollos urbanísticos sobre el Eje de Transformación definido.
- d.6 Preservar de nuevas ocupaciones los tramos libres de edificación existentes en el Eje, priorizando la consolidación y articulación de los asentamientos actuales, de acuerdo con el modelo territorial definido en el Plan Territorial Parcial.



EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL UROLA Tramo Zumarraga-Legazpi



EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL ORIA- Tramo Beasain-Ordizia-Lazkao





e) Área Funcional de Tolosaldea. El Eje de Transformación del Oria

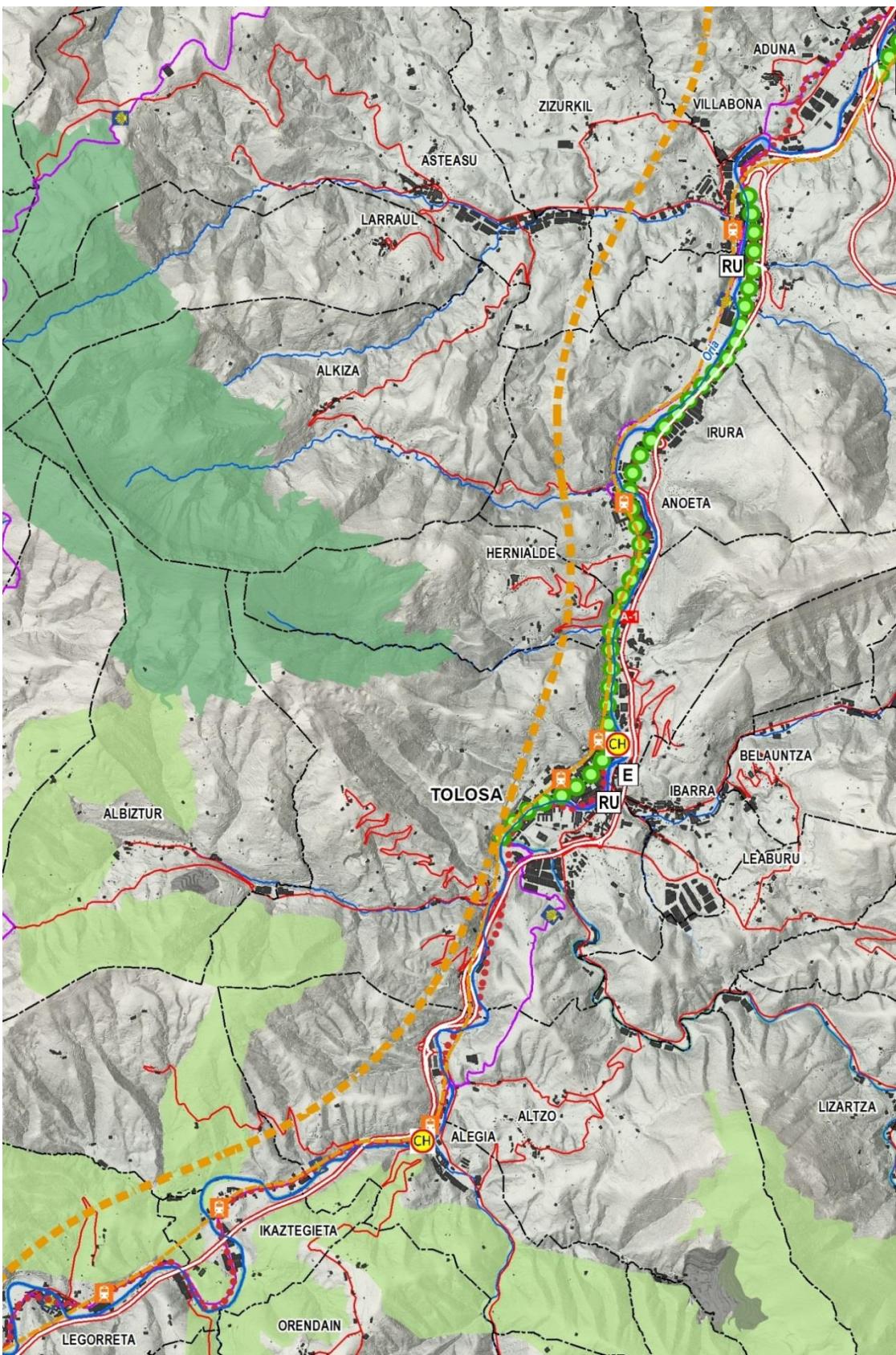
El Área Funcional de Tolosaldea se caracteriza por la concentración de más del 80% de su población sobre los nueve municipios ubicados sobre el valle del río Oria, a lo largo del corredor definido por la carretera N-I, que articula el área conectándola con las Áreas Funcionales de Donostialdea hacia el Norte y de Goierri hacia el Sur. Dicho corredor, de carácter estructurante de la totalidad del territorio guipuzcoano, condiciona de forma determinante las relaciones funcionales del Área con la vecina de Donostia/San Sebastián y, en especial, con los flujos poblacionales que se producen entre ambas.

El Eje de Transformación propuesto a lo largo del referido corredor permitirá articular el espacio central ocupado por la cabecera del Área, en torno a los cascos urbanos de Tolosa e Ibarra, con los desarrollos lineales existentes hacia el Norte hasta Villabona, que junto con el barrio de Elbarrena del municipio de Zizurkil constituyen una subcabecera de Área Funcional, y con los que se extienden hacia el Sur hasta Ikaztegieta.

Las directrices que se plantean para la ordenación de este Eje son las siguientes:

- e.1 Desarrollar un ecobulevar sobre los viarios interurbanos que conectan los diversos núcleos urbanos situados a lo largo del valle del río Oria, desde Ikaztegieta hasta Villabona, siguiendo el recorrido de la antigua carretera N-I; en los tramos que disponen de un viario de alta capacidad alternativo.
- e.2 Configurar a lo largo del ecobulevar un eje viario de carácter urbano, en el que se integre la red peatonal y ciclista y se facilite el acceso tanto a la red de ferrocarril de cercanías, como a la de transporte público por carretera.
- e.3 Impulsar la recuperación del cauce del río Oria como corredor ecológico y paisajístico, regenerando los ámbitos degradados y las márgenes que presentan un estado medioambiental deficiente, y teniendo en consideración los riesgos de inundación.
- e.4 Priorizar las actuaciones de regeneración y descongestión de los núcleos urbanos y la rehabilitación integrada de los cascos históricos; reutilizando los suelos desocupados ya incluidos en el perímetro urbanizado, como alternativa a la ocupación de nuevos suelos.
- e.5 Consolidar y mejorar la dotación de equipamientos, servicios y espacios públicos del ámbito territorial situado a lo largo del Eje, de forma que se garantice la satisfacción de las necesidades de la población asentada en dicho ámbito, equilibrando su dependencia funcional con la colindante Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL ORIA- Tramo Villabona-Irura-Anoeta-Tolosa





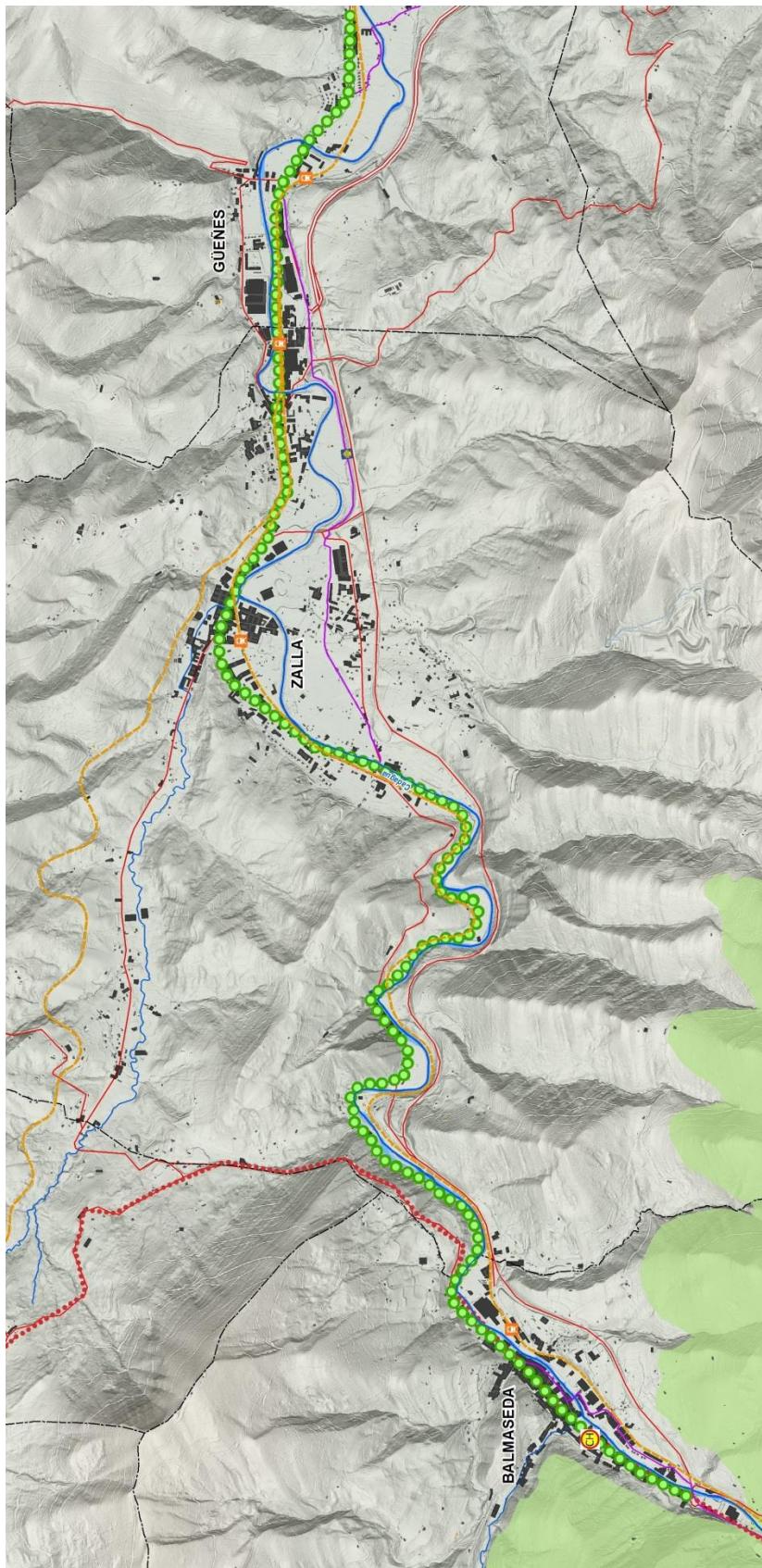
f) Área Funcional de Encartaciones. El Eje de Transformación del Kadagua

El Eje de Transformación del Kadagua se plantea sobre el corredor urbano en formación que sigue el valle del Kadagua desde Balmaseda hasta Alonsotegi, incluyendo las principales zonas urbanas de Zalla y Güeñes. Ya en funcionamiento la autovía del Kadagua que absorbe el tráfico de paso, el eje se desarrollará sobre las diferentes carreteras que conectan entre sí los centros urbanos.

La línea de ferrocarril de ancho métrico, que discurre en paralelo al eje viario en transformación, constituye un elemento clave para la conexión del Área Funcional con el Bilbao Metropolitano, conformando el soporte principal para los sistemas de transporte colectivo en este ámbito.

Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

- f.1 El río Kadagua actuará como corredor ecológico, acogiendo zonas verdes y espacios de enlace con las áreas de interés ambiental del entorno teniendo en consideración los riesgos de inundabilidad existentes.
- f.2 Promover desarrollos más compactos que generen puntos de centralidad e identidad urbana, equipamientos y espacios productivos, transporte colectivo, ejes ambientales y espacios públicos que constituyan oportunidades asociadas a este Eje de Transformación para lograr una mayor diversidad funcional y espacios más diversos y sostenibles.
- f.3 Poner en valor los espacios ocupados por zonas industriales abandonadas a lo largo del eje del Kadagua apoyados en la elevada conectividad exterior que proporciona a este ámbito la nueva variante Supersur, considerada como una oportunidad importante para la dinamización de estos espacios durante los próximos años.
- f.4 Transformar en ecobulevares los antiguos viarios interurbanos y desarrollar operaciones urbanas estructurantes esenciales para la evolución de un espacio dominado por desarrollos poco densos y a veces carentes de estructura.
- f.5 Articular un espacio urbano más integrado en el eje Balmaseda-Zalla-Güeñes que permita disponer de una base urbana con mayor potencial de servicios y con una mayor capacidad para atraer y dinamizar el conjunto del área.





g) Área Funcional de Ayala. El Eje de Transformación del Alto Nervión

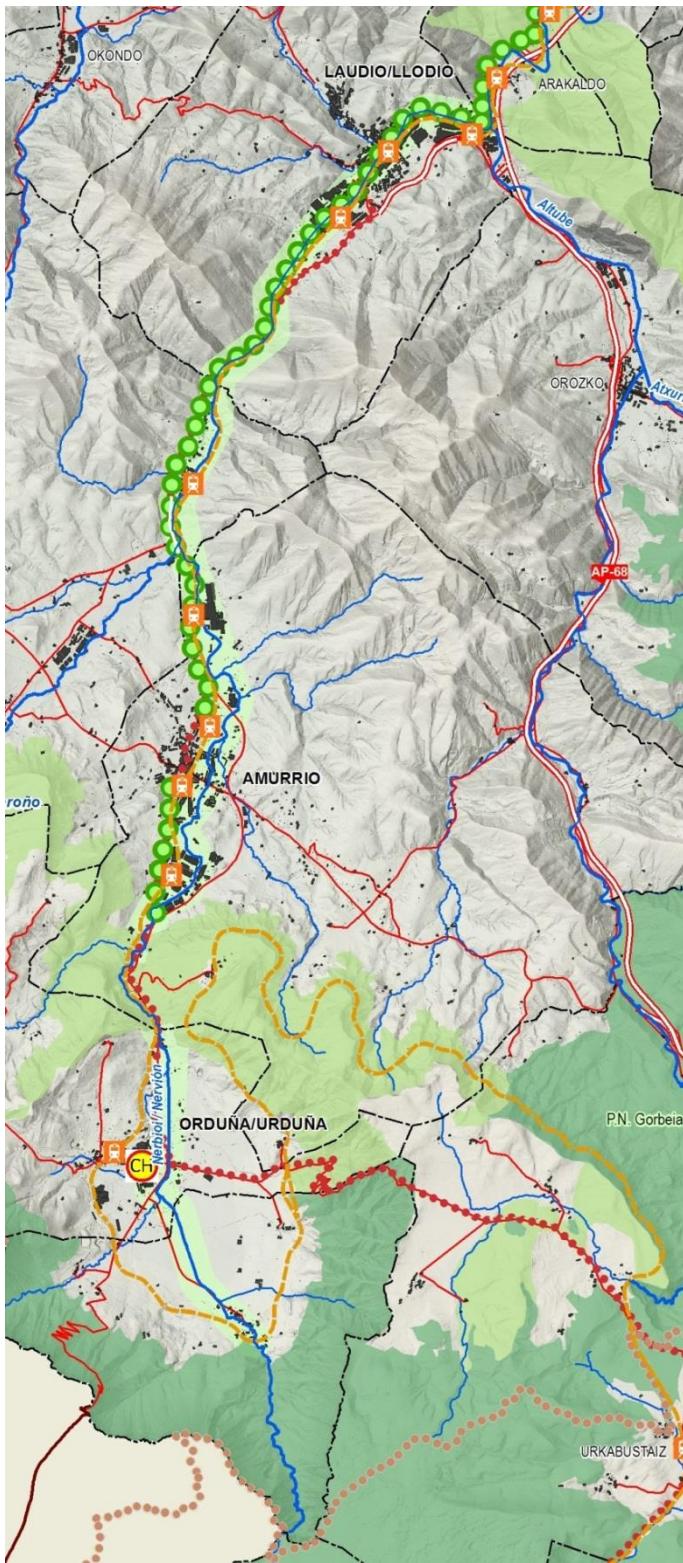
El valle del Alto Nervión entre Llodio y Orduña constituye un eje natural para la difusión de los cambios surgidos en el Bilbao Metropolitano, y cuenta entre sus atractivos con un espacio urbano de escaso tamaño demográfico y funcional que, especialmente en Amurrio y Orduña, cuenta todavía con un alto potencial de crecimiento. El eje se basa en el río Nervión como argumento natural, configurando un gran parque lineal que articula ambientalmente el conjunto del eje: el Parque Lineal del Nervión es un parque periurbano que, además de sus funciones de conectividad ecológica y de recuperación ambiental, no sólo acerca la población al río y a sus espacios adyacentes, sino que también acerca los núcleos entre sí de forma sostenible, multiplicando oportunidades. El eje de transformación se apoya también en el afianzamiento de una sólida base infraestructural, la carretera A-625 como ecobulevar y el ferrocarril de ADIF con su línea de cercanías Bilbao-Orduña.

En este contexto, las directrices que se proponen para el eje de transformación del Alto Nervión son las siguientes:

- g.1 Desarrollar el eje sobre el corredor que discurre a lo largo del río Nervión, en los municipios de Llodio, Aiara (Luiáondo), Amurrio y Orduña, aprovechando las oportunidades del Parque Lineal del Nervión como infraestructura verde a nivel territorial, y preservando de la urbanización los ámbitos libres de ocupación por usos edificatorios, todo ello teniendo en consideración los riesgos de inundación.
- g.2 Articular los espacios urbanos sobre las bases de reequilibrio y difusión metropolitana, como un eje en el que cada uno de los núcleos aporta elementos de singularidad en función de sus características específicas:
 - A) Realizar acciones de renovación urbana de Llodio, para mejorar la calidad de su imagen y reforzar su oferta dotacional y de actividades terciarias.
 - B) Considerar la capacidad de Amurrio para acoger nuevos crecimientos y actuaciones que densifiquen y ordenen su trama urbana, aprovechando su importante potencial de recualificación.
 - C) Aprovechar los atractivos urbanos y ambientales de Orduña para configurar una ciudad ecológica atractiva para la residencia, las actividades de ocio y turismo, así como para las empresas de la nueva economía.
- g.3 Desarrollar las potencialidades turísticas del Área Funcional, en base a un patrimonio natural, cultural y urbano de calidad.



EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL ALTO NERVIÓN





h) Área Funcional de Arratia. El Eje de Transformación del Arratia

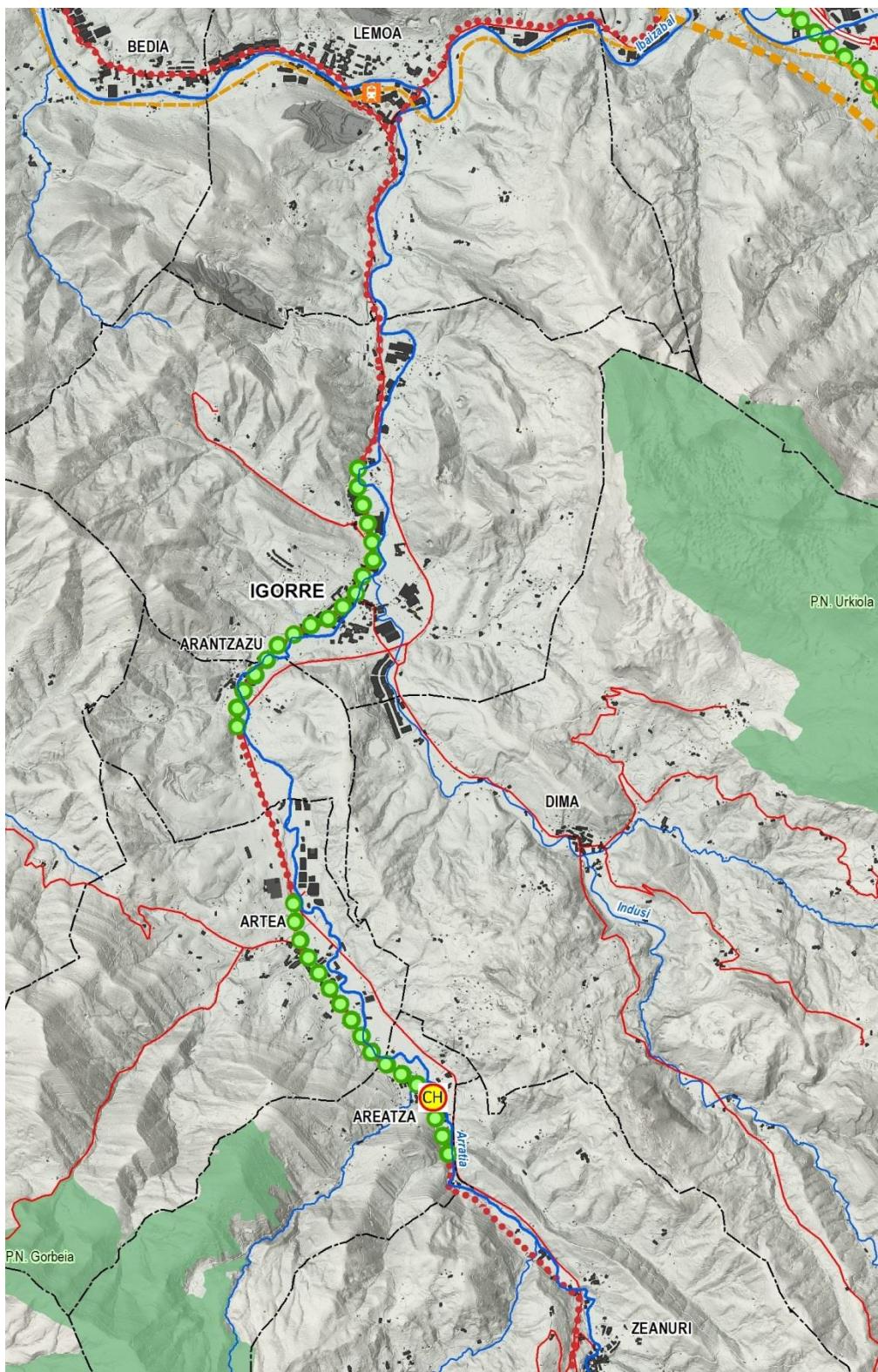
El Área Funcional de Arratia se articula con gran claridad en el fondo del valle del Arratia y se caracteriza por la gran riqueza natural que conserva, con dos parques naturales -Urkiola y Gorbea- que definen su medio físico lo que mantiene su singularidad frente a otras Áreas Funcionales. Por su parte, la carretera N-240 es el principal eje viario sobre el que se asientan la mayoría de los núcleos de población que conforman el Área Funcional y sobre el que se localizan los desarrollos urbanísticos.

Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

- h.1 Preservar el cauce del Arratia y su entorno como corredor ecológico que estructura ambientalmente este espacio, transformando las zonas con mayor riesgo de inundación en un eje paisajístico y de contacto con la naturaleza.
- h.2 Potenciar el Área Funcional de Igorre como espacio de acogida de nuevos crecimientos procedentes del Bilbao Metropolitano; 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.
- h.3 Reforzar los elementos de centralidad de las cabeceras municipales configurando la N-240 como ecobulevar que dé soporte a los sistemas de transporte colectivo y articule los futuros desarrollos en un espacio de alto valor.
- h.4 Priorizar las operaciones de redensificación de los núcleos urbanos existentes frente a nuevos desarrollos.



EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL ARRATIA Tramo Lemoa-Igorre-Areatza





i) Área Funcional de Durangaldea. El Eje de Transformación del Ibaizabal

El área urbana en formación a lo largo del eje Amorebieta-Etxano- Durango-Zaldibar configura el principal corredor urbano entre Bilbao y Donostia/San Sebastián, aglutinando núcleos de población con importantes funciones territoriales por su ubicación baricéntrica en la CAPV. Por otro lado, es un área bien conectada por las vías de ferrocarril de EUSKOTREN, con un tratamiento singular, en el caso de Durango, por el soterramiento de las vías. Es un espacio clave para lograr una interrelación creciente entre las dos capitales.

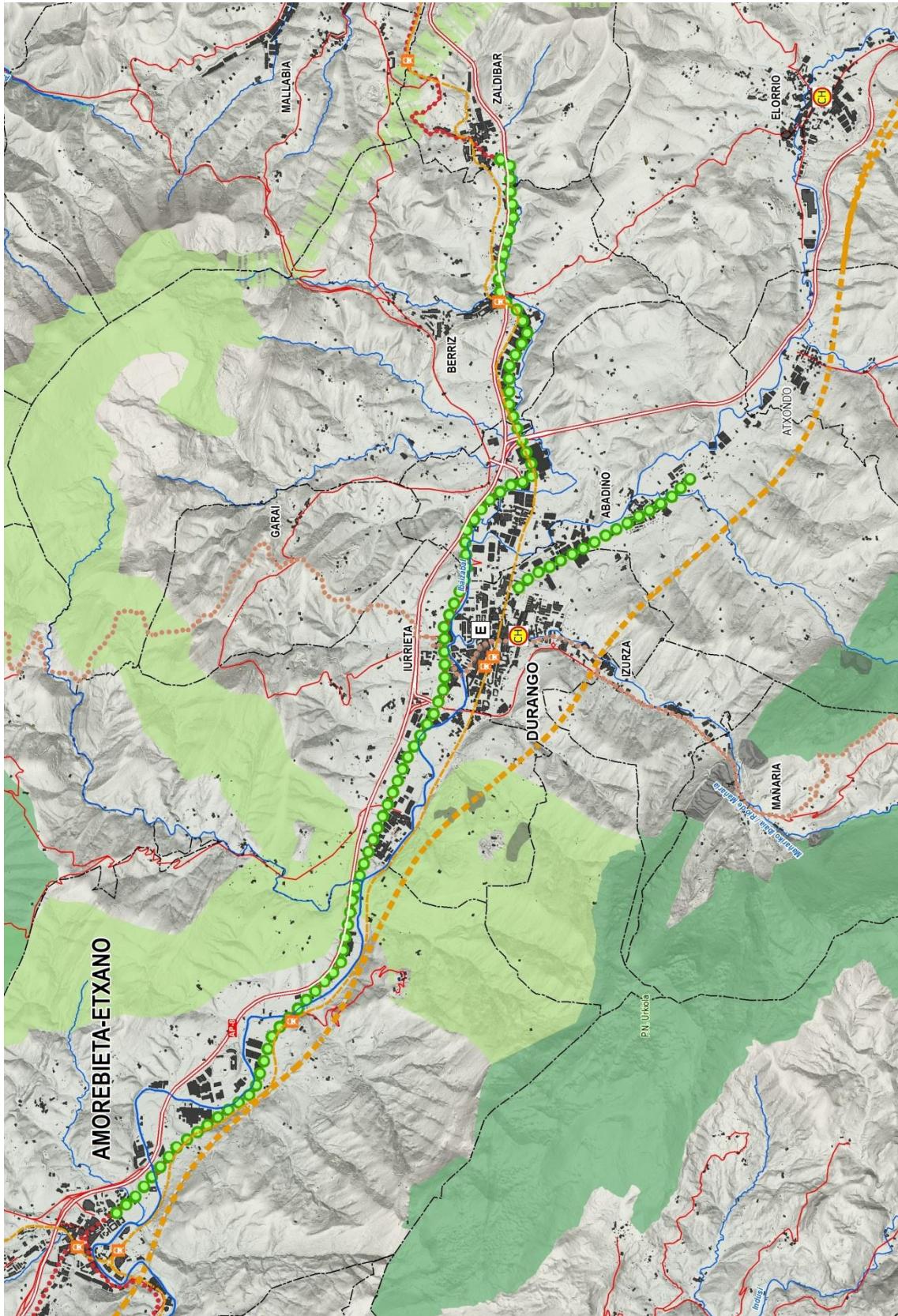
Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

- i.1 Transformar la carretera N-634 en ecobulevar desde Amorebieta-Etxano hasta Zaldibar, proporcionando un elemento para estructurar los desarrollos de estos municipios, permitiendo configurar la cabecera Durango-Amorebieta-Etxano con funciones de rango metropolitano. Similares características deben atribuirse al eje viario Durango - Elorrio.
- i.2 Considerar el cauce del río Ibaizabal como corredor ecológico de este espacio urbano, preservando del desarrollo urbano las áreas con riesgo de inundación, así como garantizar la conectividad ecológica entre Urdaibai y Urkiola.
- i.3 Potenciar la línea de Euskotren, que conecta con Bilbao el Área Funcional de Bajo Deba y el eje Gernika-Lumo-Bermeo, como soporte de transporte colectivo de gran importancia para orientar y densificar los procesos de desarrollo urbano, generando espacios de centralidad territorial en torno a las estaciones de Durango y Amorebieta-Etxano.
- i.4 Preservar de nuevas actuaciones urbanísticas los ámbitos no edificados del corredor central en torno a la carretera N-634 la cual presenta una elevada ocupación por lo que tal preservación es esencial para mantener la permeabilidad de este ámbito.
- i.5 Garantizar en el Plan Territorial Parcial de Durangaldea la permeabilidad territorial y ecológica norte-sur a través del corredor Urdaibai-Goierrri por Areitio.



Hábitat urbano

EJE DE TRANSFORMACIÓN DEL IBAIZABAL- Tramo Amorebieta-Etxano-Durango-Elorrio





j) Área Funcional de Busturialdea-Artibai. Bermeo-Gernika-Lumo-Amorebieta-Etxano

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. 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.

La estrategia propuesta se basa en mejorar sus interconexiones, poniendo el acento en la línea de ferrocarril Bermeo-Gernika-Amorebieta que aparece como el eje central del sistema de transporte de este espacio; 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. La reciente ejecución de la variante de Bermeo debe mejorar el espacio urbano de este municipio al derivarse hacia ésta todo el tráfico de paso actualmente existente.

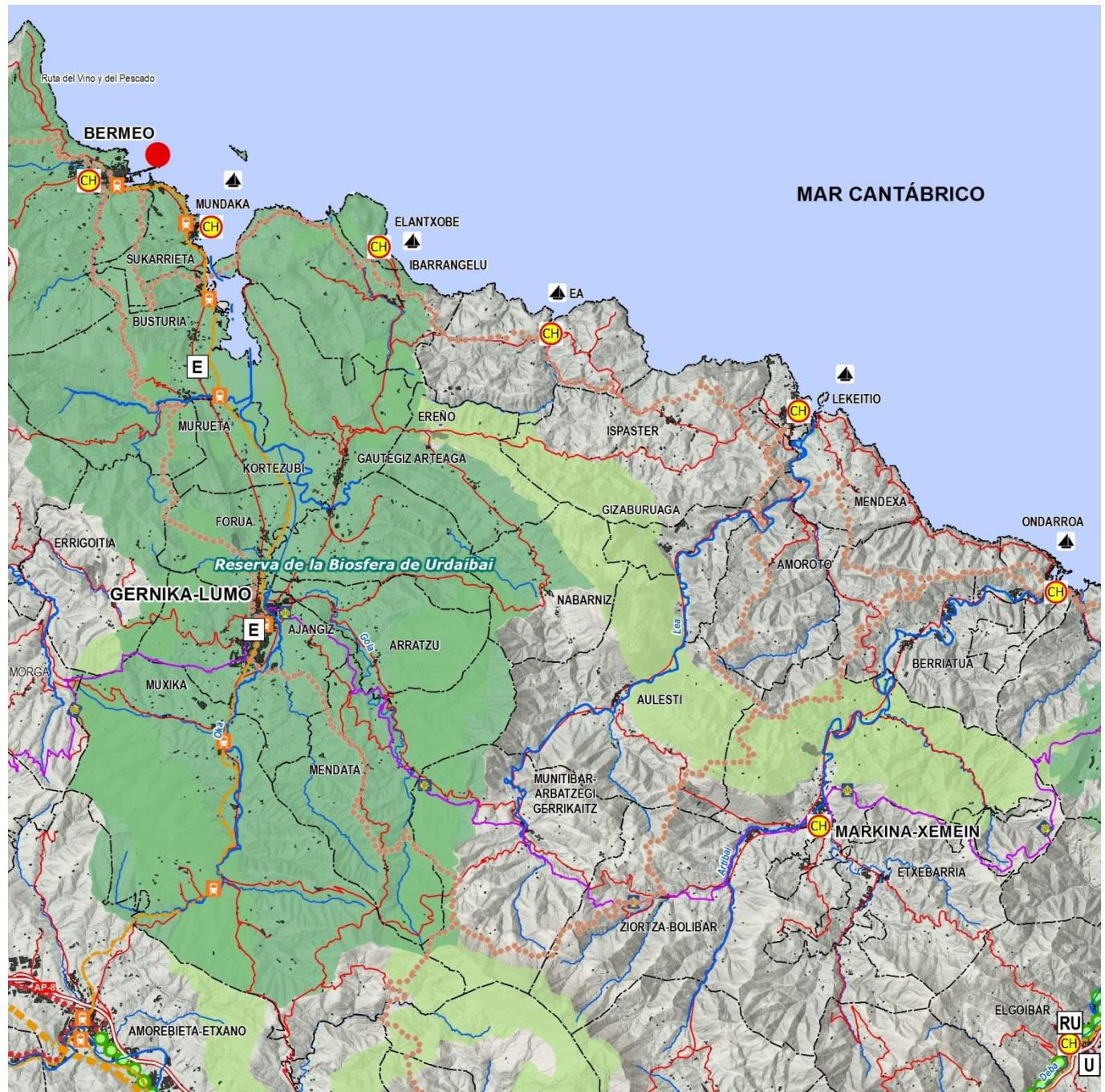
Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

- j.1 Configurar las estaciones de Bermeo y Gernika-Lumo como elementos de intermodalidad y centralidad comarcal convirtiéndolas en una oportunidad para reforzar la conectividad de este ámbito, sus relaciones con áreas colindantes y la centralidad de estos dos núcleos.
- j.2 Reforzar, en el norte, la conexión de Bermeo-Bilbao que se produce a través de Mungia que articula los espacios entre la costa y la A-8; y hacia el sur, las conexiones de Gernika-Lumo con el Área Funcional de Durango y de Markina con Durango y el Bajo Deba.
- j.3 Impulsar una estrategia de desarrollo sostenible en los cascos históricos y zonas portuarias de Bermeo y Lekeitio, potenciándolos como ámbitos con gran atractivo para las nuevas actividades y fortaleciendo su oferta terciaria que deberá contribuir a transformar mucha segunda residencia de la costa en vivienda principal.
- j.4 Integrar los desarrollos de estos municipios de forma que se mantengan las características morfológicas y estructurales de sus núcleos actuales y con el paisaje de su entorno, utilizando tipologías urbanísticas y arquitectónicas adecuadas e incidiendo en las iniciativas de rehabilitación del abundante patrimonio edificado de arquitectura tradicional existente.



Hábitat urbano

BERMEO-GERNIKA-LUMO-AMOREBIETA-ETXANO





k) Área Funcional de Mungialdea. El Eje de Transformación Mungia-Derio

El Área Funcional de Mungialdea es una de las áreas que mayor dinamismo ha experimentado durante la última década; sin embargo, su modelo de crecimiento se ha caracterizado por una reducida densidad de los espacios construidos y la proliferación de urbanizaciones poco integradas en los núcleos tradicionales. Se trata de un espacio en el que resulta imprescindible implantar una estrategia de sostenibilidad en los desarrollos urbanos dada su alta disponibilidad de suelo, activo muy valioso que debe ser utilizado con mucha cautela.

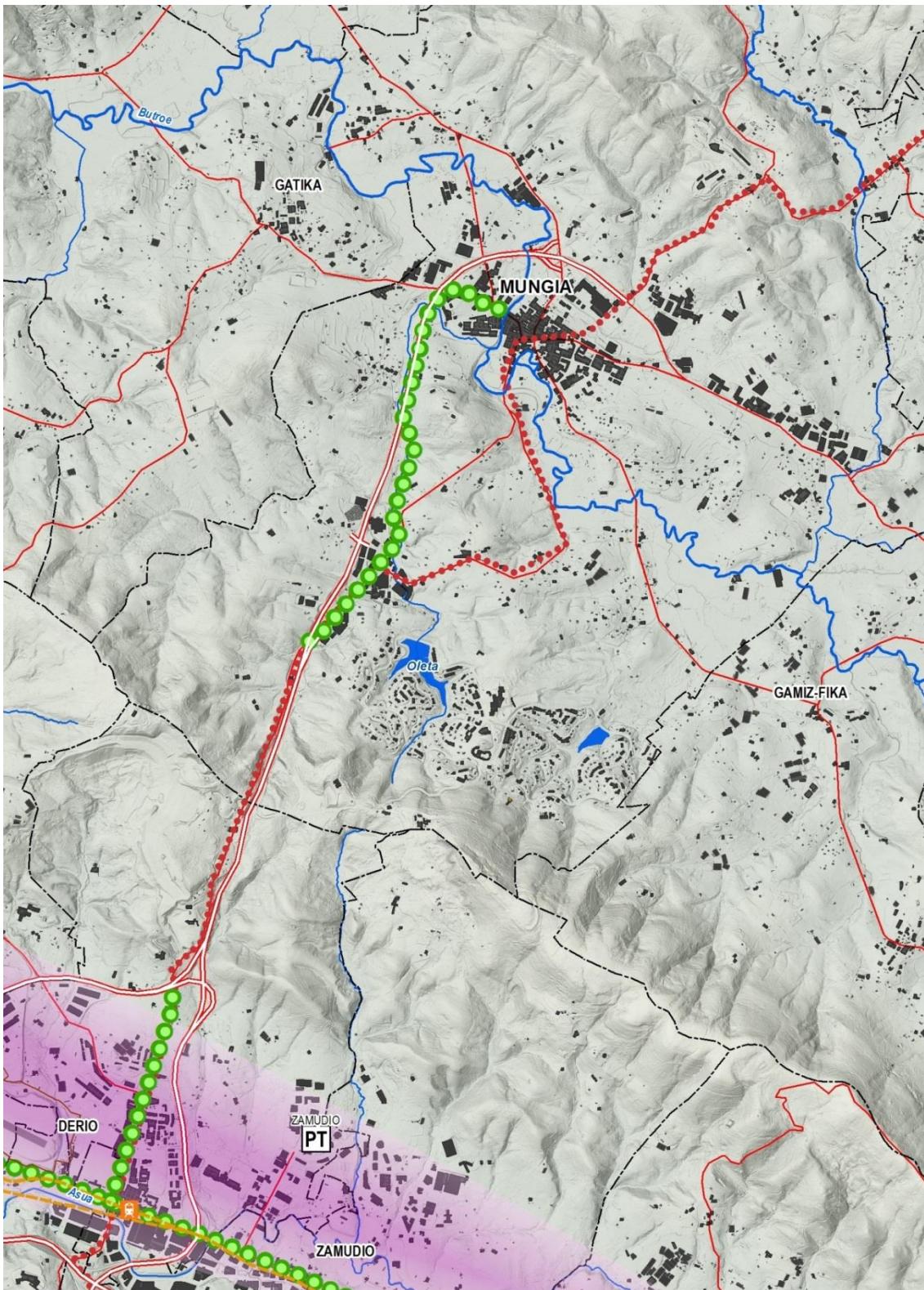
Las directrices territoriales en lo relativo a este Eje de Transformación son las siguientes:

- k.1 Fortalecer los espacios consolidados posibilitando el crecimiento y reordenando la trama urbana existente con criterios de diversidad de usos, calidad del espacio urbano y primacía del transporte colectivo; orientando los nuevos crecimientos hacia espacios ya ocupados mediante operaciones de regeneración, renovación y densificación.
- k.2 Desarrollar programas de fortalecimiento de las señas de identidad y mejora de la imagen urbana de sus núcleos los cuales, si bien cuentan con elementos de gran atractivo y constituyen enclaves de identidad, algunos de ellos se encuentran marcados por la urbanización difusa y con problemas de morfología, estructura o mezcla de usos poco compatibles.
- k.3 Desarrollar nuevas áreas de centralidad en los núcleos tradicionales que reduzcan la presión sobre las áreas centrales y aumenten la diversidad de la oferta residencial, empleo, cultura, equipamientos, ocio y deporte al conjunto de la población.
- k.4 Transformar la carretera Derio-Mungia en un ecobulevar en torno al cual articular los principales crecimientos y generar un Eje de Transformación de conexión con el Txorierri.
- k.5 Desarrollar a lo largo de este ecobulevar un eje estructurante de transporte colectivo que pueda incorporar, en un futuro, servicios ferroviarios de cercanías, planteando el punto de acceso de los sistemas de transporte colectivo de Mungia como intercambiador modal y ámbito de centralidad para el conjunto del Área Funcional; estrategia que a más largo plazo podría desarrollarse sobre el eje Mungia-Sopela.



Hábitat urbano

EJE DE TRANSFORMACIÓN MUNGIA-DERIO





I) Área Funcional de Álava Central. Eje de Transformación de la Llanada Alavesa

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

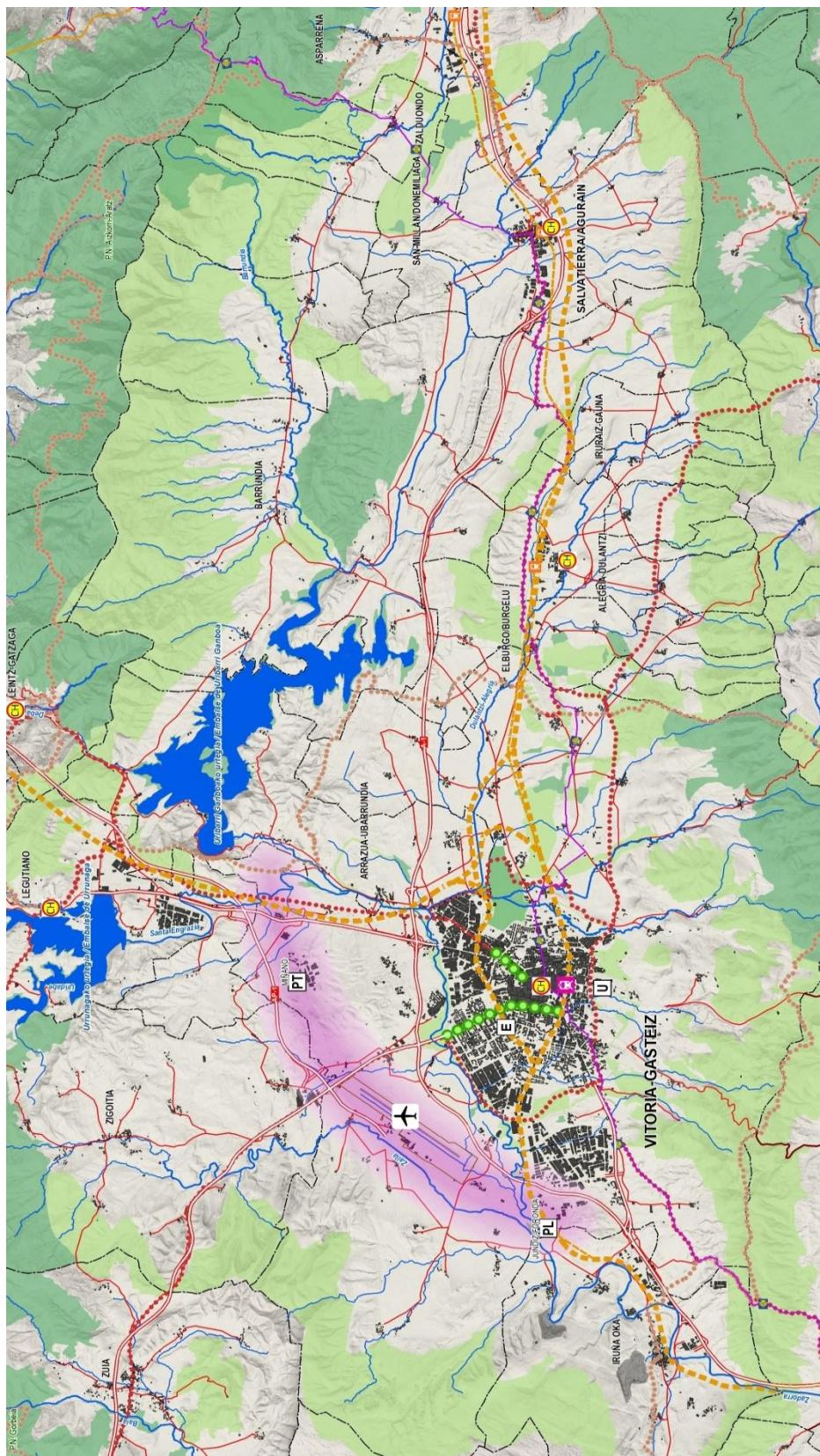
El Eje de Transformación de la Llanada Alavesa trata de articular un importante corredor en torno a un sistema de transporte colectivo que daría soporte a servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías, fortaleciendo el rango de los diferentes núcleos, introduciendo elementos de mejora del paisaje y de adecuación de espacios libres y limitando los riesgos de urbanización difusa que aparecen en este espacio. Este eje se encuentra en el centro de gravedad de la Llanada Alavesa y permitirá localizar en estos espacios integrados en el paisaje, equipamientos, espacios productivos y zonas logísticas con vocación regional (como la Estación Intermodal de Jundiz), 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. Todo ello sin comprometer la continuidad ecológica de los importantes espacios naturales que circundan el área.

En este contexto, las directrices que se proponen para este eje de transformación son las siguientes:

- I.1 Garantizar la conectividad ecológica entre los valiosos espacios naturales que rodean la Llanada, y también con los importantes espacios naturales del interior (Salburua, Robledales-isla, cauces fluviales, etc.), considerando en este contexto el Anillo Verde de la ciudad de Vitoria-Gasteiz (que es parte de su infraestructura verde local) y sus prolongaciones piezas de importancia especial como "rótulas" sobre las que afianzar la continuidad ecológica.
- I.2 Desarrollar un eje lineal al este y al oeste de Vitoria-Gasteiz, hasta Nanclares-Iruña de Oca por el oeste, y hasta Salvatierra/Agurain por el este, siguiendo el eje del ferrocarril de ADIF e incluyendo núcleos como Elburgo y Alegria-Dulantzi, estudiando la posibilidad de extender el área de influencia de este eje desde Armiñón hasta Araia, especialmente en lo relativo a movilidad y recorridos blandos.
- I.3 Considerar dentro de este eje de transformación el eje interior de la ciudad de Vitoria-Gasteiz constituido por el aeropuerto, la estación de autobuses, el nodo de innovación que supone el espacio central de la ciudad, y la Universidad, así como la infraestructura verde de la ciudad, y su relación con el patrimonio natural del entorno.
- I.4 Concentrar las actuaciones edificatorias sobre los asentamientos ya existentes mediante actuaciones de densificación y ocupaciones puntuales de suelo urbano, evitando mayores extensiones de suelo calificado, realizando el posible crecimiento para usos industriales y logísticos de la Llanada Alavesa de forma coherente con las características del paisaje y del sistema de asentamientos tradicional de este territorio.
- I.5 Conectar a través de transporte público diversos recorridos que refuerzen la integración de la Montaña y los Valles Alaveses con la Llanada y la ciudad.



EJE DE TRANSFORMACIÓN DE LA LLANADA ALAVESA



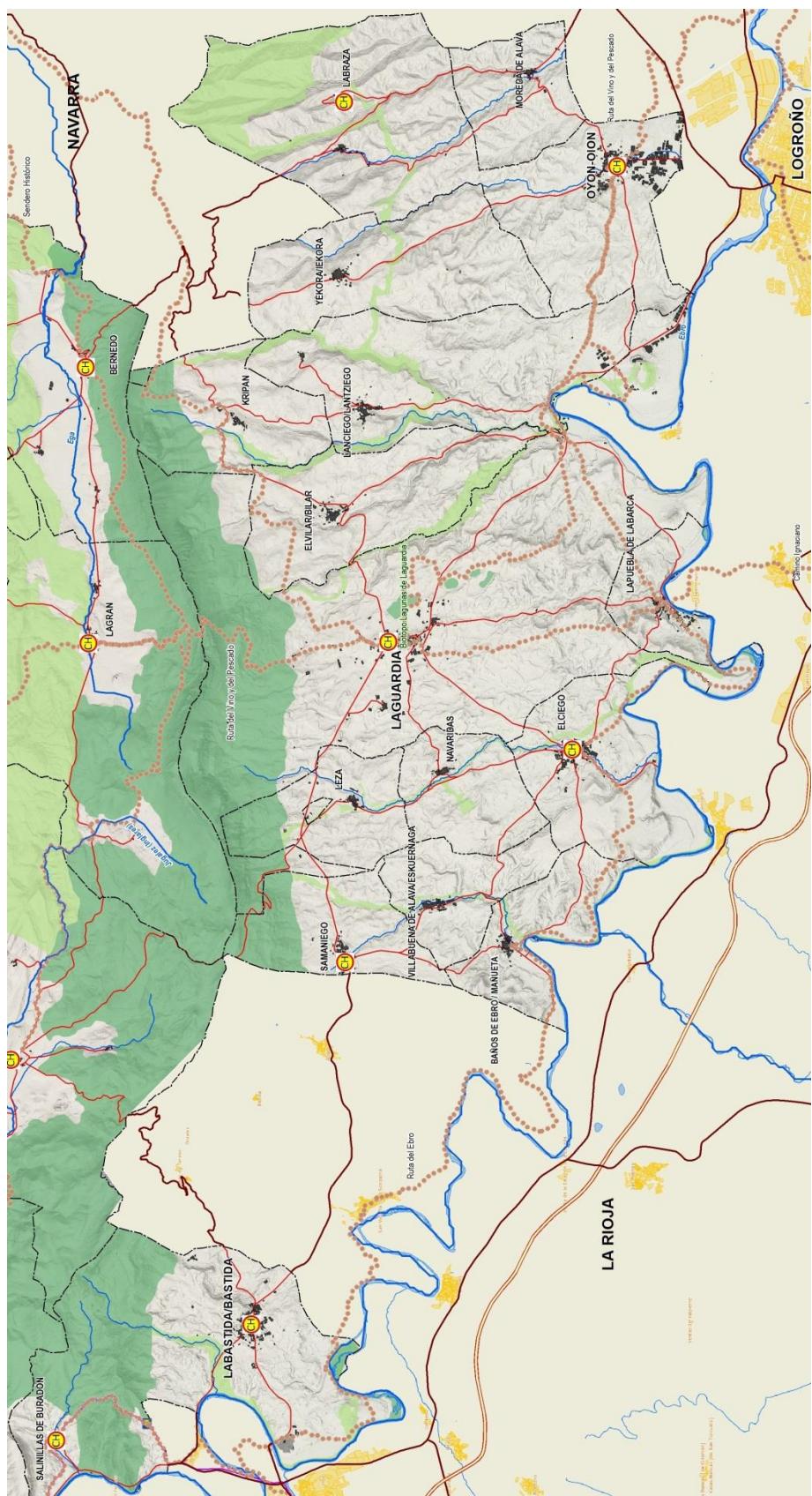


m) Área Funcional de Rioja Alavesa

El Área Funcional de Rioja Alavesa es el único caso en el que el núcleo polarizante (la ciudad de Logroño) se encuentra fuera de la CAPV. Sin embargo, el área se presenta como un territorio que en los últimos años ha adquirido un dinamismo reseñable, partiendo de una cultura asociada al vino y complementada por otros cultivos y por los servicios y oportunidades que todo ello ofrece. Dentro del Área Funcional, la conexión directa entre Vitoria-Gasteiz y Logroño por Laguardia planteada por las DOT de 1997 continúa siendo una conexión importante para este espacio. Además, es reseñable la elevada calidad y la singularidad del espacio, y las oportunidades que todo ello lleva aparejado. Prueba de ello es la declaración de Rioja Alavesa como Paisaje Cultural en 2014. Unido a la cultura del vino las bodegas se reconocen como un elemento fundamental del territorio, en su doble dimensión: son elemento visible de la economía que sustenta el paisaje y a la vez suponen un impacto paisajístico que precisa ser tratado.

En este contexto, las directrices que se proponen para esta Área Funcional son las siguientes:

- m.1 Reforzar la centralidad de Laguardia como complementariedad interna y de Oyón-Oion y Labastida como núcleos de complementariedad externa al área, protegiendo el paisaje y el carácter de los núcleos como elementos básicos de desarrollo comarcal e impulsando las actividades económicas en el ámbito Oyón-Oion - Laguardia, próximo a Logroño.
- m.2 Aprovechar las actividades económicas tradicionales del área, que marcan la singularidad y el potencial de su territorio, para generar una serie de operaciones de excelencia en torno al vino, retroalimentando a su vez la industria y generando valor añadido al producto y desarrollando actividades complementarias de investigación enológica, de fomento de la cultura vinícola, y las opciones de ocio sostenible. En este contexto también cabe la diversificación hacia otros productos agroalimentarios, en términos similares a los del vino.
- m.3 Aprovechar los atractivos arquitectónicos, urbanos, naturales, arqueológicos y etnográficos del territorio, desde una vocación de calidad y de respeto por el paisaje.
- m.4 Interpretar el eje viario oeste-este (en torno a A-124, A-3228, A-3220, A-4209) en la línea de recorrido de enlace entre núcleos y de conectividad con otros recorridos blandos que pongan en evidencia y refuerzen la excelencia paisajística del espacio.
- m.5 Promover en la implantación de bodegas una sensibilidad acorde a la importancia de estos elementos, con una integración en el entorno tanto en volúmenes, como en texturas y color, entre otras.





6.2 Regeneración urbana

La regeneración urbana debe impulsar la reutilización y el reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentren ocupados por la urbanización. El establecimiento de usos transitorios para espacios en transición como resultado de una gestión colaborativa se presenta como una dinámica de interés.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Cuando hablamos de regeneración urbana hemos de tratar el tema en el sentido más amplio que abarca tanto al suelo residencial como al industrial tradicional. No obstante, por su especificidad las estrategias a considerar en el suelo industrial se tratan en el Capítulo 6.4. - Suelo de Actividades Económicas.

Las iniciativas de regeneración urbana deben plantearse como una estrategia que permita impulsar la reutilización y reciclado del territorio considerado en forma global, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentren ocupados por la urbanización y permitiendo de esta forma reducir la necesidad de ocupación de nuevos suelos no integrados en la trama urbana. Así, frente a los anteriores modelos expansivos en los cuales la rehabilitación y regeneración urbana solo tenían un papel secundario, se plantea la necesidad de que esta última cobre un creciente protagonismo, constituyéndose en la base principal de la actividad constructiva durante los próximos años. También serán necesarias 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.



Cabe decir también como ya señalaba las DOT en 1997, en la CAPV hay un rico patrimonio de cascos históricos (69) repartidos por toda la geografía. Sobre estos se han redactado Planes Especiales de Rehabilitación Integrada, siendo la protección, renovación y rehabilitación de los mismos una tarea continuada.

Como consecuencia del progresivo envejecimiento del parque edificatorio y de la necesidad de adecuar tanto las construcciones como el entorno urbano a los nuevos retos ambientales y de sostenibilidad que se generan hoy en día, se plantea un cambio de escala en los ámbitos de actuación que requieren de operaciones de regeneración o renovación urbana. De esta forma, la intervención local en una unidad de actuación muy limitada exige en determinados casos extenderse a barrios enteros o a amplias zonas urbanas y a su entorno periurbano.

Hoy en día se puede apreciar la convivencia entre unas tramas urbanas colmatadas, con una alta densidad edificatoria y una satisfactoria dotación de equipamientos y servicios públicos y otras en las que existe un claro déficit dotacional o de espacios libres, a pesar de disponer de bolsas de suelo vacante y sin demanda, o bien de edificaciones que en su día se destinaron a actividades económicas y que hoy en día se encuentran obsoletas, carentes de actividad y rodeadas de espacios abandonados. La degradación de los indicadores sociodemográficos observada en amplias zonas de nuestro territorio (referentes al crecimiento vegetativo, saldo migratorio, marginación, pobreza, exclusión social, tasa de paro, desahucios, etc.) ratifica la necesidad imperiosa de concertar y de poner en marcha actuaciones concretas destinadas a la regeneración de sus núcleos urbanos, por ser la misma clave para permitir la superación de los desequilibrios socio-urbanísticos existentes en los mismos.

En determinados ámbitos será necesaria la realización de una reflexión estratégica comarcal, de forma que la misma permita orientar las intervenciones de regeneración desde una perspectiva territorial supramunicipal, superándose de esta forma enfoques fundamentados únicamente en ópticas de carácter local o sectorial. En otros de menor escala insertados en la trama urbana consolidada, las intervenciones se centrarán en la mejora de las condiciones de accesibilidad, en la creación de nuevos espacios libres, en la mejora de las dotaciones y equipamientos, etc. Así mismo se constata la importancia de una intervención rehabilitadora en la edificación residencial construida en lo que se refiere a las condiciones de accesibilidad y eficiencia energética.

Se considera necesario que las propuestas contenidas en el planeamiento urbanístico en materia de regeneración urbana se fundamenten en un análisis de la realidad urbana y social del territorio, de forma que dicho planeamiento contribuya a dar respuesta a las diferentes problemáticas que puedan existir en el mismo: exclusión social, pobreza, procesos migratorios, dificultad en el acceso a la vivienda, integración de los colectivos marginados, gentrificación, etc.

La regeneración urbana también debe incorporar un proceso de rediseño urbano que incluya espacios de integración vertical con la matriz biofísica, propiciando la recarga de acuíferos, la regeneración del suelo vivo, la proliferación de ecosistemas con biodiversidad compatible con el uso urbano, tanto en espacios fluviales, zonas húmedas, como espacios libres, huertos urbanos, patios con suelo y vegetación, tiras de vegetación de suelos permeables, etc.

De acuerdo con los últimos datos del EUSTAT, el parque de viviendas existentes en la CAPV dispone de una antigüedad media aproximada de 40 años; disponiendo un 46,4% de dicho parque una antigüedad superior a la referida (viviendas anteriores a 1970), y una considerable parte del parque edificado presenta un elevado grado de obsolescencia en relación con sus condiciones de accesibilidad y de habitabilidad, con su seguridad, con sus instalaciones o con las características técnicas de sus envolventes.



Por otro lado, el territorio, y principalmente el medio urbano, está siempre en constante evolución y construcción, nunca está acabado. En esta constante evolución, lo temporal, lo transitorio, también ha sido un continuo: siempre ha habido lagunas en el paisaje urbano que han sido utilizadas para albergar actividades momentáneas, espontáneas o temporales.

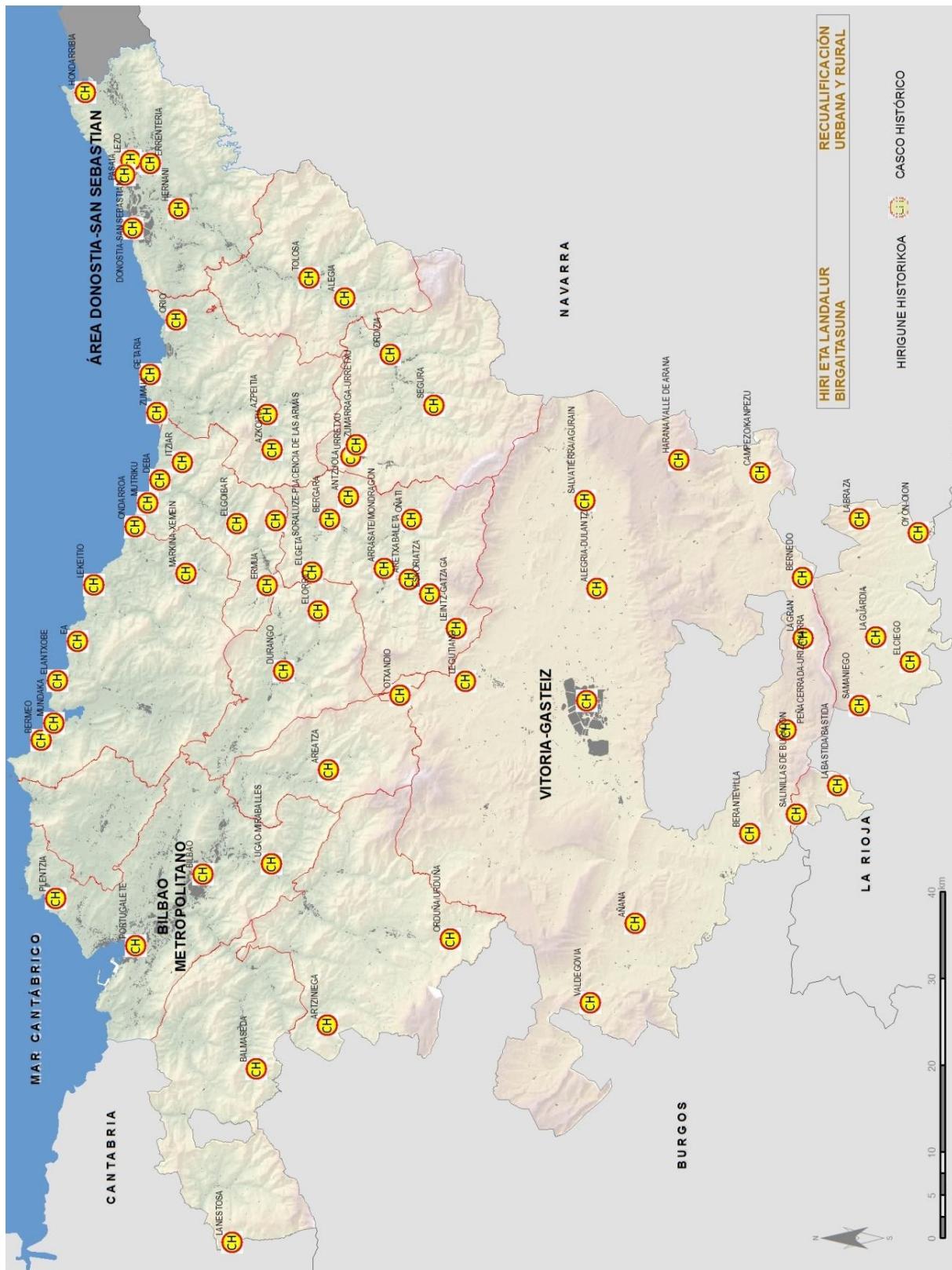
En la actualidad también, existen multitud de espacios urbanos vacíos u obsoletos, que pueden entenderse como un resultado de infinidad de dinámicas que suceden en las ciudades y en el territorio, derivadas de diversos cambios económicos y sociales acaecidos en las últimas décadas: desde las transformaciones económicas que generan obsolescencias en edificios y suelos utilizados para la producción industrial y/o infraestructuras, hasta cambios en las preferencias de uso de la ciudadanía y/o agentes de otro tipo que provocan vacíos urbanos en el centro de la ciudad. Junto con los vacíos, encontramos multitud de tramas urbanas atrapadas en impasses temporales, construcciones vacías sin terminar, espacios urbanizados sin ejecutar, grandes extensiones infrautilizadas a la espera de ser desarrolladas, etc.

De forma paralela a estos cambios, han aparecido nuevas demandas y necesidades respecto del suelo, reflejadas en iniciativas donde individuos, colectivos y/o actividades empresariales de carácter creativo y social, ponen en práctica modelos de intervención urbana de carácter espontáneo, popular y/o temporal -como un modelo complementario a la planificación, ejecución y gestión urbanística al uso-.

Estas fórmulas de producción y gestión del "durante" o el "mientras tanto", se presentan como una oportunidad para activar espacios con intervenciones mínimas, y más allá de ser útiles como una estrategia de regeneración del territorio en épocas de crisis, son una parte muy importante de la vida y economía urbana, y tienen cualidades propias de gran valor: Los usos transitorios permiten desarrollar y testar modelos, actividades y estrategias que para el largo plazo no serían posibles.

En este contexto es necesario vislumbrar la posibilidad de inserción o asunción de este tipo situaciones, usos y praxis dentro de la definición y planificación del territorio, así como en su gestión. Se busca fomentar el aprovechamiento del territorio y la creación de un territorio inteligente, capaz de dar respuesta a sus necesidades de regeneración desde la propia iniciativa de los agentes que lo habitan. Estas nuevas realidades urbanas, hacen referencia al tipo de suelo, uso y modelo de gestión, que se recogen en las siguientes definiciones:

1. Espacios en transición: son aquellos espacios vacíos o infrautilizados, que han quedado en una situación de desaprovechamiento o abandono por estar en transición entre dos momentos de actividad y/o uso, tanto porque su uso pasado ha quedado obsoleto como porque el futuro no termina de desarrollarse. Estos espacios en transición, en una situación intermedia entre el uso pasado y el futuro, representan una oportunidad para hacer un uso eficiente en el consumo de territorio





2. Usos transitorios: son aquellos usos de carácter provisional y temporal que se presentan como una solución o manera de activar espacios en desuso o sin una solución viable en el corto plazo. Su función puede ser de distinta índole, pero su carácter es temporal y espontaneo, dando la opción de responder de manera ágil a las demandas y necesidades del territorio. Se presentan como una oportunidad para explorar nuevas posibilidades de uso, regenerar espacios degradados y poner en activo suelos obsoletos.
3. Gestión colaborativa del territorio: son aquellos modelos bajo los que se articulan procesos de intervención y transformación del espacio liderados por la ciudadanía y/o agentes, que proponen fórmulas de diseño, construcción y gestión del espacio paralelas a las convencionales, desde lógicas de cocreación y cogestión.

Este modelo, llevado a los usos y espacios en transición, consiste en fórmulas participativas de diseño y gestión para la reactivación de espacios en transición de manera temporal o transitoria.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en el ámbito de la rehabilitación y regeneración urbana son:

1. Mejorar la calidad de vida de las personas residentes y contribuir a la superación de los desequilibrios sociales y urbanísticos existentes en los núcleos urbanos.
2. Optimizar el aprovechamiento del espacio urbanizado.
3. Conseguir unos pueblos y ciudades inteligentes que constituyan modelos de sostenibilidad; que sirvan de soporte para el desarrollo tecnológico y que ofrezcan la prestación avanzada de servicios y comunicaciones.
4. Garantizar la dotación de espacios, edificios públicos y centros cívicos, que faciliten la convivencia y la socialización; así como el disfrute del patrimonio y el desarrollo de actividades deportivas o culturales.
5. Conseguir unos entornos urbanos más seguros.

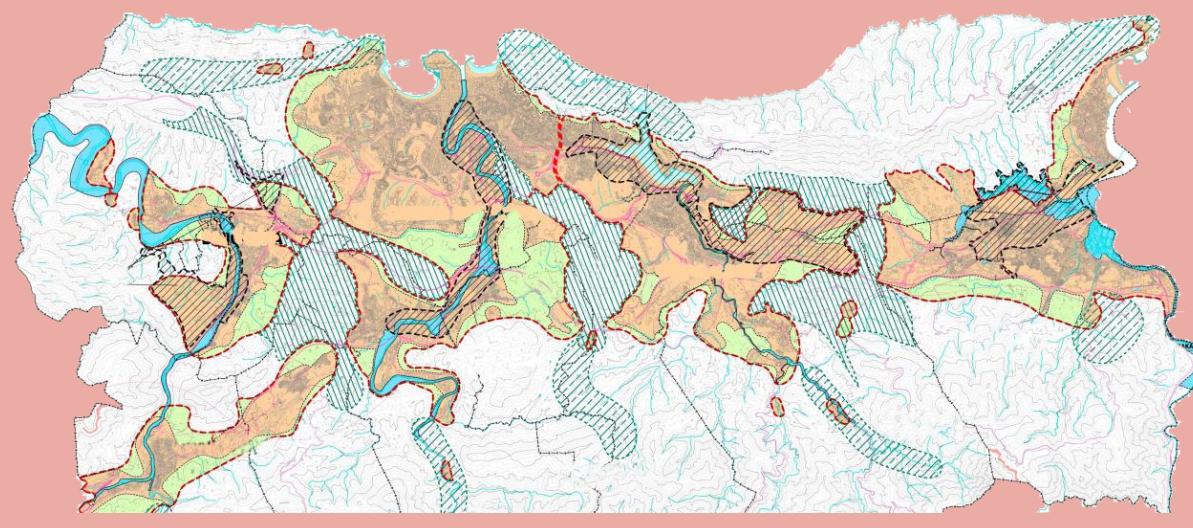
III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de regeneración urbana son las contenidas en el artículo 10 de las Normas de Aplicación.



6.3 Perímetro de crecimiento urbano

La finitud del territorio de la CAPV es una reflexión a aplicar a todas las escalas de intervención. La densificación y la regeneración urbana como actuación preferente a los nuevos desarrollos y, en último término, el establecimiento de perímetros efectivos que limiten la expansión de las áreas urbanizadas, son factores críticos con una incidencia decisiva en la calidad ambiental y en la gestión de los recursos naturales.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La cuantificación residencial regulada en las DOT o los criterios de cuantificación industrial determinados en el Plan Territorial Sectorial de creación pública de suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales o en los Planes Territoriales Parciales han demostrado ser instrumentos válidos para racionalizar el dimensionado del crecimiento urbano de las poblaciones. Sin embargo, el concepto de la finitud territorial hace preciso incorporar, así mismo, el concepto del perímetro de crecimiento urbano con la finalidad de establecer un límite físico máximo a los procesos de expansión urbana que sea razonable de acuerdo con criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social y que priorice la redensificación y la renovación de las áreas ya urbanizadas. Se trasladan así las buenas prácticas experimentadas por regiones urbanas dinámicas como Munich, Portland o Helsinki.

Se plantea que, en el marco de los Planes Territoriales Parciales de cada Área Funcional, sea cada municipio quien identifique los asentamientos de sus núcleos urbanizados existentes (centros urbanos, áreas industriales, etc.) y en torno a cada uno de ellos se establezca un perímetro, acorde con las Categorías de Ordenación del Medio Físico, que marque la extensión futura máxima del espacio urbanizado de cada núcleo con el fin de que dentro de este perímetro se establezcan los programas que tengan como fin completar y densificar la trama urbana.



El establecimiento de perímetros de crecimiento urbano (PCU) constituye un elemento esencial de los espacios o territorios innovadores y sostenibles por los siguientes motivos: promueven la densidad, la compacidad, la centralidad y la regeneración urbana; preservan el paisaje y hacen más eficiente la gestión de los recursos naturales; mejoran la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte; reducen las necesidades de desplazamientos cotidianos; aumentan las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso; se reduce la extensión de las redes de distribución y se aumenta la eficiencia de los sistemas energéticos, de suministro y depuración de agua y de gestión de residuos; y, sobre todo, se preserva el suelo que constituye uno de los recursos más escasos y valiosos de la CAPV.

Las delimitaciones de los límites de crecimiento urbano deben tener en cuenta el mantenimiento de las interrelaciones del medio urbano con su espacio físico colindante, favoreciendo la existencia de elementos de conexión tales como senderos, cursos de agua, espacios de vegetación autóctona, suelos de alto valor estratégico que pudieran ser utilizados como huertos urbanos, etc.

En este sentido, partiendo del concepto de Áreas de Preferente Nuevo Desarrollo Residencial o de Actividades Económicas efectuado en los PTP vigentes, se trata de madurar tal concepto en un contexto de finitud territorial y de "constricción del crecimiento" en el medio plazo de vigencia del citado PTP. A este respecto, cabe diferenciar dos situaciones territoriales:

- A) Áreas Funcionales de la Vertiente Mediterránea, con una estructura urbana de núcleos dispersos por el territorio en los que la definición del PCU debe ir en la exigencia de la rehabilitación, regeneración o la redensificación como estrategias prioritarias y una derivación restrictiva del desarrollo en forma de crecimiento contiguo como estrategia complementaria.
- B) Áreas Funcionales de la Vertiente Cantábrica, con una estructura urbana más conurbada por el fondo de los valles, en donde a la definición anterior de los núcleos dispersos (rehabilitación, regeneración y redensificación como prioridad, y el crecimiento como estrategia complementaria), se suma la reflexión de los Ejes de Transformación.

La definición del PCU debería permitir una acotación de la mancha urbana en el territorio para su pormenorización en el planeamiento urbanístico.

Finalmente, cabe indicar que la definición del Perímetro de Crecimiento Urbano constituye una herramienta que puede justificar el planteamiento de posibles desclasificaciones de suelo urbanizable a través de la revisión del planeamiento municipal, como consecuencia de la adopción de criterios sostenibles de uso del suelo.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen en la revisión del modelo territorial en materia de perímetro de crecimiento urbano son:

1. Acotar el crecimiento urbano a través del establecimiento del Perímetro de Crecimiento Urbano (PCU) del Área Funcional como una determinación de escala territorial en cuyo interior deberá situarse la mancha urbana existente y prevista para el período de vigencia del Plan Territorial Parcial.



2. Establecer el Perímetro de Crecimiento Urbano como una determinación a medio plazo con el objetivo de incidir en las estrategias de densificación y renovación urbanas.
3. Contemplar el posible decrecimiento de algunas de las reservas urbanísticas contempladas en el planeamiento, como resultado de la falta de desarrollo de las mismas durante el período de vigencia de dicho planeamiento y de la reconsideración de las condiciones que puedan justificar la idoneidad de su transformación urbanística.
4. Concretar y delimitar el Perímetro de Crecimiento Urbano en el planeamiento municipal.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de perímetro de crecimiento urbano son las establecidas en el artículo 11.



6.4 Suelo de actividades económicas

La actividad industrial del País Vasco y la disponibilidad de espacios industriales de calidad es una de las bases de nuestra competitividad y de nuestra economía. Es preciso intervenir en los suelos industriales de cara a su renovación, reforma, rehabilitación, redensificación o, en definitiva, puesta en valor, para su uso vinculado a la actividad económica.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En la CAPV la industria supone el 24,5 % del PIB, por delante de la construcción (7,8%) y la agricultura (0,8%) y por detrás del sector servicios (66,9%). Así, la actividad industrial en el País Vasco sigue siendo uno de los pilares de su economía y la disponibilidad de espacios industriales de calidad constituye una premisa indispensable para su competitividad. De ahí también que, por ejemplo, del total de la superficie urbana de la CAPV, el 27,87% cuente con la calificación de suelo para actividades económicas, lo que refleja el importante peso del suelo calificado como Actividad Económica (industrial o de servicios) y la necesidad de que sea objeto de un adecuado tratamiento.

La existencia de una oferta de suelo amplia y accesible que permita la rápida implantación de empresas es un aspecto clave para la atracción de iniciativas empresariales locales y foráneas. Siguiendo la experiencia acumulada a lo largo de estos años, se considera necesario que desde el sector público se desarrollen actuaciones destinadas a la preparación de suelo para evitar que este factor básico de localización actúe restrictivamente frente a emplazamientos alternativos exteriores. A este respecto cabe citar algunos desafíos a los que enfrentarse:

- Conciliar los ciclos cortos de la economía, con los largos de la sociedad y con lo más largos del territorio, es el gran reto al que se enfrenta la ordenación territorial, y, en consecuencia, la política de utilización y ordenación de suelo que se efectúe en los próximos años. En este sentido es necesario conciliar la herencia del pasado con el proyecto de futuro a la hora de



plantear una política adecuada de suelo, y reequilibrar, de manera eficiente y coherente el pasado con las necesidades que demanda la nueva sociedad servoindustrial.

- Se considera necesario realizar una reflexión sobre el ciclo de vida de los suelos industriales, analizando la problemática existente en relación con el estado de abandono o incluso de ruina que afecta a un significativo número de polígonos industriales y fábricas, de manera que a partir de dicha reflexión se puedan adoptar estrategias de renovación y reforma orientadas a poner en valor y reutilizar dichos suelos.
- Impulsar medidas de carácter normativo, que permitan viabilizar la gestión de los suelos industriales obsoletos, facilitando la descontaminación de los mismos, el derribo de ruinas existentes o su reurbanización; aspectos que deben ser abordados de forma conjunta por parte de las iniciativas públicas y privadas; la posible reconsideración o actualización de los estándares dotacionales y parámetros urbanísticos que afectan a la ordenación de dichos suelos, de forma que en la regulación de los mismos se tengan también en cuenta las problemáticas existentes a las que anteriormente se ha hecho referencia.
- El reparto equilibrado del suelo para actividades económicas en relación con la distribución de los asentamientos poblacionales es otro de los factores esenciales a considerar para lograr una ordenación territorial integrada y funcionalmente optimizada.
- Las posibilidades que ofrecen las telecomunicaciones permitirán la aparición de actividades de servicios en cualquier punto del territorio y no necesariamente en las áreas urbanas o más congestionadas. Dotar a las comarcas vascas de áreas de actividad que respondan a las nuevas demandas de localización industrial y de generación de nuevas actividades, exige la ordenación de espacios donde tengan cabida las industrias y los servicios anexos que estas demandan.
- La accesibilidad medida en términos de duración del desplazamiento, frecuencia y calidad de los transportes públicos es un factor de importancia creciente a la hora de ampliar la oferta y disponibilidad alternativa de suelos y una garantía de multiplicidad en el uso.
- La disponibilidad a precios razonables del suelo será una de las limitaciones más críticas a la hora de plantear una política eficiente del suelo. En consecuencia, el control de la especulación se convierte en uno de los mayores desafíos, ya que condiciona que sus posibles usos lo sean de manera eficiente e hipoteca además el desarrollo de las actividades económicas y el bienestar de la población.

Las delimitaciones municipales resultan inadecuadas para el tratamiento de los problemas de suelo para actividades económicas en la sociedad actual. Por ello los instrumentos supramunicipales de planificación se consideran esenciales en relación con este elemento.

A su vez, el País Vasco dispone de una excelente red de parques tecnológicos tanto en el entorno de cada una de las tres capitales, como en otros ámbitos territoriales (Alto Deba, Bajo Deba). 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. Sin embargo, se han construido en algunos casos en entornos suburbanos, y ello ha generado un cierto aislamiento lo que exige para el futuro aumentar su atractivo y su potencial innovador, vinculándolos a las ciudades y a los espacios de conocimiento de su entorno.



En muchas ciudades los círculos 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. La creatividad y la innovación surgen mejor en lugares con identidad. En el País Vasco hay 69 círculos 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. 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. Son ámbitos de excelencia y resultan perfectamente compatibles con una infraestructura digital de última generación.

Por lo tanto, 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 vinculadas a las altas tecnologías y a la creatividad, 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.

Con relación a los equipamientos comerciales, ante las iniciativas de instalación de Grandes Equipamientos Comerciales en la periferia de los núcleos de población, ha quedado en evidencia la necesidad de buscar compatibilidades entre las nuevas tipologías comerciales y las exigencias de mantenimiento y fortalecimiento de la vida urbana de nuestras poblaciones también desde el planeamiento urbanístico y territorial. Igualmente, resulta fundamental realizar una reflexión sobre los impactos producidos por las grandes superficies comerciales situadas en el extrarradio de los núcleos urbanos, en relación con la ocupación de suelo o con los desplazamientos generados por las mismas (fundamentalmente vinculados al uso del transporte motorizado privado). Finalmente cabe tener en consideración las nuevas tendencias como es la proliferación de superficies comerciales en los suelos urbanos industriales con el consiguiente abandono de la actividad comercial del centro de las poblaciones lo que precisa de criterios adecuados.

El Plan Territorial Sectorial de creación pública de suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales ha supuesto una herramienta de utilidad para la ordenación del suelo dedicado a fines comerciales y económicos con criterios de sostenibilidad si bien, ante la reciente sentencia del Tribunal Supremo declarando nulas las limitaciones que respondan a criterios económicos, se habrá de readecuar el documento a estas nuevas circunstancias. Tal readecuación debe realizarse sobre los últimos pronunciamientos de los organismos internacionales (HABITAT III-ONU y Pacto de Ámsterdam-Unión Europea) y sobre la consideración de la ordenación del territorio como razón imperiosa de interés general reconocida por la Directiva 2006/123/CE.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo en materia de actividades económicas y equipamientos comerciales son:

1. Poner en valor el suelo industrial existente, la rehabilitación y la reutilización de los pabellones industriales vacíos y el diseño de estrategias de colaboración público-privada para promover la conservación de la urbanización de los suelos industriales.



2. Impulsar iniciativas compartidas entre distintas administraciones y entidades públicas, encaminadas al desarrollo conjunto de suelos destinados a actividades económicas que puedan tener un carácter estratégico para el territorio en el que se ubican.
3. Declarar la utilidad pública y el interés social a las actuaciones de promoción del suelo para actividades económicas, tanto a los efectos expropiatorios, como a los de coordinar administrativamente las intervenciones.
4. Densificar los suelos industriales y promover la mixticia de usos que compatibilice las actividades económicas con la vida urbana.
5. Conectar los nuevos espacios vinculados a altas tecnologías a operaciones de renovación y regeneración urbanas, evitando su instalación dispersa por el medio rural, y así mismo crear parques de actividades innovadoras vinculados a los nodos de conectividad exterior o a los centros universitarios.
6. Propugnar, como características de los nuevos suelos de actividades económicas, la integración en el paisaje urbano y natural, la elevada conectividad por transporte público, y la incorporación de sistemas de movilidad sostenibles.
7. Promover la vida urbana de nuestras poblaciones priorizando el comercio urbano en relación con el comercio de periferia.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de suelo de actividades económicas son las contenidas en el artículo 12 de las Normas de Aplicación.



6.5 Cuantificación residencial

La cuantificación residencial tiene entre sus objetivos limitar la artificialización del suelo respondiendo a criterios de sostenibilidad; así como facilitar a los municipios el cálculo de la capacidad residencial a contemplar en el planeamiento.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 proporcionaron los criterios relativos a la cuantificación residencial del planeamiento de los municipios, aportando un marco de referencia a los Planes Territoriales Parciales. Sin embargo, como resultado del paso de los años, la materia de la cuantificación residencial precisa adecuarse a la situación actual. Los cambios producidos principalmente por las variaciones demográficas, por la evolución del tamaño familiar, por la evolución del parque de viviendas y de su uso, y por la artificialización del suelo, han hecho necesaria una adaptación.

En un contexto de sostenibilidad territorial en el que la actuación sobre la ciudad construida adquiere un protagonismo máximo con las operaciones de rehabilitación, regeneración, renovación o redensificación, la cuantificación residencial precisa una consideración específica de la vivienda deshabitada en aras a su puesta en carga y a su valoración por el planeamiento urbanístico en su propuesta de capacidad residencial. A su vez, es necesario minorar los coeficientes de esponjamiento o coeficientes que transforman la necesidad de vivienda en la oferta de suelo. En esta línea y ante la urgencia en la disposición de unos criterios que dieran una respuesta actualizada a la cuestión, de forma simultánea a la revisión se ha tratado una modificación puntual de las Directrices en esta materia concreta, la cual ha sido aprobada mediante el Decreto 4/2016, de 19 de enero.

En cualquier caso, la cuantificación residencial, al formar parte de la revisión de las DOT y, precisamente como resultado del proceso participativo, se ha ajustado en sus propuestas, y en concreto se ha eliminado la necesidad de prever una capacidad residencial mínima en toda revisión del planeamiento urbanístico.

La cuantificación residencial propuesta se asienta en un doble criterio:

1. La ausencia de condiciones a la capacidad residencial del suelo urbano, la cual sólo queda limitada por las edificabilidades máximas legalmente impuestas en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.
2. La aplicación del método general de cuantificación residencial a los planes urbanísticos que clasifican suelo urbanizable.



Así mismo se posibilita que bien reglamentariamente a nivel de toda la CAPV o por medio de los Planes Territoriales Parciales en su correspondiente área funcional, puedan adecuarse todos los coeficientes utilizados.

Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11. b) de la Ley 3/2015, de 18 de junio, de Vivienda del País Vasco, se redactará el Plan Territorial Sectorial de Vivienda, que como desarrollo de lo señalado en los artículos 80-82 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, y en el marco de estas Directriz de Cuantificación Residencial, distinguirá por municipios el régimen de protección de la capacidad residencial prevista por el planeamiento urbanístico.

II. OBJETIVOS

Los objetivos propuestos para la revisión del modelo territorial en materia de cuantificación residencial son:

1. Limitar la artificialización del suelo con fines residenciales, respondiendo a criterios de racionalidad de uso del mismo y de sostenibilidad.
2. Facilitar a los municipios el cálculo de sus necesidades residenciales y de la capacidad residencial de la revisión del planeamiento urbanístico.
3. Establecer una doble forma de acercamiento a la cuantificación residencial, no imponiendo limitaciones a la capacidad residencial del suelo urbano, y aplicando el método general de cuantificación únicamente cuando se prevé suelo urbanizable.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de cuantificación residencial son las contenidas en el artículo 13 de las Normas de Aplicación.



6.6 Compatibilización de planeamientos

Con el objeto de garantizar la coherencia y el equilibrio de la estrategia territorial de las DOT, resulta oportuno promover la compatibilización de los planeamientos municipales y territoriales especialmente con los planeamientos de los municipios o de las Áreas Funcionales colindantes como áreas de oportunidad y mejora.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Por compatibilización urbanística se entiende aquel conjunto de mecanismos establecidos para la adecuada coordinación de los planes generales municipales, tiene un carácter estructural y sirve para la armonización de la ordenación de las áreas limítrofes de los municipios que así lo requieran. La Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, ya contempla que los instrumentos de ordenación territorial serán desarrollados a través de las figuras de planeamiento general y especial previstas en la legislación sobre régimen del suelo, que habrán de ajustarse a las determinaciones contenidas en aquéllos.

Por su parte, la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, recoge, en los artículos 63 y 92, la figura del Plan de Compatibilización del planeamiento general entre los planes de ordenación estructural para cuando las características y necesidades del desarrollo urbano en las zonas limítrofes de varios términos municipales hagan necesario coordinar la ordenación estructural de los planes generales afectados, y en defecto de un instrumento de ordenación territorial que lo realice, los ayuntamientos afectados podrán acordar la elaboración de un plan de compatibilización. Así mismo, establece el contenido mínimo de los planes de compatibilización y el procedimiento de tramitación y aprobación.

Sin embargo, el contenido de la Ley 2/2006, constituye una normativa dirigida más a la resolución de conflictos que pudieran surgir entre los municipios limítrofes, que una nueva forma de abordar el planeamiento en coordinación entre los municipios interesados. Se trata ahora de presentar la compatibilización como un instrumento o una batería de instrumentos útiles para lograr la precisa armonización que permita llevar a cabo los retos territoriales supramunicipales planteados por el



planeamiento territorial sin que se adviertan los límites administrativos. Se pretende incorporar todo aquello que ayude a que la ciudadanía perciba la vida en esos ámbitos como una oportunidad y no como una dificultad, y que le permita disfrutar del beneficio que supone la cercanía de otros municipios con sus infraestructuras, equipamientos, servicios, etc. en lugar de sufrir la rigidez de las barreras administrativas.

Asimismo, se ha constatado que, en cuanto al planeamiento territorial se refiere, también se precisa establecer una interrelación entre los Planes Territoriales Parciales, especialmente entre los colindantes, de cara a identificar y desarrollar los ámbitos de cooperación y trabajo colaborativo que redunden en una mayor coherencia y cohesión de la política territorial en su conjunto.

Las Directrices de 1997, en su capítulo 19 "Compatibilización de Planeamientos Municipales", identifican la existencia de diversos grupos de municipios que requieren un planeamiento integrado y todas aquellas situaciones en las que es preciso establecer mecanismos para garantizar que el planeamiento de los municipios colindantes o interrelacionados se redacten y desarrolle de forma coordinada, salvando así los límites municipales. Así mismo, las DOT, determinan en el apartado 6 del citado Capítulo 19 los sistemas alternativos de compatibilización y los elementos a compatibilizar.

Desde una valoración positiva, ya que la compatibilización de planeamientos ha permitido la gestión de estas áreas integradas consideradas unitariamente al margen de los términos municipales, y teniendo en cuenta todos los aspectos que inspiran esta revisión, convendría el análisis de cuestiones tales como:

- La identificación de otros grupos de municipios susceptibles de compatibilización.
- Nuevos sistemas alternativos de compatibilización que se puedan incorporar.
- La compatibilización o la interrelación entre Áreas Funcionales.

En lo que se refiere a la identificación de grupos de municipios susceptibles de compatibilización, las DOT de 1997 identifican los grupos de municipios de la Comunidad Autónoma a los que se aplicarán los mecanismos de compatibilización de planeamientos municipales. Sin embargo, se considera que el lugar más adecuado para proponer estos ámbitos en función de sus especificidades estratégicas territoriales son los Planes Territoriales Parciales, y, en su caso, los propios municipios afectados los que planteen sus ámbitos de interrelación.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen en materia de compatibilización de planeamientos son los siguientes:

1. Fortalecer la coherencia de la estrategia territorial en el conjunto del territorio, tanto al nivel municipal, como al nivel de Áreas Funcionales.
2. Promover la percepción positiva de la ciudadanía ante estos ámbitos limítrofes como ámbitos de oportunidad.
3. Identificar la escala territorial apropiada para la resolución de los problemas o para la materialización de oportunidades que afectan conjuntamente a Áreas Funcionales y municipios colindantes.



4. Coordinar el planeamiento territorial de las Áreas Funcionales y el planeamiento municipal, procurando que las determinaciones de los Planes Generales de municipios colindantes estén concebidas de forma integrada y en correspondencia con la realidad funcional y morfológica a la que se refieren.
5. Incorporar nuevos sistemas alternativos de compatibilización que permitan delimitar ámbitos de gestión supramunicipal, con establecimiento de determinaciones para su ordenación urbanística a efectos de posibilitar y coordinar o armonizar actuaciones estructurales de interés supramunicipal, para imponer un determinado modelo y para la fijación de usos con incidencia en el equilibrio del territorio.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de compatibilización de planeamientos son las contenidas en el artículo 14 de las Normas de Aplicación.

7

Paisaje,
Patrimonio Cultural y Natural,
y Recursos Turísticos



El paisaje y el patrimonio cultural y natural son dos conceptos indisociables.

La cultura es un hilo transversal que atraviesa las dimensiones económicas, sociales y ambientales. Como fuente de identidad, expresión, memoria, creatividad e interacción, la cultura sitúa a las personas en el corazón del desarrollo territorial y urbano, y guía a las partes interesadas hacia un camino de sostenibilidad.

La iniciativa de la UNESCO para la cultura y el desarrollo urbano sostenible puesta en marcha tras la adopción en septiembre de 2015 de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, asegura por primera vez el reconocimiento del valor añadido de la cultura dentro del marco de objetivos de desarrollo universalmente aplicables. La cultura en todas sus dimensiones, desde el patrimonio cultural hasta la creatividad está estrechamente vinculada a los objetivos de desarrollo sostenible, y en este sentido cabe reseñar su papel en el objetivo de lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, resilientes y sostenibles.

Por su parte, el paisaje es la expresión espacial de la sociedad. El Convenio Europeo del Paisaje del Consejo de Europa destaca que el paisaje desempeña un papel de interés general desde el punto de vista cultural, ecológico, medioambiental y social, incluso económico, definiéndolo como "cualquier parte del territorio tal y como es percibido por la población, cuyo carácter es el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos".

Por su parte, el desarrollo de los recursos turísticos deberá preservar los recursos actuales de cara a las generaciones futuras, asegurando la protección e integridad de nuestro patrimonio.

En aras a reforzar la coherencia y la estrecha interrelación entre estos conceptos, se recogen en un mismo capítulo el paisaje, el patrimonio cultural y natural, y los recursos turísticos:

- 7.1. PAISAJE
- 7.2. PATRIMONIO CULTURAL
- 7.3. PATRIMONIO NATURAL
- 7.4. RECURSOS TURÍSTICOS



7.1 Paisaje

El paisaje debe ser una referencia en la ordenación del territorio, y ha de tenerse en cuenta de manera integral, considerando tanto los paisajes sublimes como los cotidianos, con medidas de protección de los más frágiles y restauración de los degradados.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La CAPV goza de una gran riqueza y diversidad paisajística que constituye un recurso y un patrimonio común de interés general desde el punto de vista ambiental, cultural, social, histórico y económico.

El paisaje aporta a la ordenación del territorio un enfoque que ha de ser trabajado necesariamente de manera transversal. Sin embargo, a diferencia de lo que ocurre con los demás contenidos transversales que se recogen en un mismo capítulo, se ha considerado que el paisaje ha adquirido un peso propio que requiere de un capítulo específico dentro del modelo territorial.

El paisaje está muy condicionado por la intervención humana, que con sus actuaciones puede generar tanto paisajes de singular belleza como paisajes degradados, y es un elemento esencial del bienestar y calidad de vida individual y colectiva, contribuyendo al mismo tiempo a conformar la identidad del territorio. Las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 ya establecieron la garantía de la conservación de los valores paisajísticos como uno de los criterios y objetivos de los instrumentos de ordenación territorial. Así, señalaban la necesidad de catalogar aquellas zonas visuales que deben tener un tratamiento paisajístico especial y que toda obra o actuación que rompiera el modelado de paisaje se acompañara del correspondiente estudio paisajístico. Establecían también que el planeamiento territorial y urbanístico estudiarán el tratamiento de espacios marginales.

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.

En definitiva, el objeto del Convenio de Florencia no es otro que el de promover la protección, la gestión y la ordenación del paisaje y para ello recoge una serie de medidas que, en lo que al ámbito de la ordenación del territorio se refiere, fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico a través del Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Si bien el paisaje viene siendo objeto de atención en el planeamiento territorial y urbanístico a través de los estudios de evaluación ambiental estratégica, el objeto del citado Decreto 90/2014, no es otro que el de fijar los mecanismos normalizados para dar cumplimiento a las previsiones normativas e integrar el paisaje en la ordenación territorial. Para ello identifica los instrumentos para la protección, gestión y ordenación del paisaje, como son los Catálogos de Paisaje, las Determinaciones de Paisaje, los Planes de Acción del Paisaje, los Estudios de Integración Paisajística y las medidas de formación, sensibilización y apoyo.

Así pues, sobre la base de la evolución normativa y conceptual del paisaje desde la adopción de las primeras DOT en 1997, el modelo revisado de las Directrices actualiza los objetivos y las orientaciones territoriales en materia de paisaje para dar respuesta a los retos existentes en este ámbito.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de paisaje son los siguientes:

- 1.- Integrar el paisaje en la elaboración y desarrollo de los instrumentos de planificación territorial y urbanística.
- 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.
- 3.- Promover la participación ciudadana tanto en la valoración del paisaje, como en la definición de los objetivos de calidad paisajística y en la identificación de los elementos patrimoniales que caracterizan esos paisajes como lugares de memoria para cada colectivo social.
- 4.- Poner en valor el paisaje como un factor de calidad desde el punto de vista social, cultural, económico y de bienestar.
- 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.
- 6.- Profundizar en los estudios, acciones y medidas que contribuyan a la máxima compatibilización del desarrollo e implantación de las energías renovables con la preservación del patrimonio paisajístico.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de paisaje son las contenidas en el artículo 21 de las Normas de Aplicación.



7.2 Patrimonio cultural

La ordenación del patrimonio cultural debe fomentar la coordinación y cooperación entre las normativas sectoriales implicadas, atendiendo a las necesidades de conservación y puesta en valor del mismo, con un enfoque integral adaptado a las diferentes escalas territoriales y urbanísticas.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La evolución conceptual experimentada en las últimas décadas ha derivado en una noción de patrimonio cultural amplia e integral que supera notablemente la visión monumental, más restringida, basada en bienes individualizados, que era predominante en el momento en el que se regularon las DOT del año 1997.

En la actualidad, el patrimonio cultural se concibe como un activo que contribuye a fortalecer la identidad de los pueblos, mejorar la calidad de vida, fortalecer la cohesión social, diversificar la actividad económica y avanzar en un modelo integral de desarrollo sostenible.

La mirada contemporánea sobre el patrimonio cultural se ha ampliado y abarca tanto sus manifestaciones materiales, inmuebles y muebles, tal como fueron reconocidas en la Convención de 1972 de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, como sus manifestaciones inmateriales, reconocidas más recientemente por la UNESCO en la Convención de 2003 para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial que se manifiesta en particular en los ámbitos siguientes: Tradiciones y expresiones orales; idioma; toponimia como instrumento para la concreción de la denominación geográfica de los territorios; artes del espectáculo; actos sociales; conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; técnicas artesanales tradicionales; gastronomía; formas de socialización; manifestaciones sonoras, música y danza tradicional.

Este patrimonio cultural dialoga con las zonas urbanas y rurales de nuestro país, configurando unos paisajes culturales diversos y vivos que están en permanente evolución y que requieren, en muchos casos, de procesos de regeneración en los que se potencien soluciones y vías innovadoras que integren el patrimonio cultural vasco en esos cambios garantizando, en todo caso, la integridad de los valores patrimoniales irremplazables de los que son portadores como recurso finito y no renovable especialmente en el ámbito urbano. Para facilitar la gestión e integración armónica de los bienes



culturales a nivel paisajístico y territorial sería conveniente definir zonas de amortiguación, en la necesidad de reflejar la relación del bien y su entorno. Así mismo, las iniciativas de definición e intervención en Conjuntos Paisajísticos Industriales a desarrollar por los Planes Territoriales Parciales, tendrán en cuenta, en su caso, la posible existencia de elementos dignos de ser protegidos como bienes Culturales y su mantenimiento "in situ".

Igualmente se podrá implementar el sistema de indicadores territoriales y urbanísticos con el diseño de indicadores para la conservación de ciudades históricas. Se trata de un sistema de indicadores flexible, capaz de adaptarse a cada contexto de forma que pueda efectuarse un seguimiento, control y predicción de estos espacios. En este sentido, el impacto de la arquitectura contemporánea con respecto a las tipologías existentes en la ciudad histórica debe ser un indicador referido tanto a parámetros físicos y morfológicos (materiales empleados, volumetría, alturas, alineaciones de fachada etc.) como a otros valores de naturaleza intangible.

La globalización y la sociedad de la información han originado que gran parte de las transformaciones socioeconómicas y culturales se aceleren, con unas repercusiones que aún no somos capaces de advertir en su totalidad. En este sentido, el complejo equilibrio entre conservación y cambio debe ser cuidadosamente regulado e interpretado, máxime teniendo en cuenta que el patrimonio cultural constituye un recurso cada vez más importante que aporta valor diferencial en el contexto de competitividad territorial propia de la contemporaneidad.

El patrimonio cultural deberá ser valorado y gestionado de manera transversal mediante modelos de gobernanza que permitan una ordenación territorial realmente integral. Se considera necesario establecer una coordinación y cooperación efectiva entre las administraciones públicas y los agentes sociales para alcanzar tal fin.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de patrimonio cultural son los siguientes:

- 1.- Incorporar de manera integral el patrimonio cultural vasco como uno de los referentes sobre los que articular las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.
- 2.- Hacer del patrimonio cultural vasco un activo compatible con el modelo de desarrollo socioeconómico sostenible y con los procesos de regeneración urbana y rural de nuestro país, estableciendo las herramientas necesarias para ello.
- 3.- Incentivar la participación de la sociedad civil en la conservación del patrimonio cultural vasco material e inmaterial.

III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de patrimonio cultural son las contenidas en el artículo 22 de las Normas de Aplicación.



7.3 Patrimonio natural

El patrimonio natural está integrado tanto por la componente biótica (biodiversidad) como por la abiótica (geodiversidad). Ambas generan la composición actual de hábitats y especies presentes en el territorio. Por otra parte, el patrimonio natural genera al ser humano una serie de bienes y servicios ambientales, que constituyen una oportunidad para mejorar el bienestar de las personas.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Euskadi posee un patrimonio natural de alto valor que supone el sustento del bienestar y calidad de vida de la sociedad. En nuestro territorio encontramos más de 2.500 especies diferentes, y, con un 1% del territorio de la Unión Europea, Euskadi alberga aproximadamente el 35% del número de los hábitats de interés europeo, el 21% de los de especies de fauna y el 2% de las flora.

Los ecosistemas son la base del suministro de bienes y servicios esenciales como los suelos fértiles, los mares productivos y el agua para el consumo de los que dependen las personas. Así, tal y como se recoge en el capítulo relativo al Medio Físico y a la Infraestructura Verde, en general se consideran tres tipos esenciales de beneficios que las personas obtienen de los ecosistemas:

- Servicios de abastecimiento: contribuciones directas al bienestar humano provenientes de la estructura biótica o geótica de los ecosistemas; por ejemplo, los alimentos, el agua potable, la madera, etc.



- Servicios de regulación: contribuciones indirectas al bienestar humano provenientes del funcionamiento de los ecosistemas; por ejemplo, el almacenamiento de carbono, la regulación climática, la regulación hídrica, el control de la erosión, etc.
- Servicios culturales: contribuciones no materiales que las personas obtienen de las experiencias en los ecosistemas; por ejemplo, las actividades recreativas, el disfrute estético, la identidad cultural, el conocimiento tradicional, etc.

A nivel internacional, los documentos de referencia en patrimonio natural son el "Plan Estratégico para la Diversidad Biológica 2011-2020 - Metas de Aichi" y la "Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible". Esta última aprobada en 2015 y que incluye entre sus 17 Objetivos el número 13: "Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos", el objetivo 14: "Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible", y el objetivo 15: "Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y frenar la pérdida de la diversidad biológica".

A nivel de la Unión Europea, la Estrategia sobre la Biodiversidad para 2020 recoge como visión "En 2050, la biodiversidad de la Unión Europea y los servicios ecosistémicos que presta (su patrimonio natural) estarán protegidos, valorados y restaurados debidamente, dado el valor intrínseco de la biodiversidad y su contribución esencial al bienestar humano y a la prosperidad económica, evitando así los catastróficos cambios ocasionados por la pérdida de biodiversidad". El objetivo principal es detener para 2020 la pérdida de biodiversidad y la degradación de los servicios ecosistémicos, y restaurarlos en la medida de lo posible, incrementando al mismo tiempo la contribución de la Unión Europea a la lucha contra la pérdida de biodiversidad mundial.

En Euskadi los dos marcos de referencia en esta materia son:

- Estrategia de Biodiversidad 2030
- Estrategia de Geodiversidad 2020.

La Estrategia de Biodiversidad recoge como visión mejorar el estado de conservación del medio natural, frenando su deterioro a través de la corresponsabilidad de todos los agentes al mismo tiempo que la ciudadanía valora la riqueza de los servicios ecosistémicos que aporta el medio natural al bienestar humano. Todo ello es clave para legar a las generaciones futuras una biodiversidad integrada en un territorio resiliente.

La Estrategia de Geodiversidad ha identificado en el "Inventario de Lugares de Interés Geológico de la CAPV" 150 lugares que suponen el 5% de la superficie. Este es un inventario abierto que refleja la relevancia de la geodiversidad y qué lugares la representan mejor.

Las principales presiones que tanto en Europa como en Euskadi están provocando la pérdida y/o el deterioro del patrimonio natural y sus servicios ecosistémicos son la artificialización del suelo y la fragmentación territorial, algunas prácticas agroforestales inadecuadas y la pesca, la modificación de las condiciones naturales, la contaminación, el cambio climático y las especies exóticas invasoras.



II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de patrimonio natural son los siguientes:

- 1.- Incorporar de manera integral el patrimonio natural en las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV promoviendo la protección de los ecosistemas y todos sus componentes.
- 2.- Hacer del patrimonio natural vasco un activo compatible con el modelo de desarrollo socioeconómico sostenible y puesta en valor como instrumento de oportunidad.
- 3.- Fomentar la biodiversidad urbana como elemento de calidad de vida y mejora de la salud de la población.
- 4.- Fomentar la corresponsabilidad y compatibilización de usos de los recursos naturales y la conservación del medio natural.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de patrimonio natural son las contenidas en el artículo 23 de las Normas de Aplicación.



7.4 Recursos turísticos

Los recursos turísticos se caracterizan en Euskadi por su diversidad natural y cultural, precisando la definición de un modelo que garantice tanto su desarrollo, como la sostenibilidad territorial, es decir, de forma compatible con la capacidad de acogida y con la calidad de vida de los residentes. Se redactará un Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Recursos Turísticos.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Tal como recoge la Carta Mundial del Turismo Sostenible, el turismo es una actividad económica de primer orden, que debe contribuir eficazmente a reducir la desigualdad y promover sociedades pacíficas e inclusivas. Su desarrollo deberá preservar además los recursos actuales de cara a las generaciones futuras, asegurando la protección y la integridad de nuestro patrimonio.

Las DOT preveían que el turismo tendría un protagonismo creciente en el futuro de la economía y del territorio vasco. La diversidad de los elementos territoriales de Euskadi, paisajes naturales y urbanos conforman una variedad de ambientes atractivos. La mejora ambiental y paisajística de nuestro territorio y la puesta en valor de sus atractivos naturales y urbanos representan recursos turísticos. El objetivo es hacer de la excelencia territorial una de las señas de identidad del País Vasco, un factor esencial de calidad de vida y un componente básico de su estrategia de sostenibilidad; configurando un territorio atractivo y diverso, dotado de una oferta de servicios variada, en un entorno ambiental de calidad y de espacios urbanos singulares.

Además de los bienes que pueden generar atracción y consumo turístico, forman parte de los recursos turísticos las infraestructuras de los establecimientos de alojamiento turístico y los servicios orientados al turismo. Entre dichos establecimientos de alojamiento se incluyen los establecimientos hoteleros, los apartamentos turísticos, los campings, los agroturismos y casas rurales y los albergues, así como las viviendas y habitaciones de uso turístico.

Según los datos correspondientes a 2016, en la CAPV se localizan un total de 1.886 establecimientos de alojamiento turístico, cifra que supone un incremento del 49% respecto las cifras de 2009. En su distribución por tipologías, el 56% de los mismos corresponden a establecimientos hoteleros, el 41% alojamiento rural y el restante 3% a campings.



1.- Establecimientos hoteleros, apartamentos turísticos y albergues.

En lo referente a establecimientos hoteleros (hoteles y pensiones), Gipuzkoa es el territorio que mayor número localiza (49% del total), si bien es Bizkaia el que mayor número de plazas concentra (el 47% del total de la CAPV). En el periodo 2012-2015, los tres territorios han experimentado un incremento importante de su oferta hotelera, siendo muy reseñable el incremento en el número de establecimientos hoteleros en Donostia y en su área metropolitana.

Tabla 8: Establecimientos hoteleros según categoría y estrato 2015.

	Total	Tres y más estrellas	Una y dos estrellas y pensiones
Vitoria-Gasteiz	38	6,9%	11 9,4%
Rioja Alavesa	12	2,2%	4 3,4%
Resto de Álava	24	4,4%	3 2,6%
Bilbao	70	12,8%	23 19,7%
Área metropolitana de Bilbao	30	5,5%	10 8,5%
Bizkaia costa	66	12,1%	13 11,1%
Bizkaia interior	49	9,0%	7 6,0%
San Sebastián	119	21,8%	19 16,2%
Área metropolitana Donostia-SS	27	4,9%	3 2,6%
Gipuzkoa costa	61	11,2%	15 12,8%
Gipuzkoa interior	51	9,3%	9 7,7%
Total	547	100,0%	117 100,0%
			430 100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETR del EUSTAT

2.- Agroturismos y casas rurales.

Los alojamientos vinculados al turismo rural en Euskadi ascienden en 2016 a un total de 414. Estas cifras suponen un incremento del 4% en el número de agroturismos y del 12,1% en el número de plazas respecto a las cifras de 2009. Por Territorios, Gipuzkoa concentra el mayor número de establecimientos (46%). Además, en el periodo 2012-2015 ha sido el territorio que mejor comportamiento ha tenido en este sentido, ya que más de la mitad de las nuevas plazas creadas se localizan en este territorio.

3.- Campings y otras modalidades de turismo de acampada.

El creciente desarrollo que se ha producido en relación con el interés por el turismo itinerante y con el ligado al disfrute de la naturaleza, considerado como alternativas al turismo tradicional hotelero, ha generado que durante las últimas décadas se haya producido en la CAPV un claro incremento de los establecimientos destinados a dicho tipo de turismo, tales como campings, áreas de acampada o áreas especiales de acogida para autocaravanas. En el año 2015 se contabiliza un total de 26 campings principalmente concentrados en la costa. La incidencia que el desarrollo de dichas actividades puede tener en nuestro territorio exige su consideración en la definición del modelo a establecer desde las diversas escalas del planeamiento territorial y municipal.

4.- Viviendas y habitaciones turísticas.

En los últimos años han surgido, con gran fuerza, una nueva figura alojativa, como es la vivienda para uso turístico y el alojamiento en habitaciones de viviendas particulares, recogida en la Ley 13/2016, de 28 de julio, de Turismo en la CAE. Esta nueva figura va a incidir directamente no sólo en el mercado,



sino también en el planeamiento y ordenación urbanística de los municipios. Los alojamientos vinculados a estas figuras ascienden en 2016 a un total de 718, lo cual supone 3.264 plazas, siendo, por territorios, Gipuzkoa el que concentra el mayor número de establecimientos (65%) y el mayor número de plazas (64%), seguido de Bizkaia (30% y 29% respectivamente).

5.- Potenciales turísticos de la CAPV

De manera global los recursos turísticos se caracterizan en Euskadi por su diversidad y complementariedad. Frente a otros destinos turísticos que ofrecen un único producto, Euskadi posee diversos recursos atractivos en un territorio relativamente reducido. Por otra parte, la transformación de los hábitos turísticos ha puesto en el mercado nuevas tendencias en la demanda turística entre las que el turismo verde y el turismo urbano se presentan como nuevas oportunidades de negocio.

Entre los recursos turísticos vinculados al territorio se encuentran los siguientes:

- Los espacios naturales, Zonas de especial conservación, Parques Naturales y resto de espacios protegidos como la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y el Geoparque de la Costa Vasca; los cuales configuran en Euskadi una red caracterizada por su distribución homogénea en el territorio y por su accesibilidad.
- El litoral, que se extiende a lo largo de 197 km ocupados en un 90% por acantilados y el resto por playas y formaciones arenosas. En el entorno de las playas se ha desarrollado un turismo tradicional, asociado también a centros históricos y puertos deportivos. Cabe destacar la Reserva de la Biosfera de Urdaibai como un espacio natural diferenciado, relacionado con los recursos del litoral.
- Las capitales. El turismo urbano es un fenómeno emergente que en los últimos años está reconfigurando los flujos turísticos en Europa. Las tres capitales se han convertido en un producto atractivo que constituye uno de los grandes potenciales turísticos.
- Los cascos históricos. Los sesenta y nueve cascos antiguos de la CAPV representan un potencial turístico de indudable valor relacionado con el patrimonio cultural.
- El patrimonio cultural, histórico, artístico, arquitectónico, urbanístico o arqueológico; así como el natural, geológico o ambiental.
- El paisaje. Los aspectos perceptivos, sobresalientes o de interés natural o cultural del paisaje contribuyen de forma decisiva a conformar la identidad de nuestro territorio y, por lo tanto, constituyen uno de sus recursos turísticos fundamentales.
- Los recorridos e itinerarios peatonales y ciclistas vinculados al ocio, al disfrute de la naturaleza, la cultura, el patrimonio o el paisaje; o que permitan el acceso a otros recursos turísticos.
- Cabe reseñar también que existen potenciales turísticos que surgen de la suma de diferentes componentes, como sucede en la Rioja Alavesa, donde la especialización de la oferta turística se centra en el turismo gastronómico y enológico y en los paisajes vinculados a los mismos; o en otros lugares del territorio donde conviven diversas modalidades de turismo rural, cultural, histórico-artístico, lingüístico, deportivo, termal, de negocios, congresual etc.
- Finalmente, Euskadi dispone de un amplio y variado inventario de recursos vinculados con el patrimonio inmaterial (gastronomía, identidad).

Así mismo, la Ley 13/2016, de 28 de julio, de Ordenación del Turismo, establece el régimen de ordenación de los recursos turísticos que se desarrollará mediante un Plan Territorial Sectorial; el cual



se integrará en los instrumentos de ordenación territorial definidos por la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio. Según la citada Ley 13/2016, el PTS deberá ser no sólo una herramienta de inventario y ordenación de recursos territoriales y de regulación de su utilización y desarrollo turístico, sino también permitirá la articulación entre los recursos y el territorio para facilitar su consumo a través de diferentes productos turísticos y la del propio territorio, como escenario de articulación de consumos y actividades turísticas.

Finalmente procede mencionar, por la relación que en algunos casos pueden tener con el desarrollo de los recursos turísticos, la conveniencia de proseguir con medidas tendentes a evitar la aparición de algunos fenómenos emergentes, que pueden generar unos efectos territoriales, ambientales o sociales que se consideran no deseables. Entre ellos se encuentran la gentrificación de ciertas zonas, barrios e incluso ciudades como consecuencia de un desarrollo masivo del turismo; el efecto "ciudad o ámbito parque temático", como consecuencia de determinados modelos de explotación turística; la simplificación y el monocultivo de la actividad económica terciaria y de usos mayoritariamente vinculados al sector turístico; el desplazamiento de los colectivos sociales más desfavorecidos debido al incremento del precio del suelo, etc. Como consecuencia, se estima necesario que desde las diversas escalas del planeamiento se adopten los criterios y medidas necesarios que desde la propia planificación territorial y urbanística permitan afrontar las diversas problemáticas.

II. OBJETIVOS

Los objetivos propuestos para la revisión del modelo territorial en materia de recursos turísticos son los siguientes:

- 1.- Compatibilizar el disfrute de los recursos turísticos con la protección y mejora del patrimonio natural y cultural de nuestro territorio, asegurando su preservación para las generaciones futuras.
- 2.- Orientar la planificación de los recursos turísticos a la consecución de una oferta diversificada, accesible y sostenible sociocultural, económica y medioambientalmente.
- 3.- Garantizar la adecuada inserción de la ordenación de los recursos turísticos en el planeamiento territorial y urbanístico.
- 4.- Adoptar desde el planeamiento territorial y urbanístico los criterios y medidas necesarios que garanticen un aprovechamiento sostenible de los recursos turísticos.
- 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.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de recursos turísticos son las contenidas en el artículo 24 de las Normas de Aplicación.

8

Gestión sostenible de
los recursos



La gestión sostenible de los recursos conlleva el tratamiento de aspectos tradicionales de los documentos de ordenación territorial desde un nuevo prisma.

El punto relativo al Agua, partiendo de la materia abordada por la planificación territorial con el Plan Territorial Sectorial de ordenación de Ríos y Arroyos, como una integración de los aspectos medioambientales, hidráulicos y urbanísticos que se dan en la ordenación de los cauces fluviales, aborda la gestión del riesgo de inundación, las alteraciones morfológicas de las masas de agua superficiales, así como el abastecimiento de agua y el saneamiento de las poblaciones.

El punto relativo a la Energía parte de las premisas que marca la Estrategia Energética Euskadi 2030, para establecer las condiciones territoriales que deben desarrollarse para su asunción, centrándose con el papel de las ciudades en este escenario de sostenibilidad.

Finalmente, la Economía Circular recoge en la terminología toda la política en torno a la gestión de los residuos sólidos y en el tratamiento de los suelos contaminados, aspecto de amplia trayectoria en la CAPV desde la aprobación de legislación propia.

La economía circular descansa sobre la reutilización, el reciclado y la valorización de residuos, que requiere, asimismo, de una recogida y separación selectiva, como paso previo para cualquier otro tratamiento de reciclaje o valorización que permita recuperar materiales o energía de dichos residuos. Igualmente, se prevé potenciar el desarrollo de nuevos mercados y el uso efectivo de materias primas secundarias procedentes de los procesos de valorización de residuos industriales no peligrosos en sustitución de otras materias primas.

El suelo es un elemento central de la sostenibilidad territorial, ya que del suelo y su grado de conservación dependen la calidad de otros medios, como el agua o el aire, la mitigación de otras problemáticas ambientales, como, por ejemplo, el cambio climático, la pérdida de biodiversidad o las inundaciones, e incluso la calidad de vida humana, a través de la conservación de los servicios de los ecosistemas del suelo.

En tal sentido, este capítulo de Gestión Sostenible de los Recursos se estructura en los siguientes puntos:

- 8.1. AGUA.
- 8.2. ENERGÍA
- 8.3. ECONOMIA CIRCULAR.



8.1 Agua

El Plan Territorial Sectorial de ordenación de ríos y arroyos de la CAPV es un ejercicio de consenso administrativo y de integración de las variables medioambiental, hidráulica y urbanística, procediéndose, en este momento, a recoger una visión actualizada de la gestión del riesgo de inundación, así como del abastecimiento de agua y el saneamiento, con una política territorial en correspondencia con la planificación hidrológica.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La adopción de importantes hitos jurídicos en materia de agua ha supuesto un salto cualitativo en los principios de la gestión del agua desde la aprobación de las DOT en 1997. Es el caso de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 23 de octubre, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, conocida como Directiva Marco del Agua o DMA; la Directiva 2007/60/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 23 de octubre, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación; la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas del País Vasco; el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, y el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre que modifican el Reglamento del Dominio Público Hidráulico; el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación; y los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, del Cantábrico Oriental y del Ebro.

Este conjunto normativo aporta un marcado carácter ambiental: el agua deja de ser considerado sólo como un recurso para incorporar una visión más amplia, ecosistémica, en la que son fundamentales los criterios de sostenibilidad a largo plazo, ahorro y eficiencia.

El agua es un factor fundamental en la ordenación territorial, al suponer su gestión un elemento clave en la relación de la sociedad con el territorio. En este sentido la Directiva Marco del Agua (DMA) establece los objetivos de calidad de las masas de agua y los ecosistemas relacionados, que deben ser principios reguladores del planeamiento.



Así, los objetivos en materia de gestión de aguas consisten, primero, en alcanzar un buen estado de las masas de agua; segundo, en mejorar la satisfacción de demandas de agua con criterios de sostenibilidad; y, tercero, en contribuir a paliar los efectos de inundaciones, con políticas preventivas, y sequías.

Además, ahora se disponen de instrumentos clave de gestión que están estrechamente ligados, como son los Planes Hidrológicos y los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación para cada una de las tres demarcaciones hidrográficas de nuestro territorio, es decir la del Cantábrico Occidental, la del Cantábrico Oriental y la del Ebro.



Demarcaciones Hidrográficas en el País Vasco.

Fuente: URA

En cuanto a los instrumentos de ordenación del territorio se refiere, los Planes Territoriales Sectoriales de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV de las Vertientes Cantábrica y Mediterránea, que se aprobaron mediante los Decretos 415/1998, de 22 de diciembre, y 455/1999, de 28 de diciembre, respectivamente, fueron refundidos y adaptados a la normativa vigente con la adopción del Decreto 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea). Desde su aprobación, este Plan Territorial Sectorial ha demostrado ser un instrumento eficaz de ordenación territorial, que incluye en la regulación de los ámbitos fluviales un tratamiento integrado y ponderado de las variables medioambiental, hidráulica y urbanística:

- Medioambiental, con los criterios de protección de las márgenes en atención al valor ecológico de su vegetación de ribera.
- Hidráulica, concretando y materializando los criterios en cuanto a la protección a otorgar a los cauces en orden a evitar las inundaciones en las diferentes avenidas de agua.



- Urbanística, con la definición de los criterios de ordenación de los diferentes tramos de cada cauce en cuanto a los usos que pudieran darse en sus márgenes, fundamentalmente en lo relativo a los usos urbanísticos y edificatorios.

La revisión del modelo territorial en materia de agua gira en torno a la gestión del riesgo de inundación; las alteraciones morfológicas de las masas de agua superficiales; el abastecimiento de agua y el saneamiento; la calidad de las masas de agua; y las zonas protegidas.

Las inundaciones constituyen el mayor riesgo natural que afecta al País Vasco. Son fenómenos naturales que no pueden evitarse, si bien la forma en la que se desarrollan las actividades humanas puede contribuir a aumentar sus impactos negativos. Los daños por inundaciones afectan sobre todo a la vertiente cantábrica, donde se concentra el mayor número de puntos problemáticos por contar con una elevada densidad de población, un alto número de núcleos habitados y una escasa cantidad de suelos favorables para urbanizar. Estos escasos suelos llanos coinciden, en gran medida, con márgenes de ríos y estuarios, ocupados por el agua cuando se producen desbordamientos.

Las alteraciones morfológicas y la ocupación del dominio público hidráulico y marítimo terrestre pueden considerarse, junto con los vertidos puntuales, los principales problemas del medio acuático en la CAPV. Las características del relieve unido a la alta densidad de población, sobre todo en la vertiente cantábrica, convirtieron muchas vegas fluviales y estuarias y zonas húmedas en espacios intensamente presionados por usos urbanos, industriales, vías de comunicación e infraestructuras, puertos, etc. Esta ocupación de las vegas trajo consigo la realización de obras para la defensa de las riberas contra la erosión, así como para la prevención de las inundaciones. Además, hay que sumar la artificialización de las márgenes, las coberturas y ocupaciones de los cauces, dragados, la existencia de infinidad de infraestructuras de captación de agua (azudes), muchas en desuso, así como de otros obstáculos a la migración de la fauna acuática y, finalmente, el déficit de una cobertura vegetal en las riberas suficiente y adecuada.

La solución a esa problemática tiene dos vertientes. Por un lado, la protección eficaz de las condiciones de cauce y ribera de nuestros ríos, estuarios y humedales, es decir, el freno de su deterioro y, por otro, la mejora ambiental o restauración, en la medida de lo posible, de las características morfológicas de las masas de agua superficiales y de los ecosistemas relacionados que han sido alterados.

Por su parte, los análisis realizados en el marco de la planificación hidrológica concluyen que, con carácter general, los principales sistemas de abastecimiento cumplen las condiciones de garantía de suministro, el servicio de sus demandas estaría asegurado con las fuentes de recursos existentes y sus captaciones son compatibles con los caudales ecológicos. No obstante, en algunos de estos sistemas existen problemas recurrentes en estiaje que ocasionan problemas para garantizar el equilibrio entre el servicio de estas demandas y el mantenimiento de los caudales ecológicos mínimos, así como problemas de sobreexplotación. Adicionalmente, algunos de los principales sistemas son potencialmente vulnerables a situaciones de rotura o accidente en elementos clave de las redes de transporte que repercutirían gravemente en el suministro de importantes núcleos de población. Por su parte, en los sistemas menores, dependientes de pequeños manantiales o captaciones superficiales, estos problemas, en algunos casos, pueden presentarse con mayor frecuencia, referidos en la mayor parte de los casos a la escasez de recursos en períodos de estiaje prolongado o sequía.

Otra cuestión relevante a tener en cuenta es el porcentaje de incontrolados de estos sistemas (concepto que incluye las pérdidas en las conducciones, deficiencias en los contadores, tomas no contabilizadas o fraudulentas, consumos en las instalaciones de tratamiento, etc.). Si bien este indicador ha mejorado notablemente en los últimos años en el País Vasco, y especialmente en los sistemas de abastecimiento con mayor capacidad de gestión, en ocasiones el porcentaje de incontrolados no es el más adecuado,



lo cual infiere al estado de la red cierta responsabilidad en determinadas insatisfacciones de las demandas.

De ahí la necesidad de perseverar en las actuaciones relacionadas con la gestión de la demanda, y que involucran aspectos organizativos y de gestión de los servicios relacionados con el agua, incluyendo la reducción de fugas en las redes de abastecimiento, la implantación de regímenes tarifarios incentivadores del uso sostenible del agua, la sensibilización en el ahorro y uso eficiente, etc. Asimismo, en determinados sistemas, se plantea la conveniencia de contar con nuevas infraestructuras de abastecimiento, que permitan una compatibilidad plena entre la suficiente garantía de abastecimiento y el mantenimiento de los regímenes de caudales ecológicos, a través de nuevas captaciones y, sobre todo, de interconexiones de sistemas. En relación con las principales captaciones de abastecimiento de la CAPV, que se recogen en el Registro de Zonas Protegidas de los Planes Hidrológicos, si bien en las normativas de aplicación en materia de aguas existen determinadas cláusulas para avanzar en su protección, en ocasiones se han producido episodios de contaminación. Por ello, resulta conveniente que la protección de dichas captaciones trascienda a otros ámbitos, entre ellos, el propio planeamiento municipal.

En cuanto al saneamiento y depuración de aguas se refiere, partiendo de la opción prioritaria de la conexión a los sistemas generales de saneamiento, se ha culminado la ejecución de la mayor parte de las infraestructuras básicas de saneamiento y depuración de aguas residuales urbanas, lo cual ha redundado en una notable mejoría en el estado de las masas de agua de muchas cuencas. Se ha de profundizar en las medidas relativas al control de alivios, abordar la problemática del saneamiento en núcleos menores y potenciar la reducción de la contaminación en origen, entre otros.

Es preciso continuar con la adecuada gestión de vertidos de aguas residuales a través de las autorizaciones pertinentes e incidir en la importancia de realizar previsiones urbanísticas que se correspondan con la existencia de infraestructura de saneamiento y depuración que permita que los vertidos de las aguas residuales sean acordes con el buen estado de la masa de agua relacionada.

No hay que olvidar que casi el 75% del agua consumida en el País Vasco (volumen que parcialmente es posteriormente devuelto al medio tras su depuración) se destina al abastecimiento de la población y a otros usos conectados a las redes urbanas. Este porcentaje traslada a la prestación de los servicios del agua un peso enorme como sector clave en la consecución de los objetivos medioambientales de las masas de agua. Debe seguir impulsándose, por un lado, la gestión integral del ciclo urbano del agua y por otro, la optimización de la organización territorial de los servicios del agua.

Con relación a la calidad de masas de agua, en líneas generales las masas de aguas superficiales de la CAPV soportan una presión mucho mayor que las subterráneas, y esto tiene su reflejo en el estado de las mismas. En la actualidad, el 52% de las masas de agua superficiales cumplen los objetivos medioambientales, mientras que el grado de cumplimiento alcanza el 92% en las subterráneas. La principal presión que afecta a la calidad de las masas de agua del País Vasco es la contaminación originada por fuentes puntuales de origen urbano, pero es preciso citar también otras fuentes de contaminación o alteración, como las difusas, relacionadas bien con el sector agrario o industrial, tales como los emplazamientos contaminantes. En relación con el sector agrario, esta presión es importante en algunas áreas de la vertiente mediterránea, en donde hay varias zonas designadas vulnerables a la contaminación por nitratos de origen agrario, y en algunas zonas concretas de la vertiente cantábrica en las cuales la cabaña ganadera tiene un importante desarrollo.

Una cuestión novedosa respecto a las DOT de 1997 es el establecimiento de una serie de diferentes categorías de zonas protegidas relacionadas con el agua, cada una con sus objetivos específicos de



protección, su base normativa y las exigencias correspondientes a la hora de designación, delimitación, seguimiento y suministro de información. Además, cada demarcación hidrográfica tiene la obligación de establecer y mantener actualizado su Registro de Zonas Protegidas (RZP). Dicho registro incluye todas aquellas zonas que hayan sido declaradas objeto de protección especial en virtud de una norma comunitaria específica relativa a la protección de las aguas superficiales o subterráneas o a la conservación de los hábitats o las especies que dependen directamente del agua. En el Registro de Zonas Protegidas se diferencian las siguientes categorías:

- Zonas de captación de agua para abastecimiento urbano.
- Zonas de futura captación de agua para abastecimiento urbano.
- Zonas declaradas de protección de especies acuáticas significativas desde el punto de vista económico.
- Masas de agua declaradas de uso recreativo.
- Zonas declaradas vulnerables en aplicación de las normas sobre protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos procedentes de fuentes agrarias.
- Zonas declaradas sensibles en aplicación de las normas sobre tratamiento de aguas residuales urbanas.
- Zonas declaradas de protección de hábitat o especies en las que el mantenimiento o mejora del estado del agua constituya un factor importante para su protección.
- Perímetros de protección de aguas minerales y termales.
- Reservas hidrológicas.
- Zonas húmedas.
- Zonas de protección especial que incluyen, por un lado, tramos fluviales de interés natural o medioambiental y, por otro, otras figuras de protección no contempladas en los apartados anteriores. Se incluyen en esta segunda tipología los siguientes espacios: los Parques Naturales, los Biotopos, la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, el Plan Especial de Txingudi, el Geoparque de la Costa Vasca y las áreas de interés especial de las especies amenazadas.

En el País Vasco se han identificado 953 puntos de abastecimiento de agua que cumplen con los criterios establecidos por la DMA para considerarse como zonas de captación de agua para abastecimiento urbano. El 70% de los puntos de abastecimiento captan aguas subterráneas y el 30% superficiales. Los más destacables son los principales embalses de abastecimiento. Dada su relevancia, se considera necesario que el planeamiento urbanístico recoja estas captaciones estableciendo su régimen de protección.

De modo general, se establece que la estrategia de ordenación territorial en los cursos de agua situados en ámbitos rurales debe dirigirse sustancialmente hacia la conservación naturalística y ecológica de los mismos y la consiguiente preservación morfológica de sus márgenes inundables, priorizando por supuesto la liberación de la zona de flujo preferente y tratando de proteger, en su caso, las posibles implantaciones urbanísticas aisladas existentes en el resto de las márgenes inundables, pero evitando, en general, las nuevas ocupaciones y/o alteraciones urbanísticas del conjunto de los cauces y sus llanuras de inundación.

En los ámbitos urbanos se prioriza la adopción de estrategias tendentes, sobre todo, a la defensa ante inundaciones en los núcleos urbanos existentes, procediendo para ello a la progresiva liberación de la zona de flujo preferente, mediante la minoración o la eliminación de obstáculos, la mejora de las condiciones de drenaje, la construcción de obras de defensa y, en su caso, la demolición de construcciones que generen, en puntos significativos, la estrangulación de los cauces. En la regulación hidráulica de estos ámbitos urbanos se deberá diferenciar, por tanto, entre la Zona de Flujo Preferente,



en la que se deberá adoptar una estrategia sustancialmente protección y restrictiva, y el resto de las zonas inundables, en las que las posibles intervenciones edificatorias deberán cumplir una serie de premisas.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de agua son los siguientes:

1. Promover una adecuada ordenación territorial de los cauces fluviales que aúne a las administraciones intervenientes, integrando las variables medioambiental, hidráulica y urbanística.
2. Reducir los daños ocasionados por las inundaciones y las sequías a la población, a la actividad económica y al medio ambiente, con medidas compatibles con los objetivos ambientales.
3. Mantener o recuperar el buen estado ecológico de todas las masas de agua, tanto las superficiales como las subterráneas, manteniendo las comunidades de seres vivos similares a las que existirían si no hubiese una presión humana significativa, completando infraestructuras de depuración y saneamiento, reduciendo alivios en tiempos de lluvia, y potenciando la reutilización de aguas residuales.
4. Atender la demanda de agua con una garantía de suministro adecuada y una calidad conforme a las necesidades, que mantenga los caudales ecológicos y tenga en cuenta criterios y soluciones que redunden en el ahorro y eficiencia.
5. Proteger las condiciones de ribera y cauce, y recuperar espacios en los ríos con coberturas y encauzamientos duros en operaciones de regeneración y reconversión urbana.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de agua son las contenidas en el artículo 15 de las Normas de Aplicación.



8.2 Energía

La eficiencia energética y las energías renovables son los dos ejes principales de la Estrategia Energética de Euskadi 2030 (3E2030) y constituyen requisitos imprescindibles para la sostenibilidad territorial, la competitividad y la lucha contra el cambio climático. El aumento sustancial de la eficacia y eficiencia energética, la descarbonización a través de la utilización generalizada del uso de fuentes de energías renovables y el progreso hacia una autosuficiencia energética son también los retos en materia de energía de la estrategia territorial.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El nuevo modelo energético que requiere la aplicación de las bases de lucha contra el cambio climático no debe limitarse a establecer una sustitución de fuentes de energía, sino que exige un cambio en las lógicas territoriales. Exige afrontar el binomio energía/clima mediante estrategias de mitigación de la demanda y de reducción de consumos mejorando la eficiencia del sistema y la reducción de la intensidad energética.

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 en el consumo energético derivados de un mayor nivel de desarrollo y del incremento en la movilidad. En ese contexto, las energías renovables han aumentado y representan el 7% de la demanda energética de la CAPV. No obstante, los derivados del petróleo todavía aportan el 40% 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.

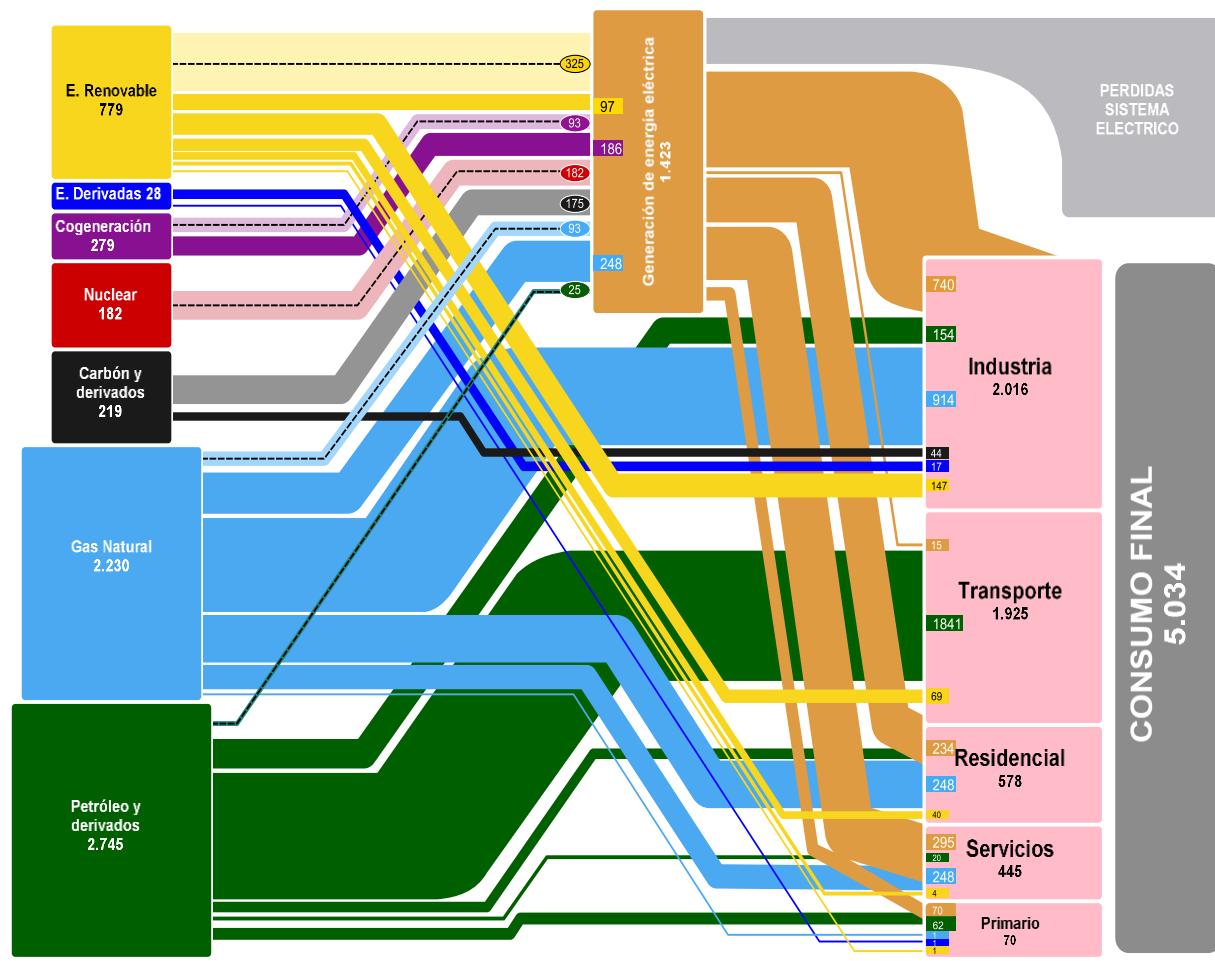
La Estrategia Energética de Euskadi 2030 (3E2030), aprobada en julio de 2016, establece la visión del sistema energético vasco, y define los objetivos y las líneas básicas de actuación del Gobierno Vasco en materia de política energética para el período 2016-2030. Como visión a largo plazo del Sistema



Energético Vasco se señala la evolución progresiva del modelo socioeconómico, en especial en lo referido a la industria, los edificios y el transporte, hacia un nuevo modelo de menor consumo energético, estando este consumo orientado a la incorporación progresiva de las energías renovables, y con la energía eléctrica como principal vector energético.

La visión de la Estrategia Energética de Euskadi 2030 se dirige a alcanzar las siguientes metas: consumo cero de petróleo para usos energéticos en el 2050, lo que requiere un cambio estructural en el sistema de transporte; contribuir a los objetivos de la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050, es decir, reducir las emisiones de GEI de Euskadi en al menos un 40% a 2030 y en al menos un 80% a 2050, respecto al año 2005, así como alcanzar en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final; y la desvinculación total de los combustibles fósiles y emisiones netas cero de GEIs a lo largo de este siglo, con las energías renovables como único suministro energético.

Balance energético de Euskadi (2015)



(Ktep) EUSKADI ENERGÍA – Datos energéticos 2015
EVE – Ente Vasco de la Energía



La Estrategia Energética de Euskadi 2030 establece la consecución de los siguientes objetivos en el horizonte temporal que finaliza en 2030:

1. Alcanzar un ahorro de energía primaria del 17%.
2. Potenciar el uso de las energías renovables un 126% para alcanzar una cuota de renovables en consumo final del 21%.
3. Promover un compromiso ejemplar de la administración pública vasca que permita reducir el consumo energético en sus instalaciones en un 25% en 10 años, que se implanten instalaciones de aprovechamiento de energías renovables en el 25% de sus edificios, y que incorporen vehículos alternativos en el parque móvil y en las flotas de servicio público.
4. Reducir el consumo de petróleo un 26% respecto al escenario tendencial, incidiendo en su progresiva desvinculación en el sector transporte y la utilización de vehículos alternativos.
5. Aumentar la participación de la cogeneración y las renovables para generación eléctrica de forma que pasen conjuntamente del 20% en 2015 al 40% en el 2030.
6. Potenciar la competitividad de la red de empresas y agentes científico-tecnológicos vascos del sector energético a nivel global.
7. Contribuir a la mitigación del cambio climático mediante la reducción de 3 Mt de CO₂ debido a las medidas de política energética.

La eficiencia energética y las energías renovables son por lo tanto 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.

Las iniciativas propuestas 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 tienen 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. No en vano, 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 Comunidad Autónoma del País Vasco.



Ahora bien, el aumento de la aportación de las energías renovables implica, necesariamente, la implantación de instalaciones de producción de energía allí donde se encuentre el recurso y pueda ser aprovechado energéticamente de manera viable y rentable. A determinadas escalas y en relación a determinados recursos naturales, esto se dará, de modo significativo, en suelos rústicos situados en el medio natural y que en muchas ocasiones albergarán importantes valores ambientales y paisajísticos, además del valor también con transcendencia ambiental decisiva en la lucha contra el cambio climático derivado del aprovechamiento de las energías renovables. 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.

Así mismo, cabe recordar que mediante Decreto 104/2002, de 14 de mayo, se aprobó el Plan Territorial Sectorial de la Energía Eólica de la CAPV a cuyo amparo se han desarrollado los parques eólicos de Elgea, Badaia, Urkilla y Oiz. Este PTS supuso un ejercicio de equilibrio entre la actividad económica y de conseguimiento de energía renovable con el interés paisajístico de nuestras cimas. A la vista del tiempo transcurrido desde su aprobación, en este momento es precisa una revisión del citado PTS y su adaptación a los actuales requerimientos energéticos a partir de los objetivos a cumplir con las energías renovables.

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 en definitiva hacia una autosuficiencia conectada. En definitiva, es preciso situar a las ciudades y a todas las áreas urbanas como elemento clave y lugar prioritario donde fomentar la eficiencia energética y la puesta en marcha de políticas que afecten positivamente a la movilidad, la ordenación urbana, la construcción y rehabilitación de edificios, la gestión de los espacios públicos, el uso eficiente de la energía y la lucha contra la contaminación ambiental y acústica, entre otros temas.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de energía son:

1. Afrontar el binomio energía/clima en la ordenación del territorio, reduciendo las demandas de energía y los consumos, a través de los principios de autosuficiencia conectada.
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.
3. Trasladar los requerimientos energéticos y sus instalaciones al planeamiento territorial y urbanístico, integrando las directrices de sostenibilidad energética en las políticas públicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 178/2015, de 22 de septiembre, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
4. Aumentar la eficiencia energética de las estrategias territoriales y urbanas, de vivienda y de movilidad.
5. Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía.
6. Fomentar el uso del transporte público con sistemas de transporte colectivo eficaces y limpios.



7. Reducir el consumo de energía e incrementar el uso de las renovables en los edificios y en el hogar.
8. Mejorar la sostenibilidad del parque de generación eléctrica mediante la incorporación de nuevas instalaciones de renovables y cogeneración, incrementando la generación distribuida y fomentando el autoconsumo.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de energía son las contenidas en el artículo 16 de las Normas de Aplicación.



8.3 Economía circular

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.



La economía circular consiste en un nuevo modelo o estrategia cuyo fin es que los productos y los recursos utilizados para generarlos se mantengan dentro del flujo económico el mayor tiempo posible. La transición a dicho modelo económico constituye una de las prioridades consideradas como estratégicas en la Unión Europea y se encamina a lograr una economía sostenible, innovadora y eficiente en el uso de los recursos y a su vez competitiva en la que se reduzca al mínimo la generación de residuos.

La economía circular contempla entre sus objetivos fundamentales el ahorro energético y la reducción de emisiones de dióxido de carbono, con el fin de paliar los daños generados por la contaminación del aire, del suelo o del agua, debido a la utilización de los recursos a un ritmo que supera la capacidad de nuestro planeta para renovarlos.

Los principios de una economía circular pueden tener su reflejo en el planeamiento territorial y urbano a través del impulso de actuaciones que permitan la renovación, el reciclado y la reutilización tanto de los espacios que ya se encuentran vinculados a usos urbanos, como de las infraestructuras existentes. De la misma forma, tanto la planificación como el diseño de los entornos urbanos y de las infraestructuras, deberán fundamentarse en un uso eficiente de los recursos, priorizando modelos en los que se minimice el impacto generado sobre el medio y la posible reutilización y adaptación de los usos a futuras necesidades existentes.

La economía circular en el marco de la revisión de las DOT se despliega en torno a dos ejes: la gestión de residuos y el suelo como recurso.



A) La gestión de los residuos

La economía circular descansa sobre la reutilización, el reciclado y la valorización de residuos, que requiere, asimismo, de una recogida y separación selectiva de residuos, como paso previo para cualquier otro tratamiento de reciclaje o valorización que permita recuperar materiales o energía de dichos residuos. Igualmente, se prevé potenciar el desarrollo de nuevos mercados y el uso efectivo de materias primas secundarias procedentes de los procesos de valorización de residuos industriales no peligrosos en sustitución de otras materias primas.

I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La gestión de residuos desempeña un papel fundamental en el ciclo de la economía circular, integrándose en el mismo desde la fase de prevención de generación de dichos residuos, continuando con la optimización del diseño del producto para facilitar la futura reutilización de sus componentes y finalizando con el propio reciclado de los mismos.

Se estima que actualmente cada persona en la Unión Europea genera al año más de 500 kilos de residuos, de los cuales más de la tercera parte son acumulados en vertederos. El crecimiento de la producción de residuos durante las últimas décadas se ha producido a pesar de las políticas desarrolladas para su minimización, si bien los resultados obtenidos han sido diversos. Con carácter general sigue siendo necesaria una mejora de la gestión de residuos, orientada en primer término a evitar su enterramiento directo en vertederos, ya que ello ocasiona un derroche de los recursos existentes y una pérdida de oportunidades para reducir la presión sobre el medio ambiente y sobre la salud humana y de impulsar el crecimiento económico y el empleo.

En la actualidad la economía vasca es intensiva en recursos procedentes del exterior dependiendo en un 68% de importaciones. La generación de residuos supone una cifra que llega al 7% del consumo total de toneladas de materias primas. Como contrapartida, la productividad ha mejorado en sólo diez años de generar 1,5 a 2,9 euros por cada kilogramo de material utilizado, lo que demuestra que nuestra industria es cada vez más ecoeficiente. La generación anual de residuos en la CAPV se sitúa en el entorno de las 5.200.000 toneladas, de las cuales la mitad corresponde a residuos no peligrosos de origen industrial; un 22% a residuos no peligrosos de construcción y demolición; un 20% a residuos urbanos y un 7% a residuos peligrosos de origen industrial.

El 80% del impacto medio ambiental de los productos está determinado por la fase de diseño. De ahí que el ecodiseño pueda reducir el uso de los recursos mejorando la reparabilidad y durabilidad de los productos, aumentando la reciclabilidad de materiales, minimizando el uso de substancias peligrosas, y aumentando la eficiencia energética de los procesos de producción o de la fase de uso de productos y servicios.

La política medioambiental europea apuesta por la prevención de la cantidad de los residuos como primera opción de la jerarquía de residuos, ya que estudios de análisis de ciclo de vida muestran que cualquier tratamiento de residuos tiene implícito unos impactos ambientales mayores de los que se consiguen no generando el residuo.

El Plan de Prevención y Gestión de Residuos 2020 de la CAPV. Hacia una economía circular aprobado por el Gobierno Vasco en 2015 tiene por objetivo reducir la generación de la cantidad total de residuos en un 10% para 2020 respecto a la generada en 2010.



Asimismo, el Plan de Prevención y Gestión de Residuos 2020 tiene por objetivo incrementar la preparación para la reutilización, el reciclado y la valorización de residuos hasta un 60% para 2020. Adicionalmente, se prevé fomentar la recogida y separación selectiva, que es fundamental como paso previo para cualquier otro tratamiento de reciclaje o valorización que permita recuperar materiales o energía de dichos residuos. Igualmente, se prevé potenciar el desarrollo de nuevos mercados y el uso efectivo de materias primas secundarias procedentes de los procesos de valorización de residuos industriales no peligrosos en sustitución de otras materias primas.

Con relación a la gestión de los residuos no peligrosos generados en la CAPV, se considera que ésta se encuentra garantizada con la red de instalaciones de valorización y eliminación. Sin embargo, la capacidad para aplicar tratamientos de valorización sobre aquellas corrientes cuya naturaleza lo permita varía en función del tipo de residuo. Las soluciones deben orientarse no hacia la construcción de infraestructuras, sino a la promoción de nuevas vías de utilización de residuos de origen industrial. Para ello será necesario ampliar las posibilidades de utilización, así como abordar proyectos de demostración o estudios que permitan ahondar en nuevos usos o en el cumplimiento de normas de producto reconocidas externamente.

El Plan de Prevención y Gestión de Residuos de la CAPV 2020 recoge también actuaciones y establece objetivos de generación y gestión de residuos, incluidos los residuos urbanos (RU). Para poder cumplir los objetivos propuestos en este Plan y la normativa de la Unión Europea es necesario contar con infraestructuras adicionales a las actuales. Atendiendo a la Ley 3/1998, de 27 de febrero, de Protección General del Medio Ambiente, las Diputaciones Forales realizan una planificación de infraestructuras de gestión de residuos urbanos para cada uno de sus territorios. Tratar de realizar una planificación integrada como País se vislumbra como una meta que ayudaría a mejorar la eficiencia global del modelo de gestión de residuos de la CAPV desde todos los aspectos: técnico, económico y ambiental.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de economía circular, concretamente, de gestión de residuos son:

1. Facilitar la transición hacia un nuevo modelo de economía circular en el que los productos y los recursos utilizados para generarlos se mantengan dentro del flujo económico el mayor tiempo posible de forma que se favorezca el ahorro energético, se reduzcan las emisiones de dióxido de carbono y se reduzca la producción de residuos.
2. Planificar la gestión de residuos desde una visión territorial integral, que permita coordinar las necesidades existentes en las diversas escalas del territorio.
3. Incentivar la recogida selectiva de residuos, favoreciendo su recuperación, reutilización y reciclaje, y reduciendo su depósito en vertederos.
4. Optimizar el transporte de residuos en relación con la distribución y las distancias existentes entre los puntos de generación y recogida de residuos, así como las plantas de gestión y tratamiento de los mismos.
5. Minimizar el impacto generado en el medio ambiente, el paisaje y la población por las infraestructuras destinadas a la gestión de residuos.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de economía circular, gestión de residuos son las contenidas en el artículo 17 de las Normas de Aplicación.



B) El suelo como recurso

El suelo es un elemento central de la sostenibilidad territorial, ya que del suelo y de su grado de conservación dependen la calidad de otros medios, como el agua o el aire, la mitigación de otras problemáticas ambientales, como, por ejemplo, el cambio climático, la pérdida de biodiversidad o las inundaciones, e incluso la calidad de vida humana, a través de la conservación de los servicios de los ecosistemas del suelo.

I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La política de suelos contaminados ha experimentado un importante desarrollo a nivel de estrategia, planificación, metodología y legislación en materia de prevención y corrección de la contaminación del suelo. La gestión eficiente del suelo como recurso, el uso sostenible del suelo, la protección y mantenimiento de los servicios de los ecosistemas, el uso circular del suelo o la aplicación de soluciones basadas en la naturaleza suponen condiciones clave para la consecución del objetivo final de una degradación neta cero del suelo para el año 2050.

La necesidad de actuación en este ámbito particular de la protección del suelo surge de la existencia de una problemática que, si bien en los años 90 se intuía como relevante, queda ahora cuantificada con un alto grado de precisión. En 2016, el inventario de emplazamientos con actividades e instalaciones potencialmente contaminantes del suelo de la CAPV, incluye 12.412 parcelas que ocupan un total de 9.438 Ha susceptibles de haber visto afectada la calidad de su suelo por la presencia de contaminantes. En términos relativos, el 1,3 % de la superficie total de la CAPV y el 19,7 % de la superficie útil requieren de consideraciones especiales para la protección de la salud humana y el funcionamiento de los ecosistemas debido a esta circunstancia.

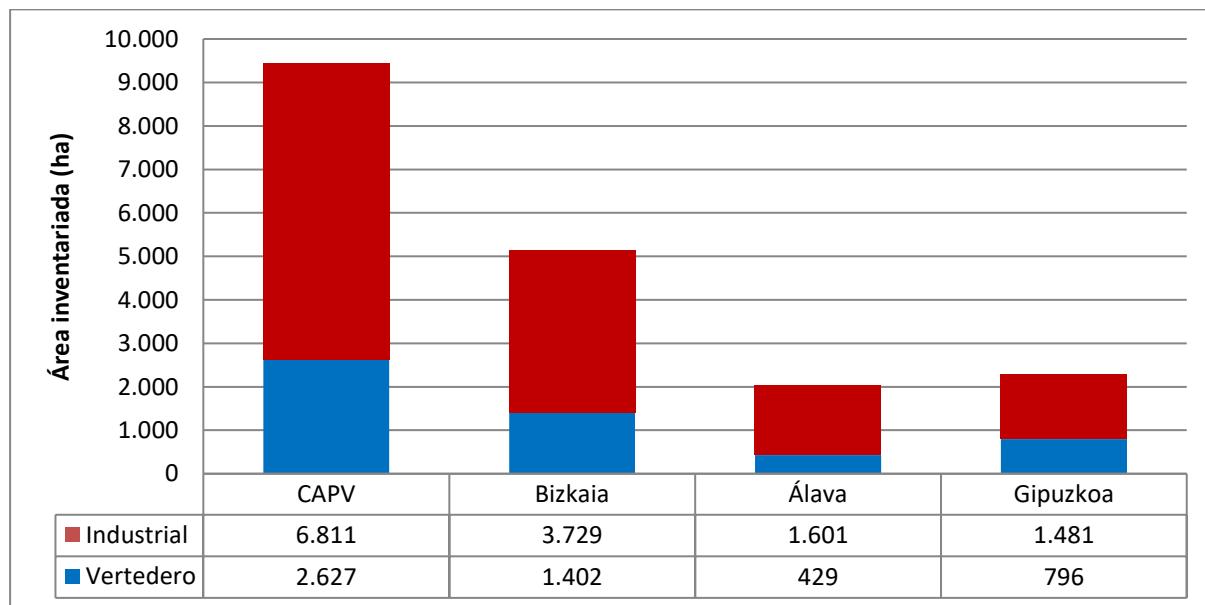


Figura 1. Superficie resultante del inventario de emplazamientos con actividades e instalaciones potencialmente contaminantes del suelo

La cuantificación de la magnitud del problema ha permitido diseñar instrumentos ajustados a la situación específica de la CAPV. La contaminación del suelo de origen industrial, la primera y aparentemente principal amenaza a este medio detectada en el País Vasco, continúa hoy en día siendo el centro de la política de protección del suelo.



Sin embargo, si bien la tendencia natural a nivel europeo ha sido la lucha contra la contaminación, junto contra la artificialización en áreas geográficas especialmente afectadas por este fenómeno, en los últimos años se han producido avances relevantes en el concepto general de protección del suelo. El suelo se está convirtiendo en uno de los elementos centrales del medio ambiente, ya que del suelo y su grado de conservación dependen la calidad de otros medios, como el agua o el aire, la mitigación de otras problemáticas ambientales, como, por ejemplo, el cambio climático, la pérdida de biodiversidad o las inundaciones, e incluso la calidad de vida humana, a través de la conservación de los servicios de los ecosistemas del suelo.

Así, la Carta Mundial de los Suelos (2015) de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación declara que "Los suelos son fundamentales para la vida en la Tierra, pero las presiones sobre los recursos de suelos están alcanzando límites críticos. Una gestión cuidadosa del suelo constituye un factor esencial de la agricultura sostenible y proporciona también un recurso valioso para regular el clima y un camino para salvaguardar los servicios ecosistémicos y la biodiversidad."

La confluencia sobre el suelo de amenazas de diferente naturaleza (contaminación, artificialización o sellado, erosión, desertizaciones, pérdida de biodiversidad, etc.), el papel de este medio en la provisión de servicios ecosistémicos de valor incalculable (producción de alimentos y otros tipos de biomasa, depuración de las aguas, secuestro de carbono, entre otros), su inclusión dentro de lo que se considera el capital natural y el papel del suelo como soporte de los usos antrópicos y naturales, ha conducido a la incorporación de la protección del suelo en legislaciones y estrategias muy diversas.

En consecuencia, se propone avanzar hacia el objetivo de degradación neta cero del suelo a través de la reutilización y el reciclaje del territorio y la promoción de la economía circular por la reutilización de los suelos excavados como consecuencia de las necesidades de los proyectos constructivos.

Cabe señalar, además, que el inicio de los procesos de ordenación de los usos del suelo constituye el momento óptimo para proceder, previamente a cualquier otra actuación, a la valoración de la calidad del suelo y al saneamiento, en caso de que se considere necesario, con el objetivo principal de evitar la afección a la salud de las personas y al medio ambiente.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de economía circular, concretamente, de gestión del suelo como recurso son:

1. Integrar en la planificación territorial y urbanística la estrategia de la economía circular, administrando el uso suelo disponible en función de su valoración como un bien escaso, cuyo uso y desarrollo es preciso optimizar.
2. Promover la consecución del objetivo de "degradación neta cero del suelo".
3. Fomentar la reutilización de suelos ya antropizados en beneficio de los suelos vírgenes y en aplicación de los principios de la economía circular.
4. Velar por la calidad del suelo como recurso esencial para satisfacer las necesidades globales de alimentos, agua y seguridad energética.



5. Mantener o mejorar los servicios de apoyo, suministro, regulación y cultivo que proporcionan los suelos, sin afectar significativamente a las funciones del suelo que hacen posibles esos servicios ni a la biodiversidad. Buscar el equilibrio entre los servicios de apoyo y suministro para la producción vegetal y los servicios reguladores que el suelo proporciona para la calidad y disponibilidad del agua y para la composición de los gases atmosféricos de efecto invernadero.
6. Mantener la biodiversidad del suelo a fin de salvaguardar los bienes y servicios ecosistémicos asociados con los suelos.
7. Promover el restablecimiento de las funciones básicas y la contribución a los servicios ecosistémicos de los suelos que han experimentado una degradación, aplicando las técnicas apropiadas de rehabilitación.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de economía circular, el suelo como recurso son las contenidas en el artículo 18 de las Normas de Aplicación.

9

Movilidad y Logística

Las DOT establecieron un sistema de relaciones e infraestructuras de conexión interna y con el exterior que se ha ido desarrollando durante los últimos años a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales, así como de proyectos específicos. Como resultado de ello se ha asistido a una importante mejora en las infraestructuras y servicios de transporte y comunicaciones. La demanda de transporte es cada vez mayor con lo que la mejora de la conectividad exterior y la alta eficiencia en las conexiones interiores, se convierten en requisitos imprescindibles para la competitividad y la calidad de vida.

A lo largo de estos años se han producido cambios fundamentales de tipo disciplinar en esta materia. Antes se hablaba de sistemas de transporte y comunicaciones y ahora se habla de movilidad y logística, en concreto, de movilidad y logística sostenibles. De hecho la movilidad sostenible es aquella que permite reducir los costes y los efectos negativos que conllevan los desplazamientos; incide tanto en la importancia de la movilidad no motorizada y de los sistemas de transporte colectivo (fundamentalmente en los viajes de movilidad obligada), como en la accesibilidad, seguridad y comodidad de los desplazamientos; en la intermodalidad y en lograr procesos de desarrollo urbano que resuelvan las necesidades de desplazamientos con los modos considerados más sostenibles.

En relación a la movilidad sostenible el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco ha impulsado el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030, que en continuidad con el anterior 2002-2012, sigue la ruta de la Comisión Europea del Transporte Sostenible 2011-2050. Está basado en el compromiso de avanzar en el camino de la sostenibilidad económica, social y medioambiental. El fin es conseguir un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socioeconómico de Euskadi. Se basa en seis objetivos: fomentar un desarrollo económico sostenible, inteligente y responsable; promover una accesibilidad universal en correspondencia con una planificación territorial adecuada; Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte; potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa; fomentar un uso eficiente y responsable del transporte y desarrollar un sistema de transporte público integrado.

Por su parte, la logística sostenible promueve el uso eficiente de los distintos modos de transporte, y surge de la interacción entre las infraestructuras logísticas, (puertos, aeropuertos, vías férreas, carreteras, suelo para actividades logísticas) y la suma de los servicios a las mercancías que son necesarios para atender a la demanda. Así, la logística sostenible comprende las sinergias entre los distintos modos de transporte, los puertos o aeropuertos como plataformas intermodales, la potenciación del ferrocarril como medio para el transporte de mercancías y la adecuación de plataformas logísticas para una distribución eficaz de mercancías.

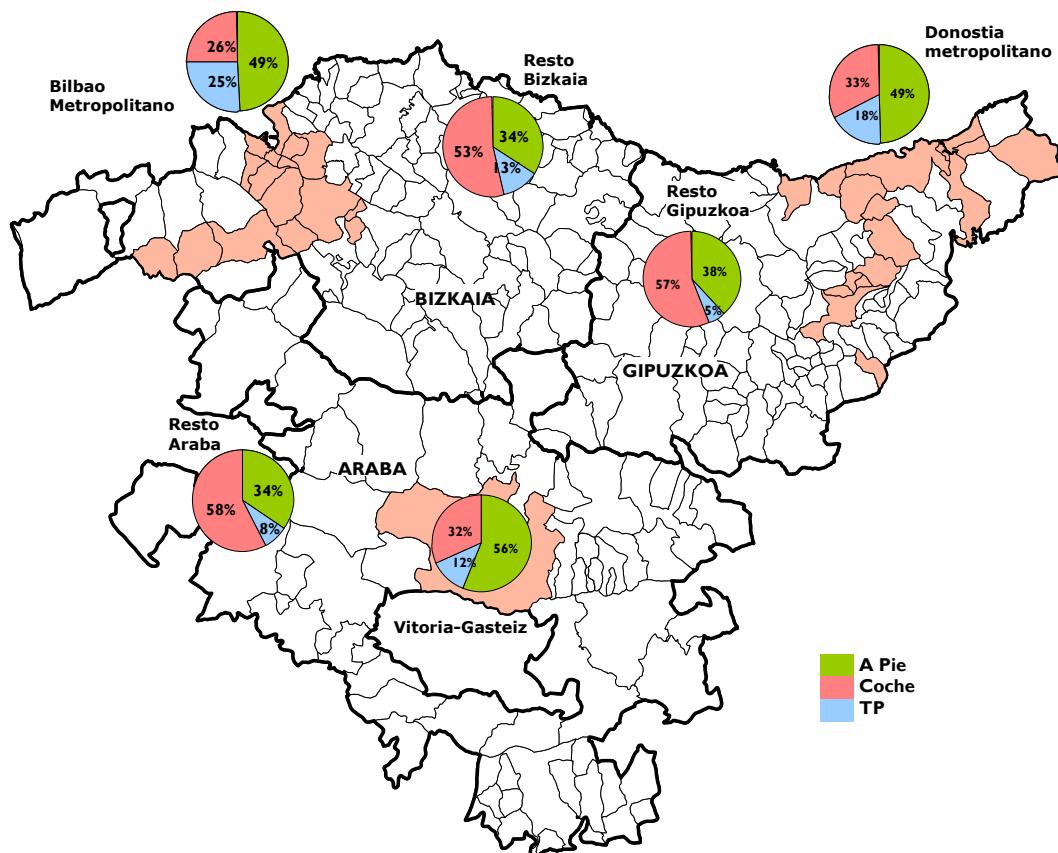
Frente a enfoques anteriores, la movilidad sostenible prioriza la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, propugnando un modelo de ciudades más compactas, en el que los desplazamientos en ellas resulten más cortos y autónomos, discriminando positivamente la movilidad no motorizada y el transporte colectivo, de mayor eficiencia energética, ambiental, social y económica respecto al vehículo privado, y dando un nuevo tratamiento al espacio urbano donde el peatón sea el protagonista.

La movilidad específica para cada tipo de familia no ha aumentado en los últimos 25 años. Su evolución muestra sin embargo un importante traspase modal a favor del automóvil y una proporción creciente de viajes fuera del municipio de residencia. De ahí que el aumento anual de los aforos viarios se interprete en base tanto al creciente protagonismo de la movilidad en automóvil como al aumento del radio de desplazamiento. Este aumento se atribuye a su vez al crecimiento sostenido de la movilidad laboral de tipo intermunicipal, es decir, personas residentes de un municipio que trabajan en otro distinto, lo que ha producido una suburbanización del empleo. Además, otros factores exógenos al transporte (precio de la vivienda, número de trabajadores por unidad familiar, etc.) agravan dicho proceso. En este sentido



hay que reconocer que la constante mejora en las infraestructuras viarias ha permitido vertebrar el territorio, pero también aumentar las distancias de viaje en vehículo privado.

En los resultados de la Encuesta de Movilidad del Gobierno Vasco se aprecia cómo el reparto modal es muy diferente según los entornos geográficos. Cabe señalar que la puesta en servicio de nuevos modos ferroviarios con un adecuado nivel de servicio permite disminuir la brecha de accesibilidad con el automóvil. Su impacto en la movilidad se evidencia claramente al comparar la distribución modal de nuestras capitales. Bilbao, con una mayor oferta ferroviaria, posee una menor utilización del vehículo privado comparado con Donostia/San Sebastián o Vitoria-Gasteiz, ambas con una menor oferta ferroviaria.



Estudio de Movilidad de la CAPV. Dpto de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Año 2011

En una escala internacional, y tomando como fuente los informes de la UITP, (Asociación Internacional de Transporte Público) nuestra movilidad en transporte sostenible se encuentra en un puesto competitivo dentro de la Europa Occidental. Esta situación se debe a que la mayor densidad residencial permite un mayor protagonismo de los modos no motorizados y del transporte público.

Además se constata, que en la CAPV gran parte de las personas viajeras captadas por los nuevos sistemas ferroviarios como el metro o el tranvía provienen de la utilización de servicios de autobús y de otros modos ferroviarios; que desde el año 2000 el total de personas viajeras de transporte público permanece más o menos constante a la vez que crece el número de viajes realizados en vehículo privado; y que dentro de los viajes en transporte público, aumentan los viajes especialmente en los modos urbanos/metropolitanos mientras que bajan los interurbanos, ya que dentro de la trama urbana

la ventaja competitiva del vehículo privado respecto al transporte público no es tan grande como en los viajes interurbanos.

También se ha constatado que los patrones de movilidad de las personas difieren en función de sus roles de género, que estadísticamente son asumidos por hombres y mujeres de tal manera que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, hacen más viajes por motivos de cuidado a otras personas y de mantenimiento del hogar o motivos domésticos, encadenan más viajes y tienen menor acceso al vehículo privado. De ahí que se requiera dedicar una especial atención a la perspectiva de género y a la movilidad del cuidado en el ámbito de la movilidad sostenible.

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.

La revisión de las Directrices de Ordenación Territorial en materia de movilidad sostenible se despliega en torno a la movilidad multimodal, englobando la no motorizada o peatonal y ciclista, la movilidad viaria, la movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, y el modelo logístico.

El capítulo se estructura en los siguientes puntos:

- 9.1. - Movilidad multimodal.
- 9.2. - Movilidad peatonal y ciclista.
- 9.3. - Movilidad Viaria.
- 9.4. - Movilidad y Logística Ferroviaria, Portuaria y Aeroportuaria.

9.1 Movilidad multimodal

El transporte multimodal sostenible sigue siendo un reto al que se enfrentan las administraciones en la búsqueda de la accesibilidad de todo el territorio y la mejora del servicio público mediante combinaciones de los diferentes modos.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El fomento de la utilización del transporte público como medio de transporte sostenible sigue siendo una cuestión en el que las administraciones públicas vascas están realizando un importante esfuerzo y a la que destinan un considerable número de recursos. La utilización óptima de los distintos medios de transporte requiere de un trabajo coordinado y colaborativo, que revierta en un servicio público de transporte para el conjunto de la CAPV que sea interoperable, que se pueda utilizar con un billete único, que sea accesible tanto física como económicamente, rápido y seguro para todas las personas usuarias.

El análisis de la encuesta de movilidad que periódicamente realiza el Gobierno Vasco (última edición 2016) observa un incremento de la movilidad. Este análisis constata el incremento de los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta) siendo estos el principal modo de transporte (47,1% en 2016 frente 44,8% en 2011). El coche se mantiene en segundo lugar con poca variación respecto a encuestas anteriores (36,4 %) y el transporte público colectivo que incluye los diferentes medios (avión, tren, autobús, etc.) ha sufrido un descenso en torno a 3 puntos desde el 2011, situándolo en un 13,3% en 2016 frente al 16,1% de 2011.

Los cambios en la estructura poblacional, entre los que cabe destacar el descenso previsto del 3,9% entre 2016 y 2026 y el envejecimiento progresivo de la población, marcados por la disminución del crecimiento demográfico natural y migratorio, hacen que resulten prioritarias las políticas de movilidad basadas en el transporte público y orientadas a la mejora de la accesibilidad y sostenibilidad socioeconómica y medioambiental entendiendo también nuevas relaciones de movilidad.

Por otro lado, se plantea como un reto la lucha contra el cambio climático a través de la instauración tanto de un transporte público que limite sustancialmente la emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte limpios, como de la promoción de la transformación del parque automovilístico dependiente de combustibles fósiles por el eléctrico, con una clara incidencia, además, en el impacto acústico.

Otro de los retos a tener en cuenta es la perspectiva de género en la movilidad multimodal y la movilidad del cuidado cuando se planifica el transporte público y cuando se revisan las estadísticas de movilidad, de cara a suprimir sesgos y describir mejor la movilidad vinculada a las tareas del cuidado.

Todo ello requiere de enfoques innovadores de coordinación institucional y de los distintos modos de transporte. En este sentido, la Autoridad del Transporte de Euskadi juega un papel fundamental en su calidad de órgano de coordinación y colaboración interinstitucional. Así mismo, en el marco de redacción de los Planes Territoriales Parciales, dentro de la definición del modelo territorial del Área Funcional y como elemento fundamental de éste, se debiera plantear el modelo de movilidad multimodal a nivel del área funcional.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad multimodal son:

- 1.- Fomentar la utilización del transporte público a través de una red de transporte accesible, práctica, cómoda, segura y fiable.
- 2.- Promover el sistema de integración tarifaria y el billete único para todo el transporte público.
- 3.- Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte limpios.
- 4.- Aplicar la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte público y atender debidamente la movilidad del cuidado.

III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de la movilidad multimodal son las recogidas en el artículo 25 de las Normas de Aplicación.



9.2 Movilidad peatonal y ciclista

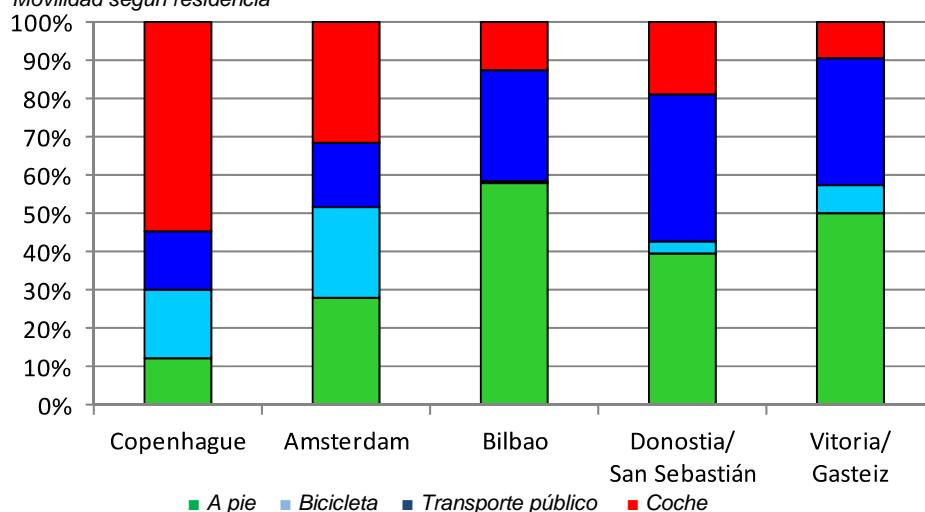
La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas en la ciudad, y en este sentido, ésta ha de adecuarse para que dicha movilidad pueda producirse en condiciones de seguridad y de una manera atractiva. Por otro lado, la bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La movilidad no motorizada, y en especial la peatonal, predomina en el marco de la movilidad sostenible de la CAPV y es un valor a proteger.

Movilidad según residencia



Fuentes: UITP y encuesta de movilidad de la CAPV 2011

La movilidad peatonal es la principal forma de movilidad de las personas, y en este sentido la trama urbana ha de adecuarse para la consecución de dicha movilidad en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad y de una manera atractiva. En esta línea, desde la perspectiva de los desplazamientos cotidianos (residencia, trabajo/estudio, cuidado, ocio y equipamientos), es necesaria una accesibilidad peatonal absoluta y libre de barreras urbanísticas a los suelos de los entornos de los núcleos residenciales generadores de movilidad, particularmente los que acogen actividades relacionadas con el trabajo, el cuidado y el ocio.

El Plan de Salud de Euskadi 2013-2020 identifica como un factor determinante en la calidad de vida y salud de las personas la planificación de la movilidad urbana y el transporte público, que debe facilitar alternativas saludables como el transporte a pie y en bicicleta. Además, promueve un envejecimiento activo haciendo una ciudad amigable con las personas mayores con un entorno urbano integrador y accesible que fomente la autonomía de las personas mayores.

Por su parte, la bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo. En este sentido se considera crucial disponer de una red ciclista interurbana convenientemente planificada, construida, conservada y protegida que articule los principales núcleos de población de la CAPV.

Las movilidades peatonal y ciclista tienen dos tipos de uso diferenciados:

- 1.- El funcional, de uso cotidiano y regular, con recorridos de 10-15Km máximo (en el caso ciclista).
- 2.- El de ocio o esparcimiento, de uso no regular y carácter de disfrute deportivo, paisajístico, recreativo o histórico-cultural.

a) Movilidad peatonal

En el ámbito urbano, ámbito de ordenación del planeamiento urbanístico, la movilidad peatonal en la CAPV es un elemento diferenciador con respecto a otros lugares, al enfrentarse a una orografía en muchos casos muy accidentada. Por este motivo se debe facilitar la instalación de elementos mecánicos, como, por ejemplo, escaleras, rampas mecánicas, pasillos rodantes, ascensores o funiculares, en primer lugar, porque reducen la fatiga y aumentan la movilidad de las personas en sus viajes y, en segundo lugar, porque favorecen la movilidad del transporte público al ampliarse sus cuencas de captación. En este sentido, se hace necesario que, a la hora de diseñar su ubicación, se tenga en cuenta el emplazamiento de las distintas paradas de los servicios de transporte colectivo.

Asimismo, es importante garantizar la calidad de las sendas urbanas, cuidando su paisaje, perspectivas, etc., de forma que configuren trayectos agradables y atractivos para la ciudadanía. Igualmente deberán definirse sendas de aproximación a los grandes atractores de personas como hospitales, centros de salud, colegios, universidades...

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.

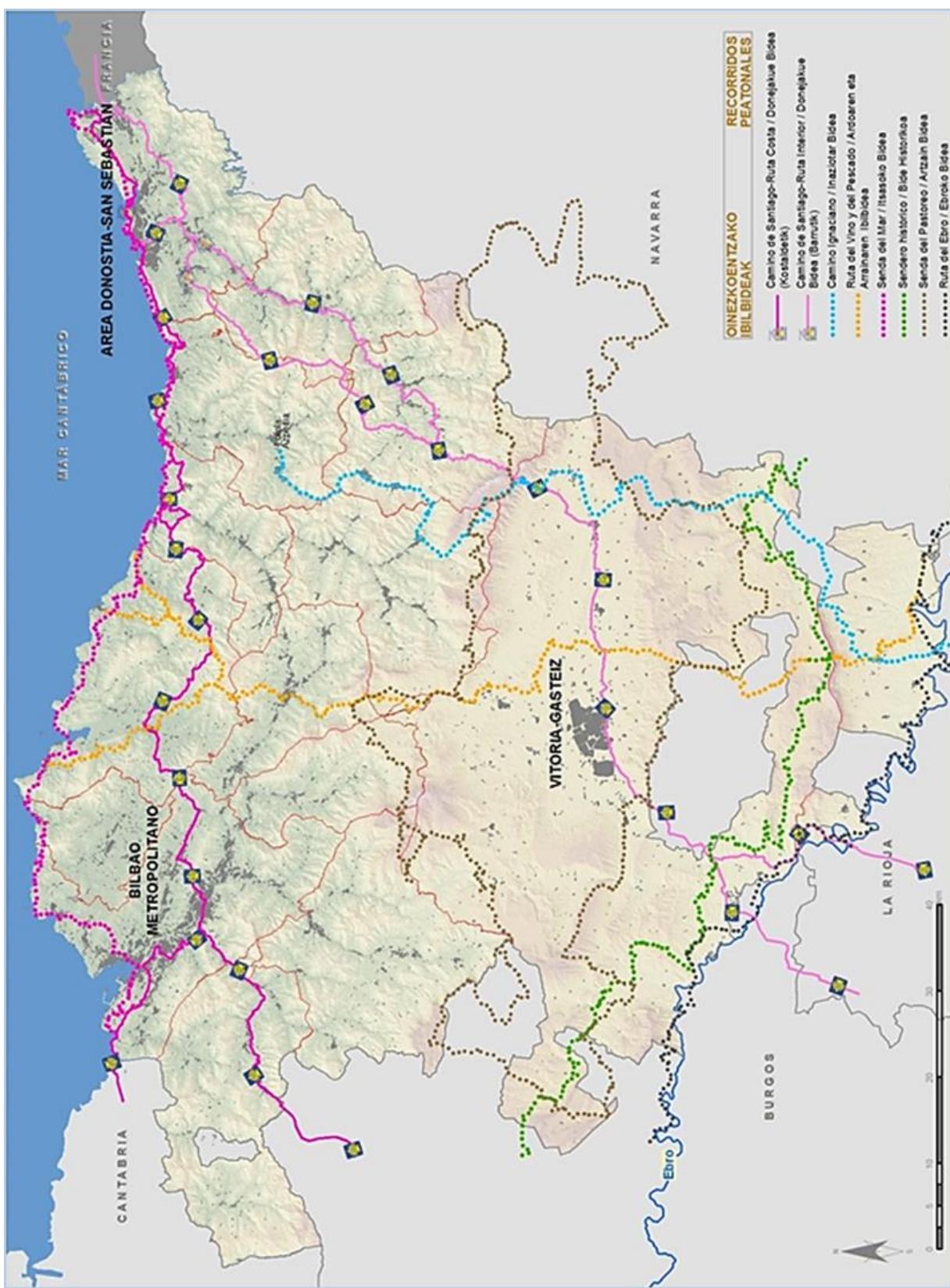
- El Camino de Santiago, Patrimonio de la Humanidad y declarado como Bien Cultural por el Decreto 2/2012, de 10 de enero, tiene dos posibles rutas al paso por la Comunidad



Autónoma del País Vasco: una por la costa y otra por el interior. El denominado Camino de la Costa recorre el litoral guipuzcoano hasta adentrarse en Bizkaia, es una de las más primitivas rutas de peregrinación a Santiago de Compostela. Por su parte, el Camino del Interior que atraviesa Gipuzkoa y Álava cruza terrenos con una gran diversidad geográfica y ha sido, desde la época romana, uno de los ejes más importantes de comunicación del norte de la península.

- El Camino Ignaciano discurre entre la casa natal de San Ignacio en Loiola y la Cova de Sant Ignasi en Manresa y recrea el camino que Ignacio de Loiola recorrió en 1522.
- La Ruta del vino y del pescado GR-38 une Álava y Bizkaia, desde Oyón-Oion, hasta Bermeo, e históricamente sirvió para el comercio del pescado y el vino, así como otros productos como trigo, hierro y lana. La ruta parte de Oyón-Oion y va hacia Laguardia, atraviesa la Sierra de Cantabria, cruza la Llanada Alavesa y continúa por el trazado del ferrocarril vasco navarro, para dirigirse después hacia Urkiola y descender a Durango. Atraviesa por último la Reserva de la Biosfera de Urdaibai hasta llegar a Bermeo, punto final del viaje. Ondarroa y Lekeitio también establecieron rutas comerciales y sus caminos se unían con el procedente de Bermeo. Es una ruta mayormente desconocida, pero de gran poder estructurante.
- El Sendero Histórico GR-1, de Cataluña a Galicia, recorre el sur de Álava de punta a punta por las comarcas históricas de la Montaña y los Valles Alaveses. Este territorio tuvo gran importancia en la Edad Media como ruta comercial, comercio de la sal y peregrinaciones religiosas. El recorrido en Álava empieza por Santa Cruz de Campezo proveniente de Navarra y termina en Berantevilla, desde donde se dirige al noroeste con Finisterre como punto final.
- La Senda del Mar se concibe como un itinerario blando de movilidad no motorizada para el disfrute del litoral y del mar, que recorre todo el litoral de la costa vasca. Enlaza en Hendaia con la Senda del Litoral de la costa vasca procedente de Biarritz, y en Muskiz con la Ruta del Litoral Cantábrico que va camino a Cantabria y llega hasta la Estaca de Bares en Galicia. Por el valor de los espacios que atraviesa, debe combinar el disfrute del entorno con la conectividad ecológica y la calidad paisajística.

Asimismo, existen otros caminos como el Camino Natural Senda el Pastoreo GR-282 que genera un conector ecorrecreativo y cultural entre espacios singulares de Álava, Gipuzkoa, Bizkaia, Navarra y Burgos o el Camino Natural del Ebro GR-99.



Itinerarios peatonales de la Comunidad Autónoma del País Vasco

b) Movilidad ciclista.

En la Declaración de Amsterdam de junio de 2000 o derecho a usar la bicicleta redactada por la Conferencia Mundial sobre la Bicicleta, se destacan las ventajas de usar la bicicleta como medio de transporte tanto para el individuo, como para la sociedad y el medio ambiente. Señala entre otras ventajas, que es un transporte rápido y eficaz; mejora la salud de las personas; mejora el tráfico de las ciudades; promueve el desarrollo de la economía local y mejora el entorno donde vive la gente. En dicha Declaración, se establecen unas condiciones universales para fomentar el uso de la bicicleta: evitar la baja densidad residencial y estimular el uso mixto del suelo; dar a la bicicleta el mismo valor que a otros medios de transporte; diseñar las infraestructuras de manera que se eviten los conflictos derivados de la diferencia de velocidad; proporcionar una educación vial adecuada; hacer posible que las niñas y los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera autónoma.

En la CAPV cada Territorio Histórico tiene su propia Norma Foral sobre Vías Ciclistas, lo que da naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de una movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y con unas características diferenciadas del tradicional camino que contemplaba la normativa de carreteras.

Durante el siglo XIX, se construyeron por todo Euskadi una serie de trazados de ferrocarril empezando por Bizkaia y sus ferrocarriles mineros y terminando por Gipuzkoa ya en el siglo XX, donde todos los grandes valles tuvieron ferrocarril. Dichos trazados se han ido abandonando, al desarrollarse el transporte por carretera y desaparecer algunas de las actividades que los originaron. En su lugar han ido apareciendo itinerarios en los trazados que han sido recuperados como vías verdes. Tal es el caso del Ferrocarril Vasco-Navarro en Álava, Montes del Hierro/Itsasur, Arrazola y Atxuri en Bizkaia, y Urola, Bidasoa, Plazaola-Leizaran, Arditurri y Mutiloa-Ormaiztegi en Gipuzkoa. El potencial de los antiguos trazados de ferrocarril como vías verdes peatonales y ciclistas es enorme, por su accesibilidad, la comodidad de las suaves pendientes y su continuidad, por lo que conviene aprovecharlo a la hora de configurar nuevos itinerarios peatonales y ciclistas.

Además, el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV define una red de infraestructuras ciclables de carácter interurbano en el ámbito del conjunto de nuestro territorio. La elaboración de la red básica de itinerarios ciclables de la CAPV define trece recorridos con una longitud aproximada de 1.057 km y conecta entre sí los municipios donde reside más del 90% de la población de la CAPV, así como las principales áreas de empleo y actividades económicas actuales, los principales equipamientos de rango supramunicipal, las estaciones intermodales de transporte colectivo más importantes, los principales puertos y los aeropuertos. Este plan completa a nivel de Comunidad Autónoma los planes aprobados en los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, con el objeto de asegurar la conectividad entre ellos. Además, las capitales de todas las Áreas Funcionales quedan integradas en dicha red, que se plantea con un nivel de desarrollo suficiente para estructurar las Áreas Funcionales más pobladas y los ámbitos territoriales en donde existen niveles actuales relevantes de uso de la bicicleta como modo de transporte y/o se estima que existe una mayor potencialidad para su futura utilización (aspectos, todos ellos, considerados en la planificación de cada territorio en esta materia).

La red del Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV contempla también la conexión con Cantabria (Castro Urdiales), con Castilla y León (Miranda de Ebro, La Puebla de Arganzón), La Rioja (Haro, San Vicente de la Sonsierra, Ábalos y Logroño) y Navarra (Bera/Vera de Bidasoa, Leitzaga, Olazagutia, Zúñiga y Viana). La conexión con Iparralde y Francia se plantea por Irun-Hendaia, de acuerdo con las determinaciones mismas del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.



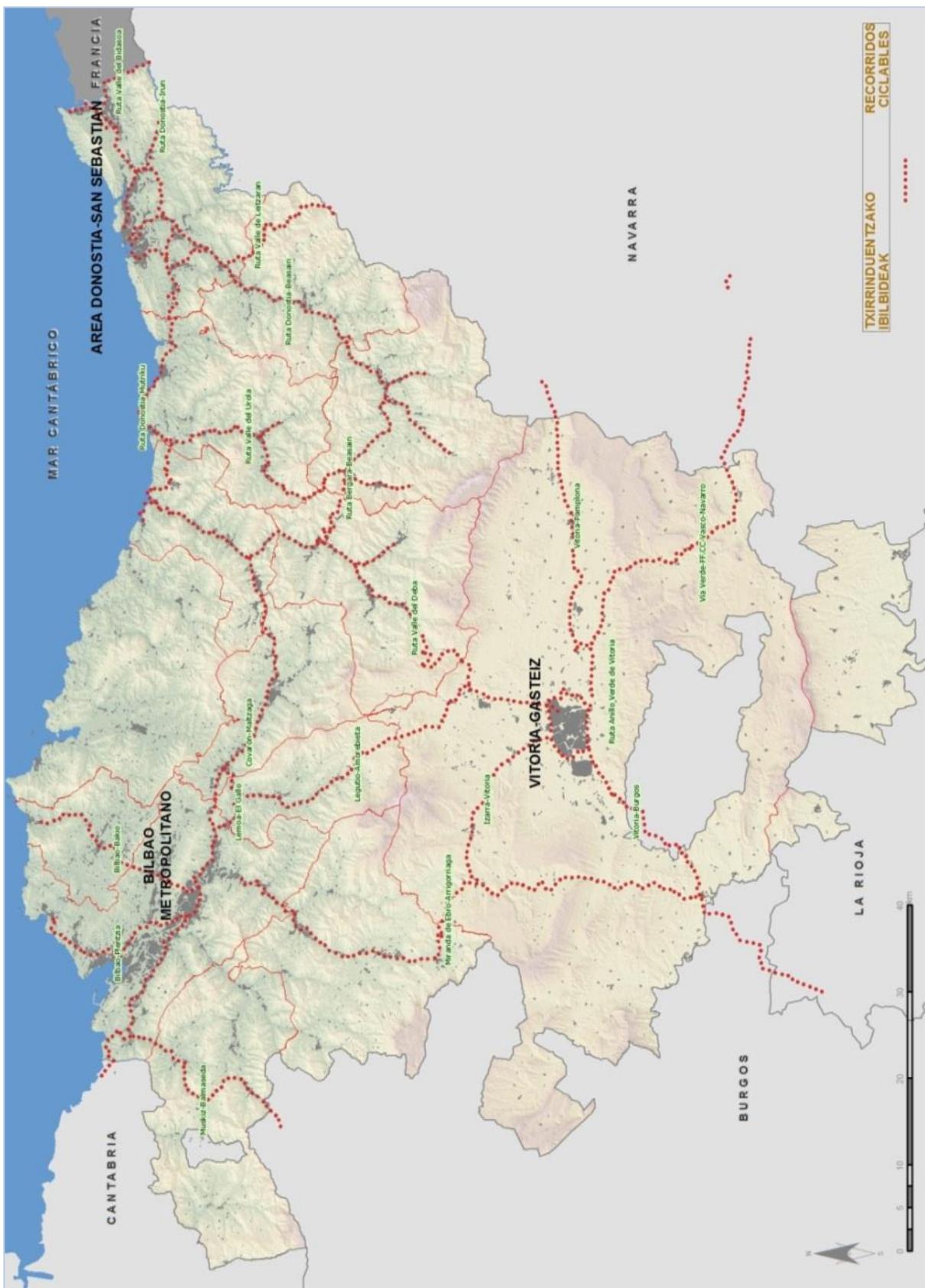
Fuente: Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Dirección de Planificación del Transporte, Gobierno Vasco

Asimismo, se considera relevante el papel de la intermodalidad entre la bicicleta y el servicio público de transporte colectivo y el potencial de uso de la bicicleta eléctrica como medio de transporte.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista son:

- 1.- Promover la movilidad peatonal y ciclista, más allá del esparcimiento, como transporte público favoreciendo el uso cotidiano e incidiendo sobre la actual distribución de los modos de transporte, sobre la base de criterios de seguridad, comodidad y conectividad.
- 2.- Posibilitar el acceso peatonal y ciclable a los ámbitos de residencia, trabajo, cuidado y ocio, existentes y futuros, también desde los núcleos urbanos vecinos, y promover la intermodalidad de los desplazamientos.
- 3.- Promover sendas urbanas peatonales, que pongan en valor el paisaje y la calidad de los desplazamientos. Así como definir sendas de aproximación a los grandes atractores de personas como hospitales, centros de salud, colegios, universidades, entre otros.



Recorridos Ciclables de la CAPV



- 4.- Vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Ciclables para el desarrollo de la movilidad no motorizada -peatonal y ciclable-interurbana e intercomarcal, que consolide los recorridos internos y las conexiones con las regiones colindantes.
- 5.- Consolidar y potenciar, especialmente en su paso por Euskadi, el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico (GR-1 de Cataluña a Galicia), la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad peatonal y ciclista son las recogidas en el artículo 26 de las Normas de Aplicación.

9.3 Movilidad viaria

La concepción de las DOT de 1997, con la definición de un modelo que debía desarrollarse por las administraciones de carreteras tanto a nivel de trazado, como de funcionalidad, como de horizonte temporal, ha sido acertada. Puede empezar a considerarse que, al margen de mejora de trazados, la ejecución de alguna carretera variante de población y el inevitable mantenimiento, la planificación de carreteras de la CAPV está mayormente culminada.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Con las DOT de 1997 no se pretendía redactar un nuevo Plan de Carreteras, sino que se sugerían conexiones que se consideraban importantes para la configuración del modelo al que se aspiraba. Las indicaciones que se señalaban tenían la vocación de servir de referencia para la redacción de las futuras revisiones del Plan General de Carreteras de la CAPV o los PTS de cada uno de los Territoritos Históricos redactados por las Diputaciones Forales.

Desde el punto de vista conceptual se señalaban las conexiones que se consideraban estructurantes del modelo, se indicaba que la tipología viaria establecida no tenía que guardar necesariamente correspondencia con el diseño de las vías cuyo trazado y sección serían determinados por el correspondiente Plan General de Carreteras, y se establecía la siguiente tipología para las conexiones viarias:

- 1.- Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- 2.- Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
- 3.- Interconexiones de las Áreas Funcionales.
- 4.- Recorridos costeros de interés paisajístico.

Tras la aprobación definitiva de las DOT ha sido muy fecundo el desarrollo de esta materia a través del Plan General de Carreteras de la CAPV, los Planes Territoriales Parciales de cada uno de los Territorios Históricos o a través de los Planes Territoriales Sectoriales. Puede afirmarse que la concepción de las

DOT en este ámbito ha sido acertada, sobre todo en la definición de un modelo que debía desarrollarse por las administraciones de carreteras a nivel de trazado, de funcionalidad y de horizonte temporal de ejecución. En este sentido se suscribe en este momento el modelo territorial para el diseño de la movilidad de las DOT de 1997.

A lo largo de estos años, puede considerarse que se ha consolidado y ejecutado, en su mayor parte, todo lo que son las "Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales" (se ha desarrollado hasta Asturias el corredor del Cantábrico, se ha ejecutado la conexión de Gipuzkoa con Navarra por medio de la A-15), así como las "Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales" (se ha ejecutado la AP-1 Vitoria-Eibar; se ha avanzado la conexión Durango-Bergara-Beasain a falta de su culminación). En lo que respecta a las "Interconexiones de las Áreas Funcionales", establecido el modelo, los PTP y PTS de carreteras han desarrollado la materia de forma adecuada. En este documento no se va a incidir en el modelo de la movilidad por carretera, suficientemente atendida por los PTP.

Más allá, desde una concepción integrada de la movilidad, la tarea fundamental en materia de carreteras reside en su integración con los otros medios de transporte, por lo que a la vista de las limitaciones presupuestarias deberán de establecerse las prioridades de inversión en las infraestructuras, entendidas éstas dentro de un sistema integrado de movilidad sostenible. Puede empezar a considerarse que el mapa de carreteras de la CAPV está mayormente terminado, al margen de la mejora de trazados, el perfeccionamiento de otros o la ejecución de alguna carretera variante de población, si bien es recomendable analizar la funcionalidad de la red de carreteras ante situaciones inesperadas, como, por ejemplo, incidentes, accidentes o condiciones climatológicas fuera de lo normal. De ahí la conveniencia de estudiar la redundancia y robustez del conjunto de la red viaria ante un «escenario degradado» para introducir cambios en el diseño (carriles reversibles, vías de escape, aumentos locales de capacidad, etc.) que hagan frente a tales incidencias y mejoren la seguridad vial, la gestión de los incidentes y debilidades de la red.

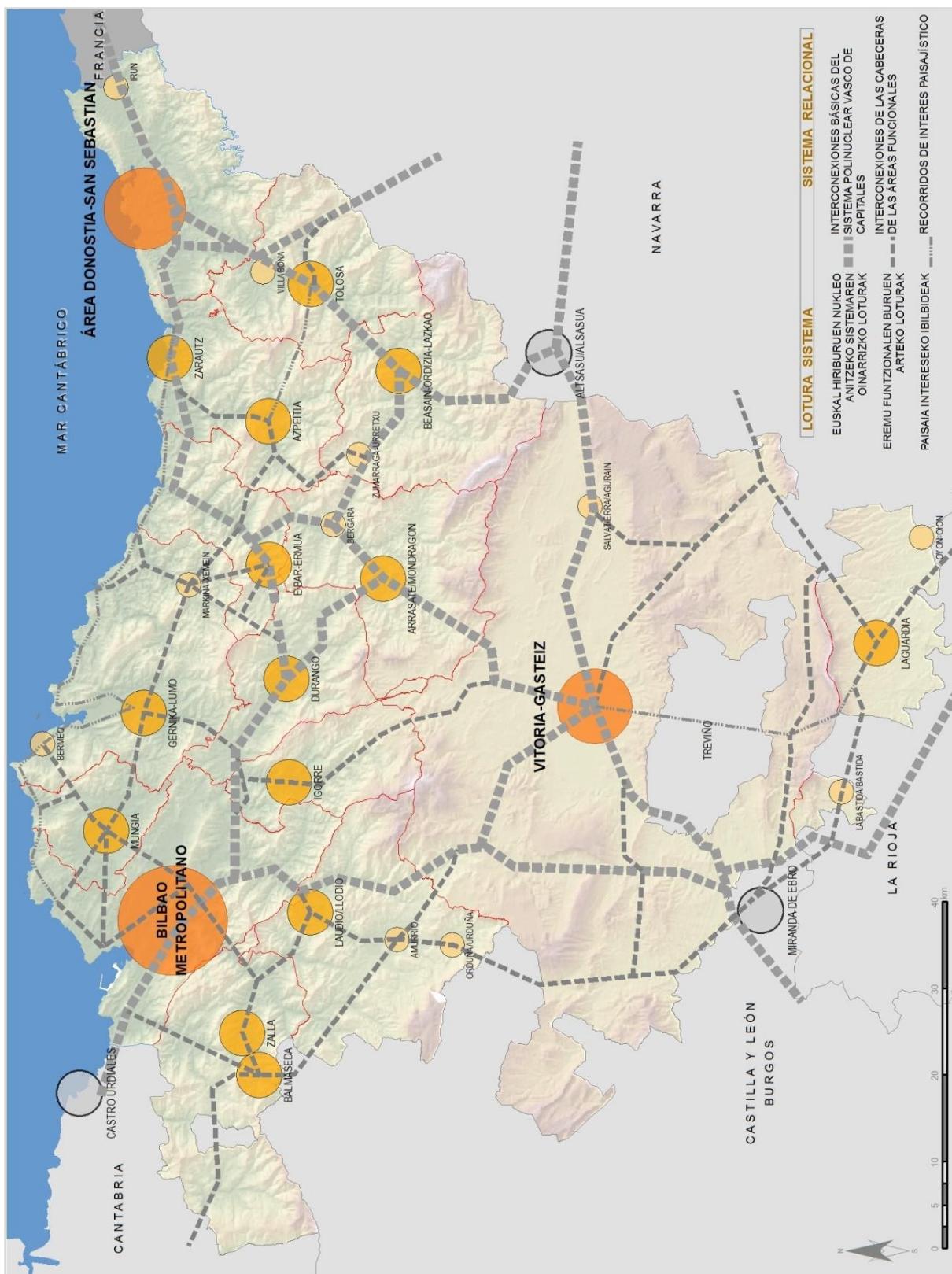
II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son:

- 1.- Velar por una movilidad viaria sostenible en las vertientes ambiental, económica y social.
- 2.- Considerar mayormente culminada la planificación de carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.
- 3.- Dar respuesta integrada a los daños medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera para grandes distancias.

III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son las contenidas en el artículo 27 de las Normas de Aplicación.



Movilidad viaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco

9.4 Movilidad y Logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

Se propone una mayor conectividad exterior de nuestro territorio y 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. Se debe hacer 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.

Asimismo, y como reto del País Vasco se propone su conversión en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías, integrado por los puertos de Bilbao y Pasaia, el Sistema Aeroportuario, y la red de plataformas logísticas compuesta por Jundiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Mediante Decreto 41/2001, de 27 de febrero, se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV. Así mismo mediante Decreto 34/2005, de 22 de febrero, se aprobó la Modificación del citado PTS relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios.

La finalidad del documento era la de constituir el instrumento planificador y regulador que sirviera de referencia para la intervención tanto sectorial-ferroviaria como urbanística. Sobre la base de esta planificación territorial se han incorporado al planeamiento urbanístico las determinaciones relativas a las infraestructuras ferroviarias que en años posteriores se están ejecutando y ha supuesto la resolución en fases iniciales de las contradicciones que pudieran surgir entre el ámbito sectorial y el urbanístico, fundamentalmente en lo referente a la línea del tren de alta velocidad.

La red de Tren de Alta Velocidad (TAV) es una infraestructura clave para la conectividad de la CAPV con el exterior, así como para interconectar las principales ciudades del País Vasco y articular el País Vasco como un Territorio Policéntrico en Red, garantizada la conexión de las estaciones del TAV con los sistemas de transporte público.

La previsión de las DOT de 1997 con relación a los Ejes Básicos de Servicio Ferroviario de Cercanías ha tenido a lo largo de los años un gran desarrollo a través de las líneas del Metro del Bilbao Metropolitano o mediante la actualización de la infraestructura del Metro de Donostialdea-Bajo Bidasoa "Topo", además de la mejora llevada a cabo por ADIF o ETS, en el resto de sus líneas. En este sentido cabría señalar la previsión de mejora de la red de cercanías con el proyecto de variante ferroviaria Ordizia-Beasain.

El País Vasco presenta condiciones óptimas para desarrollar sistemas de movilidad sostenible apoyados en sistemas ferroviarios debido a su elevada densidad de población, concentrada en diversos centros urbanos y a lo largo de ejes lineales. Se debe, pues, configurar un potente sistema de transporte colectivo apoyado en sistemas ferroviarios.

Los servicios de cercanías constituyen una importante contribución a la movilidad sostenible, a la dinamización de las ciudades medias como ámbitos de captación de dinámicas de desarrollo metropolitano y a la sostenibilidad de nuestro territorio. También es una apuesta por un medio de transporte seguro y eficiente; vertebrador del mundo rural, en donde los servicios son fundamentales. Se entiende que el tren no es solo un servicio público, sino que es un servicio básico.

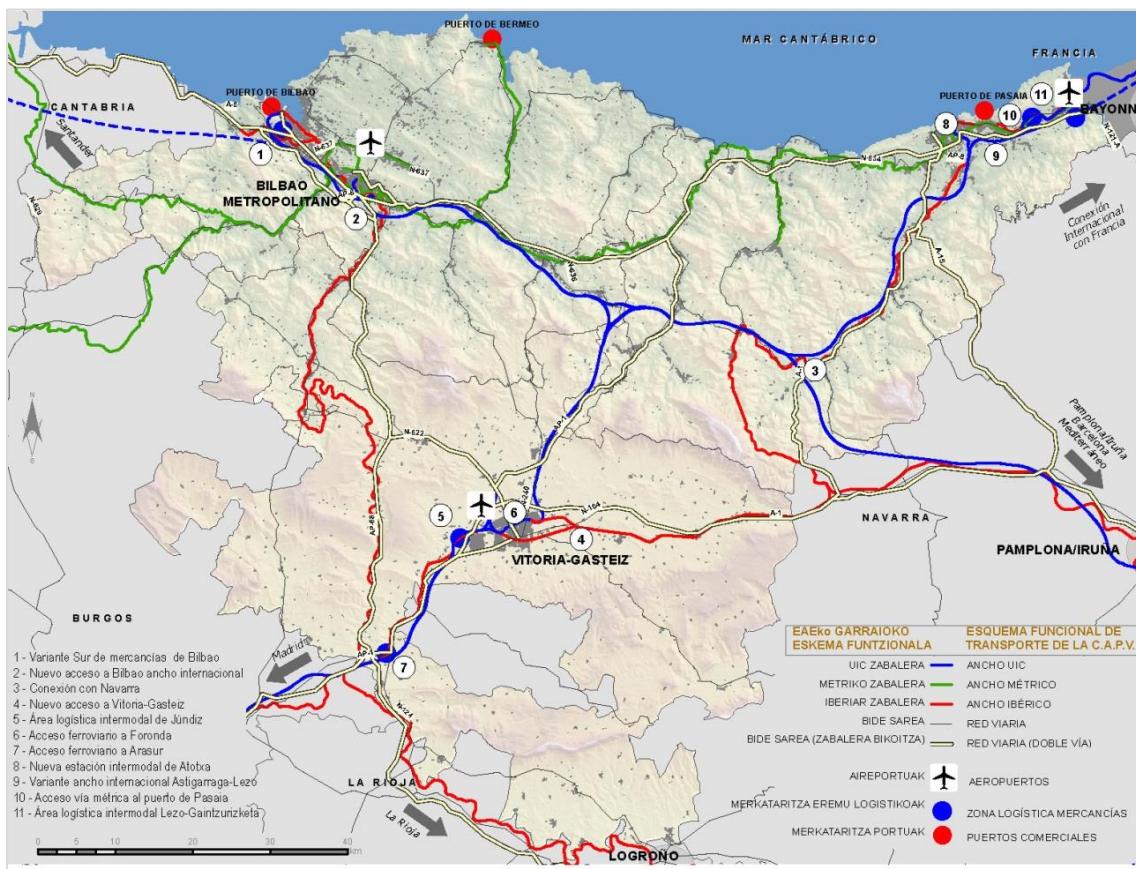
Por su parte, el tranvía debe entenderse como una inversión con capacidad para transformar los usos del suelo, y las políticas de gestión del sistema de transporte, como contraposición a lo ocurrido en los últimos años en los que hemos cedido el protagonismo de la estructuración del territorio al automóvil, a pesar de que nuestras ciudades y áreas metropolitanas fueron conformadas originalmente por ejes ferroviarios.

Referente a los puertos, las DOT de 1997 marcaron el criterio en lo que ha supuesto el desarrollo del puerto de Bilbao, o en la necesidad de consolidar el puerto de Pasaia como puerto comercial de primer orden, o en la potenciación de la actividad pesquera del resto de puertos fundamentalmente Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia.

En cuanto a los aeropuertos se refiere, el concepto de "Sistema Aeroportuario Vasco" y la necesidad de ordenar los diferentes aeropuertos de la CAPV con criterios de complementariedad y colaboración competitiva, con una visión global e integrada con los aeropuertos del entorno, sigue siendo plenamente vigente.

En lo que respecta al Modelo Logístico la situación geográfica del País Vasco lo convierte en uno de los pasos obligados dentro de los grandes ejes transeuropeos de infraestructuras terrestres. Destaca su ubicación dentro del Arco Atlántico, donde constituye un eslabón clave, punto de intermodalidad dentro del Eje Atlántico y paso obligado para el acceso de la Meseta hacia Europa, convirtiéndose en una puerta de acceso hacia la Unión Europea para diferentes comunidades autónomas y Portugal.

El País Vasco se sitúa dentro de la Red de Transporte de la Unión Europea - Transeuropea (RTE-T), por lo que resulta imprescindible activar políticas con el objetivo de disponer de infraestructuras logísticas que respondan a dicha necesidad del transporte de mercancías, especialmente desde la perspectiva del comercio exterior. Además, se cuenta con una red de infraestructuras de transporte ampliamente desarrollada, a la que viene a añadirse la red ferroviaria de alta velocidad, también conocida como Nueva Red Ferroviaria Vasca (NRFV), que va a cambiar de manera radical la configuración del sistema global de transporte. La nueva red ferroviaria destaca por su carácter mixto, de transporte de las personas viajeras y de mercancías, y se configura como una infraestructura de gran capacidad para el transporte de mercancías hacia/de Europa.



Esquema funcional del transporte según previsiones del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

No sólo es la nueva red ferroviaria, -aunque sí determinante-, la que aporta un valor diferencial al sistema de transportes del País Vasco, sino el conjunto de infraestructuras de que se disponen y que, a grandes rasgos, se listan a continuación: ferrocarriles (red ferroviaria de ancho convencional, red ferroviaria de ancho métrico), infraestructuras viarias (A-1 / AP-1, A-68 y A-8), infraestructuras portuarias (puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo) y aeropuerto de carga (Vitoria – Gasteiz y su conectividad 24/48), así como las plataformas logísticas.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria son:

- 1.- Potenciar la conectividad exterior e interior a través de la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad y su acceso a las ciudades, puertos, aeropuertos y plataformas logísticas.
- 2.- Consolidar el papel preponderante que tiene la movilidad y logística ferroviaria dentro de un sistema intermodal integrado y en el marco de una movilidad sostenible.
- 3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y la relación puerto-entorno urbano.
- 4.- Potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco optimizando sus posibilidades.

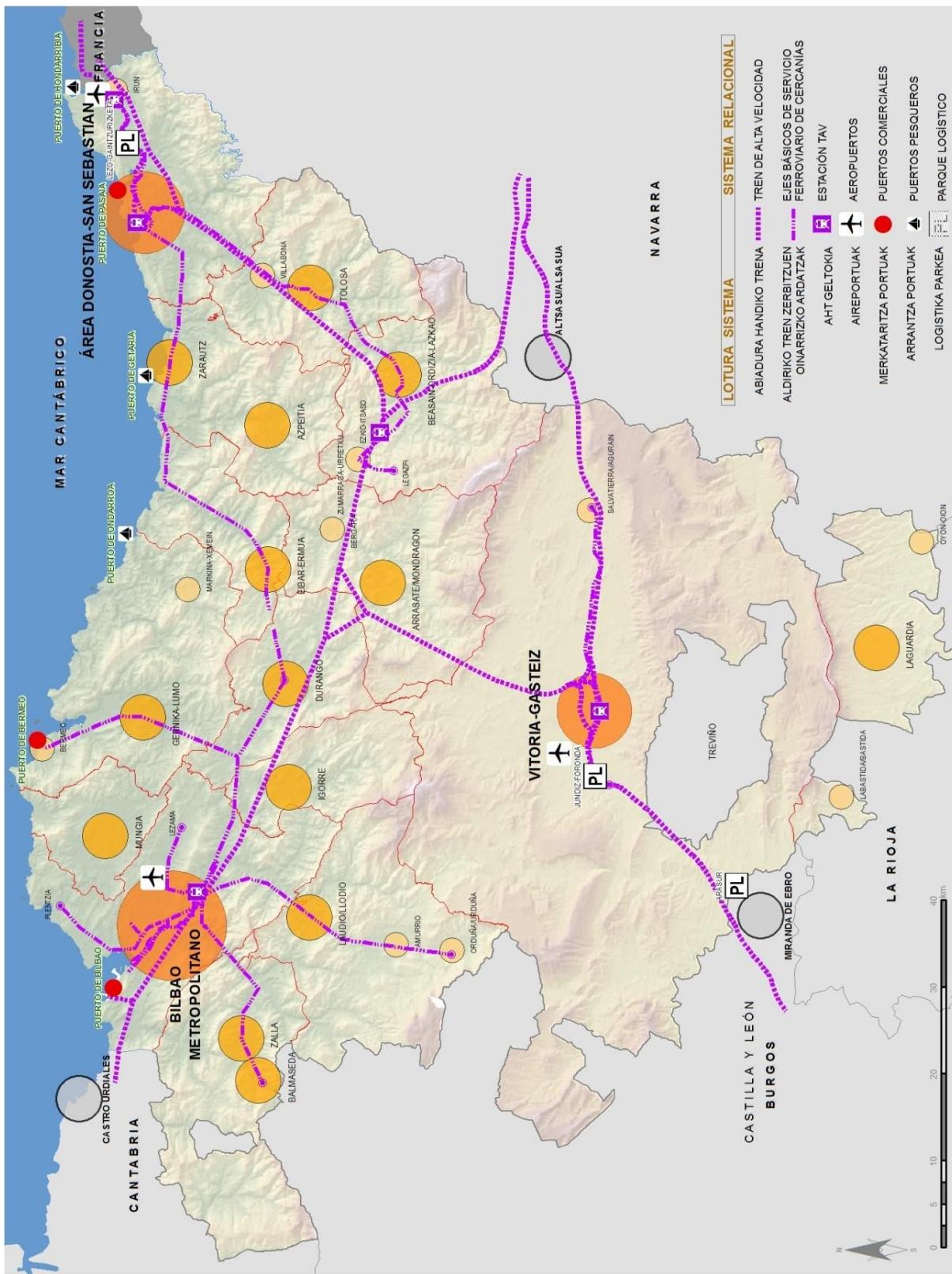


-
- 5.- Promover el potencial del País Vasco como nodo logístico europeo para el transporte internacional de mercancías, a través de la combinación de los distintos modos de transporte, y sobre la base de una red de plataformas logísticas.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Los instrumentos de aplicación y desarrollo de las Directrices deberán tener en cuenta la legislación sectorial vigente, y en concreto la aplicable en materia de aviación civil o de infraestructuras del transporte entre otras de acuerdo con el Anexo V de las Normas de Aplicación: Legislación sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central.

Las Directrices territoriales que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria son las contenidas en el artículo 28 de las Normas de Aplicación.



Ferrocarriles, Puertos, aeropuertos y Parques Logísticos de la CAPV.

10

Cuestiones Transversales



Cuestiones transversales

Desde la aprobación de las DOT en 1997 ciertas cuestiones han adquirido una especial relevancia en el diseño y gestión de las políticas públicas y han de ser igualmente tenidas en cuenta en la ordenación del territorio y, en consecuencia, en la revisión de las DOT.

Se trata de cuestiones que, sin tener una naturaleza de carácter territorial propiamente dicha, también tienen una incidencia en el territorio. Es el caso de la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el cambio climático, la salud, el euskera y la interrelación territorial.

Implican materias, algunas de las cuales son tratadas en distintos procedimientos, como en la evaluación de impacto ambiental, pero que requieren un tratamiento unitario en cuanto que mayormente convergen en un mismo modelo de ciudad denso, complejo y cohesionado; y que se traslada a las directrices propuestas en el artículo 19 de las Normas de Aplicación

La inclusión de estas cuestiones transversales en la revisión de las DOT pretende otorgar una visibilidad expresa a los retos que tras estas cuestiones se plantean también a la hora de acometer la planificación territorial y urbanística.

Precisamente la ausencia de un marcado carácter territorial de las cuestiones transversales que se proponen puede hacer que la aplicación de estos enfoques en la planificación territorial no esté exenta de cierta dificultad. Además, se trata de materias nuevas en la disciplina territorial y, por lo tanto, se requiere de un aprendizaje y de una experiencia que ahora se pretende promover.

En conclusión, la consideración de las cuestiones transversales en la planificación territorial y urbanística se presenta como un reto de la revisión que redunda en la mejora de la calidad de la ordenación de nuestro territorio y de nuestra calidad de vida.

A continuación, se desarrollan las siguientes cuestiones transversales:

- 10.1. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
- 10.2. PERSPECTIVA DE GÉNERO
- 10.3. CAMBIO CLIMÁTICO
- 10.4. SALUD
- 10.5. EUSKERA
- 10.6. INTERRELACIÓN TERRITORIAL



10.1 Accesibilidad universal

La accesibilidad universal, la igualdad de oportunidades y el diseño para todas las personas, como cuestión transversal, afectan y deben ser interiorizados por la planificación territorial y el urbanismo.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La accesibilidad universal debe tener un carácter prioritario y transversal que requiere de su integración en las diversas políticas territoriales y sectoriales que afectan, entre otras, a la ordenación del territorio y al urbanismo.

Se entiende como **accesibilidad universal** la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Parte de la premisa de la **igualdad de oportunidades**, esto es la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por motivo de o por razón de discapacidad, así como la adopción de medidas de acción positiva de carácter específico consistentes en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad.

Presupone la estrategia de **diseño universal o diseño para todas las personas**, entendida como la actividad por la que se conciben o proyectan, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, programas, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

En las últimas décadas se ha producido un importante avance en Euskadi en materia de accesibilidad, fundamentado en el marco legislativo existente y en el impulso de políticas, planes y modelos de atención orientados a las personas con discapacidad que ha derivado en una notoria mejora en materia de accesibilidad en nuestro entorno.

Como consecuencia del aumento de la esperanza de vida, el número de personas mayores de sesenta años que habrá en todo el mundo en el año 2050 se habrá duplicado con respecto al existente en el año 2006. A su vez, en paralelo al proceso de envejecimiento de la población, se ha producido un



proceso acelerado de urbanización a nivel global, que se ha traducido en que desde el año 2007 más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. Por lo que respecta a Euskadi las proyecciones demográficas oficiales muestran que el año 2030 la mitad de la población tendrá más de 55 años y un 10% de la población tendrá más de 80 años.

En relación con dichos aspectos, la Organización Mundial de la Salud impulsó en el año 2005 la iniciativa de promover entornos y ciudades amigables con las personas mayores, entendiéndose como tales aquellas que cuentan con un entorno urbano integrador y accesible, constituyendo un marco que fomenta el envejecimiento activo.

Tal como se señala en la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020, el incremento de la longevidad genera un reto que afecta transversalmente a numerosos sectores como pueden ser la vivienda, la industria, el transporte, las relaciones sociales o el empleo. Dicha transversalidad tiene también su reflejo directo en cuestiones tales como la accesibilidad y en los objetivos y orientaciones que relacionados con la misma deben ser tenidos en cuenta en la ordenación del territorio y en el planeamiento urbano.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial en materia de accesibilidad universal son los siguientes:

- 1.- Promover la consecución de la **accesibilidad universal** o integral en todos los espacios de la vida de las personas: vivienda, entorno urbano, medio rural, equipamientos y dotaciones, transporte y movilidad.
- 2.- Promover la premisa de la **igualdad de oportunidades**, o la ausencia de toda discriminación por motivo de o por razón de discapacidad y la adopción de medidas positivas al respecto.
- 3.- Recoger el concepto de **diseño universal o diseño para todas** las personas, desde las fases iniciales de la planificación o proyectación.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de accesibilidad universal son las contenidas en el artículo 29 de las Normas de Aplicación.



10.2 Perspectiva de género

Las personas tienen distintas necesidades y aspiraciones en relación al territorio y al espacio urbano y rural derivadas de los roles de género que asumen en su vida cotidiana. La inclusión de la perspectiva de género en la Ordenación del Territorio permite garantizar a hombres y mujeres el acceso a todos los recursos en igualdad de condiciones.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de hombres y mujeres, establece en su artículo 18.1 la obligación de los poderes públicos vascos "de tener en cuenta de manera activa el objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas, planes, programas y otros instrumentos de formulación de políticas públicas". Este artículo 18.1 responde al principio de perspectiva de género consagrado por el Tratado de Ámsterdam como principio rector para la aplicación de políticas de igualdad entre mujeres y hombres en los estados miembros de la Unión Europea.

Las personas tienen distintas necesidades y aspiraciones en relación al territorio y al espacio urbano derivadas de los *roles de género* que asumen en su vida cotidiana. Dos conceptos claves para ello son el de *trabajo no remunerado* y el de *división sexual del trabajo*. El *trabajo no remunerado*, o de **cuidado**, se refiere a las tareas realizadas en la esfera privada y sin compensación económica por personas adultas para el cuidado de menores y mayores dependientes y para el mantenimiento del hogar. La *división sexual del trabajo* se refiere a la atribución social de tareas diferentes a las personas en base a su sexo. Estadísticamente, la mayor parte del trabajo de cuidado no remunerado es asumido por mujeres.

Los datos de las encuestas de uso del tiempo muestran un uso diferenciado del tiempo entre hombres y mujeres que se deriva de los roles de género que asumen en sus vidas cotidianas. Las mujeres se hacen cargo de la mayor parte de las llamadas tareas de *cuidado*, es decir, aquellas labores vinculadas al cuidado del hogar, de los hijos e hijas, de los familiares enfermos y mayores, mientras que los hombres asumen todavía poca parte de esa tarea.



Cuestiones transversales

El trabajo que se hace para el mantenimiento de la vida cotidiana se realiza en los lugares donde se llevan a cabo las distintas tareas vinculadas al trabajo reproductivo: la educación, la salud, el deporte, el ocio, la compra, los trámites y gestiones administrativas, etc. Para acudir a esos lugares las personas con responsabilidades de cuidado tienen que desplazarse utilizando los sistemas de transporte disponibles. Esto se tiene que poder hacer en los horarios y tiempos requeridos por cada una de las tareas, a lo largo del día, de la semana, o del mes. Para las personas que además tienen un empleo, todo ello tiene que ser compatible con el acceso físico al empleo remunerado.

Otros conceptos operativos útiles son los de **vida cotidiana** y **cadena de tareas**. El concepto de vida cotidiana trae a la luz las necesidades cotidianas de las personas en el medio urbano y en el medio rural, recogiendo las múltiples tareas que realizan quienes compagan empleo con cuidado de otros. El concepto de vida cotidiana permite entender las regularidades, o cadenas de tareas, que se producen en el uso del espacio urbano, del interurbano o del rural en ciclos temporales diarios, semanales, mensuales, e incluso a lo largo de la vida. Esto es relevante para quienes desempeñan una doble carga de trabajo porque las actividades de la vida cotidiana tienen periodicidades diarias, pero también semanales y mensuales; además las cadenas de tareas a menudo son diferentes en distintos días de la semana.

Las necesidades específicas derivadas de estas cadenas de tareas en la vida cotidiana de las personas que compagan un empleo con el cuidado, se manifiestan en los distintos campos sectoriales del urbanismo -la movilidad, las infraestructuras y equipamientos, los lugares de empleo y comercio, la vivienda, los espacios públicos- y deben ser tenidas en cuenta por la planificación territorial y el urbanismo. Tanto la ONU como la Comisión Europea han identificado el urbanismo y la ordenación del territorio como campos de política pública claves para avanzar hacia la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Por otra parte, son muchos los estudios que muestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso que hacen del espacio urbano por percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres. Esta autolimitación se convierte en un obstáculo al pleno desarrollo de la persona y a su derecho al uso de los bienes y servicios urbanos.

Otro aspecto importante que influye en las distintas posibilidades de acceder a los bienes y servicios urbanos entre hombres y mujeres se deriva de la pobreza relativa de las mujeres. Más aún caso de la intersección de este factor con otros rasgos de discriminación potencial como: en las cargas familiares en la relación al estado civil (en particular hogares monomarentales y unipersonales), la raza, la edad, la capacidad funcional o las víctimas de violencia de género.

Por otro lado, la escasa representación de las mujeres en las profesiones vinculadas a la construcción de la ciudad y en las estructuras de gobierno territorial influye en lo que se construye y cómo se construye. Ahora bien, la mera presencia de más mujeres no implica necesariamente que los temas de género y la agenda de la igualdad entre hombres y mujeres reciban mejor atención. Se necesita tanto una masa crítica, un número suficiente de mujeres, como un conocimiento experto en materia de género, para que se puedan dar situaciones de cambio en las agendas y en las culturas profesionales.

Todos estos factores tienen implicaciones espaciales que el planeamiento y la ordenación territorial deben tener en cuenta. La inclusión de la perspectiva de género en la planificación territorial y urbana conlleva que espacios públicos, equipamientos, vivienda, etc. se piensen de manera que sea posible realizar las tareas cotidianas del cuidado de la familia y el trabajo remunerado con menos esfuerzo y dificultad, que los espacios públicos y el transporte sean seguros, que las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones de acceso económico, sean tenidas



en cuenta, contribuyendo a crear ciudades y territorios más justos y seguros, que mejoren la calidad de vida de toda la ciudadanía.

El modelo de hábitat urbano que responde mejor a las **necesidades de cuidado** es el de una ciudad compacta, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con buen sistema de transporte público, espacios públicos y de transporte seguros y de calidad, con mezcla de usos, y con un sistema de equipamientos en los barrios que añada los necesarios equipamientos para el cuidado de menores y mayores dependientes a los tradicionales equipamientos asistenciales, escolares, sanitarios, educativos, deportivos y culturales ya recogidos por el sistema de planeamiento ordinario del Estado. Todo ello permite compatibilizar el empleo remunerado con las tareas de cuidado, porque facilitaría a las personas que asumen esta doble responsabilidad el acceso a los lugares de empleo y a los distintos equipamientos necesarios para el sostenimiento de la vida en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles.

Además, no sólo se trata de responder a estas necesidades de *cuidado*, y de *la vida cotidiana*, desde la perspectiva de quienes habitan en el medio urbano sino también desde la perspectiva de quienes habitan en el medio rural.

En aras a una mayor eficacia, se estima oportuno acotar la transversalidad de género a una selección de acciones en determinados ámbitos con el fin de evitar el riesgo de intentar abarcar un espectro de actuación excesivamente amplio, que finalmente puede determinar un menor impacto de las acciones, siendo los ámbitos seleccionados los siguientes: transporte y movilidad (urbana e interurbana); urbanismo de proximidad; equipamientos y espacios públicos para la vida cotidiana (incluyendo los centros y equipamientos comerciales); seguridad; vivienda; medio rural; y gobernanza.

Esta selección de acciones resultará de las desigualdades observadas en los diferentes ámbitos de actuación identificados siendo las más significativas las siguientes:

- En ordenación del territorio y urbanismo: la existencia y acceso a equipamientos de *cuidado* de personas dependientes; en la consideración de los distintos patrones de uso de los espacios urbanos y de las edificaciones como resultado de los roles diferentes de género que asumen las personas; en las mayores dificultades de acceso a la vivienda por parte de mujeres no emparejadas y en particular por grupos vulnerables como las cabezas de familia monomarentales y las víctimas de violencia de género; la mayor percepción de inseguridad en el espacio público y las dotaciones urbanas por parte de las mujeres.
- En movilidad sostenible: los patrones de movilidad de las personas difieren en función de sus roles de género que estadísticamente son asumidos por hombres y mujeres de tal manera que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, hacen viajes por más motivos, encadenan más viajes y tienen menor acceso al vehículo privado; los viajes relacionados con el *cuidado* de otras personas y el mantenimiento del hogar no son adecuadamente contabilizados por las estadísticas.
- En medio rural: diferencias de género en el acceso al transporte y a los servicios, equipamientos y lugares de empleo; diferencias de género en las necesidades de uso de equipamientos y servicios, en particular de *cuidado*, en relación a la capilaridad de la red de servicios y equipamientos; diferencias de género en la actividad agraria incluyendo la titularidad de las explotaciones.



- En gobernanza: menor presencia de mujeres en los procesos de participación ciudadana y en los equipos técnicos; debilidades en la integración del conocimiento experto de género en los distintos estadios de diseño, ejecución y seguimiento de las políticas, planes y actuaciones.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de perspectiva de género son los siguientes:

- 1.- Promover una planificación que integre la perspectiva de género tanto en la actuación territorial como en la urbanística, y que se pueda consolidar en el tiempo.
- 2.- Contribuir a través de la introducción de la perspectiva de género a las bases del modelo territorial que se propone alcanzar, en particular, para construir un territorio sostenible, inclusivo, inteligente y participativo.
- 3.- Promover un territorio que, en sus diferentes escalas dé respuesta a las necesidades de *cuidado*; mediante la incorporación del ejercicio de un **urbanismo del cuidado** tanto en la planificación territorial como en la urbanística.
- 4.- Contribuir 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 (sexo, edad, nivel socioeconómico, etnia, raza, etc.).

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de perspectiva de género son las contenidas en el artículo 30 de las Normas de Aplicación.



10.3 Cambio climático

El cambio climático es uno de los mayores retos a los que la humanidad ha de enfrentarse, y lo debe hacer de forma coordinada. Es crucial reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que aceleran el calentamiento global, pero también lo es anticiparse a los cambios y planificar en torno a esos cambios el uso del suelo, los asentamientos, las infraestructuras, la producción, la vivienda, la agricultura y los recursos renovables, entre otros, es la clave para reducir los riesgos asociados.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El cambio climático de origen humano, inducido por la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero (GEI), constituye un desafío también de dimensión territorial por su impacto en el calentamiento de la atmósfera, que conlleva tanto un cambio progresivo de variables climáticas como son los regímenes de precipitación y de las temperaturas medias, como la elevación del nivel del mar y una mayor incidencia y severidad de fenómenos extremos como las inundaciones, las sequías o las olas de calor, por citar algunos ejemplos.

Esta problemática que plantea el cambio climático es central en la temática general de la sostenibilidad territorial, con incidencia sobre sus tres dimensiones fundamentales como son la ambiental, la social y la económica. En el equilibrio entre las emisiones globales de gases de efecto invernadero, la capacidad de absorción de estas emisiones en la biosfera, y la adaptación a los efectos esperados, se encuentran las claves para la sostenibilidad.

El cambio climático es una cuestión global, de ahí que los acuerdos y los criterios de actuación en esta materia se establezcan a nivel internacional a través de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC). En el marco de esta esfera internacional destaca la entrada en vigor, en noviembre de 2016, del vigente Acuerdo sobre el Cambio Climático aprobado en la Cumbre de la UNFCCC de París celebrada en diciembre de 2015. En esta esfera ocupa también un papel destacado el reconocimiento de la significativa contribución de las regiones y de los municipios a la acción global en materia de cambio climático.

Cabe destacar también que, según concluye el quinto informe de evaluación del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC), incluso si existiera la voluntad decidida por parte de los centros de poder económico y político y de los gobiernos de parar de inmediato todas las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación, existen daños de gran magnitud que ya se han ocasionado y en muchos casos son irreversibles e irreparables. La mitigación es por tanto imprescindible, pero insuficiente y la adaptación se convierte en inevitable.



En este contexto, en junio de 2015 se aprobó la “Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050” con dos objetivos principales:

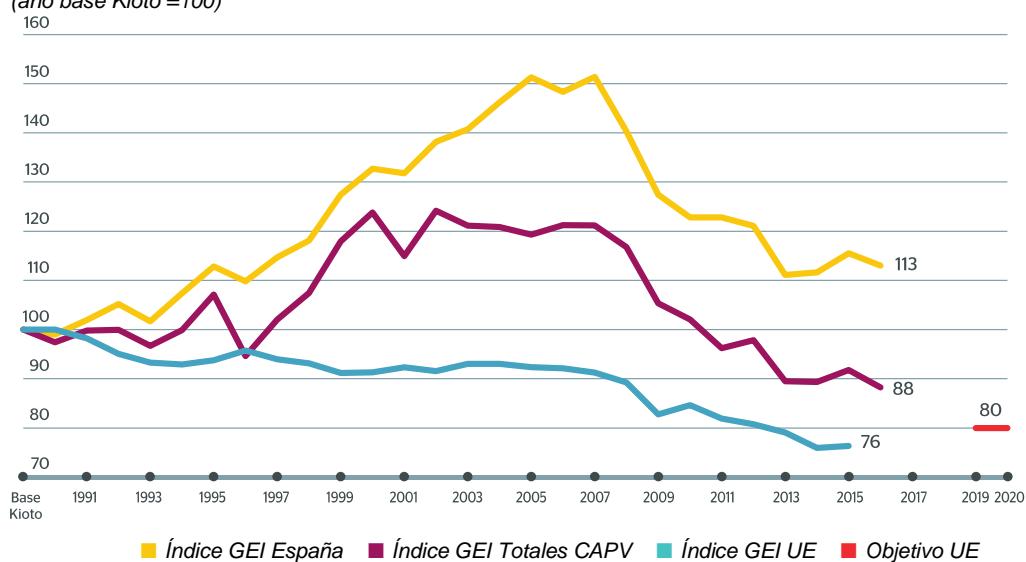
- 1.- Reducir las emisiones de GEI de Euskadi en, al menos, un 40% a 2030 y un 80% a 2050 respecto al año 2005, alcanzando en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final.
- 2.- Asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático, objetivo que, en consecuencia, debe reflejarse necesariamente en esta revisión del modelo territorial.

Por otro lado y con motivo del Acuerdo de París, el Gobierno Vasco emitió una declaración de adhesión al mismo con ocho puntos entre los que cabe señalar el que hace hincapié en la necesidad urgente de tomar las medidas necesarias para lograr que el incremento de la temperatura media mundial se mantenga por debajo de los 2°C con respecto al nivel preindustrial, y en la trascendencia de seguir esforzándose por limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza. Así como, también, el que subraya que las regiones, junto a los municipios, por su proximidad al territorio, son las administraciones públicas que mejor conocen las afecciones medioambientales por lo que resulta fundamental que ejerzan un papel activo en el desarrollo de iniciativas contra el cambio climático.

En definitiva, la actuación frente al cambio climático se estructura en dos vertientes íntimamente ligadas: la reducción de emisiones de GEI o **mitigación** y la **adaptación** a sus efectos. Frente a la importancia de la escena global a la hora de plantear una respuesta internacional efectiva en el plano de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, las estrategias que permitan adaptarse a los impactos del cambio climático han de ser implementadas a nivel local o regional. Más aún, a diferencia de la mitigación, que tiene repercusiones a nivel global, los beneficios y resultados de la adaptación repercuten en el propio territorio.

ÍNDICE DE EVOLUCIÓN DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN EL PAÍS VASCO (2016), EN LA UNIÓN EUROPEA-28 (2015) Y EN ESPAÑA (2016) (%)

(año base Kioto =100)



Fuente. Inventario de emisiones de Gases de Efecto Invernadero del País Vasco 2016. Página 7 del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco a partir de datos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA). Las emisiones de la CAPV en el año 2016 se han situado un 12% por debajo del año base de Kioto (1990)



Se resumen a continuación las principales amenazas climáticas que pueden afectar a algunos de los sectores o ámbitos de la CAPV:

- Sector primario. El aumento de los períodos de mayor sequía sobre las actividades económicas tiene especial interés en el medio agropecuario. Aunque en el sector agrario se espera que el cambio climático pueda tener un efecto positivo en el rendimiento de ciertos cultivos, tendrá efectos negativos en aspectos tales como, por ejemplo, un aumento de las plagas y las enfermedades o la aparición de especies invasoras. A estos impactos hay que añadir, además, el incremento de los incendios, producidos por períodos de sequía y la erosión del suelo.
- Biodiversidad. Se espera la desaparición casi total del nicho ecológico del robledal, del hayedo y del pino insignie (*Pinus radiata*) y un desplazamiento progresivo hacia el norte para finales de siglo. La vertiente atlántica sufrirá impacto en las zonas de montaña debido al aumento de temperatura, sobre todo por encima de 900 m (especialmente hayedos y pastos de montaña). Los ecosistemas de la vertiente mediterránea se verán afectadas por un aumento de las sequías y del déficit hídrico.
- Salud. Los impactos esperados debido al cambio climático en el ámbito de la salud están relacionados con el incremento de temperatura, el empeoramiento de la calidad de aire y el aumento de las inundaciones y deslizamientos. Todo esto ocasionará una mayor morbi-mortalidad, un incremento de las enfermedades (respiratorias, de la piel, transmitidas por vectores etc.) y un empeoramiento del confort humano. El caso concreto del impacto de las olas de calor sobre la salud representa uno de los problemas más serios para las próximas décadas a nivel mundial.
- Infraestructuras. A una escala territorial, los efectos del cambio climático sobre las infraestructuras construidas pueden ser relevantes, de ahí la necesidad de trabajar en la identificación y monitorización de infraestructuras vulnerables, para detectar necesidades de redimensionamiento y mantenimiento, impulsando a la vez la innovación en el diseño de soluciones para aumentar la resiliencia.
- Medio urbano. Las áreas urbanas son elementos decisivos del sistema territorial al ser centros densamente poblados donde se concentra demanda de agua, materiales, energía, alimentación y son espacios de generación de residuos y producción de emisiones. Desde la perspectiva de la mitigación del cambio climático, esto es, la reducción de las emisiones generadas por los sistemas urbanos, el enfoque sectorial orientado principalmente al fomento de la producción y a soluciones respecto a las infraestructuras, es insuficiente. Es necesario dirigir los esfuerzos hacia la capacidad que tiene la planificación urbana para coordinar respuestas adecuadas a corto, medio y largo plazo con una incidencia clara en la eficiencia urbana. Así, anticipar los retos en materia de descarbonización y planificar en torno a ellos tanto las infraestructuras, como la producción, la vivienda, la agricultura, la gestión de la movilidad y los recursos renovables, entre otros, resulta clave para reducir las emisiones de las que estos entornos son responsables.

La Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo, o la nueva Ley 3/2015, de 18 de junio, de vivienda de la CAPV, prevén la introducción de criterios de eficiencia energética, reducción de emisiones contaminantes, arquitectura bioclimática, aislamiento térmico o condiciones de aireación de los edificios, aspectos todos ellos con incidencia en el cambio climático que suponen herramientas eficaces para actuar en esta materia.



Desde la perspectiva de los efectos del cambio climático sobre el medio urbano, éstos pueden ser múltiples y de diversa naturaleza en función del emplazamiento, aunque, en nuestro caso, destacan tres por su impacto directo sobre la seguridad de las personas y la integridad de los bienes:

- 1) La exposición al estrés térmico y en particular al efecto isla de calor; es decir, la situación de acumulación de calor en las ciudades y la dificultad de disipación durante las horas nocturnas.
- 2) La exposición a la subida del nivel del mar y al incremento de los efectos del oleaje. Las pérdidas personales y materiales que pueden llegar a generar las inundaciones por subida del nivel del mar y aumento del oleaje extremo en el medio construido pueden llegar a ser muy importantes debido a la concentración de población o infraestructuras que se encuentra cerca de la línea de costa.
- 3) La exposición a inundaciones de origen fluvial por avenidas y a su interacción con la elevación del nivel del mar y los efectos del oleaje en ríos y estuarios. Se espera que el cambio climático tenga un efecto intensificador sobre los peligros naturales, siendo un ejemplo el creciente riesgo de inundaciones. Estos factores climáticos, junto con otros factores no climáticos como el desarrollo socioeconómico de los municipios, la topografía, los sistemas de drenaje, la permeabilidad, la forma construida, etc. aumentan la probabilidad de daños y pérdidas debido a las inundaciones.

El impacto de estos tres efectos representa importantes desafíos a la seguridad de nuestro territorio. Desde ahí la respuesta ha de acometerse en dos planos: una actuación planificada anticipada para minimizar los efectos sobre la salud de las personas, así como daños y pérdida de bienes, infraestructuras, medios de vida, prestación de servicios, recursos ambientales y biodiversidad, como consecuencia de estos fenómenos, y una organización eficiente de los mecanismos de respuesta e intervención ante eventos extremos.

La planificación territorial, como política pública transversal, y en particular las DOT constituyen el marco más apropiado en el que debe inscribirse la resiliencia climática, por su clara vocación de articular en cada territorio el despliegue coordinado de otras políticas sectoriales y la actuación de agentes privados.

La integración de la mitigación y adaptación al cambio climático en la planificación territorial y urbana, la mejora del conocimiento sobre los efectos del cambio climático y los análisis de vulnerabilidad sectoriales y territoriales, son elementos clave para anticiparnos a los riesgos e impulsar acciones concretas y eficaces. En lo referente a la mitigación, el compromiso con un modelo energético bajo en carbono, un transporte sin emisiones, un territorio eficiente, un sector primario comprometido en la reducción de emisiones, una reducción en la generación de residuos, así como la optimización en su gestión son, a su vez, claves para conseguir un territorio bajo en carbono. Respecto a la adaptación debemos asegurarnos, mediante la acción concertada, que el territorio pueda mantener un papel fundamental en la lucha ante el cambio climático asegurando en todo caso su capacidad de respuesta ante eventos extremos.

Preparar y dotar a las instituciones de mecanismos que hagan verdaderamente efectiva esa actuación planificada y la respuesta ante el evento, así como concienciar a la ciudadanía sobre el impacto de los mismos, resultan fundamentales.



II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de cambio climático son 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.
- 3.- Minimizar la generación de residuos y favorecer un consumo más sostenible.
- 4.- Incrementar la resiliencia del territorio, tanto en el medio natural, rural como urbano: fomentando la multifuncionalidad de los ecosistemas naturales y su restauración, promoviendo una estructura urbana compacta y mixta en usos, e integrando la variable de cambio climático en la gestión de las zonas costeras. Así mismo, aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones; aumentando el potencial como sumidero de carbono.
- 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.
- 6.- Incorporar en la dimensión económica de la planificación las acciones de adaptación y mitigación climática, encauzando de este modo la gestión de las acciones necesarias.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de mitigación y adaptación al cambio climático son las contenidas en el artículo 31 de las Normas de Aplicación.



10.4 Salud

Las decisiones en la planificación territorial y urbana cambian los entornos, afectan a los lugares donde vivimos y trabajamos, a la forma de desplazarnos o a qué dedicamos el tiempo de ocio, siendo todos ellos factores que determinan la salud de las poblaciones. Por ello es necesario su análisis y seguimiento, la consideración de la equidad en los procesos de planeamiento, la participación comunitaria y el desarrollo de instrumentos que faciliten su visibilización desde las etapas más tempranas de la planificación.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

A lo largo de la historia, la planificación y el urbanismo han ido proponiendo y diseñando medidas que han ayudado a superar grandes retos de salud, como las epidemias de cólera que asolaron Europa durante el siglo XIX y la tuberculosis durante el siglo XX. La disminución de la densidad demográfica para evitar el hacinamiento humano, la construcción de redes de alcantarillado o de espacios verdes, la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas (luminosidad, aireación, cuartos de baño) han sido elementos que han contribuido a la mejora de la salud. Grandes logros en la prevención de enfermedades y la promoción de la salud se han debido a decisiones tomadas desde el planeamiento y el urbanismo sobre las condiciones de vida y de trabajo de las personas. En los comienzos de este siglo XXI, los retos para la Salud Pública han cambiado y hoy nos enfrentamos a epidemias de enfermedades no transmisibles y crónicas como el cáncer, enfermedades cardiovasculares, diabetes, obesidad, asma o enfermedades mentales.



Hoy sabemos que la ordenación territorial y la planificación urbanística, la salud y el medio ambiente constituyen dimensiones complejas relacionadas mediante un gran número de variables. Los problemas actuales de las ciudades y las personas que las habitan, como la contaminación atmosférica y los problemas de ruido, la disminución de la actividad física, la modificación de los hábitos alimenticios, la pérdida de la conexión social o el desarrollo de lo urbano frente a lo rural/natural son aspectos determinantes de la salud y están interrelacionados entre sí.

La relación entre las distintas tipificaciones que se pueden atribuir a los espacios urbanos y a la salud y el bienestar está generando estudios muy diversos en los que se incluyen efectos que van desde las enfermedades crónicas y la salud mental hasta aspectos relacionados con el estrés, hábitos de vida saludables y no saludables, la seguridad o la calidad de vida de la ciudadanía. Una de las tipificaciones más novedosas es la correspondiente a la atribución de colores a los distintos espacios en función del uso y actividad, evocación y estado de ánimo que promueven, definiéndose tres espacios que son los verdes, grises y azules: los espacios verdes hacen referencia a zonas con vegetación (arbolado, bosques, extensiones de hierba o parques), mientras que las zonas azules informan sobre las superficies de agua como ríos, estanques, lagos o el mar, finalmente las zonas grises, por el contrario, hacen referencia a entornos de trama urbana, comercial y de transporte o actividad industrial.

En términos de salud, la hipótesis que subyace a este planteamiento es que la accesibilidad a espacios verdes y azules y el propio diseño de la trama urbana pueden ser elementos que generan o favorecen la salud en sus diversas vertientes. Es frecuente que los estudios específicos utilicen complejos indicadores de análisis geográfico con significado para los intereses de las personas y de la comunidad, con términos como la caminabilidad, la conectividad, los entornos amigables o los espacios de uso mixto que pueden tener distintas definiciones operativas, según la disponibilidad de información y el hecho de centrarse en medidas de tipo físico o en medidas de tipo perceptivo-psicológico o en ambas. La disponibilidad de entornos ambientalmente amigables, con recursos verdes y espacios de ocio y encuentro accesibles es una demanda creciente de la población. A este deseo es conveniente añadir que lo deseado suponga, además, ventajas en términos de salud individual, pero también desde el punto de vista de la salud pública y, por tanto, de las políticas de salud.

Las decisiones en la ordenación del territorio y el urbanismo constituyen palancas de influencia ineludibles para promover la salud de las poblaciones. Tienen un papel fundamental en la mejora de las condiciones de vida que contribuyen a la salud, al bienestar y a una buena calidad de vida. La clave es garantizar que la opción más fácil sea siempre la más saludable.

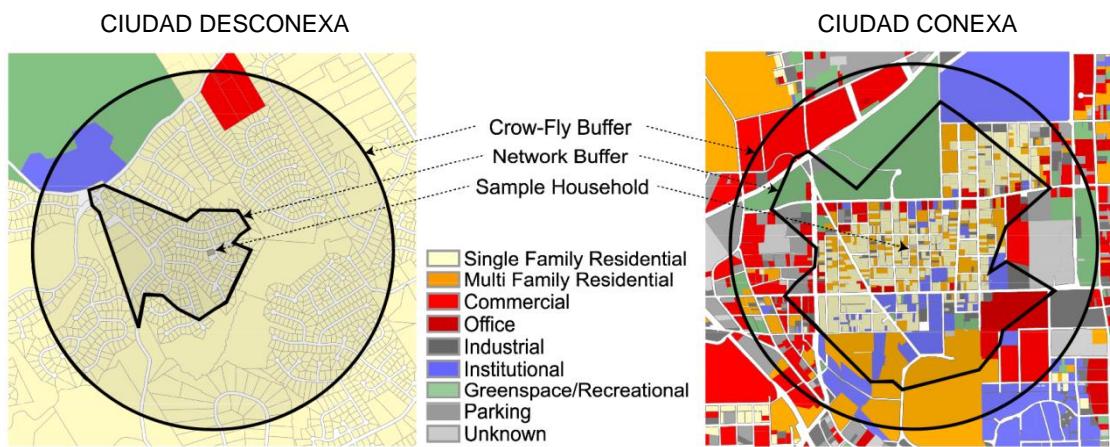
Por otro lado, la **equidad en salud** es conseguir que todas las personas tengan las mismas oportunidades de alcanzar su grado máximo de salud sin verse en situación de desventaja por razón de su posición social u otras circunstancias determinadas por factores sociales. En este marco se han desarrollado estrategias para promover y proteger la salud de la ciudadanía, como la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea. En la CAPV el Plan de Salud establece los objetivos y acciones para disminuir las desigualdades en sus áreas prioritarias de acción.

Es importante tener en cuenta que existe un gradiente en la salud a lo largo de la escala social. Existen estudios que revelan una cierta relación entre el nivel social del entorno en que vive una persona y la calidad no sólo de vida, por un menor acceso a espacios verdes o una mayor exposición a aire de peor calidad, sino también de su salud. Se define así el urbanismo favorable a la salud, o el desarrollo urbano saludable, como aquel que promueve la salud y el bienestar de la población,


Cuestiones transversales

respectando los pilares del desarrollo sostenible. Se basa en los valores de equidad, cooperación intersectorial y participación, valores clave de la política de la OMS "salud para todas las personas".

Uno de los aspectos relevantes en el que tiene una gran influencia el diseño del entorno urbano es el de la **movilidad activa**. La decisión de ir a pie o tomar un medio de transporte motorizado para desplazarse repercute directamente en la salud de la ciudadanía. En el siguiente diagrama se analiza cómo la proximidad y la distancia más corta influyen en la conducta a la hora de moverse.



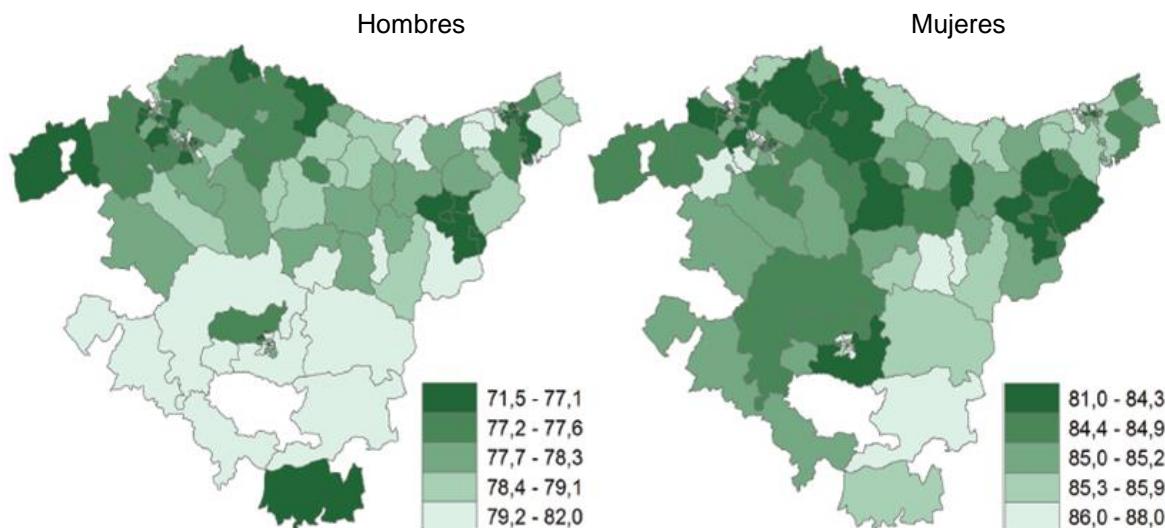
Fuente: Frank et al. 2004

En este diagrama se compara una vivienda familiar localizada en un típico barrio suburbano, desconectado, de baja densidad y de usos segregados (a la izquierda de la imagen), con una vivienda familiar situada en un barrio conectado, más compacto y de usos mixtos (a la derecha de la imagen). El círculo representa un radio de 1 km de distancia (en línea recta) desde cada una de las viviendas familiares escogidas, mientras que la polilínea irregular interior captura el área a 1km de distancia realmente caminable en la red de calles. Este diagrama muestra no solo cómo un diseño de patrón desconectado de calles puede impactar en la accesibilidad peatonal (inmediatez), sino cómo un patrón de uso único y baja densidad restringe el número de destinos accesibles peatonalmente (proximidad).

En Euskadi las políticas sanitarias, los avances en salud laboral, vivienda, educación y la mejora del medio ambiente físico han favorecido la mejora de los indicadores de salud en las últimas décadas y se ha alargado la esperanza de vida. Esta circunstancia plantea a la sociedad el difícil reto de afrontar el envejecimiento de la población, que es objeto de la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo. Sin embargo, y mirando más de cerca, se observa que la mejora del estado de salud no tiene una distribución igual en toda la población, tal y como se visualiza en el siguiente resultado del análisis de las zonas básicas de salud, para el periodo 2006-2010 (Figura 1):



Figura 1. Esperanza de vida al nacimiento en zonas básicas de salud CAPV, 2006-2010



Fuente: Calvo M, Esnaola S. Desigualdades en la esperanza de vida en las zonas básicas de salud de la CAPV, 2006-2010

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de salud son:

- 1.- Impulsar y favorecer el análisis sistemático de impactos del territorio en la salud, y su consideración en la planificación territorial y urbanística.
- 2.- Contribuir a la equidad en salud como igualdad de oportunidades de disponer, acceder y utilizar los diversos servicios de la comunidad por toda la población, independientemente del género, edad, etnia, estatus socioeconómico o situación funcional.
- 3.- Reducir las desigualdades sociales en salud mediante el acceso a ambientes y entornos que mejoran la calidad de vida.
- 4.- Promover hábitos o estilos de vida saludables a través de la actividad física, la movilidad activa y la alimentación.
- 5.- Interiorizar el papel del envejecimiento activo en el desarrollo de unos hábitos de vida más saludables y en la necesidad de un entorno más amigable.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de salud son las contenidas en el artículo 32 de las Normas de Aplicación.



10.5 Euskera

La tipología de intervención territorial y las políticas que en este ámbito se desarrollen, pueden afectar a los comportamientos de las personas que ocupan ese territorio en multitud de ámbitos, siendo el de la lengua uno de ellos. Si además se trata de un territorio en el que conviven dos lenguas oficiales en situación de desigualdad esta incidencia cobra una especial relevancia.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La situación del euskera en los últimos años ha conocido una evolución claramente positiva. Esto queda reflejado no sólo en el número de personas que lo conocen y utilizan, sino en los ámbitos a los que esta utilización ha accedido y la infraestructura específica que para su desarrollo se ha generado en muy diversos ámbitos de la actividad pública y privada. Se trata de una lengua incorporada a todas las esferas de la vida social y económica. Es momento de acometer la dinamización del euskera desde ámbitos a los que hasta este momento no se había prestado demasiada atención. La ordenación del territorio es uno de ellos.

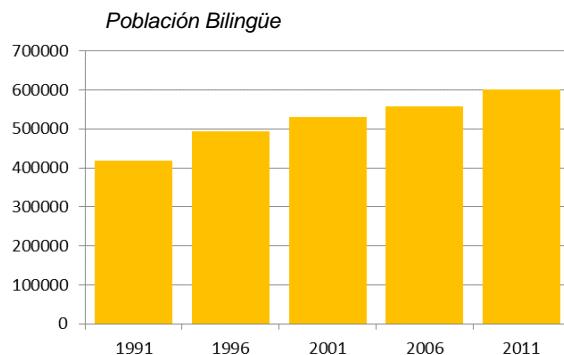
Los datos avalan una evolución favorable en su conjunto, aunque también existen aspectos que deben ser reforzados.

Desde que en 1982 se aprobara la Ley Básica de Normalización del Euskera, se ha producido un notable progreso. El documento estratégico "Euskera 21"¹ sienta las bases de la política lingüística del siglo XXI y plantea una serie de cuestiones que guardan una relación entre la ordenación territorial y la promoción del euskera como son: la necesidad de cuidar, fortalecer y extender los nichos vitales

¹ "Euskera 21. Bases para la política lingüística del siglo XXI. Hacia un pacto renovado. Ponencia resultante del proceso abierto." Euskararen Aholku Batzordea – Consejo Asesor del Euskera. Viceconsejería de Política Lingüística, Gobierno Vasco. Vitoria – Gasteiz, 2009.



(conocidos como *arnasguneak*) en los que el euskera es la lengua habitual, a fin de garantizar la transmisión intergeneracional del euskera y fortalecer su carácter de referencia social; la conveniencia de consolidar la comunidad vascohablante, extendiendo y fortaleciendo las redes virtuales y presenciales, especialmente en los espacios públicos; y la necesidad de incrementar el uso del euskera en las grandes ciudades, especialmente a través de espacios físicos donde desarrollar actividades de promoción del euskera en entornos urbanos. De este modo, se reconoce el valor de la componente espacial, de los espacios físicos adecuados desde la perspectiva de la revitalización del euskera.



Fuente: V Encuesta Sociolingüística, 2011.

Por su parte, la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi establece en el apartado 7 de su artículo 7 que: "En el procedimiento de aprobación de proyectos o planes que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios se evaluará su posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera, y se propondrán las medidas derivadas de esa evaluación que se estimen pertinentes".

El documento de reflexión presentado por el Gobierno Vasco en 2015 "Eta hemendik aurrera zer?"² incide en que al hablar de política lingüística y de revitalización del euskera, se habla de convivencia social. De ahí que su traslación al nivel físico y territorial, se plasme en el desarrollo de proyectos a escala humana, que propicien la relación, el intercambio y la comunicación.

Son muchos los elementos que inciden en la evolución, salud y presencia de un idioma en un territorio. La densidad de hablantes es, junto con el conocimiento del euskera, el elemento fundamental para su utilización.

Municipios de la CAV según población y porcentaje de euskaldunes³

Euskaldunes	Tamaño (Habitantes)					Total
	<1.000	1.000 - 3.000	3.000-5.000	>5.000		
Z1. <20%	16	2	1	3	22	
Z2. 20-50%	18	23	8	31	80	
Z3. 50-80%	22	25	8	32	87	
Z4. >80%	45	13	2	2	62	

Fuente: EUSTAT 2011. Elaboración propia.

² Documento presentado por el Gobierno Vasco en 2015 al Consejo Asesor del Euskera-Euskera Ahokoa Batzordea.

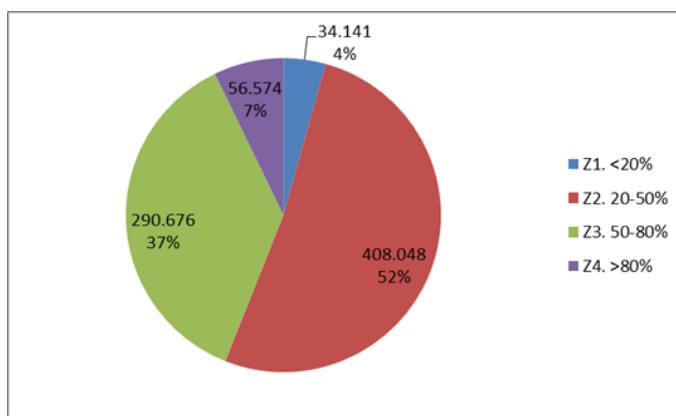
³ Se utiliza la clasificación de Zonas Sociolingüísticas de la Encuesta Sociolingüística de la CAPV. La zona 1 incluye a los municipios con un porcentaje de euskaldunes igual o menor al 20%, la zona 2 a los que cuentan con un porcentaje entre 20 y 50%, la zona 3 entre 50 y el 80% y la zona 4 superior al 80%, aquella en la que se ubican los arnascunes.



Población euskaldun según municipio de residencia clasificado por tamaño y porcentaje de euskaldunes

Euskaldunes	Tamaño (Habitantes)					Total
	<1.000	1.000 - 3.000	3.000-5.000	>5.000		
Z1. <20%	970	694	528	31.949	34.141	
Z2. 20-50%	2.494	13.513	12.043	379.998	408.048	
Z3. 50-80%	9.348	27.412	20.860	233.056	290.676	
Z4. >80%	14.957	17.280	6.798	17.539	56.574	
Total	27.769	58.899	40.229	662.542	789.439	

Fuente: EUSTAT 2011. Elaboración propia.



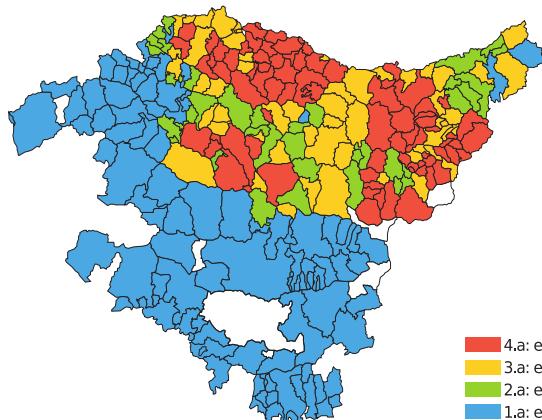
De una población de 789.439 personas que se declaran euskaldunes, 698.724 residen en municipios de las zonas 2 y 3. Es importante la presencia de la población euskaldun en los municipios de tamaño reducido, aunque se observa también la situación contrapuesta, en la que 16 de los 22 municipios con un porcentaje de euskaldunes menor del 20% tienen una población inferior a los 1.000 habitantes. El crecimiento de la población euskaldun que se ha registrado en los últimos años se ha dado en los lugares en los que el número de habitantes también ha crecido. Por lo demás, la mayor parte de la población euskaldun, el 84%, reside en municipios de más de 5.000 habitantes.

Los *arnasguneak* son espacios en los que el conocimiento y la utilización del euskera se produce de una manera natural y con una elevada intensidad y pueden ser espacios geográficos (ciudades, pueblos, aldeas, barrios...) o espacios funcionales (ámbitos de trabajo, estudio, ocio, ...). Los *arnasguneak* como espacios geográficos son aquellos en los que el 80% de las personas que habitan en él son euskaldunes. En la actualidad, 62 municipios de la CAPV tienen la consideración de *arnasguneak*. En ellos reside: el 3,2% de la población de la CAPV, el 7,2% de la población euskaldun, el 1,1% de los euskaldunes pasivos y el 0,6% de la población erdaldun. La ubicación espacial de esta tipología de municipio es relevante, observándose en los mapas siguientes la distribución a nivel de municipios; incluyendo la evolución del porcentaje de sus habitantes euskaldunes.

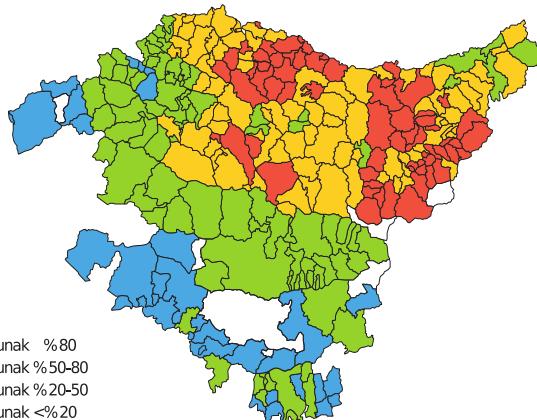


Evolución de las áreas sociolingüísticas de la CAPV, 1981-2011 (%)

1981



2011



- 4.a: euskaldunak %80
- 3.a: euskaldunak %50-80
- 2.a: euskaldunak %20-50
- 1.a: euskaldunak <%20

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011

La V Encuesta Sociolingüística concluye que el descenso del uso del euskera en los municipios de la cuarta zona (7,5 puntos desde 1991) se debe a las características lingüísticas de la población que se ha trasladado a vivir a los núcleos más euskaldunes desde las ciudades más castellanoparlantes. Es igualmente reseñable la sensible reducción de aquellos municipios en los que la población euskaldun no llega al 20%. Por tanto, se ha producido una clara evolución en el parámetro de presencia relativa de euskaldunes en los diversos municipios.

Los espacios identificados como *arnasguneak* son mayoritariamente colectividades pequeñas, con arraigado componente rural y, en general, muestran gran fragilidad frente a intervenciones de distinto tipo, entre las que cabe destacar las urbanísticas. Prácticamente el 80% de los *arnasguneak* pertenecen al ámbito rural. La problemática de estos espacios es muy específica, identificándose la cuestión del empleo, junto la fragilidad socioeconómica, como una de las claves de la pervivencia de estos enclaves. A esta cuestión hay que añadir otras como el envejecimiento, las dificultades para el acceso a gran parte de servicios o el acceso homogéneo a los servicios de telecomunicaciones. Estas características sugieren la valoración de aspectos muy diversos y la respuesta a unas necesidades determinadas. Si bien desde el punto de vista de la revitalización del euskera resultan determinantes, las intervenciones que en ellos se propongan deben contemplar multitud de factores que condicionan su futuro.

Los núcleos que aglutinan a partir de 5.000 habitantes es donde se concentra la mayor parte de los euskaldunes, hasta el 84%. Al mismo tiempo, el 92% de la población castellanoparlante también se concentra en estos espacios. Desde un punto de vista de revitalización lingüística y de normalización son lugares donde se desarrollan las relaciones y actividades que podrán garantizar el éxito de los procesos de promoción de la utilización del euskera. De hecho, en estos entornos urbanos se han de desarrollar otros *arnasguneak*, los funcionales, es decir, los espacios físicos en los que se promueva la utilización del euskera en torno a actividades de tipo lúdico, educativo, cultural, deportivo o asistencial, por ejemplo.



II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de euskera son los siguientes:

- 1.- Tener en cuenta la presencia del euskera en el territorio en la elaboración y en el desarrollo de los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística.
- 2.- Consolidar los municipios *arnasguneak* como espacios de generación de recursos lingüísticos, transmisión y utilización natural del idioma.
- 3.- Posibilitar actuaciones de apoyo a la utilización del euskera en ámbitos de carácter urbano, impulsando el desarrollo de *arnasguneak* funcionales.
- 4.- Dotar a los municipios de criterios y herramientas de planificación y ordenación territorial para el impulso hacia situaciones sociolingüísticas más favorables al euskera.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de euskera son las contenidas en el artículo 33 de las Normas de Aplicación.



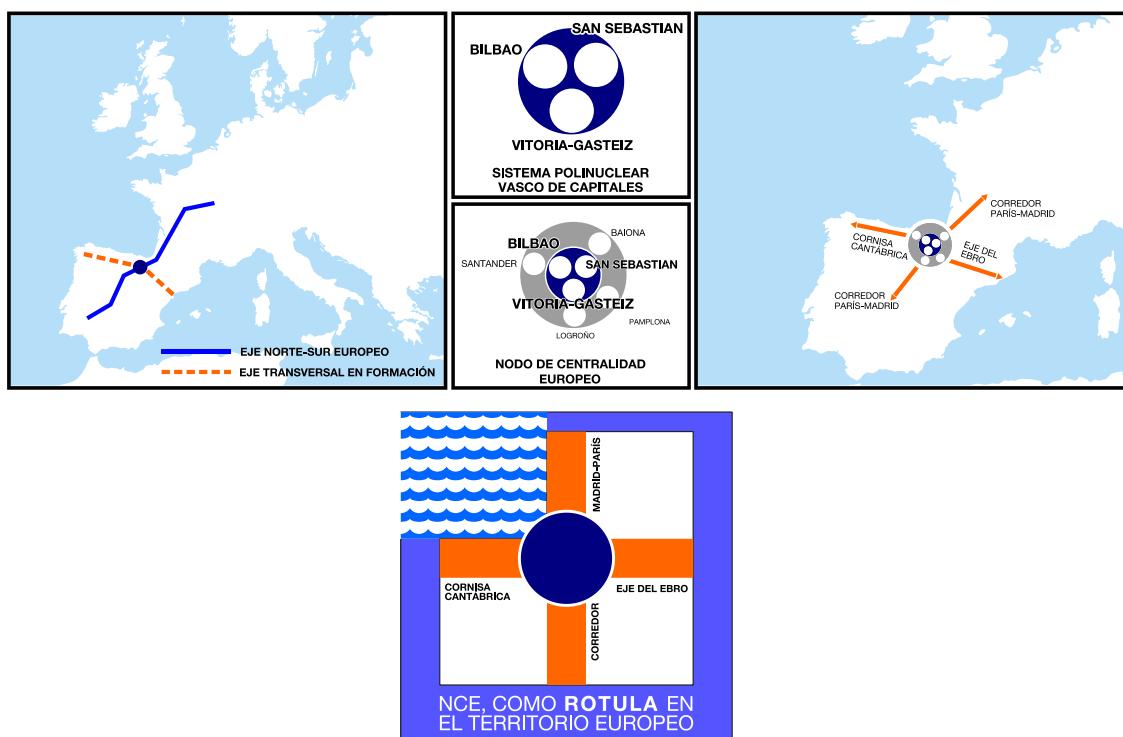
10.6 Interrelación territorial

La ubicación estratégica de Euskadi y su función de Rótula Europea permite el diseño de nuevas estrategias de desarrollo territorial de escala europea en un ámbito más amplio que recoge el territorio de la CAPV y las regiones colindantes. Asimismo, la interrelación interna entre Áreas Funcionales resulta clave para el equilibrio territorial.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El importante papel de Euskadi como Gran Rótula: Nodo de Centralidad Europea considerado en las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 continúa teniendo plena validez.

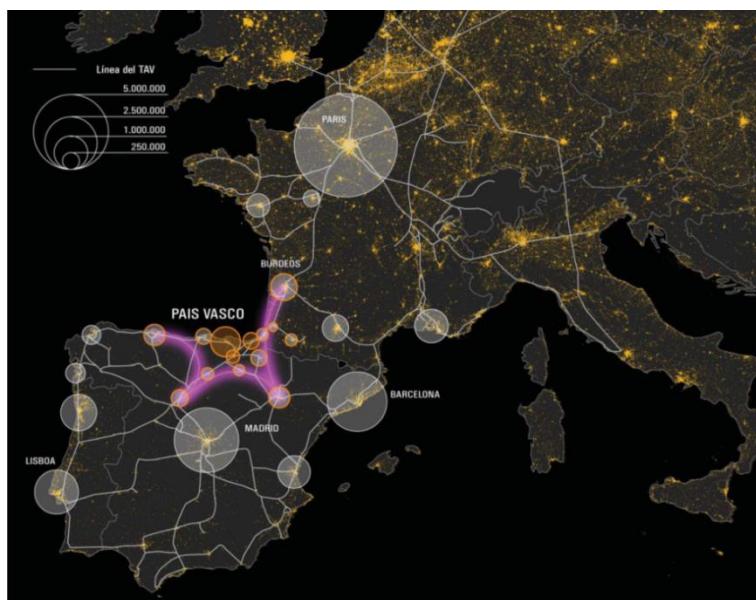


Fuente: DOT 1997



Cuestiones transversales

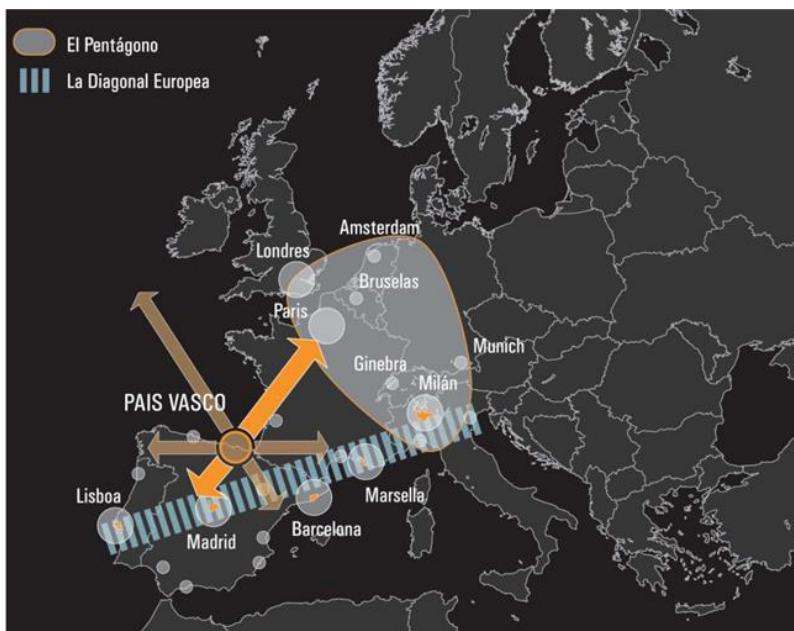
La CAPV ocupa una posición estratégica en la intersección del corredor europeo norte-sur (Madrid-París del gráfico) y dos corredores transversales, el Eje del Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Constituye una importante charnela de integración entre el Arco Atlántico y el Norte del Sur, dos euroregiones de importante relevancia. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un importante nodo de centralidad europeo donde, junto con la CAPV, se integran Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aquitania. En concreto se produce una concentración de ciudades de rango importante con posibilidad de una integración mayor (Bilbao Metropolitano, Área Urbana de Donostia/San Sebastián, Vitoria-Gasteiz, Bayona, Pamplona, Logroño y Santander). Y, por otro lado, las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transporte y comunicaciones, unidas a las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios, permiten el diseño de nuevas estrategias de desarrollo territorial. Se abren nuevas posibilidades de relación con espacios próximos y lejanos, aumentando las interdependencias entre diferentes territorios y, con ello, las posibilidades de configurar nuevos escenarios de integración, competencia y cooperación.



Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, la configuración de la CAPV como un territorio rótula debe plantearse en dos escalas complementarias: la continental, como una estrategia con un creciente protagonismo, y la regional, donde se integra el sistema territorial en torno al País Vasco.

En la escala continental surge la "Diagonal Europea" frente a la convencional visión del territorio europeo constituido por el "Pentágono", el "Norte del Sur", el "Arco Atlántico" y las "Periferias". Esta diagonal constituye un espacio emergente liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán; ciudades que lideran amplios espacios económicos en sus países y con un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes. La articulación de este eje urbano y económico es uno de los elementos de consolidación de un nuevo espacio de crecimiento europeo de alcance global.



Fuente: Elaboración propia.

En la escala más regional se dispone de diferentes oportunidades de colaboración con los territorios del entorno; oportunidades y realidades que han de ser consideradas desde la perspectiva de la ordenación territorial. En el caso de las articulaciones con el Sur de Francia, con Navarra, con Cantabria, con la Rioja y con Burgos; se observan problemáticas concretas que precisan de una respuesta similar, así como potencialidades territoriales que es preciso desarrollar de forma conjunta o coordinada. En el marco de reuniones mantenidas con Aquitania y con las Comunidades Autónomas de Navarra, La Rioja, Castilla y León, y Cantabria se patentizan las oportunidades conjuntas del territorio y las problemáticas comunes, lo que hace deseable la continuidad de este tipo de foros entre territorios, e incluso el establecimiento de mesas de trabajo periódicas sobre temas específicos.

La Estrategia Territorial Europea reconoce a los espacios fronterizos como zonas de “especial significación” europea. En este sentido procede singularizar el corredor urbano que discurre entre **Bayona** y **San Sebastián** en la fachada atlántica de la frontera pirenaica. Constituye una realidad urbana que con una población cercana a 700.000 habitantes se extiende a lo largo de 50 Km entre Bayona y San Sebastián y, al mismo tiempo, forma parte de la Eurorregión compuesta por la Nueva Aquitania, Euskadi y Navarra, que cuenta con su propio Plan Estratégico en cuyo seno se habrán de desarrollar las líneas de cooperación entre estos territorios.

Respecto de la articulación con **Navarra**, se deberá establecer un ámbito de colaboración bilateral teniendo en cuenta que, además de los lazos culturales compartidos, numerosas áreas del norte y el oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con el País Vasco y que Iruña/Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Sin olvidar que el desarrollo de infraestructuras clave de conexión es un factor de creciente interrelación entre ambos territorios, destacando las autovías de Iruña/Pamplona-Donostia/San Sebastián e Iruña/Pamplona-Altsasu/Alzasua, que conectan con el sistema vasco de carreteras.

En este sentido, se deberían elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial por ejemplo entre Bortziriak con Irún-Hondarribia, Goizueta con Hernani-San Sebastián, Altsasu con Salvatierra-Vitoria, corredor de la A-15 y A-1, y corredores de Sakana y Bidasoa. En materia de paisaje se debería tener especial atención a los espacios comunes como por ejemplo Peñas de Aia, Bortziriak, etc. Se debe además garantizar la continuidad ecológica



Cuestiones transversales

por ejemplo reforzando el corredor a través del Arakil (con la Navarra Atlántica), través de la Cuadrilla de Santa Cruz de Campezo-Valdega (con las zonas medias de Navarra) o en el eje del Ebro, donde se propone la coordinación en la protección de los suelos con alta capacidad agrológica.

En cuanto a la articulación con **Cantabria**, ha de considerarse la existencia, en su costa oriental, de un ámbito que concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria, además de una parte significativa del desarrollo metropolitano de Bilbao. Se trata de un espacio con casi 90.000 habitantes en constante crecimiento demográfico y que mantiene un flujo de más de 60.000 viajes diarios con el País Vasco.

Se propone profundizar en la priorización del tramo Santander-Bilbao de alta velocidad ferroviaria como parte de un corredor cantábrico de altas prestaciones, y el incremento de la capacidad de la A-8. Además, se debiera garantizar la continuidad entre las redes peatonales y ciclables, entre las que se encuentra la "Senda Costera" con Cantabria. En relación con el sistema de asentamientos se considera necesario promover la colaboración en la gestión de servicios públicos a la ciudadanía de la zona oriental de Cantabria, y en concreto en la subárea funcional de la Costa Oriental definida en el Plan Regional de Ordenación Territorial (PROT) de Cantabria. Por último, se considera necesario reforzar la continuidad ecológica en relación con el litoral y la Cordillera Cantábrica y desde un punto de vista más concreto, la cuenca del río Agüera (compartida por las dos comunidades).

Respecto de la articulación con **La Rioja**, ha de considerarse que el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado su creciente centralidad 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 Rioja Alavesa hacia Logroño, con una estructura territorial en la que la oferta comercial y de servicios de la capital riojana juega un papel esencial. Sin olvidar las vinculaciones económicas derivadas del papel esencial del vino en la economía comarcal.

Respecto de **Burgos**, ha de considerarse que las relaciones con Madrid y con el centro peninsular, uno de los principales ejes de transporte de interés para el País Vasco se articulan a través de Burgos. En este sentido, la materialización de la nueva red ferroviaria en alta velocidad permitirá lograr la continuidad en alta velocidad a Valladolid y Madrid. Además, el área de Miranda de Ebro presenta una intensa relación urbana con el sur de Araba/Álava y se encuentra polarizada por Vitoria-Gasteiz como centro urbano de referencia, con preferencia a su propia capital provincial. Sin olvidar la existencia del enclave de Treviño en territorio alavés.

Junto a la interrelación territorial con los territorios limítrofes o interrelación territorial externa, se considera necesario asimismo incidir en la interrelación territorial interna entre los tres Territorios Históricos y quince Áreas Funcionales que conforman la CAPV. En el proceso de participación se ha constatado que la planificación territorial a escala de Área Funcional no ha tenido en cuenta su interrelación con otras Áreas Funcionales o que, por ejemplo, la planificación de la movilidad del transporte público se ha visto compartimentada por Territorios Históricos o se ha centrado en la accesibilidad a las capitales descuidando la oferta pública de movilidad entre municipios, sin tener que pasar por las capitales. Cuestiones como estas, por ejemplo, deberían ser objeto de la planificación territorial con una perspectiva de cohesionar el territorio internamente.



II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de interrelación territorial son los siguientes:

- 1.- Establecer los marcos de trabajo que faciliten la labor de identificar los ámbitos de colaboración en materia de ordenación territorial.
- 2.- Desarrollar la potencialidad de la CAPV como rótula europea a la escala continental en cuanto que su ubicación sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades.
- 3.- Estrechar la colaboración y la relación territorial especialmente con Navarra y Aquitania, así como con La Rioja, Cantabria y Castilla y León (Burgos) que redunden en la mejora de la calidad de vida de las personas que habitan las áreas limítrofes, se creen sinergias en la protección del medio ambiente y se favorezcan las condiciones que promuevan una colaboración competitiva.
- 4.- Intensificar la interrelación territorial interna entre Áreas Funcionales o entre Territorios Históricos evitando la compartimentación territorial.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de la interrelación territorial son las contenidas en el artículo 34 de las Normas de Aplicación.

11

Gobernanza



El despliegue de las DOT de 1997 durante estos veinte años a través de la aprobación y aplicación de los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales correspondientes, así como de la actividad desarrollada por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) y por el Consejo Asesor de Política Territorial ha resultado ser una fructuosa experiencia de la que se extraen también una serie de conclusiones a tener en cuenta en el marco de un proceso de mejora continua. Así, con relación a las DOT de 1997, se añade en la revisión como elemento consustancial de la estrategia territorial las dimensiones de la gobernanza.

La gobernanza de las Directrices de Ordenación Territorial abarca materias clasificadas en diferentes planos: un primer plano relacionado con el desarrollo de las DOT a través los PTP o PTS y las estrategias de coordinación, organización y gestión; otro segundo plano relativo a la participación y a la integración administrativa; y un tercer plano vinculado con el seguimiento. Finalmente, como elemento nuclear están las Normas de Aplicación que son contempladas de forma adecuada en un formato separado y propio como lo establece la legislación.

Desde un punto de vista propiamente sectorial, la concreción y adaptación de las DOT a áreas supramunicipales establecidas como "Áreas Funcionales", constituye la base geográfica sobre las que se ordenan los Planes Territoriales Parciales lo que se completa con las necesarias pautas de homogeneización y coordinación de Planes, en aras a garantizar la coherencia y el equilibrio del sistema. Por su parte, la participación y la transparencia pasan a ser unos activos incorporados a la gestión de las políticas públicas; y la integración administrativa en torno al modelo territorial y en la tramitación de los planes es una necesidad inherente a la ordenación del territorio. Así mismo, una buena gobernanza requiere de un sistema de evaluación y de unos indicadores como instrumentos necesarios para conocer el grado de acierto y éxito, así como el grado de error y fracaso de la implementación de la estrategia territorial y poder así tomar las decisiones oportunas. Por último, la implementación de las DOT requiere de unas normas claras para su correcta aplicación.

El presente capítulo de Gobernanza se estructura en los siguientes puntos:

11. 1 Desarrollo del planeamiento territorial. Áreas Funcionales.
11. 2 Generación de la "Cultura de la Participación"
11. 3 Seguimiento. Evaluación de Indicadores.
11. 4 Coordinación del Planeamiento Territorial Parcial y Sectorial.
11. 5 Integración administrativa en la tramitación de los Planes



11.1 Desarrollo del planeamiento territorial, Áreas funcionales

La insuficiencia del planeamiento municipal para acometer los grandes temas de estructuración territorial, así como las limitaciones de la escala global del conjunto de la CAPV, inducen a la definición de la escala territorial "intermedia" correspondiente a las Áreas Funcionales, en cuanto que por su tamaño físico y funcional resultan adecuadas para el análisis de problemas y para la implantación de programas de ordenación territorial.

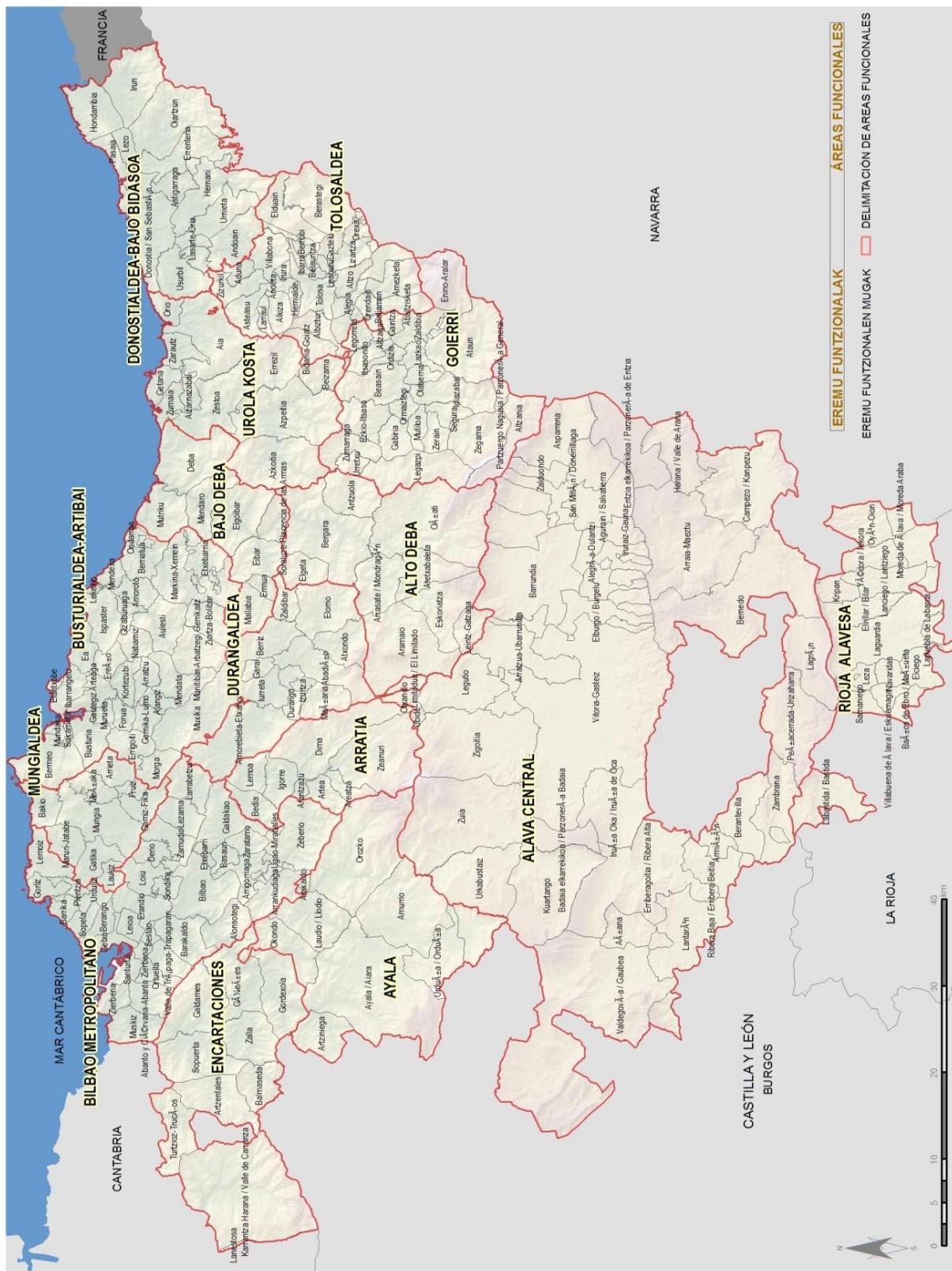


I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Siguiendo el texto de las Directrices de 1997, la implementación de estrategias de equilibrio territorial lleva consigo la delimitación de la escala territorial adecuada para el desarrollo de los planes que den operatividad a las orientaciones generales definidas. Se parte de la insuficiencia del planeamiento municipal para acometer los grandes temas de estructuración territorial y de que hay ciertas cuestiones en la Ordenación del Territorio que no pueden tratarse con suficiente coherencia desde la escala global del conjunto de la Comunidad Autónoma.

La escala territorial "intermedia" correspondiente a las Áreas Funcionales del Territorio resulta de un tamaño físico y funcional adecuado para el análisis de problemas y para la implantación de instrumentos de Ordenación Territorial. En las Directrices se proponen mecanismos de estructuración territorial interna de las diferentes Áreas Funcionales que intentan lograr la necesaria polarización hacia las correspondientes cabeceras y subcabeceras de las mismas, así como la complementariedad entre las vocaciones de sus diferentes núcleos y territorios.

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).





Finalmente cabe decir que se ha alterado la denominación de gran parte de las Áreas Funcionales sustituyendo el nombre de la cabecera por el de la comarca administrativa coloquialmente utilizada.

II. OBJETIVOS

Los objetivos del modelo territorial que se proponen en materia de la delimitación de Áreas Funcionales son los siguientes:

- 1.- Lograr una correspondencia de las delimitaciones con las exigencias derivadas del desarrollo del modelo territorial propuesto.
- 2.- Propiciar un desarrollo equilibrado del territorio tanto para la globalidad de la Comunidad Autónoma como en lo relativo a la estructuración interna de sus diferentes áreas constitutivas.
- 3.- Configurar un marco territorial intermedio entre el de la Comunidad Autónoma y el del municipio que permita concretar las determinaciones globales de las DOT y superar las limitaciones del planeamiento municipal.
- 4.- Definir áreas meramente a los efectos de la redacción del planeamiento territorial parcial, sin que ello implique la definición de nuevos escalones administrativos ni la eliminación de ningún esquema de comarcalización válido para otros fines.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales en materia de la delimitación de las Áreas Funcionales son las que se recogen en el artículo 5 de las Normas de Aplicación.



11.2 Generación de la "Cultura de la Participación"

La participación es un reto en sí mismo porque supone un cambio en la cultura de la gestión pública y de la sociedad. Con la finalidad de ir consolidando una cultura participativa, se propone la inclusión de mecanismos de participación en todos los instrumentos de ordenación territorial.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La participación se presenta como un componente natural de la política de ordenación del territorio, en la línea del Libro Blanco de Democracia y Participación Ciudadana para Euskadi. No sólo se contempla para la presente revisión de las DOT sino, lógicamente, para el conjunto de los instrumentos de planificación territorial que conforman el bloque de planificación territorial.

Tradicionalmente, la participación se ha visto limitada a las fases de audiencia a las administraciones y de información pública en el marco de la tramitación administrativa. Se trata, pues, de superar esa participación limitada y formal para habilitar procesos de participación a lo largo de la vida de los instrumentos de planificación territorial.

El Documento Base previo al Avance es un claro ejemplo de innovación procedural en cuanto que se puso en marcha un procedimiento participativo de la revisión de las DOT, de forma previa a la presentación del Avance de Directrices, que es, en realidad, el primer trámite documental formal previsto en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de ordenación del territorio del País Vasco. El Documento Base tenía una doble finalidad: presentar la posición del Gobierno Vasco ante la revisión de las DOT y ser objeto de un proceso de participación con el fin de que el Avance pudiera realizarse de forma participada.

También supone una novedad la concreción de esa participación en un plan, tal y como se recoge en el Acuerdo del Consejo de Gobierno del 27 de julio de 2015 por el que se dispone la iniciación del procedimiento de revisión de las DOT. Se establece un plan de participación desde la presentación del Documento Base a finales de noviembre de 2015 hasta la presentación del Avance de Directrices en noviembre de 2016, y se ha continuado posteriormente con el documento aprobado inicialmente en febrero de 2018 sobre la base de la experiencia adquirida.



Tras la aprobación inicial adquiere peso total la tramitación que la Ley 4/1990 establece para las Directrices de Ordenación Territorial, quedando disminuido el margen para la participación pública a medida que el documento va ganando legitimidad y madurez.

En todo caso, es importante señalar que la participación que se prevé para el modelo territorial de la revisión de las DOT se circumscribe a los instrumentos de ordenación territorial establecidos por la Ley 4/1990, es decir, a las DOT, a los PTP y a los PTS, y no se refiere a la participación en el marco del planeamiento municipal ni de proyectos de carácter local.

En cuanto a los órganos de participación y consulta se refiere, la Ley 4/1990 establece dos órganos de consulta en el ámbito de la ordenación del territorio: la COTPV, como órgano de coordinación y consulta, y el Consejo Asesor de Política Territorial, compuesto por los Departamentos del Gobierno Vasco y el mismo número de personas expertas, como órgano de participación. Ambos órganos han venido desempeñando fundamentalmente su función de tramitación y se trata aquí también de dar un salto cualitativo y alentar su función asesora a través de la constitución de las pertinentes ponencias técnicas, por ejemplo.

En el proceso de participación se ha trasladado la necesidad de disponer de otros foros de encuentro estables que reúnan a instituciones y agentes, como es el caso del Consejo Asesor del Euskera. Sin embargo, el carácter multidisciplinar de la ordenación del territorio, haría difícilmente viable un órgano representativo de todos los sectores implicados por su envergadura y complejidad. Por lo tanto, se considera que los dos órganos existentes son suficientes y adecuados para garantizar las funciones de coordinación interinstitucional y de asesoría, si bien se estima oportuno explorar la posibilidad de establecer mecanismos de coordinación, seguimiento y participación específicos para cada PTP y PTS, adecuados a sus propias particularidades.

La transparencia en la gestión resulta también fundamental para una efectiva participación. De ahí que se haga hincapié igualmente en la apertura y publicación de la información relevante que resulte de interés.

II. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de participación son:

- 1.- Promover y facilitar la participación tanto institucional como la social.
- 2.- Gestionar de forma transparente los procesos de participación, así como el seguimiento y el desarrollo de los instrumentos de ordenación territorial.
- 3.- Publicar la información relevante que resulte de interés.

III. DIRETRICES TERRITORIALES

Las directrices que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de participación son las contenidas en el artículo 35 de las normas de aplicación.



11.3 Seguimiento, evaluación e indicadores

La acción humana sobre el territorio precisa ser medida y evaluada de cara a poder adoptar las medidas oportunas. Para ello resulta necesario incluir sistemas de seguimiento y evaluación en todos los instrumentos de ordenación territorial y dotarse de una batería de indicadores adecuados.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En el presente proceso de revisión ha quedado en evidencia la necesidad de establecer adecuados sistemas de evaluación para valorar el desarrollo y la eficacia de las DOT, los PTP y los PTS. De ahí que se plantea la necesidad de que todos los instrumentos de ordenación territorial cuenten con sus sistemas específicos de evaluación que permitan conocer la efectividad de las medidas adoptadas y considerar las actuaciones oportunas para mejorar su rendimiento.

Además de los sistemas propios de evaluación de las DOT, los PTP y los PTS, también resulta de utilidad conocer los valores de una serie de indicadores que midan la acción humana sobre el territorio. Así, sobre la base de datos del planeamiento urbanístico del Gobierno Vasco, Udalplan 2018, se proponen una serie de indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística que muestren la evolución urbanística y territorial de la CAPV como instrumentos de medición de la idoneidad de los instrumentos de ordenación que se adoptan. Estos indicadores miden de forma numérica la relación entre los distintos parámetros que se manejan en la ordenación del territorio. Ponen en relación el suelo disponible, el uso que se le da, la intensidad de dichos usos y la relación que todo ello tiene con la población a la que sirven y su impacto en el entorno.

La capacidad de analizar la situación actual y la capacidad de predicción de posibles consecuencias negativas de nuestras acciones sobre el territorio serán las que permitan la sostenibilidad del modelo de asentamiento humano que se diseñe.

II. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

Se proponen un total de seis indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística que analizan el contexto urbano y territorial, el impacto del desarrollo urbano y la artificialización del suelo. El “12.2 Anexo. Indicadores de Sostenibilidad Territorial y Urbanística” desarrolla cada uno de los indicadores por Áreas Funcionales mediante tablas y gráficos.



1. Los indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística propuestos en estas Directrices son los siguientes:

- a) **MODELO TERRITORIAL. CALIFICACIÓN DEL SUELO.** Describe el modelo territorial vigente observando el consumo de suelo, midiendo la proporción de la superficie de suelo sujeto a transformación urbanística respecto a la superficie del suelo disponible.
- b) **DENSIDAD DE POBLACIÓN.** Estudia, por una parte, la densidad teniendo en cuenta la superficie total del ámbito en cuestión y, por otra, la densidad urbana, que tiene en cuenta solo el suelo calificado urbanísticamente.
- c) **MODELO URBANO.** Analiza las previsiones de transformación del suelo comparando la superficie del suelo urbanizable con la del suelo urbano.
- d) **DESARROLLO RESIDENCIAL. PREVISIÓN DE VIVIENDA EN EL PLANEAMIENTO.** Analiza el crecimiento residencial previsto, respecto al número de viviendas existentes, teniendo en cuenta tanto el suelo urbano como el urbanizable.
- e) **DENSIDAD DE VIVIENDA.** Plasma el tejido residencial existente y previsto. Se analizan tres subindicadores teniendo en cuenta el número de viviendas existentes en suelo urbano, el número de viviendas previstas en suelo urbano y el número de viviendas previstas en suelo urbanizable.
- f) **EVOLUCIÓN DE LA ARTIFICIALIZACIÓN/CALIFICACIÓN DEL SUELO.** Recoge la evolución experimentada por la mancha urbana en los últimos años, concretamente la evolución de la artificialización/calificación urbanística del suelo (para usos residenciales, de actividades económicas, infraestructuras y equipamientos).

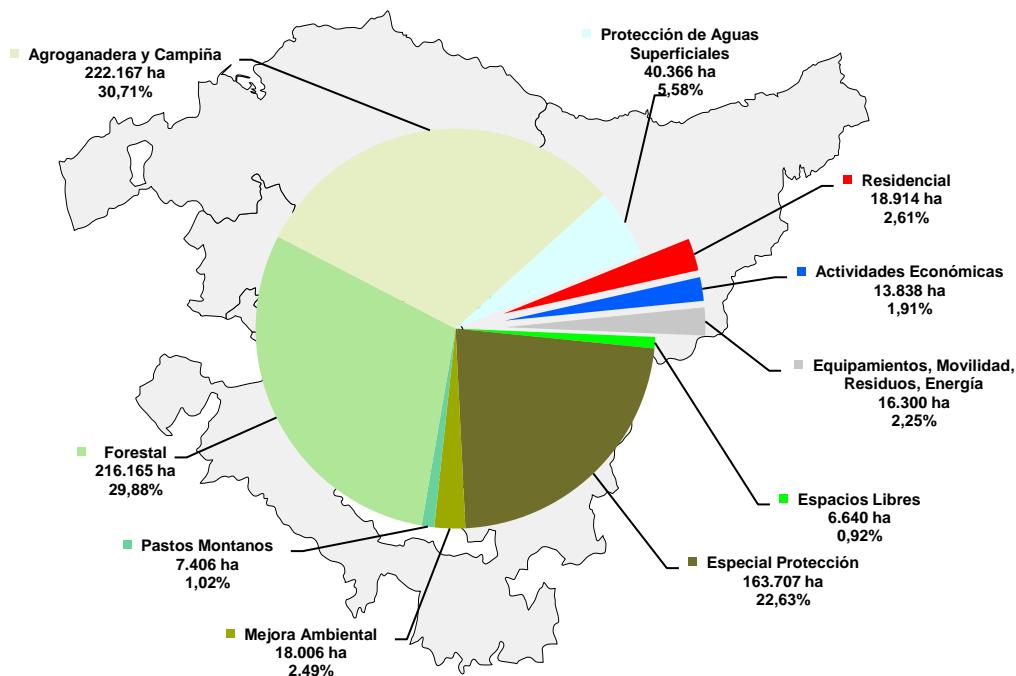
Además de los indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística propiamente dichos, son también relevantes una serie de indicadores de referencia que abordan la integridad de la situación socioeconómica, medioambiental o infraestructural de la CAPV y una visión global de las diferentes situaciones sectoriales, como es el caso de los indicadores relativos al medio ambiente, la población, el mercado de trabajo, la economía, la innovación, el sector primario, la industria, la energía, la movilidad, la vivienda y la salud, entre otros.



1. MODELO TERRITORIAL. CALIFICACIÓN DEL SUELO

Recogiendo la superficie de suelo calificado para usos urbanísticos (residenciales, de actividades económicas, infraestructuras y equipamientos) muestra la proporción de suelo del ámbito analizado que está sujeta a transformación urbanística con respecto a la superficie total. Se calculan sub-indicadores por usos; residencial, actividades económicas, sistemas generales y suelo no urbanizable.

UDALPLAN 2018		1.-MODELO TERRITORIAL			
ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL		Kalifikatua guztira (bizitegia+ jarduera ekonomikoak+sistema orokorrak)		Lurzor Urbanizaezina	
		Total calificado (residencial+actividades económicas+sistemas generales)	ha	Suelo no urbanizable	%
E.A.E./CAPV		49.051	6,78	674.457	93,22
LURRALDE HISTORIKOAK / TERRITORIOS HISTORICOS					
ÁLAVA/ARABA		15.782	5,19	288.405	94,81
BIZKAIA		20.177	9,11	201.307	90,89
GIPUZKOA		13.092	6,62	184.745	93,38



UDALPLAN 2018 ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL	1(d) 1		1(d) 2		1(d) 3		1(d) 4		1(d) 5		1(d) 6		1(d) 7	
	Gune Irrekien S.O. S.G. Espacio Libres		Babes Berezia Especial protección		Injurune Hobekuntza Mejora Ambiental		Mendi Larreak Pastos Montanos		Basoa Forestal		Nekazaritza eta abeltzantza, eta landazabala Agroganadera y Campiña		Gainazaleko Uren Babesa Protección de Aguas Superficiales	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
E.A.E./CAPV	6.640	0,92	163.707	22,63	18.006	2,49	7.406	1,02	216.165	29,88	222.167	30,71	40.366	5,58
LURRALDE HISTORIKOAK-TERRITORIOS HISTORICOS														
ÁLAVA/ARABA	1.083	0,36	72.735	23,91	5.426	1,78	5.032	1,65	91.086	29,94	92.350	30,36	20.693	6,80
BIZKAIA	2.502	1,13	42.654	19,26	5.510	2,49	520	0,23	60.771	27,44	76.875	34,71	12.476	5,63
GIPUZKOA	3.054	1,54	48.319	24,42	7.070	3,57	1.854	0,94	64.308	32,51	52.942	26,76	7.197	3,64



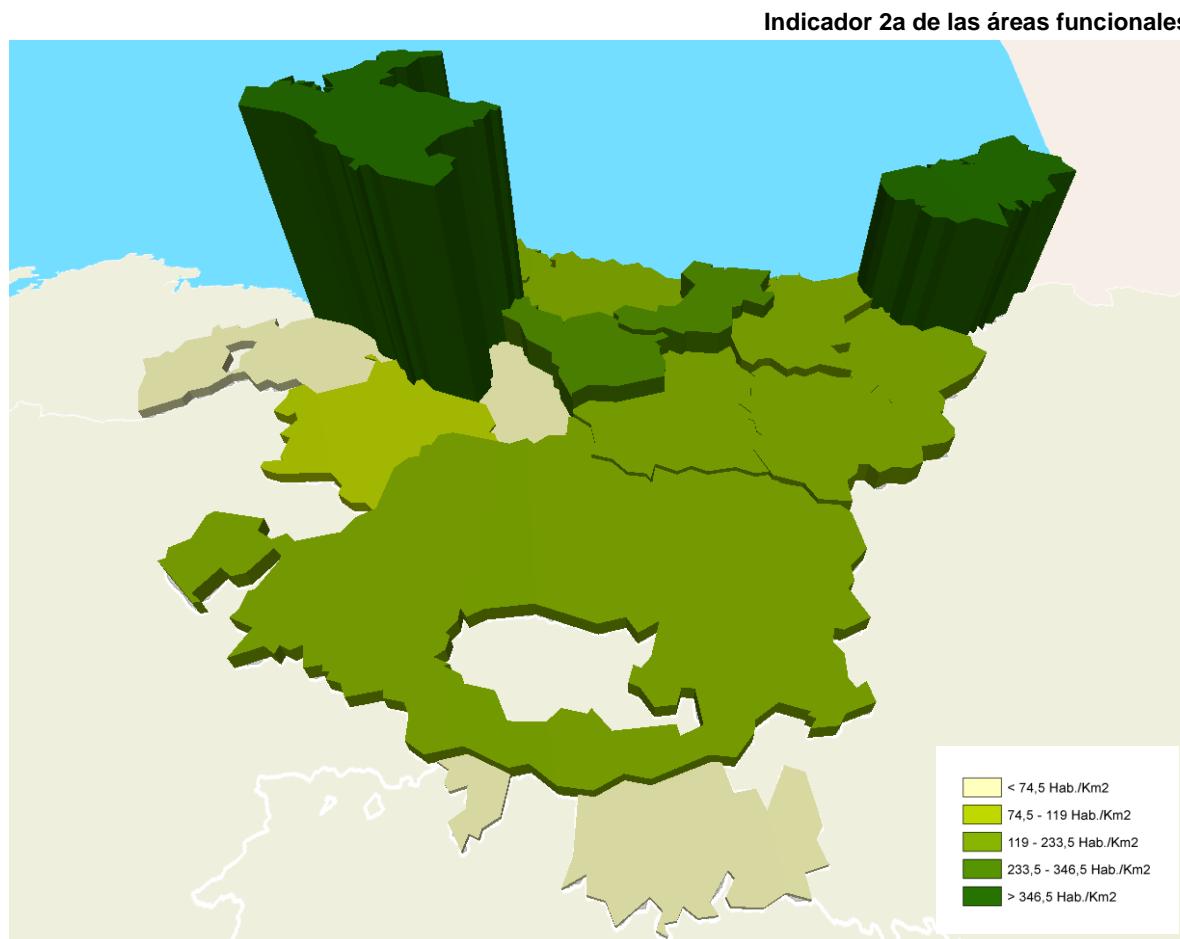
2. DENSIDAD DE POBLACIÓN

Densidad de población que conlleva dos parámetros:

- a) Densidad: Relaciona la población y la superficie total del ámbito
- b) Densidad Urbana: Relaciona la población con la superficie calificada urbanísticamente (residencial, actividades económicas y sistemas generales)

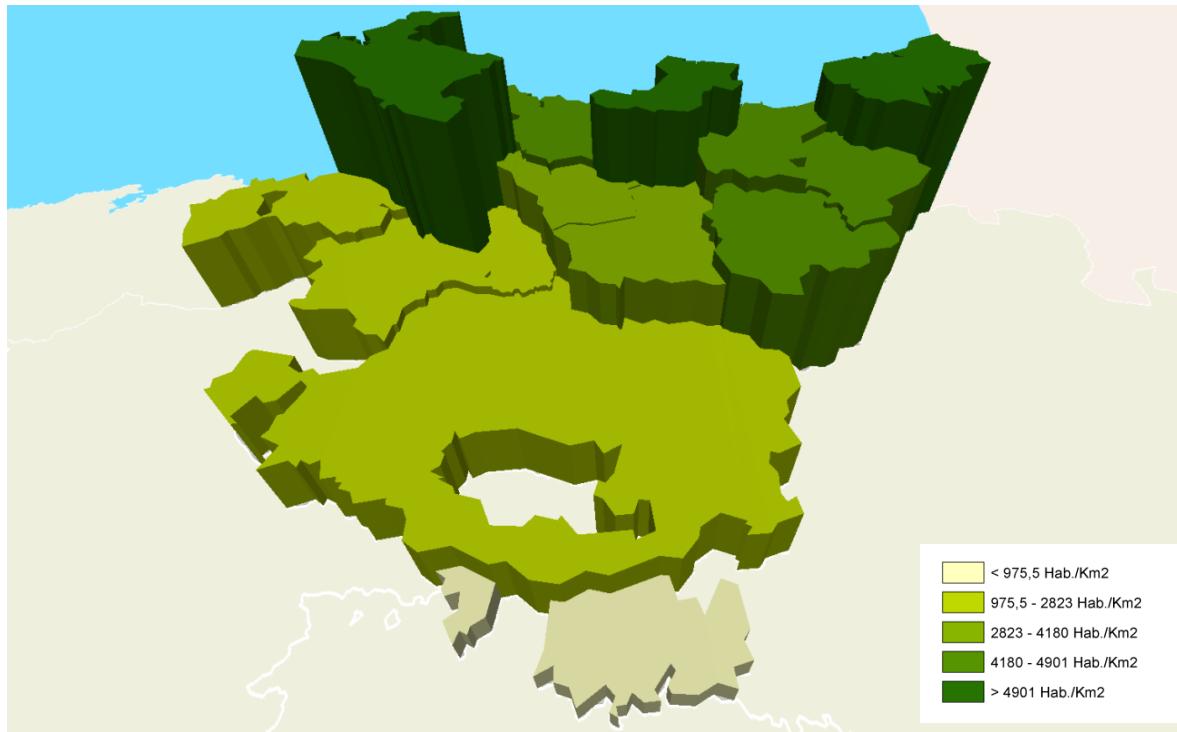
UDALPLAN 2018	BIZTANLERIA / POBLACION			DENTSITATEAK / DENSIDADES			
	Guztira Total	Gizonak Hombres	Emakumeak Mujeres	Azalera guztira Superficie Total	2a Dentsitatea / Densidad	Kalifikatutako hiritar azalera Superficie urb. calificada	2b Hiritar dentsitatea / Densidad urbana
	Biz. - Hab.	Biz. - Hab.	Biz. - Hab.	Km ²	Biz./km ² - Hab./km ²	km ²	Biz./km ² -Hab./km ²
E.A.E./CAPV	2.175.819	1.056.378	1.119.441	7.235,08	300,73	490,51	4.435,81
LURRALDE HISTORIKOAK - TERRITORIOS HISTORICOS							
ÁLAVA/ARABA	323.592	159.497	164.095	3.041,87	106,38	157,82	2.050,40
BIZKAIA	1.139.426	548.408	591.018	2.214,84	514,45	201,77	5.647,19
GIPUZKOA	712.801	348.473	364.328	1.978,37	360,30	130,92	5.444,37

2a. DENSIDAD DE POBLACIÓN: Número de habitantes que hay en cada kilómetro cuadrado total de suelo del ámbito estudiado.

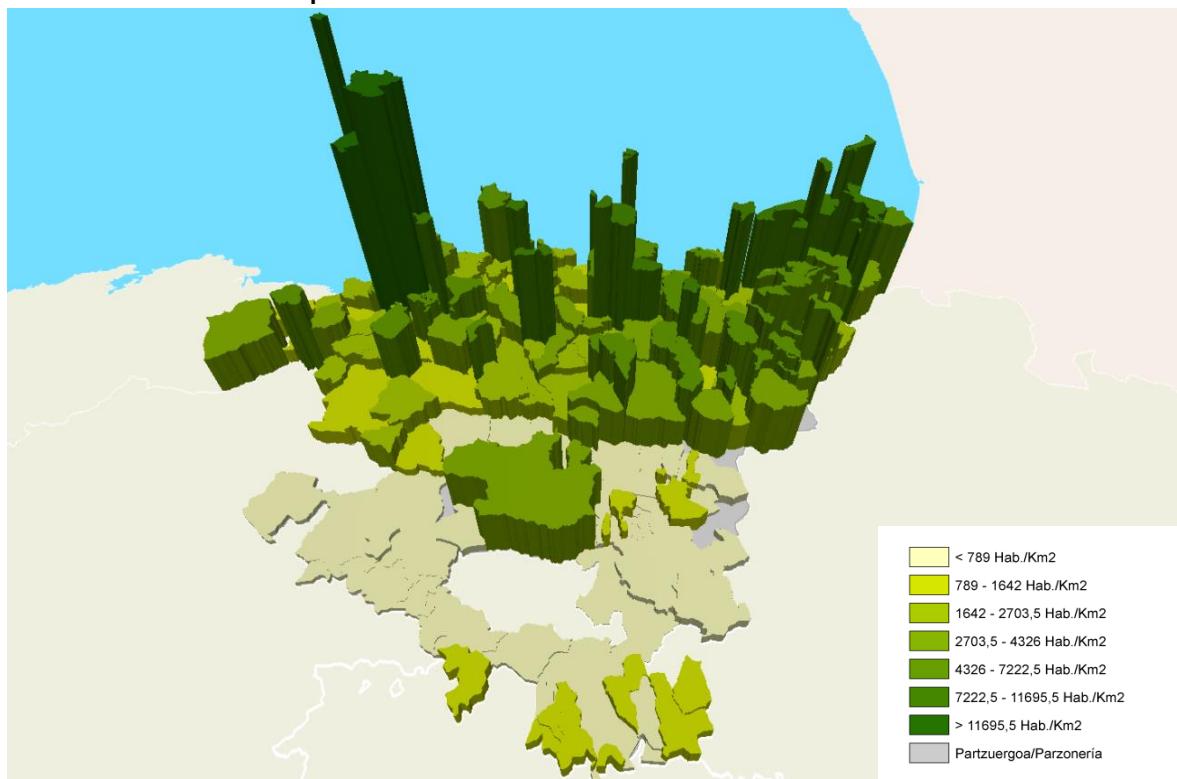


2b. DENSIDAD DE POBLACIÓN URBANA: Número de habitantes por kilómetro cuadrado de suelo urbanísticamente calificado (Residencial, Industrial, Sistemas Generales de Equipamientos, Infraestructuras de Transportes y Comunicaciones e Infraestructuras básicas).

Indicador 2b de las áreas funcionales



Indicador 2b de los municipios





3. MODELO URBANO

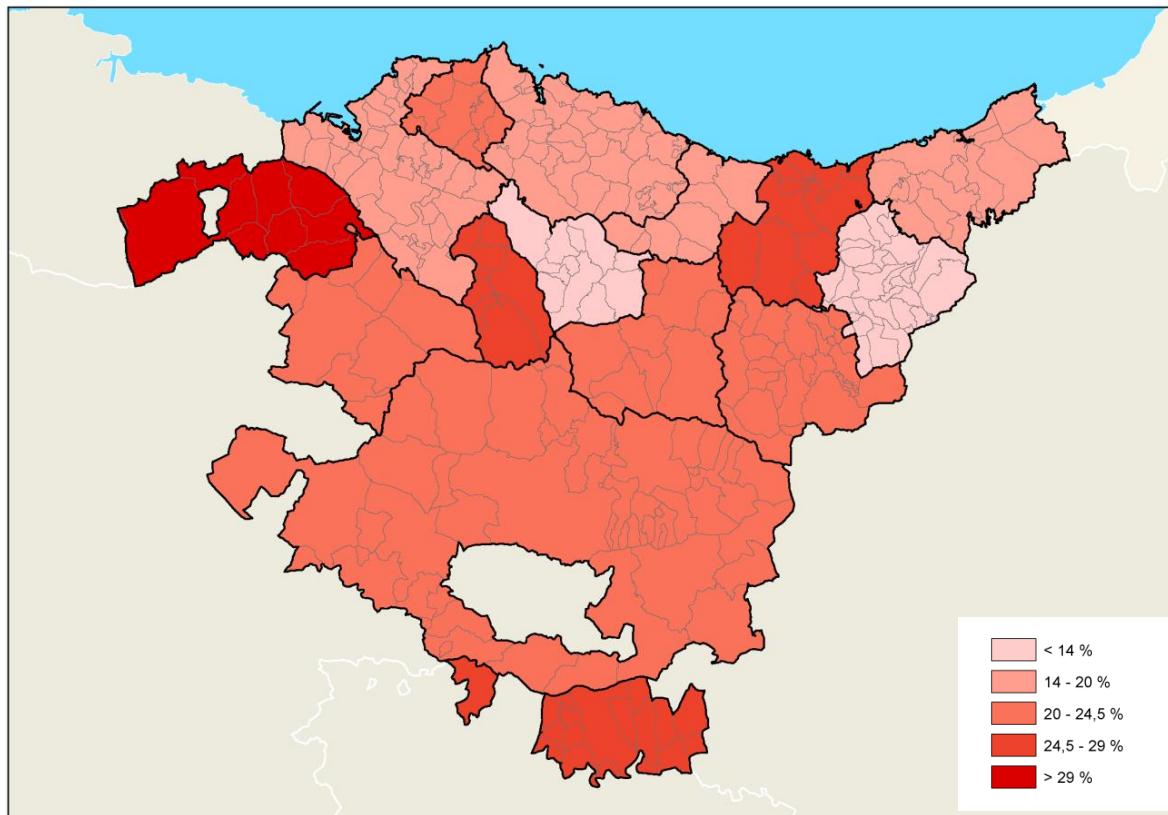
Porcentaje de la superficie de suelo urbanizable respecto a la superficie del suelo urbano.

Este indicador refleja la previsión de transformación urbanística de suelo en comparación con el suelo urbano existente, según se recoge en los instrumentos de planeamiento, con el fin de analizar la racionalidad del desarrollo urbanístico previsto. El suelo urbanizable es el suelo definido como apto para su antropización por lo que la racionalidad en su definición establecerá la racionalidad en el proceso de artificialización previsto.

Como pormenorización del indicador, dentro del suelo urbanizable, se distingue el suelo residencial y el suelo de actividades económicas, que analiza el destino del suelo.

UDALPLAN 2018	3 (a)		
	Lurzorua lurzorua kokoan lurzorua kokoan portzentaia Porcentaje de suelo urbanizable respecto a suelo urbano	3 (b)	3 (c)
ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL	%	Egoitzarako lurzorua urbanizagarria lurzorua osoarekiko portzentaia / Porcentaje de suelo urbanizable residencial respecto a suelo urbanizable total	Jarduera ekonomikoetarako lurzorua lurzorua osoarekiko portzentaia / Porcentaje de suelo urbanizable para AAEE respecto a suelo urbanizable total
E.A.E./CAPV	20,29%	47,78%	52,22%
LURRALDE HISTORIKOAK -TERRITORIOS HISTORICOS			
ÁLAVA/ARABA	23,61%	37,48%	62,52%
BIZKAIA	18,38%	60,54%	39,46%
GIPUZKOA	19,45%	43,64%	56,36%

Indicador 3a de las áreas funcionales





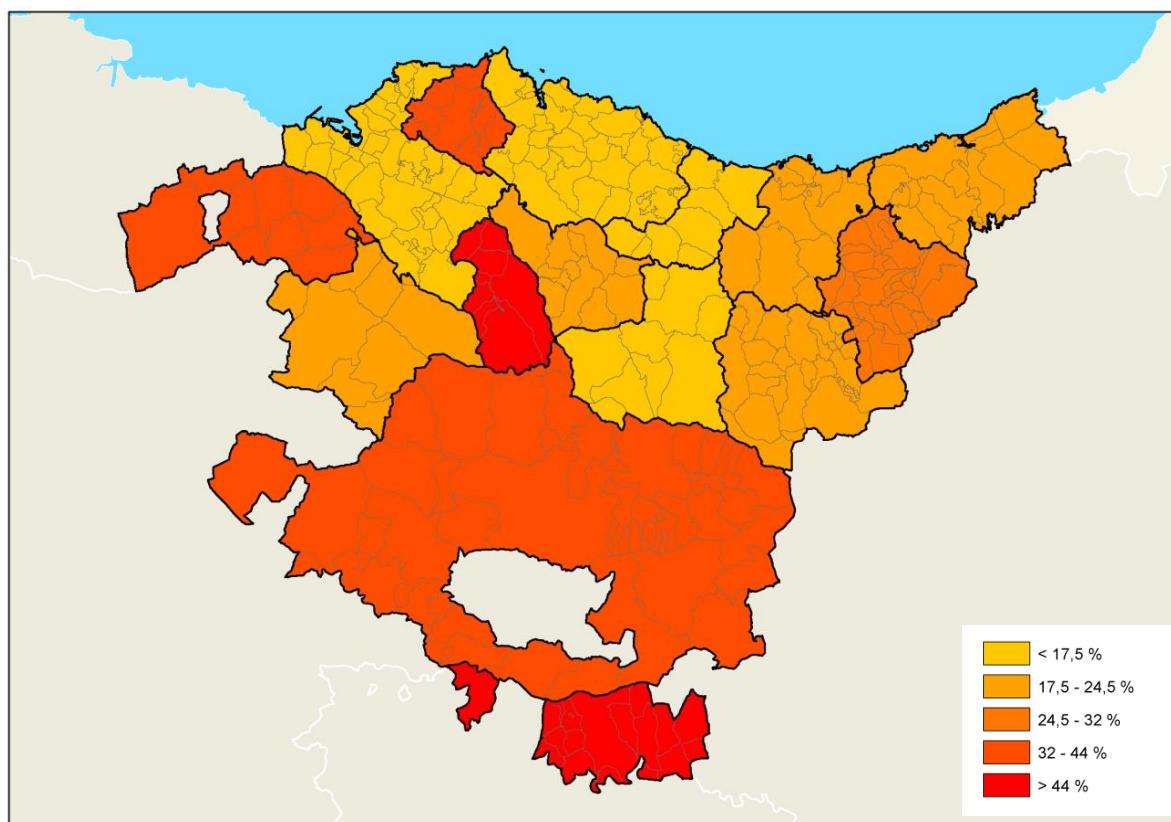
4. DESARROLLO RESIDENCIAL. PREVISIÓN DE VIVIENDA EN EL PLANEAMIENTO

Analiza el impacto del crecimiento del parque de viviendas sobre el territorio y la racionalidad en las previsiones realizadas. Al número de viviendas existentes se añade la capacidad residencial del suelo prevista en el planeamiento. Para su transformación en suelo la capacidad residencial se deriva de aplicar a las necesidades una mayoración o esponjamiento.

UDALPLAN 2018	4 (a). EGOITZA GARAPENA - DESARROLLO RESIDENCIAL			4 (b)
	Egungo etxebizitzak Nº de viviendas existentes ÁMBITO TERRITORIAL	Aurreikusten den etxebizitza gehikuntza Incremento de viviendas previsto Etx. - Viv.	Aurreikusten den etxebizitza gehikuntza Incremento de viviendas previsto % Etx. - Viv.	
E.A.E./CAPV	977.512	193.005	19,74%	53,80
LURRALDE HISTORIKOAK -TERRITORIOS HISTÓRICOS				
ÁLAVA/ARABA	152.154	49.537	32,56%	62,33
BIZKAIA	503.562	83.589	16,60%	51,53
GIPUZKOA	321.796	59.879	18,61%	53,55

INCREMENTO DE VIVIENDA: Incremento previsto por el planeamiento municipal respecto del número de viviendas existentes.

Indicador 4a de las áreas funcionales





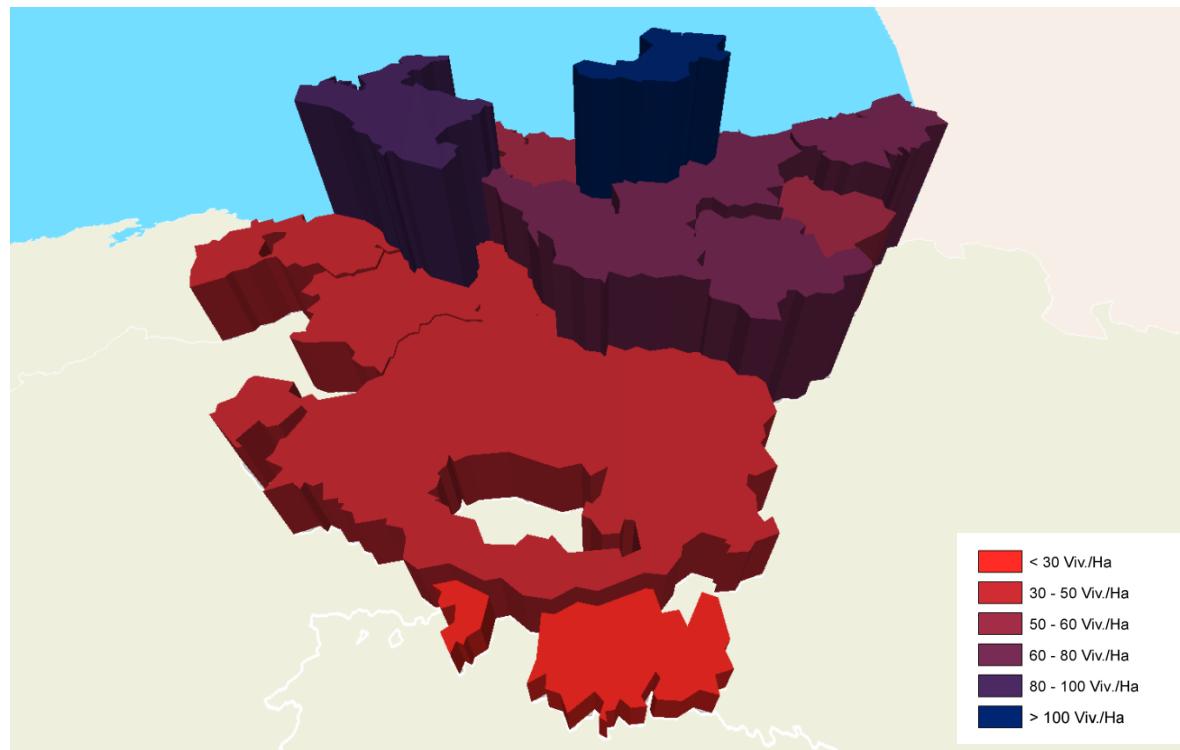
5. DENSIDAD DE VIVIENDA

Este indicador se refiere al tejido urbano en tres situaciones: la del suelo urbano actual, la del suelo urbano con el incremento de viviendas previsto, así como a la densidad prevista en suelo urbanizable. Define la optimización del uso del suelo residencial de los distintos modelos de ciudad.

UDALPLAN 2018 ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL	5. ETXEBIZITZA DENTSITATEA / DENSIDAD DE VIVIENDA		
	5 (a)	5 (b)	5 (c)
	Egoitzarako hiri lurzoruan dauden etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas existente en suelo urbano residencial Etx./ha - Viv./ha	Hiri lurzoruan aurreikusten diren etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas prevista en suelo urbano Etx./ha - Viv./ha	Lurzor urbanizagarrian aurreikusten diren etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas prevista en suelo urbanizable Etx./ha - Viv./ha
E.A.E./CAPV	59,90	67,97	26,33
LURRALDE HISTORIKOAK -TERRITORIOS HISTÓRICOS			
ÁLAVA/ARABA	31,08	38,50	19,05
BIZKAIA	73,00	81,44	23,25
GIPUZKOA	71,22	79,43	41,08

5a DENSIDAD DE VIVIENDA EN SUELO URBANO: Número de viviendas existentes en el suelo urbano por cada hectárea del mismo

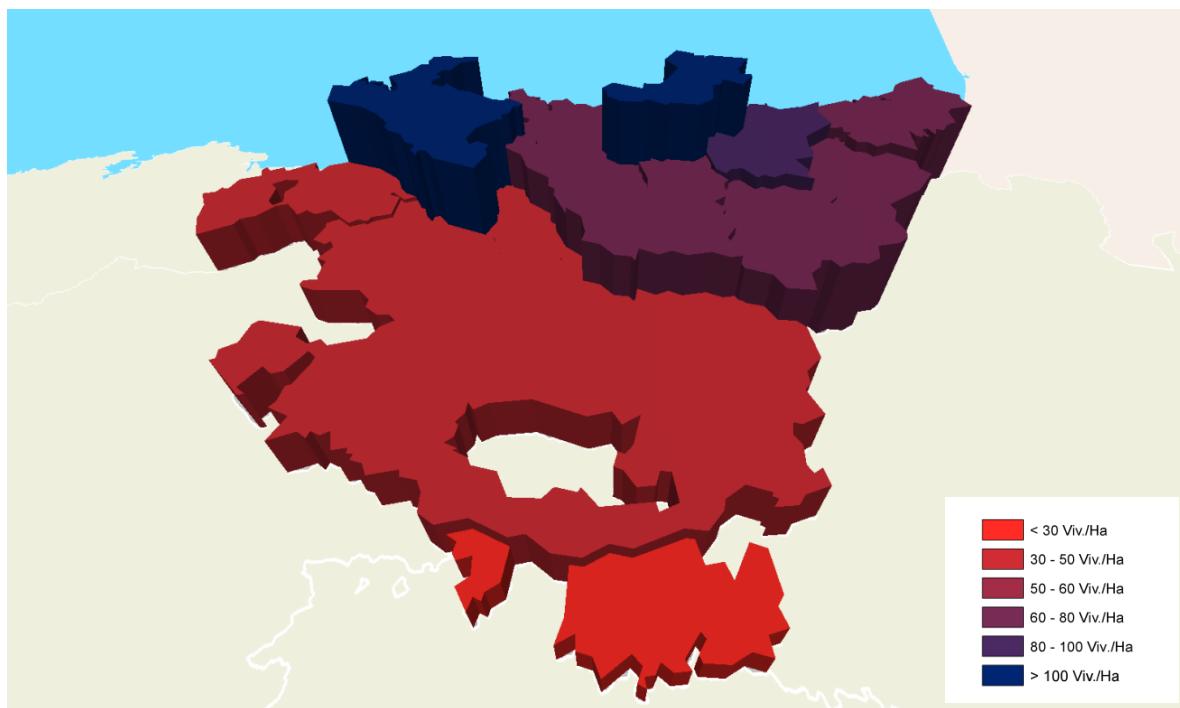
Indicador 5a de las Áreas Funcionales





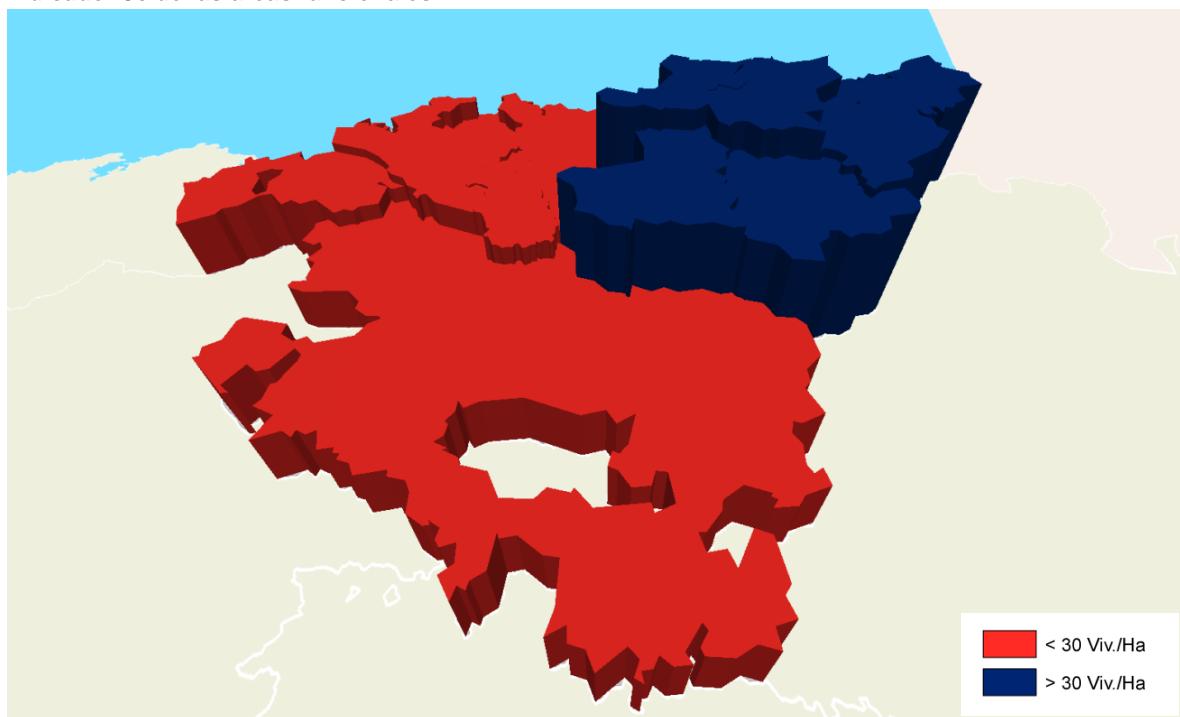
5b DENSIDAD DE VIVIENDA PREVISTA EN SUELO URBANO: Número de viviendas existentes, así como las nuevas viviendas previstas por el planeamiento en suelo urbano por cada hectárea del mismo.

Indicador 5b de las áreas funcionales



5c. DENSIDAD DE VIVIENDA EN SUELO URBANIZABLE: Número de viviendas previstas por el planeamiento en suelo urbanizable por cada hectárea del mismo.

Indicador 5c de las áreas funcionales



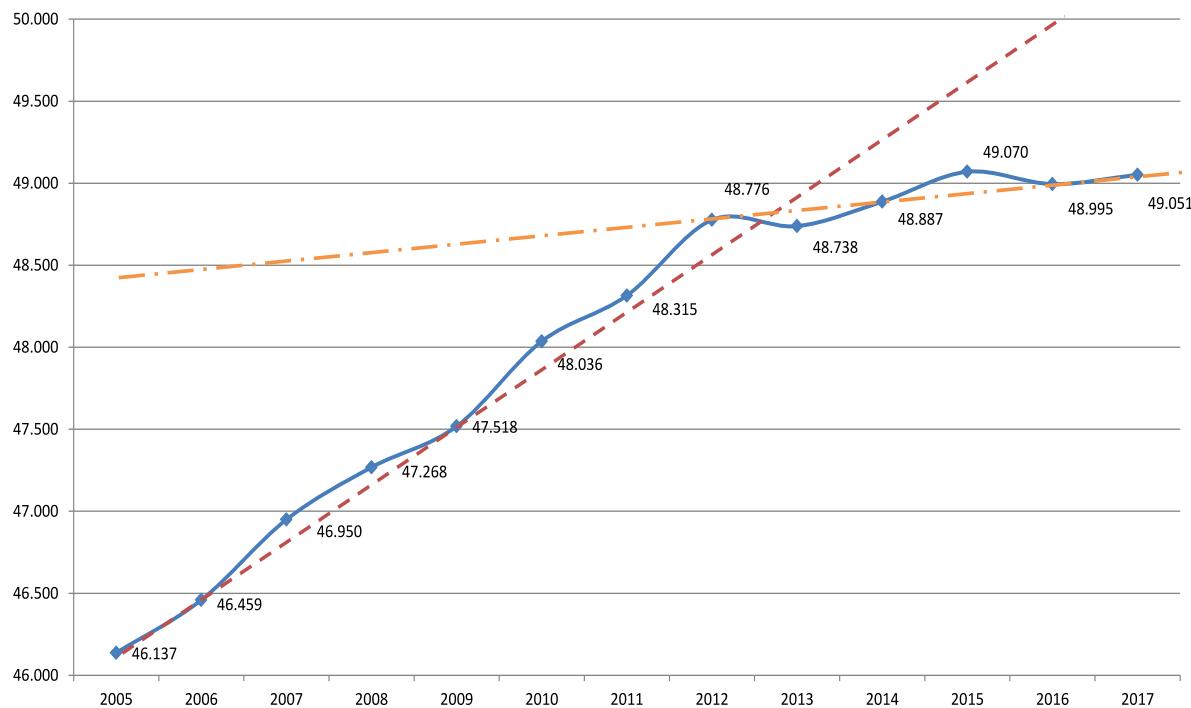


6. EVOLUCIÓN DE LA ARTIFICIALIZACIÓN/CALIFICACIÓN SEL SUELO

Calificación: suelo de uso residencial, de actividades económicas, infraestructuras y equipamientos.

La artificialización se realiza sobre dos grandes campos, el edificatorio y el de las infraestructuras. El estudio se realiza analizando la situación global de la CAPV. Las variables que se estudian para analizar el grado de artificialización del suelo son las siguientes:

- Suelo residencial (urbano y urbanizable).
- Suelo para Actividades Económicas (urbano y urbanizable).
- Sistemas Generales: Equipamientos, Viario, Ferrocarril, Puertos, Aeropuertos e Infraestructuras Básicas (ejecutados y planificados, excluidos los Espacios Libres y los Cauces fluviales).



En la gráfica se representa la superficie de suelo total calificado para usos urbanísticos de la CAPV por cada año estudiado en número de hectáreas.

Se diferencian dos períodos (2005-2012 y 2012-2017) en los que se aprecia un cambio en la trayectoria de la artificialización anual, con una menoración del crecimiento de la ocupación del suelo.



III. OBJETIVOS

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de evaluación e indicadores son:

- 1.- Conocer la eficacia de los instrumentos de ordenación territorial para poder adoptar las medidas de corrección oportunas y manteniendo y reforzando las determinaciones válidas y eficaces.
- 2.- Disponer de información homogeneizada sobre la evolución del impacto de las actividades humanas en el territorio que permita hacer un seguimiento y una comparación con otros territorios.
- 3.- Permitir evaluar el cumplimiento del modelo territorial que subyace de la aplicación de estas Directrices.

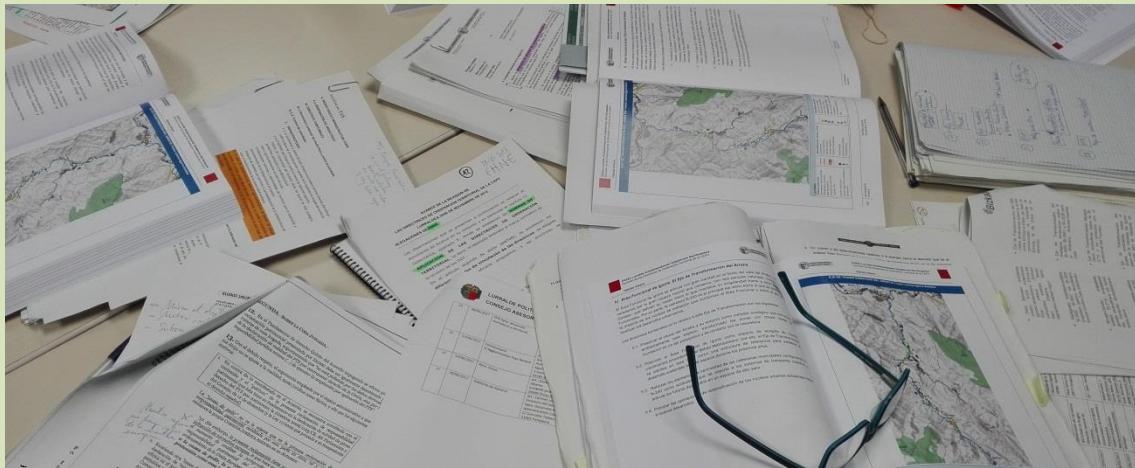
IV. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices del modelo territorial en materia de Seguimiento, Evaluación e Indicadores son las contenidas en el artículo 36 de las normas de aplicación.



11.4 Coordinación del Planeamiento Territorial Parcial y Sectorial

El importante desarrollo que han tenido las DOT a través de los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales obliga a introducir unos criterios que resuelvan las contradicciones que pudieran surgir de su aplicación en el planeamiento urbanístico.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Desde la aprobación de las DOT hasta este momento se ha producido un importante desarrollo a través de los PTP (14 aprobados definitivamente) y PTS (10 aprobados definitivamente). Sin embargo, tal y como se señala en el capítulo “1.3 De las DOT de 1997 a la revisión: Diagnóstico y balance de un ciclo”, la proliferación del Planeamiento Territorial Parcial y Sectorial ha hecho que no se haya producido en algunos casos la debida coordinación de las dos figuras.

Partiendo de lo señalado por la LOT en su artículo 17.5. - “Las contradicciones de los Planes Territoriales Sectoriales con las Directrices de Ordenación Territorial y, en su caso con los Planes Territoriales Parciales, serán causa de nulidad de la parte o partes del Plan Territorial Sectorial que las contengan”, es preciso dictar unas pautas de coordinación.

El Planeamiento Territorial Sectorial en su mayoría tiene el ámbito de la CAPV (Ríos y Arroyos, Litoral, Agroforestal, Nueva Red Ferroviaria, etc.) cuya ordenación global debe ser homogénea de forma independiente al Área Funcional en que se ubique un punto. Por otro lado, el Planeamiento Territorial Parcial implica un modelo concreto del Área Funcional que precisa respetarse.

También cabe decir que corresponde a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, el órgano consultivo y de coordinación de la CAPV en Ordenación del Territorio y Urbanismo, interpretar los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales.



II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión en la estrategia de Coordinación del planeamiento territorial parcial y sectorial son los siguientes:

- 1.- Promover unos mínimos criterios de coordinación entre el planeamiento territorial parcial y sectorial derivado de la LOT y de las DOT.
- 2.- Facilitar a los agentes territoriales intervenientes la tarea de resolución de conflictos interpretativos sobre prevalencia entre planes.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en materia de Coordinación del planeamiento territorial parcial y sectorial son las contenidas en el artículo 37 de las normas de aplicación.



11.5 Integración administrativa en la tramitación de la revisión de los planes

La fuerte intervención de todas las administraciones en la tramitación de los planes exige un mínimo de integración y compromiso que permita la culminación del proceso de revisión del planeamiento urbanístico general en plazo razonable y no superior a cuatro años.



I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Los procesos de revisión de los planes urbanísticos exigen una compleja coordinación administrativa tanto formal como material para, por un lado, garantizar la coherencia global de sus propuestas y, por otro, evitar el alargamiento de los plazos en su tramitación. Y eso, en el marco de una visión global e integrada de la Administración.

La tramitación de aprobación de los planes se ha visto complejizada por diversas razones: La redacción propia de los documentos; la tramitación exigida por la legislación urbanística con una concatenación de redacción de documentos; (información urbanística, avance, documento de aprobación inicial) con sus correspondientes aprobaciones; la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica con varias intervenciones del órgano ambiental en el proceso; los informes sectoriales preceptivos y vinculantes, finalmente la intervención de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, etc. Todo ello unido a unos procesos de participación pública acordes a los momentos presentes.

Esto hace que el plazo de promoción, redacción, tramitación y aprobación definitiva se extienda en el tiempo y supere, en la mayoría de los casos, el plazo de 4 años de mandato local.

Dentro de este capítulo de Gobernanza se considera imprescindible incorporar unos mínimos criterios para: incentivar la coordinación e integración de las propuestas del conjunto de las administraciones que deban intervenir en la tramitación del planeamiento, en el marco de una visión unitaria de todas ellas; racionalizar formal y materialmente los procesos de evaluación ambiental del planeamiento



urbanístico, así como los de integración en éste de otras materias y/o perspectivas (género, lingüísticas); procurar la agilización administrativa que confluya en que los planes municipales puedan promoverse y aprobarse en el marco de un mandato local; simplificar y agilizar los procesos de elaboración y tramitación del planeamiento; establecer pautas que incentiven la coherencia global e integrada de los informes sectoriales; determinar las tareas que le corresponden a la COTPV como órgano de integración horizontal de los Departamentos del Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales, la Administración Central y Ayuntamientos. Esas y otras cuestiones son las que se abordan en este capítulo.

Se trata de una Directriz de Gobernanza que recoge un compromiso interadministrativo entre los diferentes agentes intervenientes en la aprobación de los planes. La promoción de una Ponencia Técnica de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco es una herramienta para poder llevar adelante las Directrices establecidas en este punto.

II. OBJETIVOS

Los objetivos de la revisión en la estrategia en materia de integración interadministrativa en la tramitación de los planes urbanísticos son los siguientes:

- 1.- Promover a la luz de los principios de cooperación y colaboración unos mínimos acuerdos de integración de las actuaciones para todos los agentes intervenientes en la tramitación y aprobación de los Planes urbanísticos.
- 2.- Facilitar a los municipios la tarea de promoción y tramitación de los Planes urbanísticos.

III. DIRECTRICES TERRITORIALES

Las directrices territoriales que se proponen en la materia de integración interadministrativa en la tramitación de la revisión de los Planes, son las contenidas en el artículo 38 de las normas de aplicación.

12

Anexos a la memoria



12.1 Anexo: Infraestructura Verde y Servicios de los Ecosistemas

A. Infraestructura Verde a nivel de la CAPV

- Espacios Naturales Protegidos
- Zonas Especiales de Conservación (ZEC) Red Natura 2000
- Red de Corredores Ecológicos de la CAPV
- Otros espacios de interés natural multifuncionales

Este apartado ha sido realizado por el Servicio de Cartografía de la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana, con información de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, ambas del Gobierno Vasco.

B. Servicios de los Ecosistemas cartografiados en la CAPV

Este apartado ha sido realizado por la Cátedra UNESCO sobre Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental de la UPV/EHU, y subvencionado por Gobierno Vasco y Diputación Foral de Bizkaia.

*Toda la información actualizada relativa a este anexo está disponible en GeoEuskadi:

<http://www.geo.euskadi.eus/>



A.- Infraestructura Verde a nivel de la CAPV

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS (2016)	
Parques Naturales	
	Aiako Harria
	Aizkorri-Aratz
	Aralar
	Armañón
	Gorbeia
	Izki
	Pagoeta
	Urkiola
	Valderejo
Biotopos protegidos	
	Gaztelugatxe
	Inurritza
	Itxina
	Lagunas de Laguardia
	Meatzaldea-zona minera de Bizkaia
	Río Leizaran
	Tramo Litoral Deba-Zumaia
Plan Especial de Txingudi	
Reserva de la Biosfera de Urdaibai	
ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC) RED NATURA 2000 (2016)	
Aiako Harria	Red fluvial de Urdaibai
Aizkorri-Aratz	Ría del Barbadun
Alto Oria	Ría del Oria
Aralar	Ría del Urola
Arkamu-Gibillo-Arrastaria	Río Arakil
Armañón	Río Araxes
Arno	Río Artibai
Dunas de Astondo	Río Baia
Embalses del sistema del Zadorra	Río Barrundia
Encinares cantábricos de Urdaibai	Río Ebro
Entzia	Río Ega-Berron
Garate-Santa Barbara	Río Ihuda (Ayuda)
Gorbeia	Río Lea
Hernio-Gazume	Río Leitzaran
Izarraitz	Río Omeccillo-Tumecillo
Iñurritza	Río Urumea
Jaizkibel	Río Zadorra
Lago de Caicedo de Yuso y Arreo	Robledales isla de la Llanada alavesa
Lagunas de Laguardia	Robledales isla de Urkabustaiz
Montes altos de Vitoria	San Juan de Gaztelugatx
Montes de Aldaia	Txingudi-Bidasoa
Ordunte	Ulia
Pagoeta	Urkiola



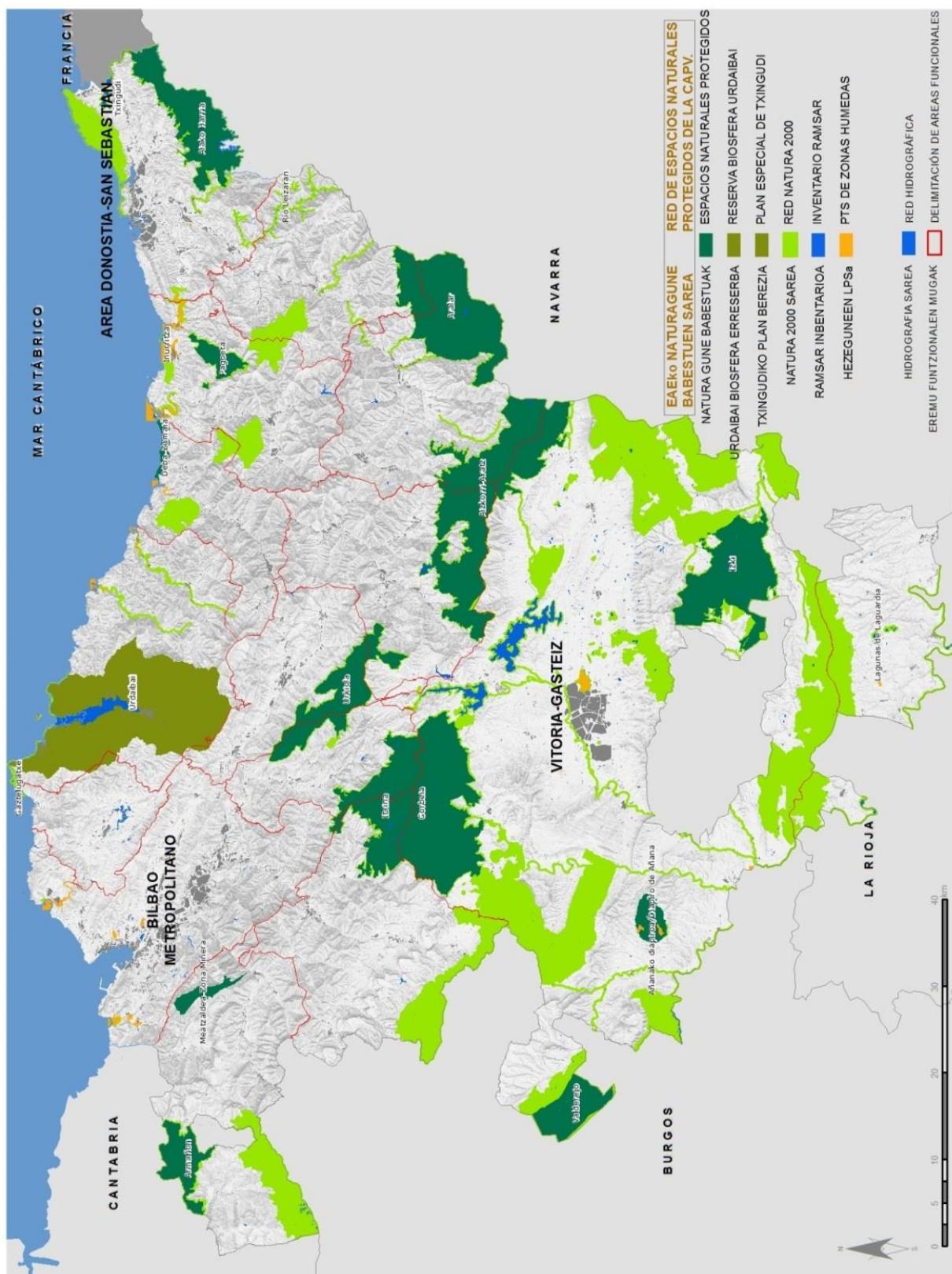
RED DE CORREDORES ECOLÓGICOS DE LA CAPV (identificación de enlaces)	
Aiako Harria - Leitzaran	Leitzaran - Valle del Araxes
Aizkorri - Aralar	Monte Raso - Lago de Caicedo Yuso y Arreo
Aizkorri - Montes de Aldaia	Monte Raso - Monte San Formerio
Aizkorri - Udalaitz	Monte Raso - Sierra de Boveda
Área del monte Jaundel - Barranco del Prado	Monte Raso - Sierra de Tuyo
Área del monte Jaundel - Sierras meridionales de Álava	Monte Raso - Sobrón
Arkamu - Lago de Caicedo Yuso y Arreo	Monte San Formerio - Quejigales en el monte el Cerro
Arkamu - Monte Raso	Monte San Formerio - Sierras meridionales de Álava
Arkamu - Monte San Formerio	Montes Altos de Vitoria - Montes de Vitoria orientales
Arkamu - Sierra de Tuyo	Montes de Vitoria occidentales - Montes Altos de Vitoria
Arkamu - Sierras de Badayo y Arrato	Montes de Vitoria orientales - Entzia
Armañón - Ordunte	Murumendi - Aralar
Arno - Izarraitz	Murumendi - Izarraitz
Arno - Urdaibai	Murumendi - Karakate
Barranco del Prado - Sierras meridionales de Álava	Murumendi - Valle del Araxes
Entzia - Aizkorri	Pagoeta - Arno
Entzia - Sierras meridionales de Álava	Pagoeta - Izarraitz
Gorbeia - Armañón	Quejigales en el monte el Cerro-Montes de Vitoria occident.
Gorbeia - Robledales isla de Urkabustaiz	Quejigales en el monte el Cerro-Sierras meridionales de Álava
Gorbeia - Sierra Salvada	Sierra Salvada - Armañón
Gorbeia - Sierras de Badayo y Arrato	Sobrón - Lago de Caicedo Yuso y Arreo
Gorbeia - Urdaibai	Udalaitz - Urkiola
Hernio - Aralar	Urdaibai – Areitio – Goyerri – Arriola
Hernio - Izarraitz	Urdaibai - Armañón
Hernio - Leitzaran	Urdaibai - Sierra Salvada
Hernio - Murumendi	Urdaibai - Urkiola
Hernio - Pagoeta	Urkiola - Aizkorri
Hernio - Valle del Araxes	Urkiola - Gorbeia
Izki - Área del monte Jaundel	Urkiola – Quejigal de Arroiabe
Izki - Sierras meridionales de Álava	Valle del Araxes - Aralar
Jaizkibel-Aiako Harria	
Karakate – Aizkorri	
Karakate - Izarraitz	
Karakate - Udalaitz	
Principales corredores fluviales	Arakil, Artibai, Baia, Barbadun, Bidasoa, Butroe, Deba, Ebro, Ega, Ibaizabal, Inglares, Karrantza, Lea, Oiartzun, Oka, Omecillo, Oria, Purón, Urola, Urumea, Zadorra.

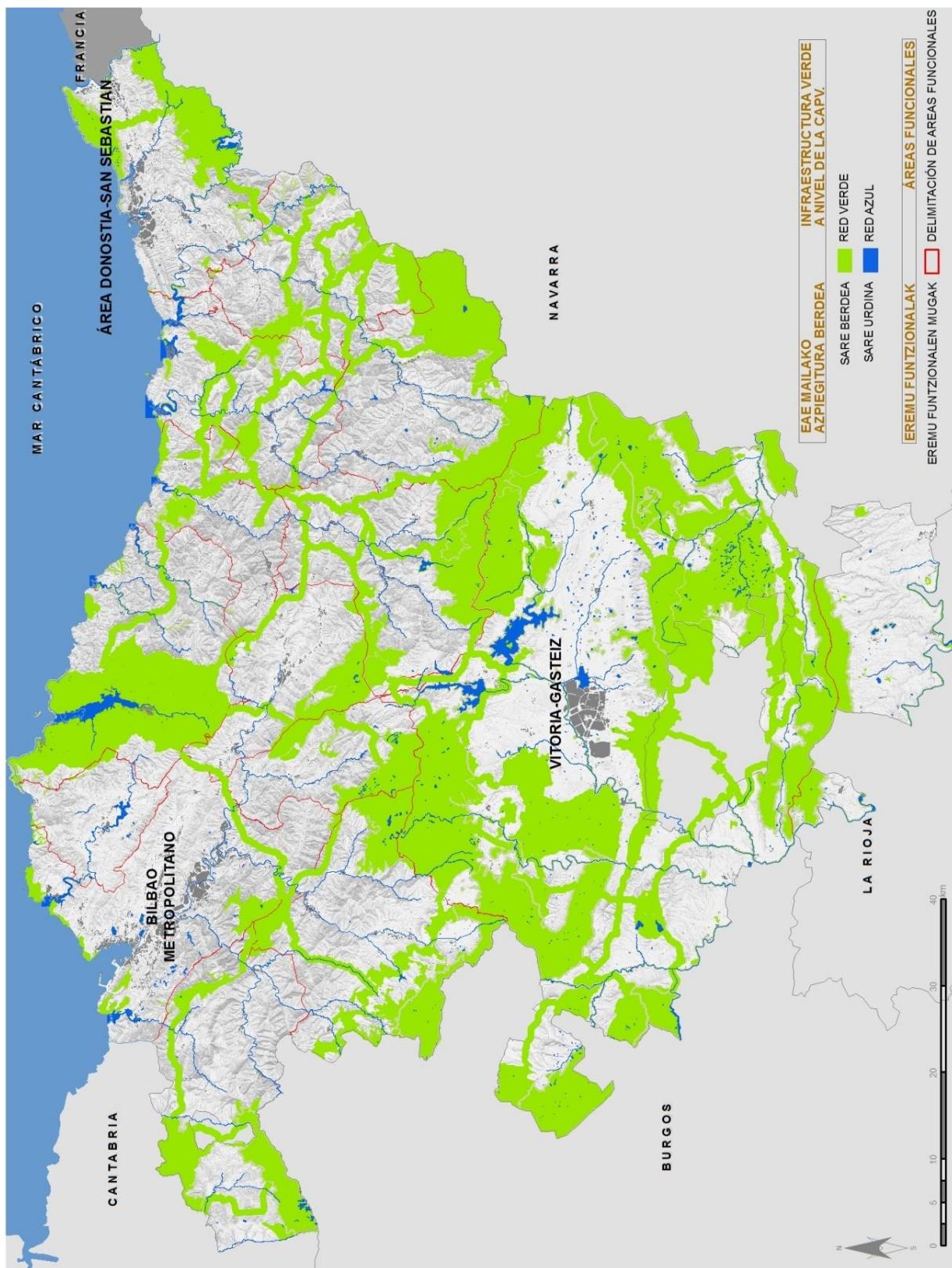


OTROS ESPACIOS DE INTERÉS NATURAL MULTIFUNCIONALES

Adarra-Usabelartza
Andutz menda- Monte Andutz
Araxes ibairen harana-Jazkugane eta Bas - Valle del Arexes-Jazkugane y Basabe
Armintza-Bakio
Arroiabeko erkameztia - Quejigal de Arroiabe
Atxulondo-Abaloz
Dueñasko pinudia (Labraza) - Pinar de Dueñas (Labraza)
Getariako San Anton (sagua) - San Anton (Raton) de Getaria
Gorliz-Armintza
Gorostiaga menda (Satui) - Monte Gorostiaga (Satui)
Halbinagoiako pagadia- Hayedo de Halbinagoia
Haranerrekako harana Valle de Haranerreka
Karakate-Irukurutzeta-Agerre Buru
Kripango artadiak - Carrascales de Cripan
La Solana muinoko erkameztia - Quejigal en el Cerro La Solana
Lasernako abarizketa - Coscojal de Laserna
Mendexa-Berriatuko kostaldeko ibarrak- Vaguadas Costeras de Mendexa-Berriatu
Mendizorrotzeko errekastoak - Arroyos de Mendizorrotz
Murumendi
Mutriku-Saturrarango itsaslabarrak - Acantilados de Mutriku-Saturraran
Navaridasko artadia - Carrascal de Navaridas
Otoiko mendiak eta itsalabarrak - Monte y Acantilados de Otoio
Udalaitz
Zierbenako eremua- Área de Zierbena

Fuente: elaboración propia







B.- Servicios de los Ecosistemas cartografiados en la CAPV

Los servicios de los ecosistemas son los beneficios que las personas obtienen de la naturaleza. La diversidad natural y los servicios de los ecosistemas están estrechamente ligados. Existen claras evidencias de que los cambios en la diversidad natural están repercutiendo directa o indirectamente sobre el bienestar humano, ya que comprometen el funcionamiento de los ecosistemas y su capacidad de generar servicios esenciales para la sociedad.

Los servicios de los ecosistemas se clasifican en tres grupos:

- Servicios de abastecimiento: son aquellos beneficios que provee directamente el ecosistema, como alimentos, agua o materias primas.
- Servicios de regulación: son los beneficios indirectos que proceden del funcionamiento de los ecosistemas, como la regulación del clima, el control de las inundaciones o la polinización.
- Servicios culturales: son aquellos beneficios intangibles que la población obtiene a través de su experiencia directa con los ecosistemas, como el disfrute estético del paisaje, las actividades recreativas o el conocimiento científico, entre otros.

La cuantificación y el cartografiado de los servicios de los ecosistemas se consideran requerimientos esenciales para la implementación del concepto de los servicios de los ecosistemas en la toma de decisiones sobre la planificación y la gestión sostenible del territorio. Conocer la distribución espacial de los diferentes servicios ofrece una información muy importante para identificar zonas clave a conservar y/o restaurar que deben formar parte de la infraestructura verde.

A continuación, se adjuntan las fichas de los servicios de los ecosistemas que han sido cartografiados en Euskadi. En estas fichas se representan una breve descripción, el mapa y una tabla en la que aparecen los proxies, el método, las valoraciones y los datos utilizados para cartografiar los mismos. Además, se adjunta una breve definición de las unidades ambientales utilizadas para cartografiarlos, así como la metodología utilizada para obtenerlas.

Los servicios de los ecosistemas cartografiados en la CAPV que se presentan a continuación son: conservación de la diversidad natural, abastecimiento de alimentos (agricultura y ganadería), abastecimiento de agua: disponibilidad de agua en el territorio, abastecimiento de madera, almacenamiento de carbono, regulación del ciclo hidrológico: amortiguación de inundaciones, polinización y recreo. Las fichas de los servicios se actualizarán en:

http://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/revision_dot/es_def/adjuntos/Fichas%20DOT%202018.pdf

Más información sobre la metodología utilizada para cartografiar los servicios de los ecosistemas de Euskadi se puede encontrar en la Guía metodológica para el cartografiado de los servicios de los ecosistemas de Euskadi realizada por la Cátedra UNESCO de Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental de la UPV/EHU:

www.euskadi.eus/contenidos/informacion/revision_dot/es_def/adjuntos/cartografia%20servicios%20ecosistemas.pdf

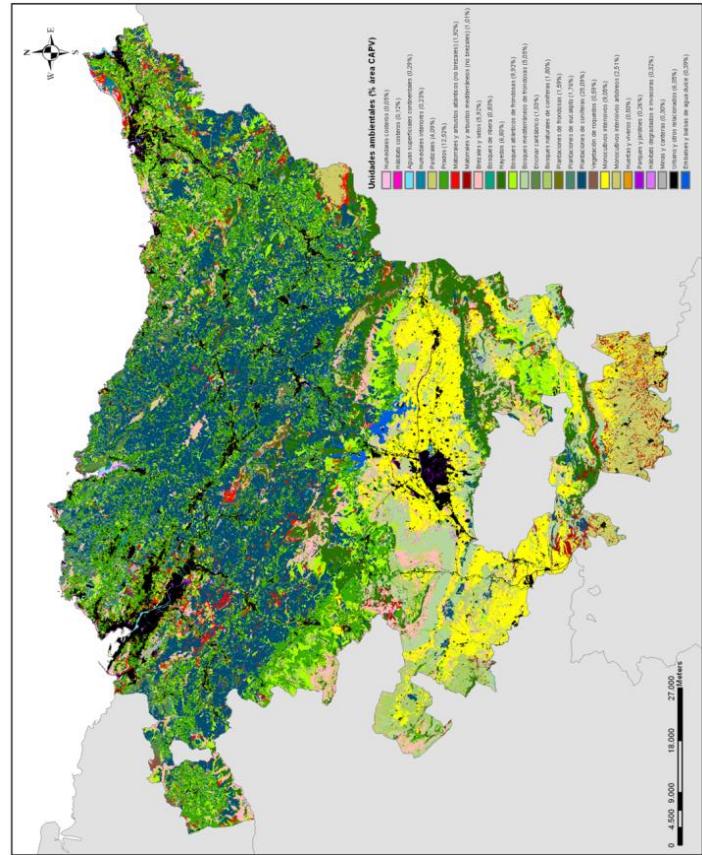


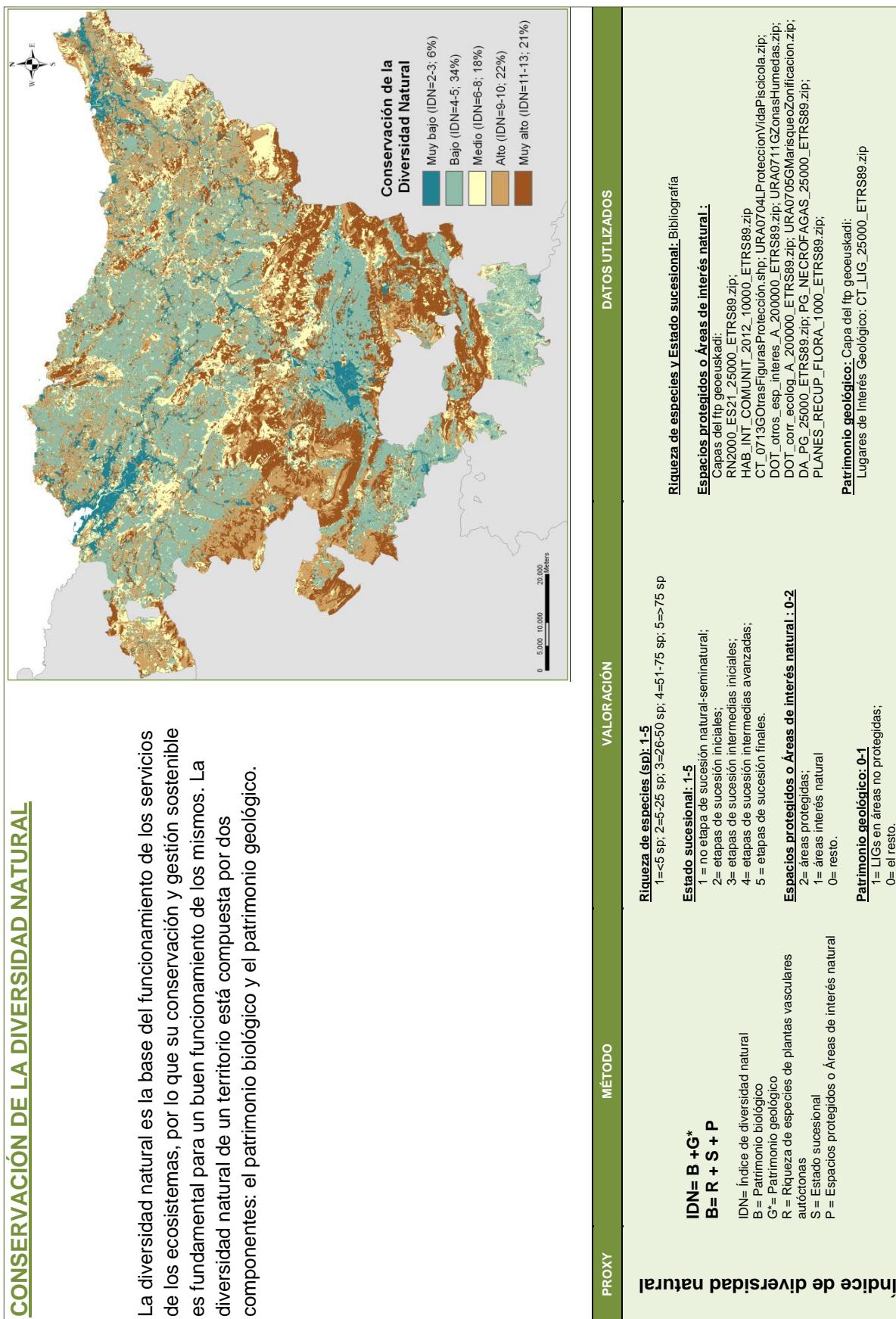
UNIDADES AMBIENTALES		CÓDIGOS EUINS
1. Humedales costeros		A2.51; A2.63C; A2.63E; A2.651; A2.654; A2.658
2. Hábitats costeros		B1.1; B1.21; B1.31; B1.32; B1.42; B2; B2.12; B3.11; B3.23; B3.31
3. Aguas superficiales continentales		C1; C1(X); C1.1; C1.32; C1.33; C1.34; C1.6; C1.66; C2; C2.12; C2.12(X); C2.3; C2.4
4. Humedales interiores		C3.2; C3.21; C3.22; C3.23; C3.24; C3.26; C3.42; C3.52; C3.55; D1.2; D2.3; D4.11; D4.14; D4.15; D5.11; D5.13; D5.21; D5.24; D5.3; D6.21; D6.23; E3.1; E3.1(X); E3.2; E3.41; E3.51; E3.52; E5.6; E6.1; E6.11; E6.13(X)
5. Pastizales		E1.26; E1.27; E1.31; E1.42; E1.53; E1.59(X); E1.6; E1.72; E1.72(X); E1.73; E1.91; E1.A
6. Prados		E2.11; E2.11(X); E2.13(X); E2.13(Y); E2.21
7. Matorrales y arbustos atlánticos (no brezales)		E5.31(X); E5.31(Y); F3.11(X); F3.11(Y); F3.13; F3.15(X); F3.15(Y); F4.21(X); F5.21(Y); F6.11(Z)
8. Matorrales y arbustos mediterráneos (no brezales)		F5.33; F2.23; F3.2(X); F3.12(Y); F3.22; F5.13Z; F5.21(X); F6.22; F5.24; F6.11(X); F6.11(Y); F6.12
9. Brezales y setos		F4.12; F4.22; F4.23(X); F4.23(Y); F4.23T; F7.44(X); F7.44(X1); F7.44(X2); F7.44(Y); F7.44(Y2); F7.44(Z); FA.1; FA.3
10. Bosques de ribera		F9.12(X); F9.12(Y); F9.2(X); F9.2(Y); G1.21; G1.21(X); G1.21(Y); G1.21(Z); G1.31; G1.33
11. Hayedos		G1.62; G1.64; G1.66
12. Bosques atlánticos de frond. (dominados por <i>Quercus</i>)		F3.17; G1.77(T); G1.7B1; G1.7D; G1.82; G1.86; G1.8E(X); G1.91; G1.92; G1.A1; G1.A1(X); G1.A1(Y); G1.B2; G4.(Y); G4.(X); G4.(Y); G4.Z; G4.C; G4.E; G5.61; G5.62
13. Bosques mediterráneos de frondosas		G1.71; G1.77(V); G1.77(X); G1.77(Y); G1.77(Z); G1.7B2; G2.121(X); G2.124(X); G2.124(Y); G2.124(Z)
14. Encinares cantábricos		G2.11; G2.121
15. Bosque natural de coníferas		G3.49; G3.71; G3.74; G5.63
16. Plantaciones de frondosas		G6.72; G6.75; G5.81*
17. Plantaciones de eucalipto		G2.81; G5.73; G5.81*
18. Plantaciones de coníferas		G3.F(L); G3.F(M); G3.F(N); G3.F(O); G3.F(P); G3.F(Q); G3.F(R); G3.F(S); G3.F(T); G3.F(U); G3.F(V); G3.F(X); G3.F(Y); G3.F(Z); G5.74; G5.82
19. Vegetación de roquedos		H2.52; H2.6; H2.64; H3.1(X); H3.1(X); H3.2
20. Monocultivos intensivos		I1.1; I1.1(X); H1.5
21. Monocultivos int. arbóreos		FB.4; G2.91; G1.D(X); G1.D3
22. Huertas y viviendas		I1.2
23. Parques y jardines		I2.1; I2.2; I2.3
24. Háb. degradados; invasoras		A2.627; E5.43(X); E5.6(X); H5.31; H5.5; H6.6
25. Zonas de extracción industrial; minas y canteras		J3.2; J3.3
26. Urbanos y otros relacionados		E2.6; J1; J2; J4; J4.1; J4.2; J4.3; J4.4; J4.5; J4.6; J4.7; J5.1; J6
27. Embalses y balsas de agua		J5.3

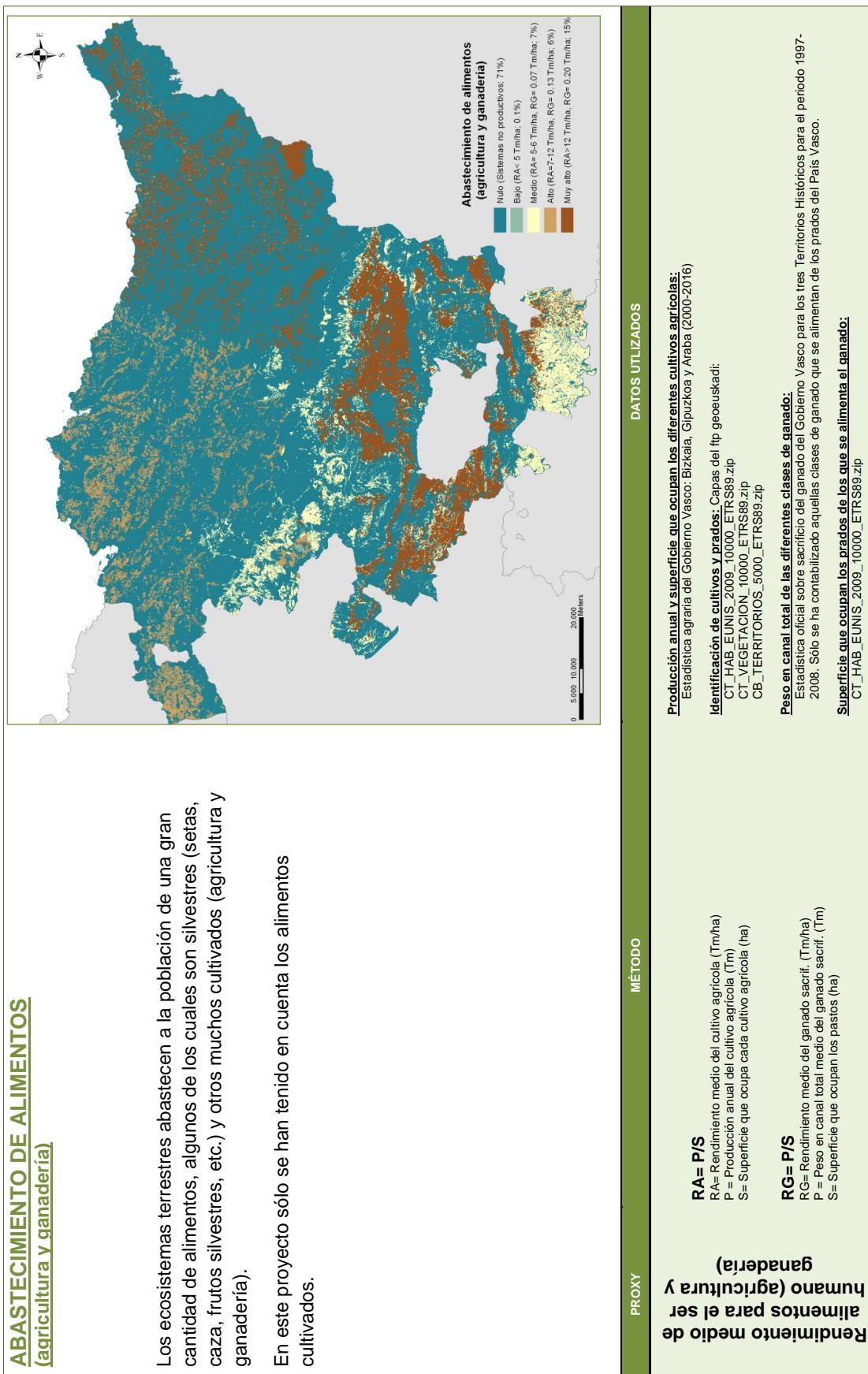
UNIDADES AMBIENTALES

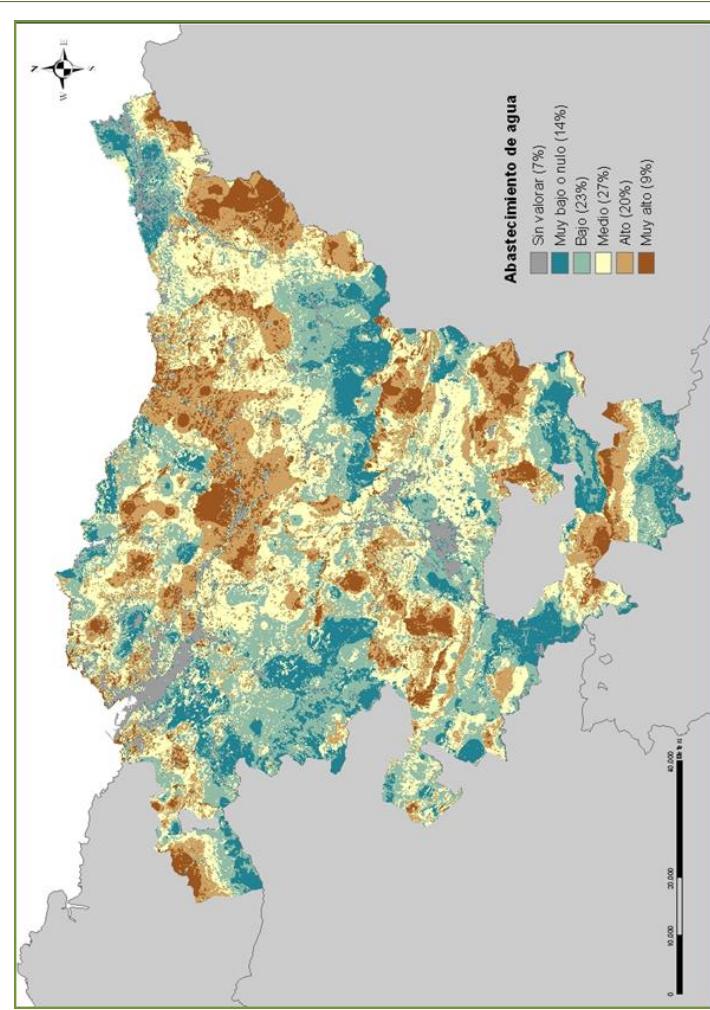
Las unidades ambientales son un conjunto de ecosistemas de carácter operativo utilizadas para valorar y cartografiar los servicios que los ecosistemas proporcionan a la sociedad. Su identificación se ha realizado mediante la agrupación de todos los hábitats EUNIS presentes en la CAPV (Servicio de descarga ftp geoeuskadi: CT_HAB_EUNIS_2009_10000_ETRS89.zip) teniendo en cuenta distintos factores (estructura, naturaleza, uso, etc.).

Así, para la CAPV se han identificado un total de 27 unidades ambientales.









*Los valores de AB (mm/año) se obtienen para cada cuenca hidrográfica por ello no se pueden mostrar en la leyenda los valores de corte.

ABASTECIMIENTO DE AGUA: DISPONIBILIDAD DE AGUA EN EL TERRITORIO

La cantidad de agua disponible en un territorio viene determinada por dos factores principalmente: la precipitación y la evapotranspiración.

La temperatura y la cobertura vegetal del suelo influyen principalmente en el régimen de evapotranspiración, mientras que los patrones de precipitación son muy dependientes de las características de las cuencas hidrográficas, como el clima y la topografía.

DATOS UTILIZADOS

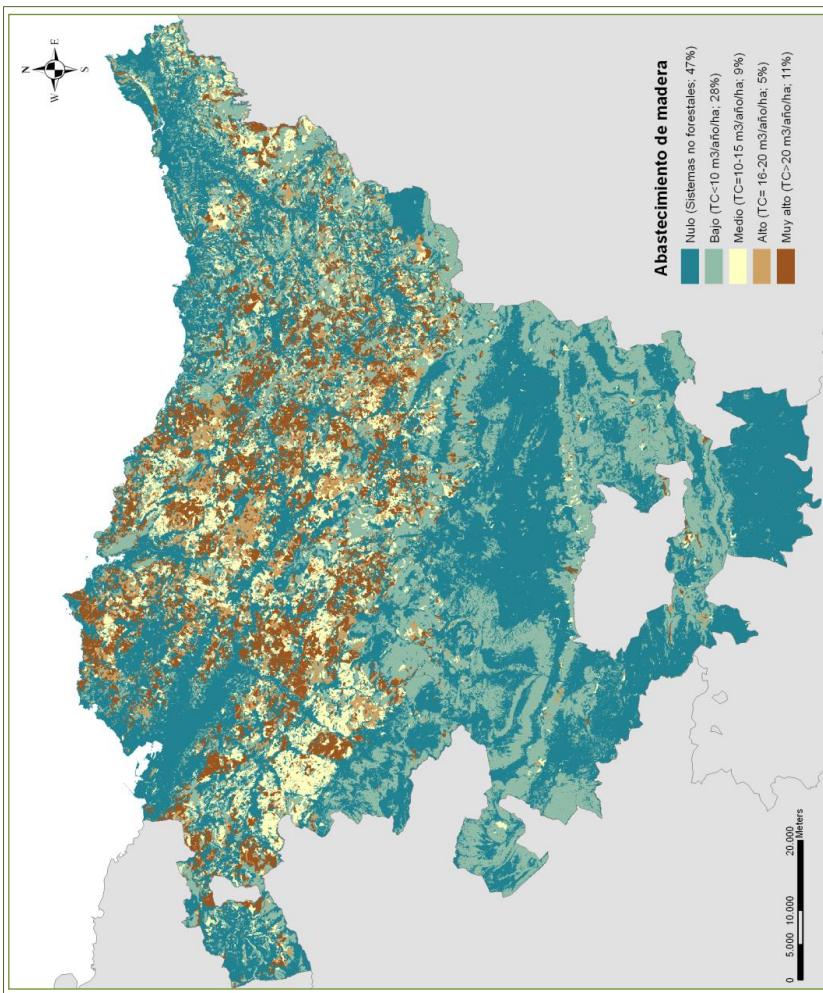
Las cuencas hidrográficas son las unidades de estudio: Capa del ftp geoeuskadi: URA0205GUnidadesHidrograficasCAPV_ETRS89.zip

AB=P-ET

AB= Abastecimiento total anual (mm/año)
P= Precipitación total anual (mm/año)
ET= Evapotranspiración total anual (mm/año)

Precipitación total anual y evapotranspiración total anual:

Mapas de precipitación total anual y evapotranspiración potencial (ET_0) real (ET_r) anual del periodo 1980/81 a 2005/06 del Sistema Integrado de Información del Agua (SIA) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
La ET_0 ha sido corregida para incluir el efecto de la vegetación (factores de corrección del Programa nVEST) y de la precipitación.



ABASTECIMIENTO DE MADERA

Los ecosistemas forestales (bosques naturales y plantaciones forestales) abastecen a la población de madera que es utilizada para muchos usos (muebles, papel, leña, etc.).

PROXY

DATOS UTILIZADOS

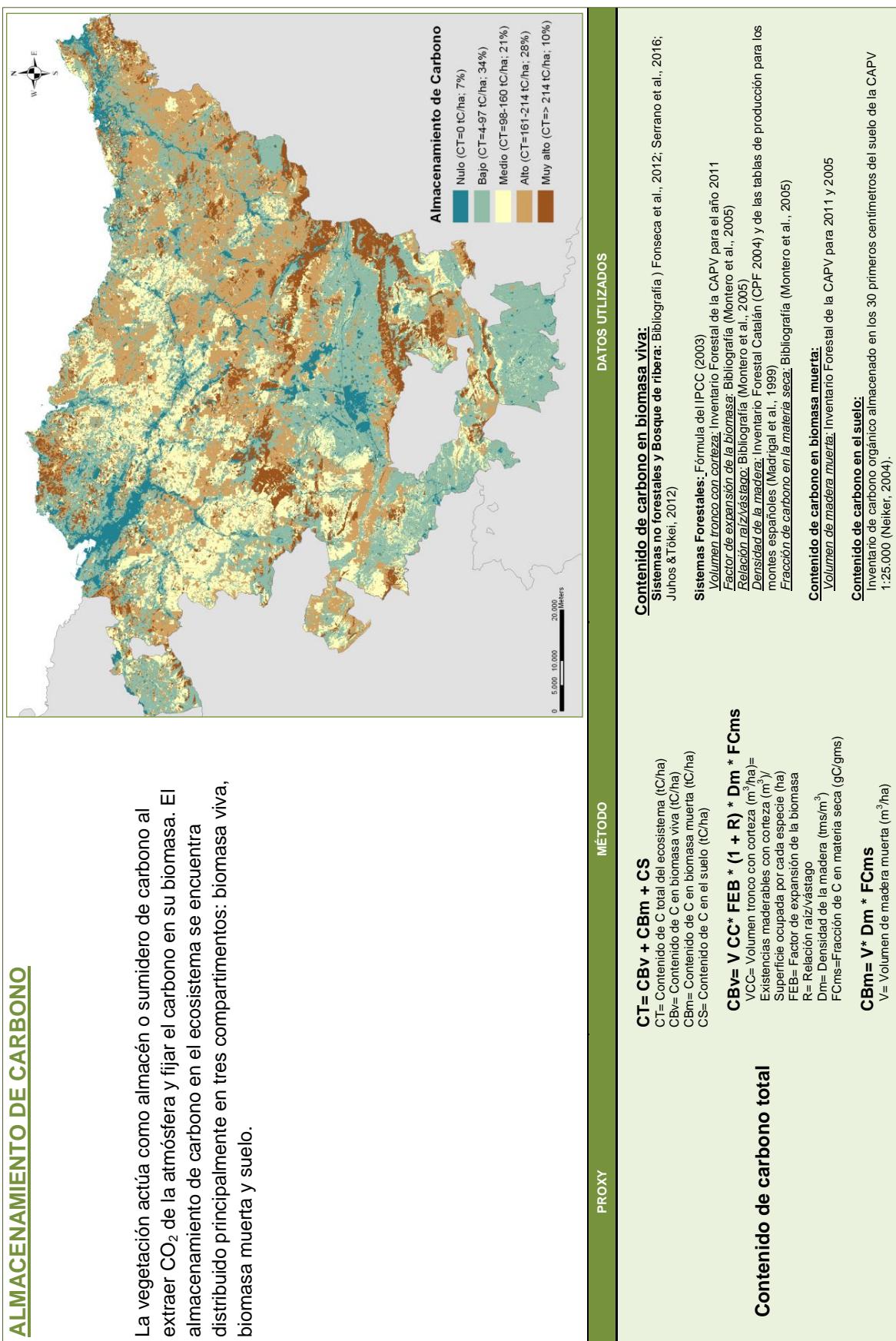
Tasa de crecimiento actual de las plantaciones forestales (m³/año/ha)

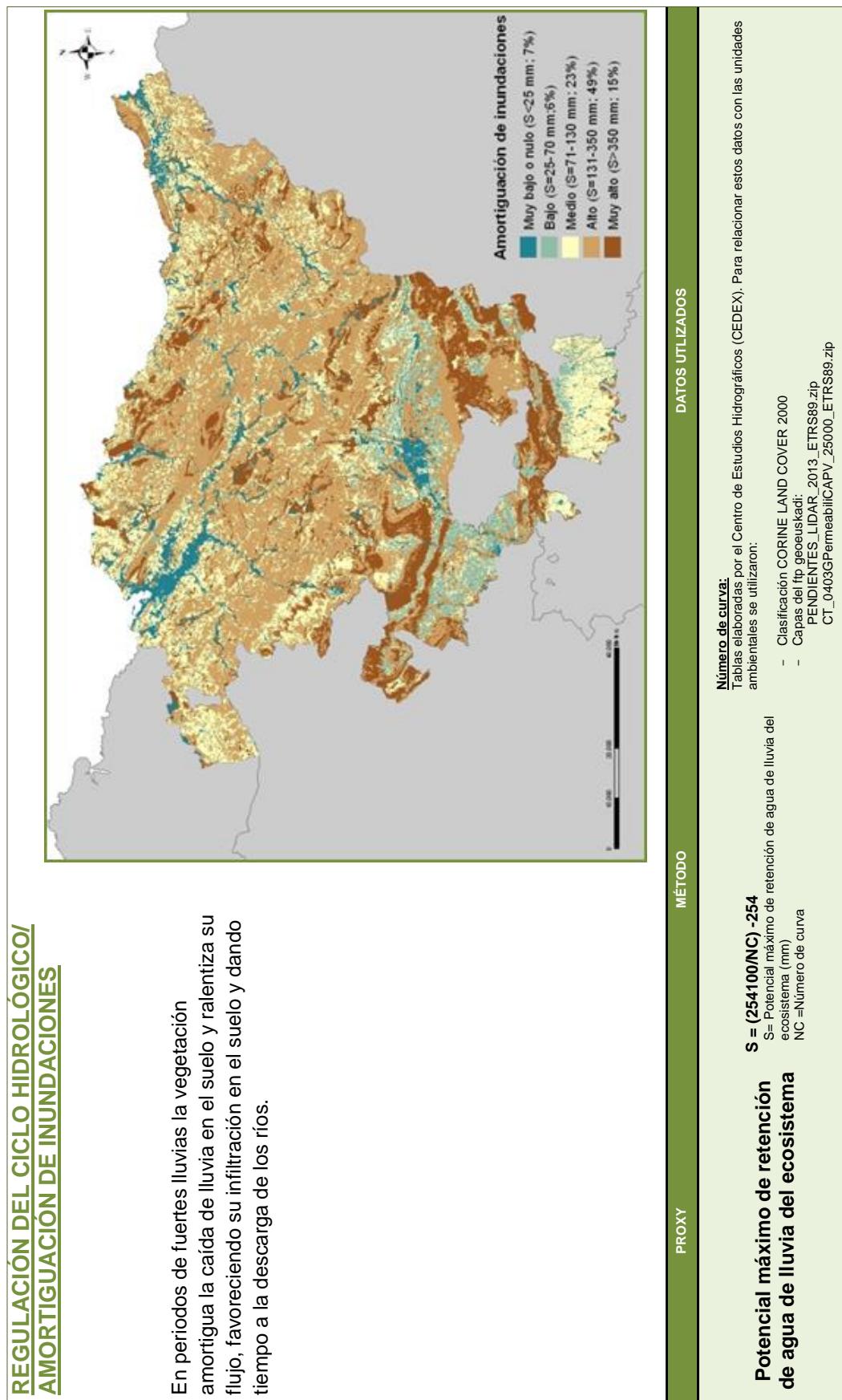
Tasa de crecimiento anual (m³/año/ha)

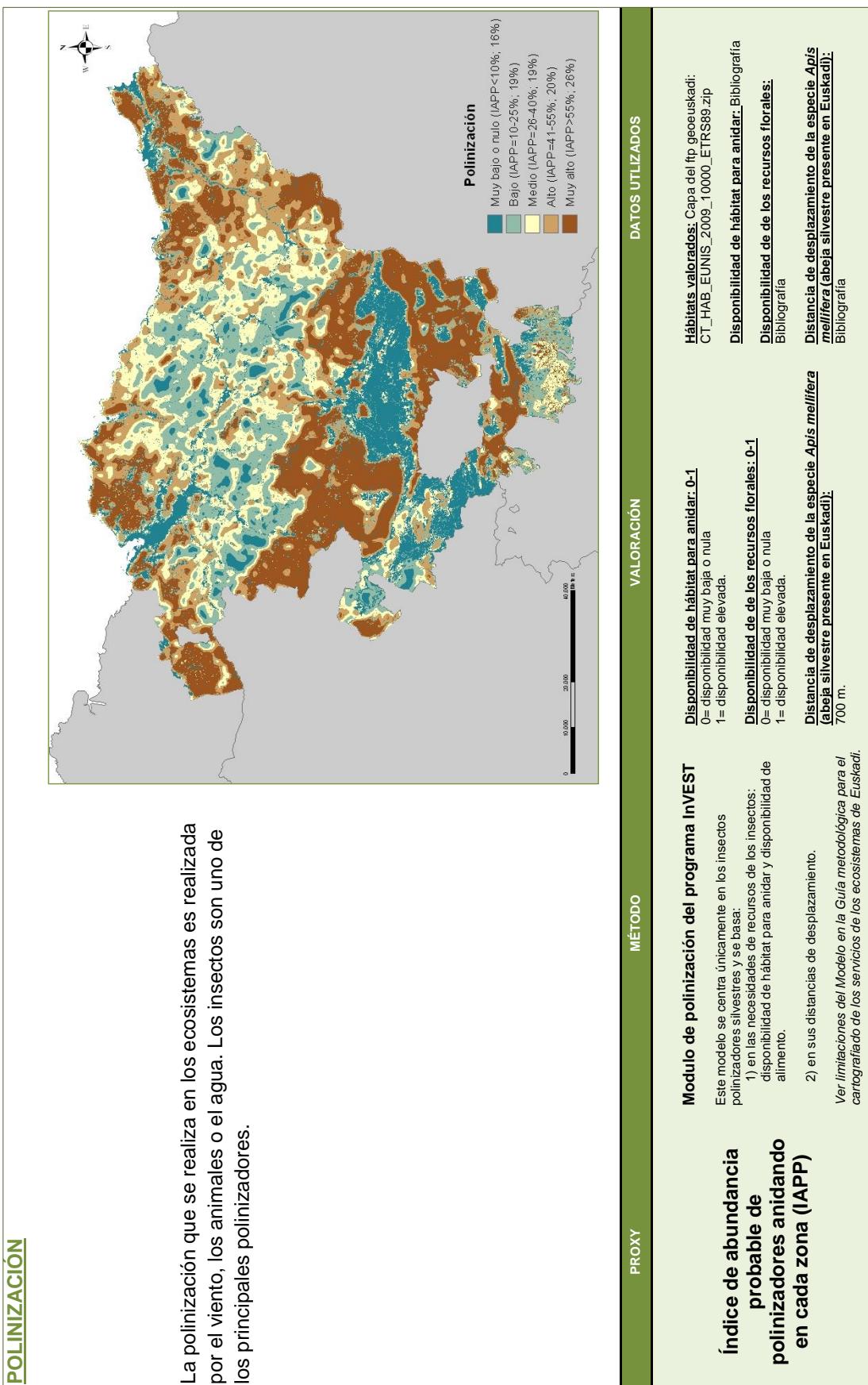
Dato calculado por HAIZI por medio de los vuelos LIDAR del 2008 y 2012 en las parcelas del Inventario Forestal Nacional (IFN) 2011

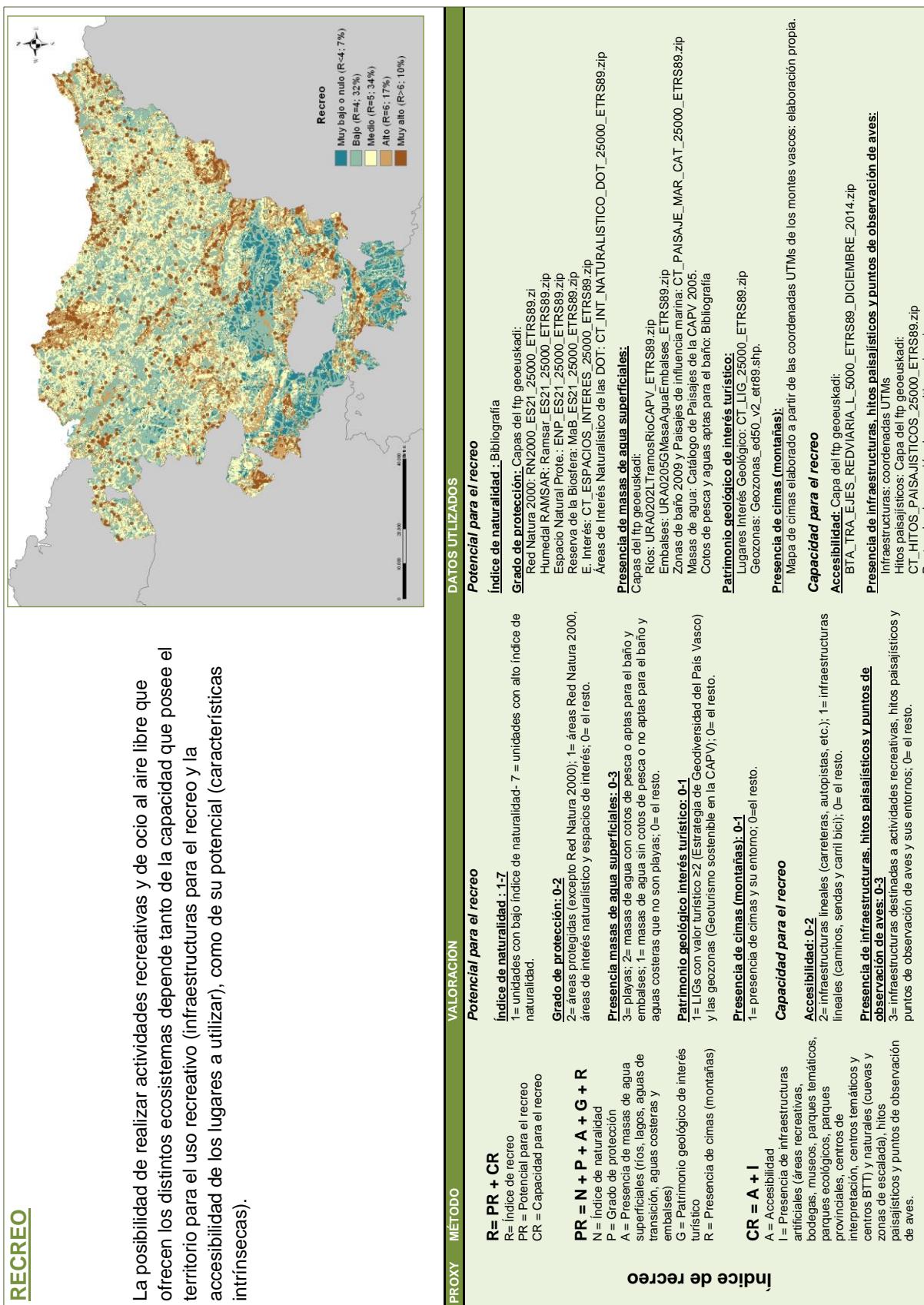
Capa del ftp geoEuskadi: Crecimiento_anual_2012.zip

Identificación de los tipos de plantaciones forestales.: Capas del ftp geoEuskadi:
CT_HAB_EUNIS_2009_10000_ETRS89.zip











12.2 Anexo. Indicadores de Sostenibilidad Territorial y Urbanística

En este apartado se desarrollan los Indicadores de Sostenibilidad Territorial y Urbanística. Se ofrecen datos por Territorios Históricos y por Áreas Funcionales y se muestran por medio de tablas numéricas y gráficos y el análisis se hace en base a Udalplan 2018.

Toda la información relativa a Indicadores, así como la información por municipios, gráficos, tablas y mapas en 2D y 3D, se encuentran en la página web de la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana:

www.euskadi.eus/adierazleak

www.geoeuskadi.eus

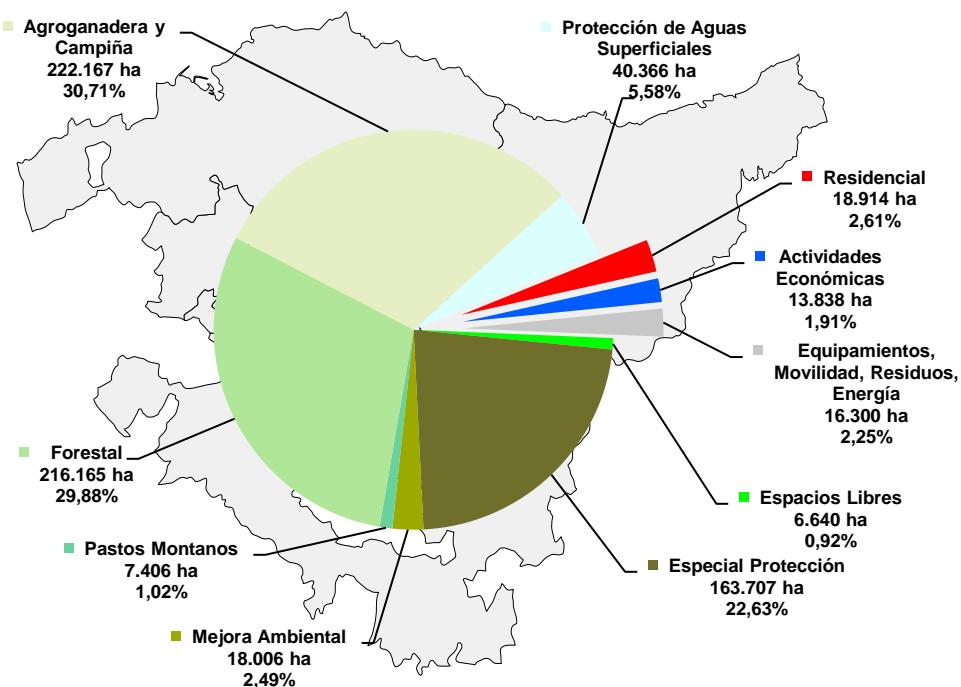


Gráfico: Modelo Territorial. Calificación del suelo a nivel de la CAPV (UDALPLAN 2018)

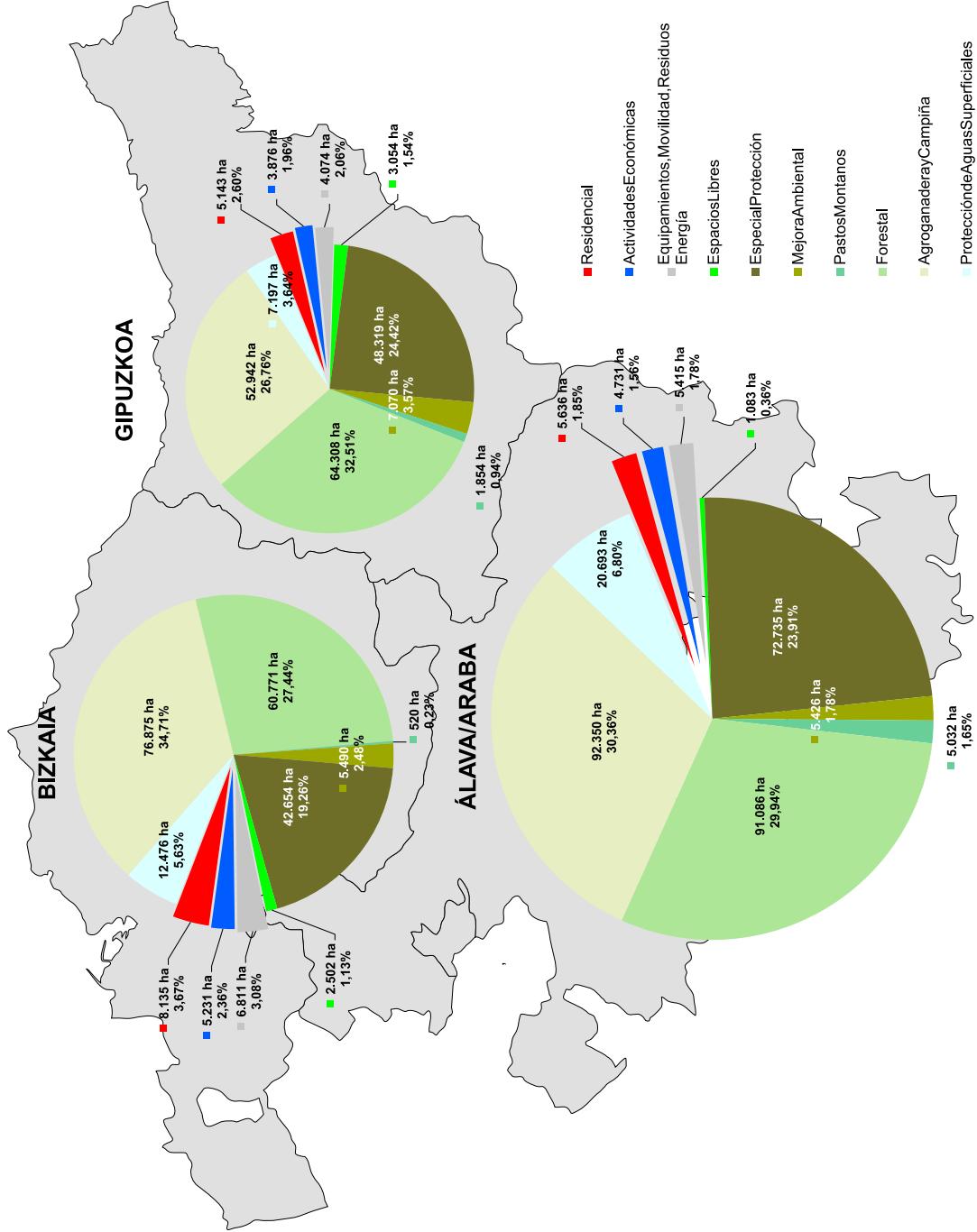


1. - MODELO TERRITORIAL. CALIFICACIÓN DEL SUELO.

ÁMBITO TERRITORIAL	E.S.P.R.U.A	1(d) 1		1(d) 2		1(d) 3		1(d) 4		1(d) 5		1(d) 6		1(d) 7		1(d)				
		Gune Ireakien S.O.	Babes Berezia	Injurune Hobekuntza	Mendi Larreak	Pastos Montanos	Basoa	Forestal	Nekazaritza eta abetxantza, eta landazabalatua	Agroganadería y Campiña	Gainazaleko Uren Babesa	Protección de Aguas Superficiales	Lurzoru Urbanizazina	Suelo no Urbanizable	ha	%	ha	%	ha	%
E.A.E./CAPV	6.640	0,92	163.707	22.63	18.006	2,49	7.406	1,02	216.165	29.88	222.167	30.71	40.366	5,58	674.457	93.22				
LURRALDE HISTORIKOAK-TERRITORIOS HISTÓRICOS																				
ÁLAVA/ARABA	1.083	0,36	72.735	23.91	5.426	1,78	5.032	1,65	91.086	29.94	92.350	30.36	20.693	6,80	288.405	94.81				
BIZKAIA	2.502	1,13	42.654	19,26	5.510	2,49	520	0,23	60.771	27,44	76.875	34,71	12.476	5,63	201.307	90.89				
GIPUZKOA	3.054	1,54	48.319	24,42	7.070	3,57	1.854	0,94	64.308	32,51	52.942	26,76	7.197	3,64	184.745	93,38				
EREMU FUNTZIONALAK-ÁREAS FUNCIONALES																				
Enkarterriak	143	0,33	9.724	22.64	549	1,28	449	1,05	9.080	21,14	20.382	47,45	1.493	3,48	41.820	97,37				
Goierrí	170	0,39	9.689	22,51	1.692	3,93	121	0,28	18.541	43,07	9.874	22,94	1.377	3,20	41.464	96,31				
Bilbo Metropolitaria	1.768	3,47	7.020	13,78	2.161	4,24	0	0,00	11.416	22,41	13.734	26,96	2.355	4,62	38.454	75,50				
Donostia	2.128	5,66	9.719	25,83	896	2,38	116	0,31	7.793	20,72	8.869	23,58	1.667	4,43	31.188	82,90				
Durango	308	1,21	5.683	22,29	655	2,57	0	0,00	9.008	35,33	6.855	26,89	995	3,90	23.504	92,19				
Debaibarrena	467	2,22	3.154	15,01	2.559	12,18	192	0,91	9.034	43,00	3.902	18,57	586	2,79	19.893	94,68				
Busturiidea-Artibai	156	0,32	7.257	14,98	651	1,34	71	0,15	16.621	34,30	16.374	33,79	5.604	11,57	46.734	96,45				
Arratia	19	0,09	4.408	21,68	1.171	5,76	0	0,00	7.396	36,37	6.160	30,29	576	2,83	19.730	97,02				
Arabako Errioxa	33	0,11	4.077	12,91	1.003	3,18	0	0,00	7.116	22,53	16.303	51,61	1.876	5,94	30.408	96,26				
Aiara	201	0,43	8.642	18,37	782	1,66	1.205	2,56	17.492	37,19	15.433	32,81	1.557	3,31	45.313	96,34				
Debagorriena	110	0,26	9.243	21,89	37	0,09	96	0,23	17.400	41,20	12.015	28,45	1.627	3,85	40.529	95,97				
Mungia	41	0,27	1.697	11,30	19	0,13	0	0,00	2.760	18,38	8.350	55,61	721	4,80	13.588	90,49				
Toloserrí	80	0,25	8.973	27,73	755	2,33	1.090	3,37	9.466	29,26	9.707	30,00	1.243	3,84	31.315	96,79				
Araba Erdialdea	859	0,37	64.353	27,62	3.927	1,69	3.827	1,64	65.701	28,20	63.707	27,34	17.274	7,41	219.647	94,26				
Urola-Kosta	157	0,48	10.067	31,06	1.149	3,54	239	0,74	7.342	22,65	10.502	32,40	1.415	4,37	30.871	95,24				



1.- MODELO TERRITORIAL. Clasificación del suelo.

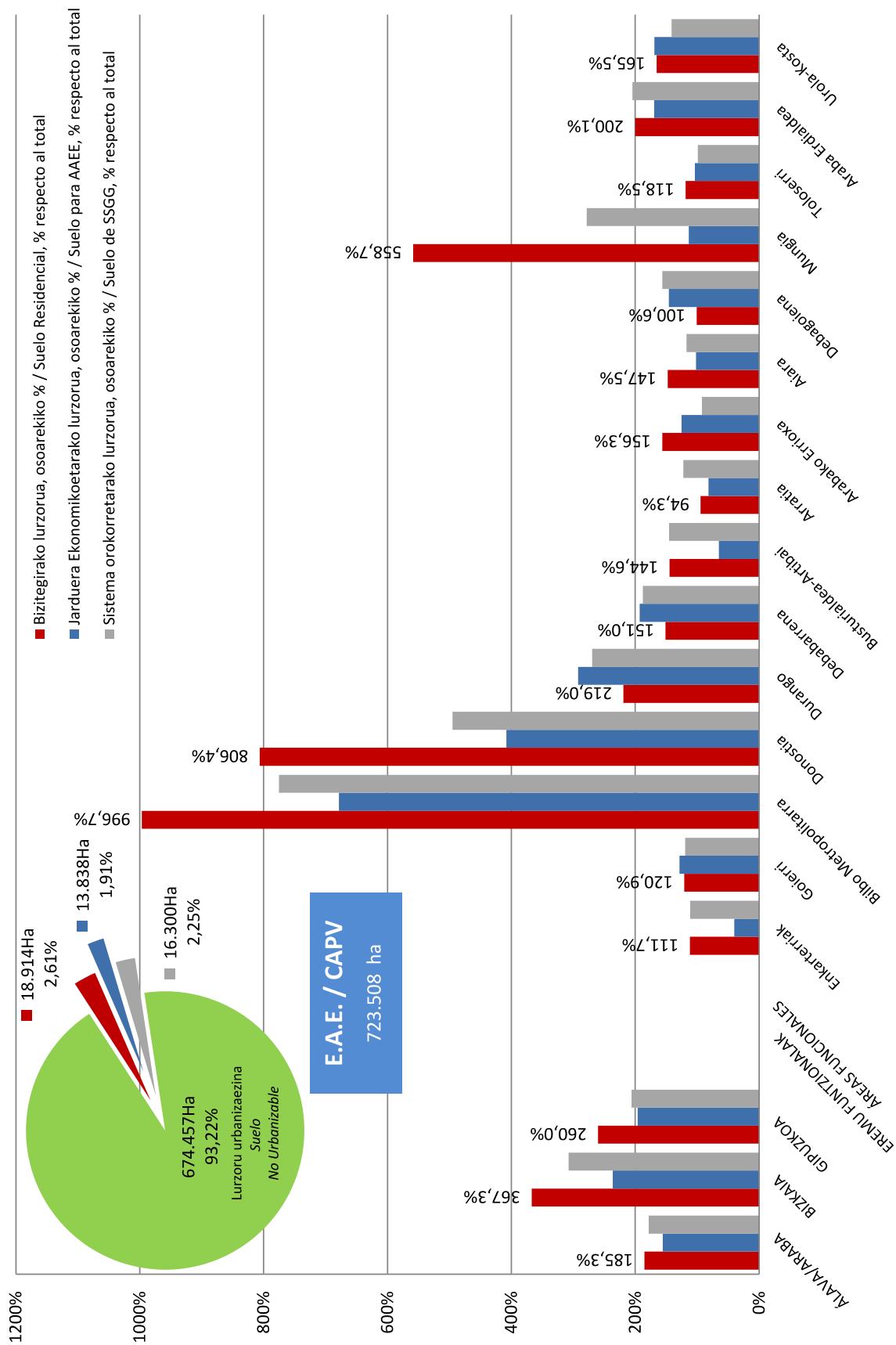




1. - MODELO TERRITORIAL. CALIFICACIÓN DEL SUELO.

ÁMBITO TERRITORIAL	ESPARROW	1(a)		1(b)		1(c)		1(d)		1 (Lurralde Eredia - Modelo Territorial)	
		Egoitza Residencial	%	Jarduera Ekonomikoak Actividades Económicas	%	Sistema Orokorraak Sistemas Generales	%	Kalifikatua guztira Total Calificado	%	Lurzoru Urbanizazina Suelo no Urbanizable	%
E.A.E./CAPV		18.914	2,61	13.838	1,91	16.300	2,25	49.051	6,78	674.457	93,22
											723.508
LURRALDE HISTÓRICOAK-TERRITORIOS HISTÓRICOS											
ÁLAVA/ARABA	5.636	1,85	4.731	1,56	5.415	1,78	15.782	5,19	288.405	94,81	304.187
BIZKAIA	8.135	3,67	5.231	2,36	6.811	3,08	20.177	9,11	201.307	90,89	221.484
GIPUZKOA	5.143	2,60	3.876	1,96	4.074	2,06	13.092	6,62	184.745	93,38	197.837
EREMU FUNTZIONALAK - ÁREAS FUNCIONALES											
Enkarterriak	480	1,12	172	0,40	479	1,11	1.130	2,63	41.820	97,37	42.950
Goierrí	521	1,21	554	1,29	513	1,19	1.587	3,69	41.464	96,31	43.051
Bilbao Metropolitarrá	5.077	9,97	3.456	6,79	3.949	7,75	12.481	24,50	38.454	75,50	50.935
Donostia	3.034	8,06	1.535	4,08	1.862	4,95	6.431	17,10	31.188	82,90	37.619
Durango	558	2,19	745	2,92	688	2,70	1.991	7,81	23.504	92,19	25.495
Deba-Barrená	317	1,51	405	1,93	394	1,88	1.117	5,32	19.893	94,68	21.010
Busturiñdea-Artibai	701	1,45	315	0,65	703	1,45	1.719	3,55	46.734	96,45	48.453
Arratia	192	0,94	166	0,82	249	1,22	607	2,98	19.730	97,02	20.337
Arabako Errioxa	494	1,56	395	1,25	291	0,92	1.180	3,74	30.408	96,26	31.588
Aiara	694	1,47	478	1,02	551	1,17	1.722	3,66	45.313	96,34	47.035
Debagorriena	425	1,01	616	1,46	660	1,56	1.700	4,03	40.529	95,97	42.229
Mungia	839	5,59	171	1,14	418	2,78	1.427	9,51	13.588	90,49	15.015
Toloserrí	383	1,19	335	1,04	320	0,99	1.039	3,21	31.315	96,79	32.354
Araba Erdialdea	4.664	2,00	3.947	1,69	4.766	2,05	13.376	5,74	219.647	94,26	233.023
Urola-Kosta	537	1,66	548	1,69	458	1,41	1.543	4,76	30.871	95,24	32.414

1. - MODELO TERRITORIAL. Clasificación del suelo.



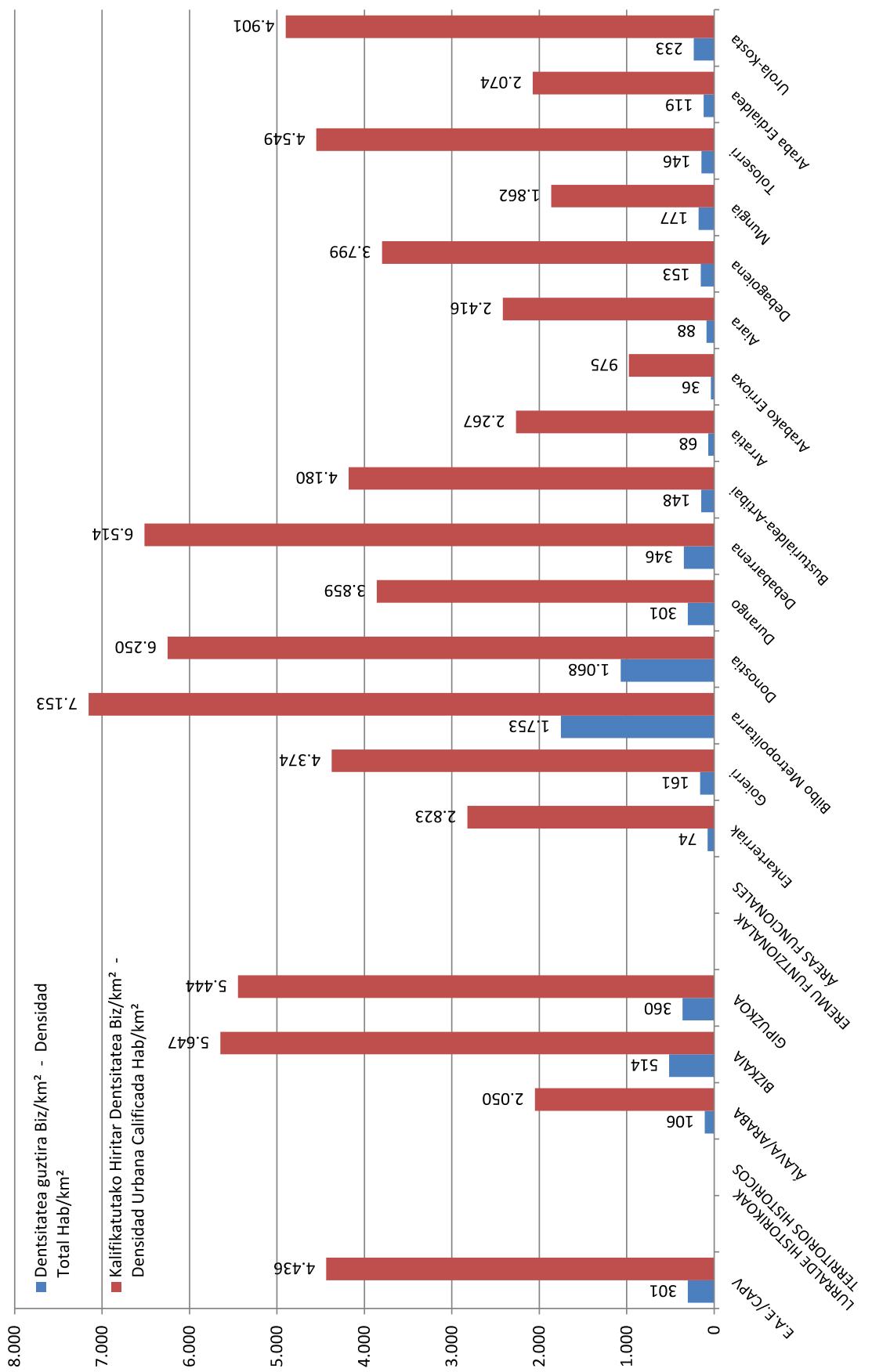


2.- DENSIDAD DE POBLACIÓN

UDALPLAN 2018		BIZTANILERIA / POBLACION			DENTSTATEAK / DENSIDADES		
ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL	Gutzira Total Biz. - Hab.	Gizonak Hombres Biz. - Hab.	Emakumeak Mujeres Biz. - Hab.	Azalera guztira Superficie Total Km ²	Dentitatea / Densidad Biz./km ² - Hab./km ²	Kalifikatutako hiritar azalera Superficie urb. calificada km ²	Hiritar dentsitatea / Densidad urbana Biz./km ² -Hab./km ²
E.A.E./CAPV	2.175.819	1.056.378	1.119.441	7.235,08	300,73	490,51	4.435,81
LURRAIDE HISTORIKOAK TERRITORIOS HISTÓRICOS							
ÁLAVA/ARABA	323.592	159.497	164.095	3.041,87	106,38	157,82	2.050,40
BIZKAIA	1.139.426	548.408	591.018	2.214,84	514,45	201,77	5.647,19
GIPUZKOA	712.801	348.473	364.328	1.978,37	360,30	130,92	5.444,37
EREMU FUNTZIONALAK ÁREAS FUNCIONALES							
Enkarterriak	31.909	15.796	16.113	429,50	74,29	11,30	2.822,81
Goierrí	69.423	34.946	34.477	430,51	161,26	15,87	4.373,79
Bilbo Metropolitarrá	892.797	426.367	466.430	509,35	1.752,82	124,81	7.153,23
Donostia	401.939	193.279	208.660	376,19	1.068,45	64,31	6.249,84
Durango	76.825	37.821	39.004	254,95	301,33	19,91	3.858,96
Debaibarrena	72.751	35.958	36.793	210,10	346,27	11,17	6.513,71
Busturieldea-Artibai	71.850	35.711	36.139	484,53	148,29	17,19	4.180,17
Arratia	13.754	6.804	6.950	203,37	67,63	6,07	2.266,57
Arabako Errioxa	11.509	5.951	5.558	315,88	36,43	11,80	975,34
Aiara	41.617	20.653	20.964	470,35	88,48	17,22	2.416,19
Debaiboierna	64.593	32.172	32.421	422,29	152,96	17,00	3.798,61
Mungia	26.584	13.034	13.550	150,15	177,05	14,27	1.862,43
Tolosserri	47.255	23.597	23.658	323,54	146,06	10,39	4.548,69



2.- DENSIDAD DE POBLACION (general y urbana)





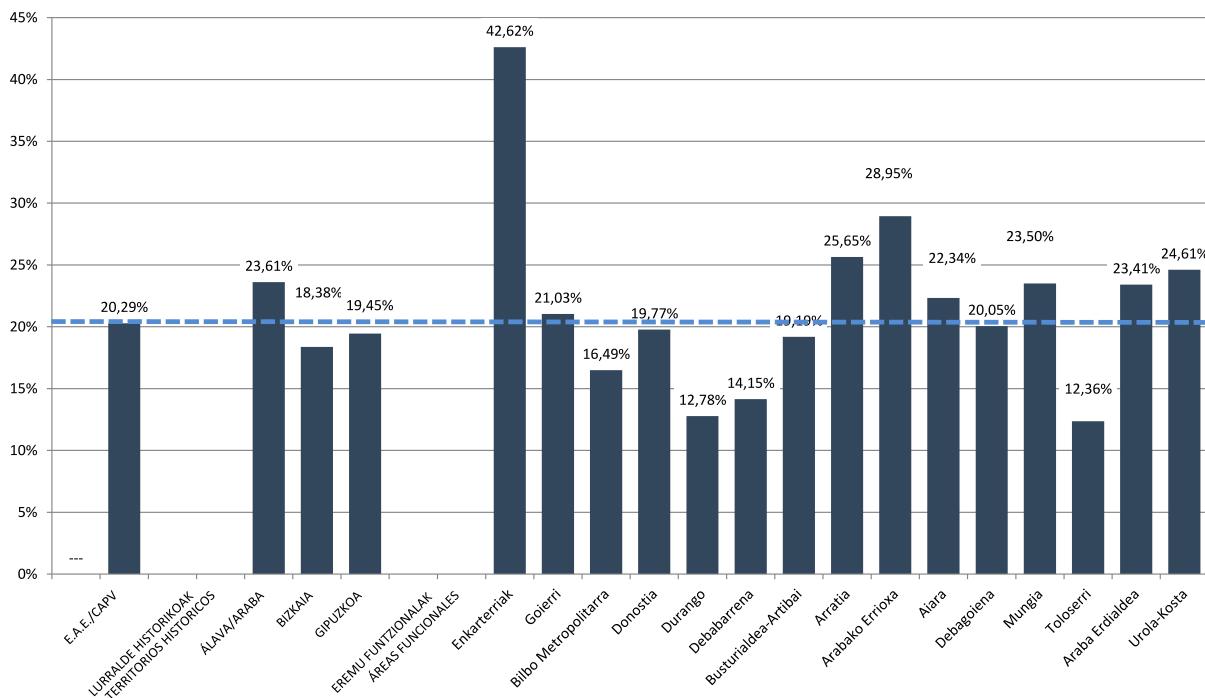
3. -MODELO URBANO

UDALPLAN 2018	3 (a)	3 (b)	3 (c)
	Lurzorua urbanizagarria hiri lurzorurenkiko portzentzia / Porcentaje de suelo urbanizable respecto a suelo urbano %	Egoitzarako lurzorua urbanizagarria urbanizagarri lurzoru osoarekiko portzentzia / Porcentaje de suelo urbanizable residencial respecto a suelo urbanizable total %	Jarduera ekonomikoetarako lurzorua urbanizagarria lurzoru urbanizagarri osoarekiko portzentzia / Porcentaje de suelo urbanizable para AAEE respecto a suelo urbanizable total %
ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL			
E.A.E./CAPV	20,29	47,78	52,22
LURRALDE HISTORIKOAK -TERRITORIOS HISTORICOS			
ÁLAVA/ARABA	23,61	37,48	62,52
BIZKAIA	18,38	60,54	39,46
GIPUZKOA	19,45	43,64	56,36
EREMU FUNTZIONALAK - ÁREAS FUNCIONALES			
Enkarterriak	42,62	57,38	42,62
Goierrí	21,03	28,22	71,78
Bilbo Metropolitarra	16,49	60,51	39,49
Donostia	19,77	57,39	42,61
Durango	12,78	32,64	67,36
Debabarrena	14,15	27,70	72,30
Busturialdea-Artibai	19,19	48,92	51,08
Arratia	25,65	65,87	34,13
Arabako Errioxa	28,95	43,75	56,25
Aiara	22,34	66,65	33,35
Debagoina	20,05	15,10	84,90
Mungia	23,50	93,31	6,69
Tolosserri	12,36	58,66	41,34
Araba Erdialdea	23,41	34,49	65,51
Urola-Kosta	24,61	30,14	69,86

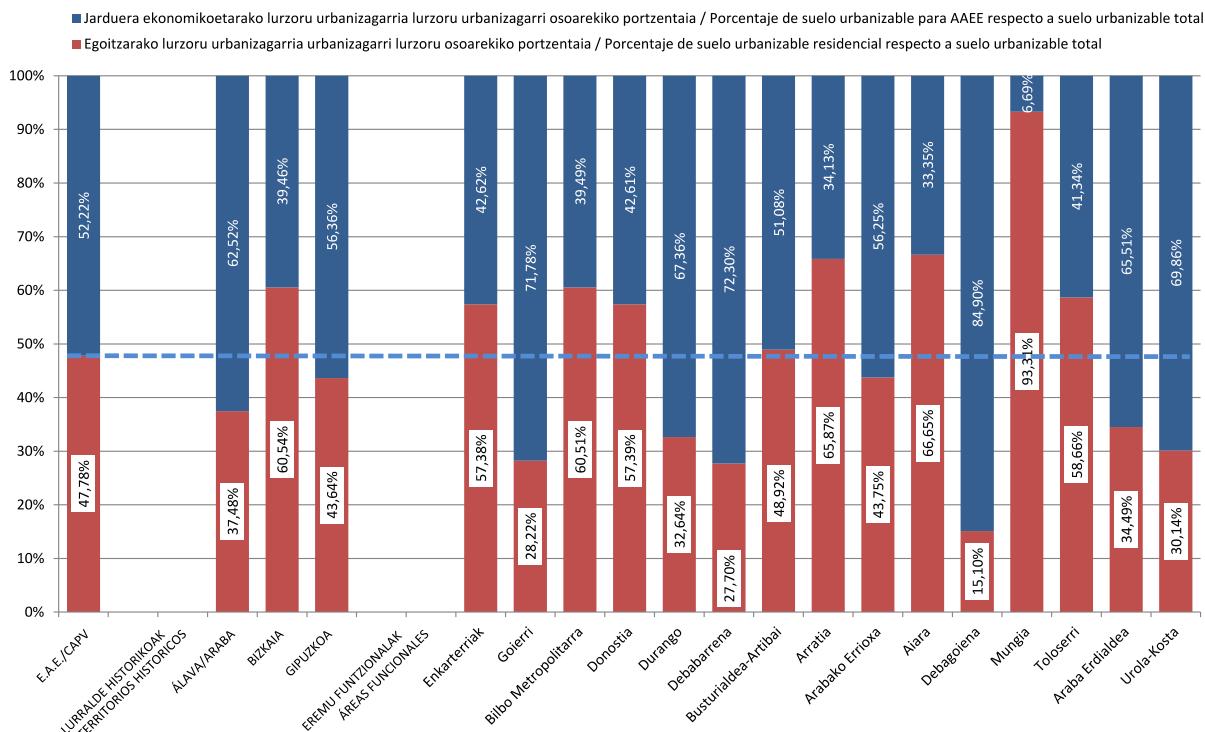


3. - MODELO URBANO

3. A PORCENTAJE DE SUELO URBANIZABLE RESPECTO AL SUELO URBANO



3. B. PORCENTAJE DE SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS RESPECTO AL SUELO URBANIZABLE TOTAL



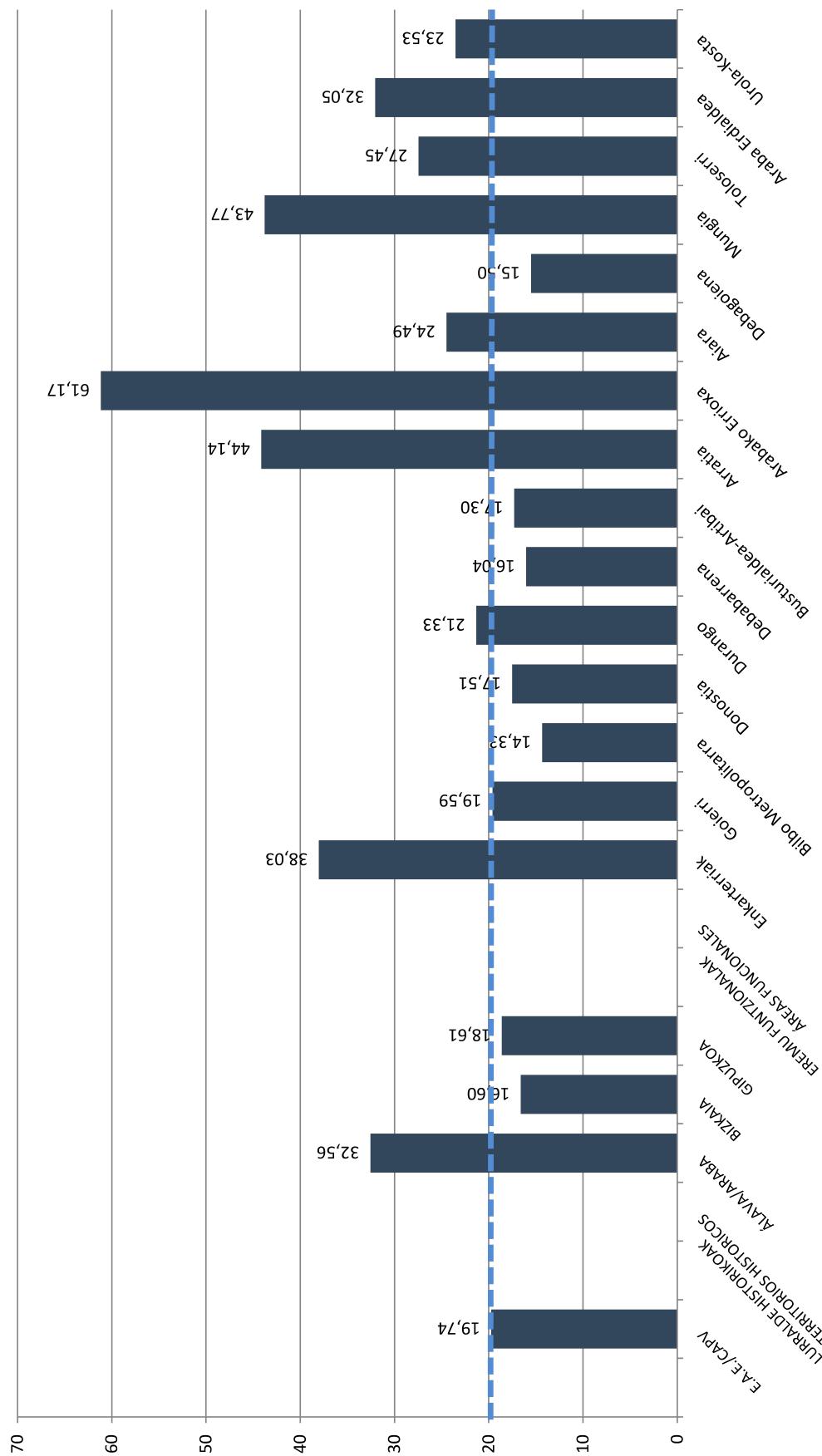


4.- DESARROLLO RESIDENCIAL. PREVISIÓN DE VIVIENDA EN EL PLANEAMIENTO

UDALPLAN 2018		4 (a). EGOITZA GARAPENA - DESARROLLO RESIDENCIAL			4 (b)	
ÁMBITO TERRITORIAL	Egungo etxebizitzak Nº de viviendas existentes Etx. - Vivi.	Aurreikusten den etxebizitza gehikuntza Incremento de viviendas previsto Etx. - Vivi.	Aurreikusten den etxebizitza gehikuntza Incremento de viviendas previsto % Etx./100biz. - Vivi./100hab.	Etxebizitza kopurua guztira ehun biziolanekiko Número de viviendas totales por cada cien habitantes Etx./100biz. - Vivi./100hab.		
E.A.E./CAPV	977.512	193.005	19,74	193.005	19,74	53,80
LURRALDE HISTORIKOAK TERRITORIOS HISTÓRICOS						
ÁLAVA/ARABA	152.154	49.537	32,56	32.56	62,33	
BIZKAIA	503.562	83.589	16,60	16,60	51,53	
GIPUZKOA	321.796	59.879	18,61	18,61	53,55	
EREMU FUNTZIONALAK ÁREAS FUNCIONALES		12.588	4.787	38,03	54,45	
Enkarterriak	29.724	5.823	19,59	19,59	51,20	
Goierrí	399.478	57.254	14,33	14,33	51,16	
Bilbo Metropolitarra	186.365	32.640	17,51	17,51	54,49	
Donostia	31.617	6.745	21,33	21,33	49,93	
Durango	33.501	5.372	16,04	16,04	53,43	
Deba barrena	34.127	5.904	17,30	17,30	55,71	
Busturieldea-Artibai	4.531	2.000	44,14	44,14	47,48	
Arratia	7.929	4.850	61,17	61,17	111,03	
Arabako Errioxa	17.963	4.399	24,49	24,49	53,73	
Aiara	28.350	4.395	15,50	15,50	50,69	
Debagoina	10.056	4.402	43,77	43,77	54,39	
Mungia	19.012	5.218	27,45	27,45	51,27	
Tolosserri	129.577	41.523	32,05	32,05	61,68	
Araba Erdialdea	32.694	7.693	23,53	23,53	53,41	
Urola-Kosta						



4.- DESARROLLO RESIDENCIAL. PREVISIÓN DE VIVIENDA EN EL PLANEAMIENTO

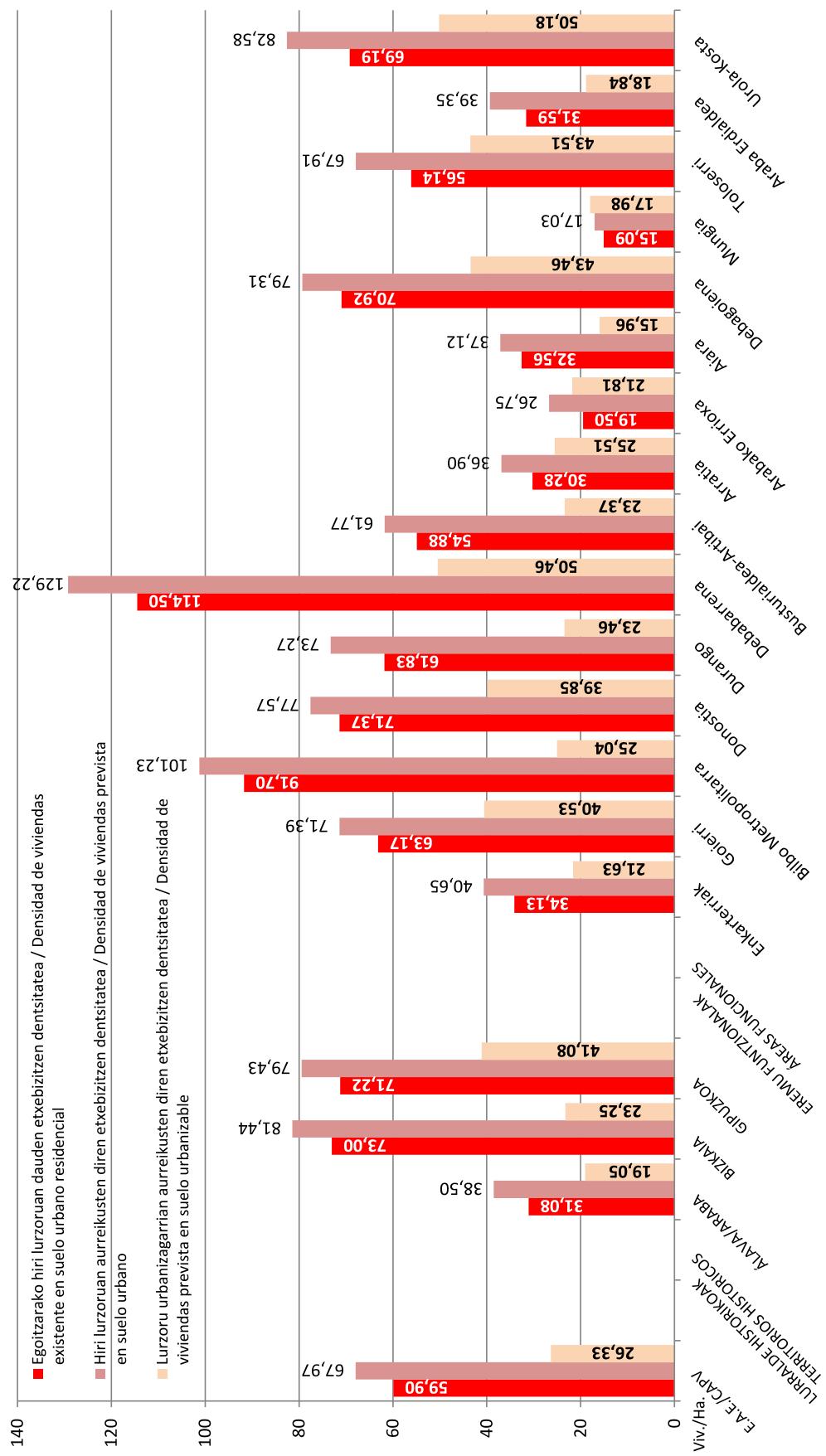



5. - DENSIDAD DE VIVIENDA.

UDALPLAN 2018	5. ETXEBIZITZA DENTSITATEA / DENSIDAD DE VIVIENDA		
	5 (a)	5 (b)	5 (c)
ESPARRUA ÁMBITO TERRITORIAL	Egoitzarako hiri lurzoruan dauden etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas existente en suelo urbano residencial Etx./ha - Viv./ha	Hiri lurzoruan aurreikusten diren etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas prevista en suelo urbano Etx./ha - Viv./ha	Lurzorua urbanizagarran aurreikusten diren etxebizitzen dentsitatea / Densidad de viviendas prevista en suelo urbanizable Etx./ha - Viv./ha
E.A.E./CAPV	59,90	67,97	26,33
LURRALDE HISTORIKOAK - TERRITORIOS HISTÓRICOS			
ÁLAVA/ARABA	31,08	38,50	19,05
BIZKAIA	73,00	81,44	23,25
GIPUZKOA	71,22	79,43	41,08
EREMU FUNTZIONALAK - ÁREAS FUNCIONALES			
Enkarterriak	34,13	40,65	21,63
Goyerri	63,17	71,39	40,53
Bilbao Metropolitarra	91,70	101,23	25,04
Donostia	71,37	77,57	39,85
Durango	61,83	73,27	23,46
Debabarrena	114,50	129,22	50,46
Busturialdea-Artibai	54,88	61,77	23,37
Arratia	30,28	36,90	25,51
Arabako Errioxa	19,50	26,75	21,81
Aiara	32,56	37,12	15,96
Debagoina	70,92	79,31	43,46
Mungia	15,09	17,03	17,98
Tolosserri	56,14	67,91	43,51
Araba Erdialdea	31,59	39,35	18,84
Urola-Kosta	69,19	82,58	50,18

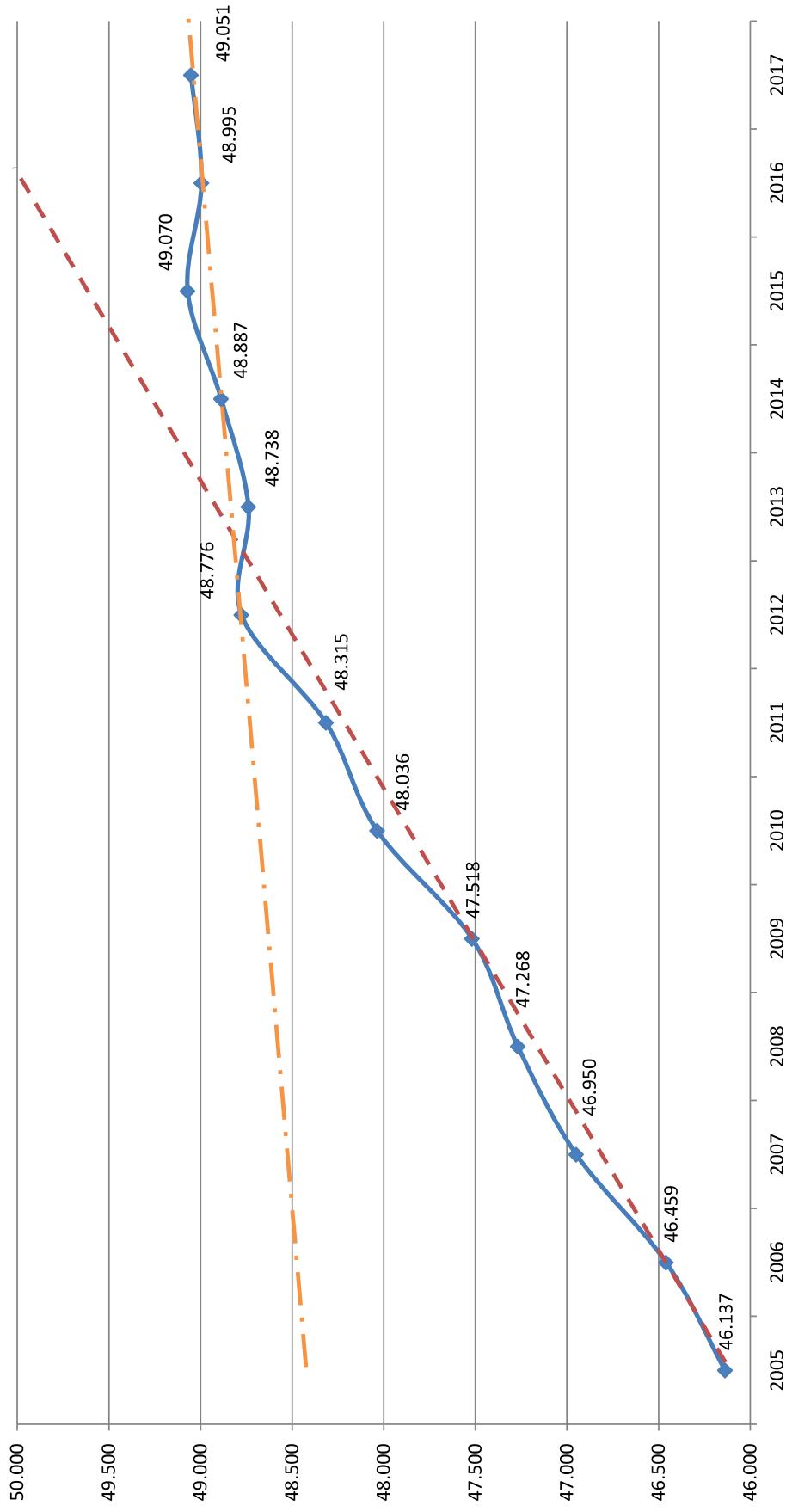


5.- DENSIDAD DE VIVIENDA.





6. - EVOLUCIÓN DE LA ARTIFICIALIZACIÓN/CALIFICACIÓN DEL SUELO



II. Normas de Aplicación



Capítulo I. – Objeto y naturaleza

Artículo 1.– Objeto.

Las presentes Normas tienen por objeto establecer la aplicación de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 2.– Naturaleza.

- 1.– Las Directrices de Ordenación Territorial vincularán a las Administraciones Públicas y a los particulares.
- 2.– A los efectos de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, se establece una distinción entre Directrices vinculantes de ordenación y uso del espacio y Directrices recomendatorias.
 - a) Las Directrices vinculantes de ordenación y uso del espacio son las contenidas en el Capítulo II y constituyen criterios de imposición, de exclusión o de alternancia entre varios criterios admisibles.
 - b) Las Directrices recomendatorias, son las contenidas en el Capítulo III. Cuando la Administración competente se aparte de las mismas, deberá justificar de forma expresa, la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de que se trata.
- 3.– A los efectos de lo dispuesto en el artículo 8, apartados 2 y 3 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, las Directrices serán de eficacia directa o indirecta.
 - a) La eficacia de las Directrices será directa, cuando se expresen en normas concretas de aplicación general.
 - b) La eficacia de las Directrices será indirecta, cuando éstas vayan específicamente dirigidas a las distintas Administraciones públicas competentes en materia de Planeamiento territorial y deban ser desarrolladas a través del Planeamiento urbanístico.
 - c) Las Directrices del Capítulo II son de eficacia directa para el planeamiento urbanístico en los propios términos del articulado, salvo las que por referirse al Planeamiento territorial parcial o sectorial son de eficacia indirecta o carecen de eficacia alguna, según se especifica en el Anexo I de las presentes Normas.



Capítulo II.– Directrices de Ordenación y Uso del Espacio

Artículo 3.– Directrices en materia de ordenación del medio físico.

1.– Categorías de ordenación y condicionantes superpuestos:

- a) Las categorías de ordenación constituyen una zonificación del territorio en espacios homogéneos, definidos en función de su vocación territorial, a cada una de las cuales se le aplica una regulación de usos específica según sus características. Tienen la doble función de homogeneizar las denominaciones utilizadas en la calificación del suelo no urbanizable por el planeamiento urbanístico y de establecer los criterios generales para su ordenación en la planificación territorial y en el planeamiento urbanístico, orientando la regulación de los usos y actividades en el suelo no urbanizable.
- b) Se establecen seis categorías de ordenación en las que encuadrar el suelo no urbanizable de la CAPV:
 - Especial Protección.
 - Mejora Ambiental.
 - Forestal.
 - Agroganadera y Campiña.
 - Pastos Montanos.
 - Protección de Aguas Superficiales.

Las categorías de ordenación se desarrollan en el apartado 2. A del Anexo I.

- c) Los condicionantes superpuestos limitan o condicionan el régimen de usos establecido para cada categoría de ordenación del medio físico y son los siguientes:

- 1) De riesgos naturales y cambio climático:
 - Vulnerabilidad de acuíferos.
 - Riesgos geológicos.
 - Áreas inundables.
 - Riesgos asociados al cambio climático.
- 2) De infraestructura verde:
 - Espacios protegidos por sus valores ambientales y Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
 - Corredores ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales.

La definición concreta de estos espacios se desarrolla en el anexo II, apartado 2.b.2.

Los condicionantes superpuestos se desarrollan en el apartado 2. B del Anexo II

2.– Los usos en el medio físico:

- a) Los usos en el medio físico se clasifican en cinco bloques:
 - Protección Ambiental: incluye la conservación, la mejora ambiental y las actividades científico-culturales.
 - Ocio y Esparcimiento: incluye el recreo extensivo, el recreo intensivo y las actividades cinegéticas y piscícolas.
 - Explotación de los Recursos Primarios: incluye la agricultura, los invernaderos, la ganadería, la actividad forestal, las industrias agrarias y las actividades extractivas.



- Infraestructuras: incluye las vías de transporte, las líneas de tendido aéreo, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal, las escombreras y los espacios para el depósito de los residuos sólidos.
 - Usos Edificatorios: incluyen los crecimientos urbanísticos apoyados y no apoyados en núcleos preexistentes, los edificios de utilidad pública e interés social, el residencial aislado vinculado a explotación agraria, el residencial aislado y las instalaciones peligrosas.
- b) Los usos en el medio físico se desarrollan en el apartado 2. C del Anexo II

3.– Matriz de Ordenación del Medio Físico:

- a) Se establece una regulación de los usos del medio físico para cada categoría de ordenación y para cada condicionante superpuesto, según se desarrolla en el apartado 2. D del Anexo II, relativo a las categorías de ordenación del medio físico, y representado en la «Matriz de ordenación del medio físico de la CAPV», que se representa al final de este artículo.
- b) La matriz representa una regulación en la que se cruzan las Categorías de Ordenación y los condicionantes superpuestos con los diferentes usos, y se establece un código para su regulación:
 - 1: uso propiciado.
 - 2: uso admisible.
 - 3: uso prohibido.
- c) Dentro de los usos admisibles:
 - 2¹: desarrollado por el PTS Agroforestal.
 - 2²: PTS Agroforestal en Paisaje Rural de Transición y Prohibido en Alto Valor Estratégico.
 - 2²: desarrollado a través del PTS de Ríos y Arroyos y de los Planes Hidrológicos.
 - 2³: cuentan con figuras de protección aplicable (PORN, PRUG Urdaibai, ZEC) o bien PTS de Zonas Húmedas o PTS de Litoral.

4.– La ordenación del medio físico en el planeamiento territorial de desarrollo y en el planeamiento urbanístico:

- a) El planeamiento territorial y urbanístico desarrollará y precisará tanto la categorización como la regulación de usos en el medio físico, cada uno en función de sus competencias y escalas:
 - 1) El PTS Agroforestal, el PTS de Ríos y Arroyos, el PTS de Litoral y el PTS de Zonas Húmedas desarrollarán lo señalado por esta directriz, cada uno según su alcance sectorial.
 - 2) El planeamiento territorial parcial delimitará la zonificación de las categorías de ordenación así como los condicionantes superpuestos, y adaptará la regulación de usos establecida en este documento a su área funcional. En el caso de que dentro del ámbito del planeamiento territorial se halle algún espacio protegido por sus valores ambientales o la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, éste incorporará la zonificación y regulación de usos recogida en la legislación sectorial específica de los mismos.
 - 3) El planeamiento urbanístico, en la regulación de suelo no urbanizable, ajustará la delimitación de las categorías y los condicionantes superpuestos, así como el régimen de usos establecido en el planeamiento territorial, pudiendo reajustar dichas categorías, condicionantes y régimen de usos, para adaptarlos a las condiciones propias de cada municipio y a la escala de trabajo. En cualquier caso, la delimitación final de las citadas categorías y del régimen de usos es una tarea propia del planeamiento urbanístico.



Normas de Aplicación

- 4) Además de las categorías de ordenación señaladas en este documento, el planeamiento urbanístico calificará los sistemas generales y los núcleos rurales que puedan recaer en su municipio, de acuerdo con lo regulado en el marco de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV.
- b) El planeamiento territorial y urbanístico considerará los criterios relativos a los elementos y procesos del medio físico y para el control de actividades recogidos en el punto 1 del Anexo II, relativo a este tema.



CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN	PROTECCIÓN AMBIENTAL	OCIO Y ESPARCIMIENTO	EXPLORACIÓN DE LOS RECURSOS PRIMARIOS	INFRAESTRUCTURAS	USOS		USOS EDIFICATORIOS
					INSTALACIONES PELIGROSAS	RESIDENCIAL AISLADO	
Planeamiento de desarrollo							
2 ¹ PTS Agroforestal							
2 ² PTS Agroforestal en Paisaje Rural de Transición, prohibido en Alto Valor Estratégico							
2 ² PTS de Ríos y Arroyos, Planes hidrológicos							
2 ³ PORN, PRUG Urdabai, ZEC, PTS de Zonas Húmedas, PTS de Litoral							
1- Propiciado	1	2 ³	3	2 ³	3	3	2 ³
2- Admisible	2	2 ³	3	3	2 ³	3	2 ³
3- Prohibido							
Actividades cinegéticas y piscícolas							
Recreo Intensivo							
Recreo Extensivo							
Conservación Mejora Ambiental Actividades científico-culturales							
CONDICIONANTES SUPERPUESTOS							
De Riesgos naturales y cambio climático							
Vulnerabilidad de acuíferos							
Riesgos geológicos							
Áreas Inundables							
Asociados al cambio climático							
Infraestructura Verde							
Espacios protegidos por sus valores ambientales y Reserva de la Biosfera de Urdabai	1	2 ³	2 ³	2 ³	2 ³	2 ³	2 ³
Corredores Ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales	1	2	2	2	2	2	2



Artículo 4.– Directrices en materia de Infraestructura Verde y Servicios de los Ecosistemas.

1.– Establecer una Infraestructura Verde compuesta por los siguientes elementos:

- a) Los espacios protegidos por sus valores ambientales.
- b) La red de corredores ecológicos a la que hace referencia este documento.
- c) Los cauces y sus zonas categorizadas como de protección de aguas superficiales, los humedales RAMSAR y todas las masas de agua inventariadas por el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas.
- d) Otros espacios multifuncionales, a los que hace referencia este documento.

2.– La Infraestructura Verde tendrá un carácter inclusivo, flexible y estratégico, que garantice la conectividad ecológica del territorio, frene la pérdida de biodiversidad y mitigue los efectos de la fragmentación territorial producida por los asentamientos humanos y las infraestructuras grises (carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras lineales), con el fin de reforzar los servicios que nos ofrece la naturaleza.

3.– Para ello deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios:

- a) En caso de solaparse en un mismo lugar distintas figuras de espacios protegidos, las normas reguladoras de los mismos así como los mecanismos de planificación deberán de ser coordinados para unificarse en un único documento que integre la planificación del espacio, al objeto de que los diferentes regímenes aplicables en función de cada categoría conformen un todo coherente.
 - b) Preservar la vocación de los espacios protegidos por sus valores ambientales, analizando su evolución, estableciendo indicadores y midiendo los impactos de cualquier plan, programa o proyecto que incida en ellos.
 - 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 restauración ecológica.
 - d) Supeditar al cumplimiento de la función principal de la conectividad ecológica cualquier uso o actividad que se desarrolle en la infraestructura verde a nivel de la CAPV, realizándose esta regulación mediante la forma de condicionante superpuesto.
- 4.– Fomentar que, en el desarrollo de infraestructuras, se prioricen las soluciones basadas en la naturaleza, y en cualquier caso las compatibles con la continuidad ecológica frente a soluciones técnicas de elevado impacto, mediante soluciones como ecoductos, túneles y obras de bioingeniería.
- 5.– La valoración de los servicios de los ecosistemas contendrá información sobre el alcance y estado de los mismos, de los servicios que estos prestan y de su valor. Se medirá la preservación de los ecosistemas en relación al mantenimiento o incremento de los servicios que proporcionan.

6.– En el caso de los Planes Territoriales Parciales:

- a) Delimitar la infraestructura verde correspondiente a la escala de la CAPV y del Área Funcional y establecer para el planeamiento urbanístico los requisitos para su continuidad hasta el nivel local. Se considerarán los anillos verdes en torno a los perímetros de crecimiento urbano como parte de la infraestructura verde de su escala.



- b) Establecer los criterios, medidas y acciones para conseguir una efectiva continuidad ecológica: la recuperación de la vegetación y de los ecosistemas, el restablecimiento de los elementos que permeabilizan la matriz agrícola y constituyen conectores ecológicos, así como el mantenimiento de los usos agrarios tradicionales.
- c) Identificar los puntos de interacción de la infraestructura verde con las infraestructuras grises y establecer medidas para la gestión de esas interacciones.
- d) Incluir indicadores que tengan en cuenta la evaluación de servicios de los ecosistemas.
- e) Las propuestas de escala territorial se complementarán en el PTP con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la administración supramunicipal interviniente. En este sentido, las administraciones se coordinarán para programar y financiar las referidas propuestas.

7.– En el caso del planeamiento urbanístico:

- a) Incluir la infraestructura verde local conectada con la del Área Funcional y con la de la CAPV.
- b) Considerar como parte de ésta (infraestructura verde) a nivel local los espacios calificados como sistemas generales, y opcionalmente los sistemas locales, de espacios libres y zonas verdes, sobre los cuales serán de aplicación los siguientes principios:
 - 1) La continuidad de los diferentes espacios de zonas verdes.
 - 2) La preservación del valor ecológico y refuerzo de servicios de ecosistemas, dotando de elementos ecológicos que puedan mejorar la calidad de vida y acercar la naturaleza a las personas. En especial atención al Cambio Climático, se promoverá la permeabilización de los espacios libres de la ciudad construida.
- c) Delimitar cada espacio protegido por sus valores ambientales, corredores ecológicos y de otros espacios multifuncionales que afecten a su territorio estableciendo una regulación adecuada.

Artículo 5.– Directrices en materia de Áreas Funcionales.

1.– Se establecen las siguientes Áreas Funcionales para la ordenación del territorio:

- a) Área Funcional de Encartaciones.
- b) Área Funcional de Goierri.
- c) Área Funcional de Bilbao Metropolitano.
- d) Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.
- e) Área Funcional de Durangaldea.
- f) Área Funcional de Bajo Deba.
- g) Área Funcional de Busturialdea-Artibai.
- h) Área Funcional de Arratia.
- i) Área Funcional de Rioja Alavesa.
- j) Área Funcional de Ayala.
- k) Área Funcional de Alto Deba.
- l) Área Funcional de Mungialdea.
- m) Área Funcional de Tolosaldea.
- n) Área Funcional de Álava Central.
- o) Área Funcional de Urola Kosta.

2.– Los municipios que componen cada una de las Áreas Funcionales se recogen en el Anexo III, Municipios que componen cada Área Funcional.



- 3.– Los Planes Territoriales Parciales desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial en cada una de las Áreas Funcionales y deben incluir las determinaciones y documentación establecidas en el artículo 12 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 6.– Directrices en materia de sistema urbano de escala territorial.

El sistema urbano de escala territorial de la CAPV está compuesto por los siguientes tres elementos fundamentales:

- a) El sistema polinuclear de capitales.
 - 1) Área Funcional de Álava Central.
Cabeza: Vitoria-Gasteiz. Subcabecera: Salvatierra/Agurain.
 - 2) Área Funcional de Bilbao Metropolitano.
Cabeza: Área urbana integrada de Bilbao.
 - 3) Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.
Cabeza: Área urbana integrada de Donostia / San Sebastián. Subcabecera: Irun.
- b) La red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales.
 - 1) Área Funcional de Bajo Deba.
Cabeza: Eibar-Ermua.
 - 2) Área Funcional de Alto Deba.
Cabeza: Arrasate/Mondragón. Subcabecera: Bergara.
 - 3) Área Funcional de Urola Kosta.
Cabezas: Zarautz y Azpeitia.
 - 4) Área Funcional de Goierri.
Cabeza: Beasain-Ordizia-Lazkao. Subcabecera: Zumarraga-Urretxu.
 - 5) Área Funcional de Tolosaldea.
Cabeza: Tolosa. Subcabecera: Villabona.
 - 6) Área Funcional de Encartaciones.
Cabezas: Balmaseda y Zalla.
 - 7) Área Funcional de Ayala.
Cabeza: Laudio/Llodio. Subcabeceras: Amurrio y Orduña.
 - 8) Área Funcional de Arratia.
Cabeza: Igorre.
 - 9) Área Funcional de Durangaldea.
Cabeza: Durango.
 - 10) Área Funcional de Busturialdea-Artibai.
Cabeza: Gernika-Lumo. Subcabeceras: Markina-Xemein y Bermeo.
 - 11) Área Funcional de Mungialdea.
Cabeza: Mungia.
 - 12) Área Funcional de Rioja Alavesa.
Cabeza: Laguardia. Subcabeceras: Labastida y Oyon-Oion.



- c) Los Ejes de transformación.
- 1) Área Funcional de Bajo Deba. El Eje de transformación del Bajo Deba.
 - 2) Área Funcional de Alto Deba. El Eje de transformación del Alto Deba.
 - 3) Área Funcional de Urola Kosta. El Eje de transformación del Urola.
 - 4) Área Funcional de Goierri. La conexión entre los ejes de transformación del Urola y del Oria.
 - 5) Área Funcional de Tolosaldea. El Eje de transformación del Oria.
 - 6) Área Funcional de Encartaciones. El Eje de transformación del Kadagua.
 - 7) Área Funcional de Ayala. El Eje de transformación del Alto Nervión.
 - 8) Área Funcional de Arratia. El Eje de transformación del Arratia.
 - 9) Área Funcional de Durangaldea. El Eje de transformación del Ibaizabal.
 - 10) Área Funcional de Busturialdea-Artibai.
 - 11) Área Funcional de Mungialdea. El Eje de transformación de Mungia-Derio.
 - 12) Área Funcional de Álava Central. El Eje de transformación de la Llanada Alavesa.
 - 13) Área Funcional de Rioja Alavesa.

Artículo 7.– Directrices en materia de sistema polinuclear de capitales.

- 1.– Orientar la dotación equipamental de cada capital en un contexto de equilibrio, integración y complementariedad entre las tres capitales propio de los sistemas policéntricos, compatibilizando la centralidad con el mantenimiento de la identidad de los territorios de su entorno.
- 2.– Articular la conexión entre las áreas metropolitanas de las capitales y el resto del territorio mediante sistemas de transporte colectivo en los que se garantice la intermodalidad.
- 3.– Orientar los procesos de desarrollo y renovación urbana a la resolución de los déficits existentes en materia de espacios libres y de otras dotaciones.
- 4.– Mejorar la accesibilidad a los grandes equipamientos y espacios libres existentes en cada capital, desde el ámbito funcional al que dan servicio.
- 5.– Impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras, pero que hoy en día han visto reducida su capacidad debido a la entrada en funcionamiento de nuevos ejes viarios.
- 6.– Priorizar la densificación de los tejidos urbanos de las capitales así como la regeneración de los ámbitos industriales abandonados o que se encuentran infrautilizados, como alternativa a la colonización de nuevos suelos.
- 7.– Los Planes Territoriales Parciales correspondientes a cada una de las tres capitales considerarán las Directrices específicas contenidas para cada una de ellas en el punto IV «Directrices específicas para cada una de las capitales» del apartado 6.1.1 de la Memoria.

Artículo 8.– Directrices en materia de red de cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales.

- 1.– Orientar la dotación equipamental de cada cabecera o subcabecera en aras a potenciar su papel en el conjunto del Área Funcional evitando el traslado de la población a las capitales y mejorando la accesibilidad a los mismos.
- 2.– Articular la conexión de la cabecera y subcabecera en su caso, con las capitales u otras cabeceras limítrofes mediante sistemas de transporte colectivo, promoviendo la mejor accesibilidad a los núcleos menores de su entorno.



- 3.– Orientar los procesos de desarrollo y renovación urbana a la resolución de los déficits existentes en materia de espacios libres y de otras dotaciones.
- 4.– Impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras, pero que hoy en día han perdido su funcionalidad viaria debido a la entrada en funcionamiento de carreteras variantes.
- 5.– Priorizar la densificación de los tejidos urbanos así como la regeneración de los ámbitos industriales abandonados o que se encuentran infrautilizados, como alternativa a la colonización de nuevos suelos.

Artículo 9.– Directrices en materia de ejes de transformación.

- 1.– Los Planes Territoriales Parciales desarrollarán las siguientes determinaciones en relación con los ejes de transformación:
 - a) Incluir los criterios de ordenación y las acciones necesarias para configurar los Ejes de Transformación como complemento a la definición del sistema urbano de las cabeceras y subcabeceras de las Áreas Funcionales.
 - b) Configurar como corredores ecológicos los cursos fluviales y los espacios ribereños que se integran en los Ejes de Transformación.
 - c) Recoger en los Ejes de Transformación los elementos lineales de soporte para los sistemas de transporte colectivo, las áreas de renovación urbana y los espacios libres que deben mantenerse sin usos urbanísticos.
 - d) Evitar los continuos urbanizados incorporando bolsas de suelos libres de urbanización, estableciendo un equilibrio entre los elementos territoriales naturales y urbanos.
 - e) Rediseñar los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad debido a la construcción de variantes o nuevas vías alternativas; transformando dichos tramos en ecobulevares que sirvan de soporte viario a los ámbitos urbanos de los Ejes de Transformación.
 - f) Priorizar la renovación, la densificación y la articulación de los tejidos dispersos, fortaleciendo sus señas de identidad y la mejora de la imagen urbana de los núcleos tradicionales, frente a los nuevos crecimientos.
 - g) Incorporar plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo y dotar a las estaciones el carácter de nodos de centralidad urbana, con diversidad de usos de viviendas, centros de trabajo y equipamientos, así como de aparcamientos que puedan contribuir a facilitar el intercambio y la conexión con los principales ejes peatonales y ciclistas.
 - h) Fomentar los principios de diseño urbano y arquitectónico bioclimático como elemento de sostenibilidad ambiental en los Ejes de Transformación.
- 2.– Los Planes Territoriales Parciales que comprenden cada uno de los ejes de transformación considerarán las directrices contenidas para cada uno de ellos en el punto IV «Los ejes de transformación por áreas funcionales», del apartado 6.1.3 de la Memoria.
- 3.– Las propuestas de escala territorial se complementarán en el PTP con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la administración supramunicipal interveniente. En este sentido las administraciones se coordinarán para programar y financiar las referidas propuestas.



Artículo 10.– Directrices en materia de regeneración urbana.

- 1.– Los Planes Territoriales Parciales definirán los espacios que hayan ser objeto de regeneración con el fin de evitar su degradación o de conseguir su recuperación para usos, total o parcialmente distintos, así como de los programas a desarrollar a estos efectos y de las medidas de apoyo encaminadas a incentivar su realización. En cualquier caso, serán los ayuntamientos los que, a través de sus planes, delimiten estas áreas.
- 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.
 - c) Potenciar actuaciones de regeneración que permitan la generación de nuevos espacios libres, en aquellas áreas que se encuentran congestionadas como consecuencia de una excesiva densidad edificatoria o que carezcan de las dotaciones necesarias.
 - d) Promover los usos transitorios como estrategia de regeneración del entorno urbano, poniendo el foco en la reutilización y uso colectivo de los espacios en transición a través de modelos colaborativos entre la ciudadanía y la administración.
 - 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 infraestructura verde urbana mediante la utilización de soluciones basadas en la naturaleza para mejorar los procesos naturales en el ámbito urbano como la mejora en el drenaje y calidad de las aguas, la mitigación de las inundaciones urbanas, la mejora de la calidad del aire y el aislamiento acústico. En este sentido se propone también incrementar las dotaciones de arbolado en el entorno de las infraestructuras para mejorar el aislamiento acústico 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.
 - l) Desarrollar directrices tipo ICT (Infraestructura Común de Telecomunicaciones) a nivel de barrio, de municipio, de comarca y de Comunidad Autónoma. Estas directrices se aplicarán por parte de las administraciones (Gobierno Vasco, Diputaciones, Ayuntamientos) en las operaciones de regeneración urbana: renovación de calles, viales, redes de agua potable, saneamiento, iluminación nocturna, red semafórica, ferrocarril, tranvía, metro, transporte público, proyectos de ciudad inteligente, etc.
- 3.– Las propuestas de escala territorial en regeneración urbana se complementarán en el Plan Territorial Parcial con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por la Administración supramunicipal interviniendo. En este sentido, las administraciones se coordinarán para programar y financiar las referidas propuestas.

Artículo 11.– Directrices en materia de perímetro de crecimiento urbano.

1.– Directrices para el planeamiento territorial parcial.

- a) Proponer en los Planes Territoriales Parciales un perímetro de crecimiento urbano que podrá ser ajustado por los planes municipales y que tenga en cuenta las demandas residenciales y de actividades económicas del conjunto de los municipios.
- b) Proponer el perímetro de crecimiento urbano adecuando las Áreas Preferentes de Nuevo Desarrollo Residencial o de Actividad Económica definidas en los Planes Territoriales Parciales vigentes.
- c) Proponer el Perímetro de Crecimiento Urbano teniendo en cuenta la morfología de la mancha urbana actual, las características físicas y ecológicas de los terrenos del entorno y las perspectivas de crecimiento. En este sentido:
 - 1) La definición del Perímetro de Crecimiento Urbano permitirá la integración urbana con asentamientos aislados existentes y orientará los procesos de crecimiento en correspondencia con los sistemas de transporte colectivo existentes o previstos.
 - 2) En los municipios incluidos en los Ejes de Transformación, la delimitación del Perímetro de Crecimiento Urbano se orientará a la conformación y consolidación de dichos ejes, preservando los vacíos territoriales entre núcleos y potenciando las conexiones ecológicas transversales.
 - 3) En el entorno periurbano exterior al Perímetro de Crecimiento Urbano no se contempla la necesidad de su ocupación urbanística en el horizonte del PTP. En el supuesto de existir ámbitos de suelo urbanizable, en la revisión del planeamiento urbanístico se dilucidará su calificación rural o justificadamente el mantenimiento de su adscripción a zonas de nueva expansión urbanística.
- d) Excluir del Perímetro de Crecimiento Urbano los terrenos en los que queda prohibida su transformación urbanística de acuerdo con lo dispuesto en la Directriz de Medio Físico de estas Directrices de Ordenación Territorial.
- e) Establecer el Perímetro de Crecimiento Urbano en torno al tejido urbano.

2.– Directrices para el planeamiento urbanístico.

- a) Orientar dentro del Perímetro de Crecimiento Urbano las nuevas iniciativas urbanísticas e integrar los nuevos desarrollos en la trama urbana preexistente, completándola, densificando



las áreas con escasa intensidad de uso del suelo, y renovando los espacios desocupados o susceptibles de acoger nuevos usos.

- b) Priorizar las actuaciones de densificación, renovación o crecimiento situadas en el entorno de los puntos de acceso a sistemas de transporte, 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.
- c) Revisar de acuerdo con la definición del Perímetro de Crecimiento Urbano la inclusión como suelo no urbanizable agroganadero de alto valor estratégico, los suelos urbanizables que han quedado obsoletos como consecuencia de las dinámicas urbanas residenciales o de actividades económicas.

Artículo 12.– Directrices en materia de suelo de actividades económicas y de equipamientos comerciales.

1.– Sobre las áreas industriales tradicionales promover estrategias de renovación, rehabilitación, reforma y puesta en valor de acuerdo con las siguientes directrices:

- a) Priorizar el aprovechamiento del suelo de actividades económicas infrautilizado ante la ocupación de nuevos suelos:
 - 1) Tener en cuenta el suelo de actividades económicas infrautilizado en aras a reducir la colonización de nuevos territorios rurales.
 - 2) Diseñar herramientas administrativas y fiscales para la colaboración entre los propietarios industriales y los ayuntamientos para el mantenimiento y conservación de la urbanización de los suelos tradicionalmente industriales.
- b) Evitar la segmentación de la ciudad en usos y la paulatina expulsión a polígonos exteriores de actividades económicas compatibles con el uso residencial.
- c) Promover suelos de actividades económicas en los que se posibilite la ejecución de edificaciones de varias plantas, siempre de forma acorde con los valores y características naturales, ambientales, topográficas y paisajísticas que presente el entorno, así como con el carácter de las actividades a desarrollar.

2.– Sobre los suelos vinculados a altas tecnologías o con potencial innovador tener en cuenta las siguientes directrices:

- a) Vincular los nuevos espacios de parques tecnológicos a ámbitos ubicados en el interior o en colindancia con las ciudades, en los que las nuevas propuestas surjan de operaciones de renovación urbana.
- b) Promover nuevos espacios de la innovación en círculos históricos, núcleos costeros, zonas de antigua industrialización, áreas urbanas de arquitectura singular, etc.
- c) Considerar las áreas vinculadas a los grandes nodos de conectividad exterior, como los aeropuertos y las estaciones de alta velocidad, como espacios críticos por su potencial para acoger actividades innovadoras.
- d) Promover 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 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, dotados de buenas condiciones de accesibilidad, sistemas de transporte colectivo y una potente infraestructura de telecomunicaciones.



- e) Reforzar la apuesta por establecer en el País Vasco un centro nodal de la internet global, con un modelo que contribuya a desarrollar la industria y los servicios de telecomunicaciones globales.
- 3.– Sobre otros elementos vinculados a los nuevos suelos de actividades económicas tener en cuenta las siguientes directrices:
- a) Localizar en emplazamientos singulares o diferenciados en los que confluyan diversos componentes de excelencia del territorio.
 - b) Buscar la integración en el paisaje urbano y natural de su entorno, revalorizándolo y contribuyendo a su mejora.
 - c) Disponer de una elevada conectividad mediante transporte colectivo que los enlacen de forma rápida y eficaz con los principales centros urbanos y con las infraestructuras de conexión exterior.
 - d) Incorporar sistemas de movilidad sostenible y contar con una infraestructura digital adecuada, su diseño orientado a la excelencia ambiental, y con incidencia en la calidad de los espacios públicos.
- 4.– Sobre los equipamientos comerciales tener en cuenta las siguientes directrices:
- a) Promover la vida urbana de nuestras poblaciones priorizando el comercio urbano en relación con el comercio de periferia.
 - b) Limitar la superficie máxima de grandes equipamientos comerciales de acuerdo a razones imperiosas basadas en el interés general como la ordenación del territorio y el urbanismo.
- 5.– El Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales incluirá las siguientes directrices:
- a) Establecer las operaciones de creación pública de suelo para actividades económicas.
 - b) Mantener la categorización municipal en municipios de interés preferente, de crecimiento moderado, y de bajo desarrollo, como elemento definitorio de la política territorial a llevarse al respecto en los planes municipales.
 - c) Admitir la recalificación de suelos calificados en la actualidad como industriales o de actividades económicas a nuevas calificaciones de residenciales o similares cuando se justifique previamente la imposibilidad técnica, económica o urbanística de plantear una operación urbanística consistente en la reconversión de dichos suelos como ámbito de acogida de nuevas actividades económicas, exigiéndose la incorporación en paralelo al planeamiento urbanístico de una superficie de techo edificable equivalente de actividades económicas.
- 6.– Establecer que los Planes Territoriales Parciales serán los responsables últimos del dimensionamiento de los grandes paquetes de suelo para actividades económicas.
- 7.– Con independencia de las referencias generales establecidas en estas Directrices de Ordenación Territorial y de las que señale el Plan Territorial Sectorial para la Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas de la CAPV, cada municipio podrá prever un máximo de 3 hectáreas de suelo cuando exista capacidad de acogida suficiente sin provocar impactos significativos sobre el medio natural.



Artículo 13.– Directrices en materia de cuantificación residencial.

1.– Directrices generales:

- a) Establecer la capacidad residencial del municipio a partir de una suma de componentes de las necesidades de vivienda existentes, aplicando al resultado un coeficiente de esponjamiento o mayoración.

Se entenderá como capacidad residencial del municipio el incremento de viviendas que posibilita el planeamiento urbanístico en los ámbitos clasificados como suelo urbano y urbanizable.

- b) Definir las necesidades de vivienda a las que debe dar servicio el planeamiento en virtud de la evolución demográfica, la variación de tasa familiar o la segunda residencia. A las necesidades se le aplicará una mayoración o esponjamiento.

- c) Incorporar a la cuantificación residencial la vivienda deshabitada existente en el municipio como factor fundamental de la capacidad residencial a prever por el planeamiento.

Se entenderá como cuantificación residencial el proceso de cálculo que, mediante los criterios recogidos en el Anexo IV Cuantificación Residencial, permite establecer las necesidades de vivienda y la capacidad residencial máxima a prever en el planeamiento.

- d) Otorgar un tratamiento diferenciado a los incrementos residenciales que se producen en la ciudad consolidada, con respecto a los que se generan mediante la ocupación de nuevos suelos:

- Se aceptarán incrementos residenciales por encima de la capacidad residencial que surge de los criterios de cuantificación, siempre que los mismos se produzcan a través de operaciones de rehabilitación, regeneración o redensificación del suelo urbano.

- No se aceptarán las propuestas por encima de la cifra de cuantificación residencial cuando se generen en el suelo urbanizable que se encuentre en situación de rural, por lo que la aplicación de los criterios de cuantificación podrá implicar la desclasificación total o parcial del referido suelo cuando se produzca la consiguiente revisión del planeamiento urbanístico.

2.– Directrices para el planeamiento territorial y urbanístico:

- a) Procedimiento para la cuantificación residencial.

1) El procedimiento para establecer la cuantificación residencial del planeamiento se recoge en forma de Anexo IV «Cuantificación Residencial» de las presentes Normas de Aplicación.

2) La metodología descrita en dicho Anexo IV resultará de aplicación en la revisión o modificación tanto de los Planes Territoriales Parciales como de los planeamientos urbanísticos, teniendo los valores concretos resultantes recogidos en el citado anexo un carácter ilustrativo.

3) En el caso del planeamiento urbanístico, el cálculo de la cuantificación residencial se realizará sobre la estadística oficial de los últimos datos existentes anteriores a la fecha del acuerdo de adopción de criterios para la redacción del documento definitivo del Plan.

- b) Necesidades residenciales, cuya cuantificación resulta de la suma de las siguientes magnitudes:

1) Necesidades de vivienda principal por variación de la población residente o por variación del tamaño medio familiar.



- 2) Demanda de vivienda secundaria.
 - 3) Previsión de viviendas deshabitadas por variación de las viviendas ocupadas.
 - 4) Correcciones del modelo territorial establecidas en el Plan Territorial Parcial.
- c) Factor de esponjamiento.
- 1) El factor de esponjamiento es el índice que convierte la cifra de necesidades en la capacidad residencial máxima del suelo calificado en el planeamiento, a fin de garantizar la eventual satisfacción de tales necesidades.
 - 2) El factor de esponjamiento variará entre un 2,2 y un 3,0 y se aplicará según los cinco niveles en los que se clasifican los municipios según la Tabla 4 del Anexo IV Cuantificación Residencial.
- d) Reducción de la capacidad residencial por recuperación de parte de las viviendas deshabitadas existentes:
- 1) El valor de vivienda deshabitada que debe considerarse a los efectos de la cuantificación residencial será como mínimo de un 2% del número total de viviendas del parque residencial existente.
 - 2) Se recomienda a los PTP la incorporación a la cuantificación residencial del 10% del número total de viviendas deshabitadas existente una vez detraído el porcentaje técnico de este tipo de viviendas definido en el Anexo IV.
- e) La cuantificación residencial en el planeamiento urbanístico:
- 1) La capacidad residencial del suelo urbano y urbanizable prevista en el planeamiento general municipal no superará el valor máximo que surge del cálculo de las necesidades residenciales, una vez aplicado un factor de esponjamiento a las mismas.
 - 2) Dicha capacidad residencial deberá cumplir además dos condiciones:
 - a.- No podrá superar el 50% del parque de viviendas existente en el momento de aprobación del planeamiento urbanístico.
 - b.- Todo municipio podrá plantear una capacidad residencial equivalente al 10% del parque inicial de viviendas.
 - 3) No computarán como incremento de la capacidad residencial:
 - a.- El incremento del número de viviendas y/o el incremento de la edificabilidad urbanística en actuaciones de dotación.
 - b.- La subdivisión de caseríos enclavados en suelo no urbanizable.
 - c.- Las edificaciones previstas y no construidas que ya dispongan de licencia.
 - d.- El incremento de viviendas que surja como consecuencia de operaciones de rehabilitación, sustitución, reforma o subdivisión de edificaciones residenciales ya existentes en el suelo urbano y urbanizable.
 - e.- Las viviendas que surgen del cambio de uso de locales comerciales a vivienda.
 - 4) Facultativamente, el planeamiento urbanístico se podrá incorporar en la cuantificación residencial la capacidad de los núcleos rurales.
 - 5) La conversión del número de viviendas en edificabilidad se realizará según se establece en el Anexo IV de estas Normas de Aplicación.



- 6) En los procesos de revisión del planeamiento urbanístico en los que la capacidad residencial del planeamiento vigente sea superior a la que surge de los criterios de estas directrices:
 - a.– Se admitirá una capacidad superior que resulte de operaciones de rehabilitación, renovación o redensificación del suelo urbano.
 - b.– Se podrá respetar, en lo relativo al suelo urbanizable, lo ya aprobado por el planeamiento vigente, siempre que se justifique a la vista de las actuaciones promovidas para el desarrollo urbanístico o de ejecución del planeamiento; sin embargo, en este supuesto no se admitirán nuevas reclasificaciones de suelo no urbanizable a suelo urbano o urbanizable.
 - c.– En los municipios regresivos en los que la adecuación de los procesos de revisión del planeamiento a estos criterios implicará una desclasificación importante de suelo urbanizable, se podrá aceptar justificadamente una capacidad residencial superior con el límite máximo resultante de considerar la hipótesis de que se mantiene la población del municipio. Este criterio implicará una valoración expresa de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- 7) No se podrán promover modificaciones de planeamiento que incrementen la capacidad residencial por encima de las licencias concedidas desde la aprobación definitiva del planeamiento, salvo en los supuestos de operaciones de renovación o redensificación urbana, o salvo en el supuesto de que la capacidad residencial inicial planteada por el Planeamiento Urbanístico fuera inferior a la resultante de los criterios de cuantificación y no se superara el tope permitido. La entidad de las modificaciones de planeamiento que incrementen la capacidad residencial prevista en el mismo estará sujeta a las limitaciones establecidas por la legislación urbanística en relación con las alteraciones del planeamiento (condiciones para la revisión total, parcial o modificación puntual de la ordenación urbanística estructural).
- 8) Municipios polinucleares o de estructura concejil.
 - a.– En los municipios polinucleares o de estructura concejil la cifra de cuantificación residencial que surge de los criterios generales se aplicará sobre el núcleo principal y los núcleos en los que se plantean desarrollos residenciales (sectores de suelo urbanizable).
 - b.– En el resto de los núcleos de los municipios de estructura concejil se posibilitará un incremento de viviendas no superior al de las viviendas existentes.
 - c.– Facultativamente se podrá incorporar la capacidad residencial de todos los concejos al cálculo general de la cuantificación.
 - d.– En los núcleos rurales se estará a lo dispuesto por la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.
- f) La cuantificación residencial en los Planes Territoriales Parciales.
 - 1) Los Planes Territoriales Parciales deberán cuantificar la oferta de suelo residencial correspondiente a cada uno de los municipios incluidos en el ámbito del Área Funcional y en concreto el componente de modelo territorial.
 - 2) Los Planes Territoriales Parciales podrán adecuar los coeficientes utilizados a las características específicas del Área Funcional. Igualmente, reglamentariamente el Gobierno Vasco podrá adecuar los coeficientes utilizados para el marco general de la Comunidad Autónoma.



3.– El Plan Territorial Sectorial de Vivienda tendrá en cuenta las directrices sobre cuantificación residencial distinguiendo por municipios el régimen de protección de las viviendas previstas por el planeamiento urbanístico.

Artículo 14.– Directrices en materia de compatibilización de planeamientos.

1.– Contemplar en los Planes Territoriales Parciales:

- a) La definición de las áreas de carácter estratégico supramunicipales en las que se redactará un Plan de Compatibilización para el desarrollo de políticas de suelo residencial o industrial, o bien un Plan Especial en supuestos de coordinación equipamental, de infraestructuras o de suelo no urbanizable.
- b) La identificación de los ámbitos de interrelación con otros Planes Territoriales Parciales.
- c) Las infraestructuras lineales supramunicipales.
- d) Los criterios específicos que han de adoptarse en el planeamiento de los municipios implicados para alcanzar una integración eficaz de sus estrategias urbanísticas.

2.– Establecer como mecanismo alternativo de compatibilización la redacción de un Plan de Compatibilización que recoja las específicas determinaciones que habrán de contenerse en el planeamiento general de cada uno de los municipios afectados para garantizar la compatibilización que se pretende.

3.– Las propuestas de escala territorial en materia de compatibilización de planeamientos se complementarán en el Plan Territorial Parcial con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la Administración supramunicipal interviniente. En este sentido, las administraciones se coordinarán para propiciar y financiar las referidas propuestas.

4.– Definir los elementos a compatibilizar en cada uno de los municipios afectados:

- a) Caracterización del marco de referencia:
 - 1) Motivos que justifican la compatibilización sobre la base de las funciones supramunicipales a desempeñar.
 - 2) Objetivos globales y específicos que se persiguen con la estrategia de compatibilización.
 - 3) Magnitudes básicas que afectan a la propuesta de usos y actividades urbanas, así como establecimiento detallado de los programas urbanos a desarrollar.
- b) Los Planes Territoriales Parciales establecerán el contenido y los criterios a aplicar para la compatibilización de planeamientos en su ámbito de actuación. Se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:
 - 1) Delimitación del área de compatibilización.
 - 2) Establecimiento de criterios en cuanto a usos del suelo, edificabilidad y diseño urbano para la ordenación del Suelo Urbano o Urbanizable, y en su caso para la ordenación del suelo No Urbanizable.
 - 3) Caracterización pormenorizada y ubicación de las dotaciones, y en particular, del sistema de espacios libres y zonas verdes, o el esquema infraestructural.
 - 4) Referencias para la redacción del planeamiento general de los municipios.

5.– Señalar como espacios para la compatibilización de planeamientos las áreas del entorno de la Ría de Bilbao y de la Bahía de Pasaia. El Plan Territorial Parcial correspondiente definirá el Área de compatibilización.



Artículo 15.– Directrices en materia de agua.

- 1.– Proteger las condiciones de ribera y cauce para la consecución de objetivos medioambientales de las masas de agua y de las zonas protegidas, así como promover la restauración de la dinámica y morfología de los espacios fluviales, estuarios y humedales, en las operaciones de regeneración y renovación urbana.
- 2.– Adoptar políticas basadas en la combinación de medidas estructurales en zonas urbanas consolidadas sometidas a riesgo, y medidas no estructurales, con la regulación y limitación de los usos del suelo en zonas inundables, teniendo en cuenta dos premisas: la peligrosidad del evento o inundabilidad, y la condición básica de suelo sobre el que se pretende actuar, rural o urbanizado.
- 3.– Contemplar en las previsiones urbanísticas la existencia de:
 - a) recurso suficiente para una adecuada satisfacción de las demandas de agua y, a la vez, la compatibilidad con los regímenes de caudales ecológicos en los puntos de toma.
 - b) una infraestructura de saneamiento y depuración suficiente y adecuada para el cumplimiento de los objetivos medioambientales de la masa de agua relacionada.
- 4.– Desarrollar la dimensión territorial de la protección de las aguas subterráneas, basada fundamentalmente en la aplicación de políticas preventivas.
- 5.– Contribuir en el plano preventivo desde la ordenación territorial a la consecución de los objetivos en materia de aguas en el caso de presiones relacionadas con el sector agrario o extractivo, y en particular en el ámbito de las zonas protegidas, incluyendo las captaciones de abastecimiento de poblaciones del registro de zonas protegidas.
- 6.– Incorporar las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento previstas en la planificación hidrológica.
- 7.– Recoger al menos las siguientes zonas recogidas en el Registro de Zonas Protegidas:
 - a) Las captaciones de abastecimiento urbano y sus cuencas de escorrentía directa.
 - b) En el caso de los embalses también se tendrá en cuenta la cuenca de los eventuales tributarios trasvasados al embalse.
 - c) Las reservas hidrológicas.
 - d) Los tramos fluviales de interés medioambiental o natural.
- 8.– El Plan Territorial Sectorial de Ríos y Arroyos, así como el planeamiento urbanístico deberán, además:
 - a) Establecer en el planeamiento general en las márgenes de los ríos, arroyos, lagos, lagunas y embalses en suelo no urbanizable la categoría de Suelo no Urbanizable de Protección de Aguas Superficiales, en la que se aplicarán los criterios establecidos en el artículo relativo a medio físico de estas Directrices.
 - b) Evitar la ocupación de la zona inundable en las márgenes rurales con nuevos desarrollos urbanísticos y, si esto no fuera posible, se situarán a partir de la línea que delimita la avenida de 100 años de periodo de retorno.
 - c) Considerar el río en las márgenes en suelo urbano como un elemento de la máxima importancia en la configuración del paisaje urbano y de la integración del medio natural en el interior de las ciudades, e introducir unos retiros edificatorios generosos en función del tamaño del río.



- d) Considerar que en las márgenes en ámbitos de suelo urbanizable la mayor disponibilidad de suelo libre colindante con el cauce, permite una ordenación espacial más amplia, por lo que procede plantear unos retiros de la edificación y de la urbanización que favorezca la introducción de zonas verdes y la preservación de la vegetación de ribera existente.
- e) En las operaciones de regeneración y reconversión urbana, recuperar espacios en los ríos que actualmente cuentan con coberturas y encauzamientos duros.
- f) Compatibilizar en el planeamiento urbanístico la resolución de la problemática hidráulica de prevención de inundaciones con la conservación de los puentes o elementos de interés cultural.
- g) Respetar la prohibición de alterar cursos de agua con cuenca afluente superior a 1 Km² en la vertiente cantábrica y a 2 Km² en la vertiente mediterránea. Excepcionalmente permitir hasta 2 Km² y 3 Km² respectivamente cuando se trate de infraestructuras o actuaciones urbanísticas definidas en el Plan Territorial Parcial.
- h) Promover la permeabilización de patios de manzana, plazas y aceras para mejorar la capacidad drenante de la ciudad existente.

Artículo 16.– Directrices en materia de energía.

1.– El planeamiento territorial parcial deberá:

- a) Establecer un esquema general de usos que minimice los desplazamientos por movilidad obligatoria.
- b) Incluir las reservas del suelo que resulten precisas para la implantación de las infraestructuras necesarias para el aprovechamiento de los recursos renovables, en número y capacidad suficiente para cumplir los objetivos establecidos en materia de energía.
- c) Tener en cuenta la planificación de la Red de Transporte de Energía Eléctrica, realizando las reservas de suelo necesario para la ubicación de las instalaciones contempladas en ella.
- d) Potenciar los ejes de desarrollo lineales que incentiven el uso de los servicios de transporte público y las estructuras urbanas eficaces y densificadas basadas en el policentrismo para reducir las necesidades de desplazamiento.
- e) Promover el estudio de evaluación de sostenibilidad energética que analice su efecto sobre el consumo de energía, sobre el ahorro y la eficiencia energética, y el uso de energías renovables.

2.– El planeamiento urbanístico promoverá:

- a) Que los edificios, barrios y ciudades se doten de los mejores sistemas de autosuficiencia energética.
- b) La mejora de la eficiencia energética de las edificaciones y los espacios urbanizados ya existentes.
- c) La utilización 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.
- d) La utilización de vegetación en edificios y espacios públicos como un elemento de aislamiento y como factor regulador del confort climático a lo largo de las diversas estaciones del año.



- e) La utilización de dispositivos de alumbrado público energéticamente eficientes.
 - f) La implantación, en áreas de reforma y rehabilitación urbana y en ámbitos de nuevo desarrollo, de sistemas centralizados para la generación y distribución a través de redes de calor urbanas, a las edificaciones de energía térmica a través de fuentes de energías renovables.
- 3.– Fomentar los sistemas de transporte de energías alternativas a los derivados del petróleo, como, por ejemplo, los que utilizan electricidad y gas natural.
- 4.– Favorecer el autoabastecimiento energético mediante sistemas de aprovechamiento solar, eólico, biomasa, etc. de las edificaciones e instalaciones, priorizando las soluciones de obtención de energía de fuentes renovables. Así mismo favorecer la utilización de sistemas de autoconsumo energético en las edificaciones aisladas localizadas en suelo no urbanizable.
- 5.– El Plan Territorial Sectorial de Energías Renovables observará los siguientes criterios:
- a) Tener en cuenta el aumento de la participación de las renovables en la generación eléctrica, la necesidad de ampliar las infraestructuras de producción y suministro y de facilitar la implantación de las que resulten necesarias para lograr el máximo aprovechamiento del potencial energético en renovables de la CAPV, compatible con la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural.
 - b) Elaborar un inventario de recursos renovables.
 - c) Identificar las reservas del suelo que resulten precisos para la implantación de las infraestructuras necesarias para el aprovechamiento de los recursos renovables, en número y capacidad suficiente.
 - d) Establecer la compatibilidad de usos de las infraestructuras de generación y transporte energético con otros usos del territorio.
- 6.– El PTS de Energía Eólica se deberá adaptar a los actuales requerimientos energéticos a partir de los objetivos sectoriales a cumplir con las energías renovables y en concreto con la energía eólica. Así mismo deberá:
- a) Recoger las determinaciones que regulen la variable de carácter paisajístico en relación a la implantación de la energía eólica.
 - b) Incluir las condiciones visuales y ambientales para la implantación de las instalaciones contempladas en el PTS así como las exigibles a las de menos de 10 MW no incluidas en el PTS.
 - c) Considerar su incorporación en el PTS de energía renovables.
- 7.– Aplicar prescripciones técnicas complementarias para las líneas de tendido eléctrico que discurren por terrenos incluidos en la Categoría de Ordenación de Especial Protección y, en concreto:
- a) En zonas montañosas o de relieve accidentado, se evitará 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.
 - b) En general, el recorrido de las instalaciones seguirá las cotas topográficas del relieve y se adaptará a la geomorfología del terreno.
 - c) 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.



- d) Siempre que existan otras líneas cercanas, se priorizará el desdoblamiento de las existentes ante la construcción de una línea nueva.
- e) 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.
- f) Las líneas de tendido eléctrico 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.
- g) Justificar la necesidad de construir nuevas líneas de transporte de electricidad, analizando las alternativas de eliminación de líneas antiguas, y aprovechar corredores existentes (compactación de líneas), u otras líneas que supongan eliminar o limitar los impactos ambientales derivados.
- h) Estudiar en los aprovechamientos hidroeléctricos el efecto acumulativo de las instalaciones con el fin de evitar que se produzcan efectos negativos sobre las características ecológicas y morfodinámicas, y sobre los usos del agua en los ríos evaluados.

Artículo 17.– Directrices en materia de economía circular: gestión de residuos.

- 1.– Tratar los residuos en las instalaciones adecuadas más próximas, lo que exigirá el establecimiento de una red suficiente de infraestructuras, optimizando el uso de las infraestructuras, equipamientos y servicios existentes.
- 2.– Definir en el planeamiento territorial unos objetivos para el reciclado y la recogida selectiva de los residuos, definiendo las reservas necesarias para la gestión de los mismos, de forma que su distribución garantice un servicio óptimo y equilibrado para la totalidad de su ámbito funcional.
- 3.– Considerar la problemática generada por el volumen de residuos producido por el sector industrial, por el de la construcción y en especial, por las obras de demolición, señalando en el planeamiento territorial las dotaciones necesarias destinadas a la identificación, recogida selectiva, recuperación y reutilización de los materiales utilizados, dando prioridad a la reutilización de infraestructuras existentes.
- 4.– Fomentar, a través de las ordenanzas municipales de edificación y urbanización, la utilización de materiales durables y reciclables, así como de los de origen biológico, en cuyo diseño, producción y posterior reciclado se minimicen los impactos generados sobre el medio.
- 5.– Promover y valorar en la contratación de proyectos y obras los aspectos medioambientales, el diseño y la utilización de materiales ecológicos, así como aspectos como su durabilidad, impacto y comportamiento medioambiental y facilidad de reciclado y reutilización.
- 6.– La coordinación e integración de las políticas de gestión de residuos de cada uno de los Territorios Históricos, mancomunidades y entidades locales se garantizará desde el Plan Territorial Sectorial de Infraestructuras de residuos de la CAPV.

Artículo 18.– Directrices en materia de economía circular: el suelo como recurso.

- 1.– Impulsar el desarrollo de modelos de planificación territorial y urbana en los que se prioricen las actuaciones de renovación, reciclado, recuperación y reutilización de los espacios urbanos y de las infraestructuras ya existentes, tales como antiguos vertederos sellados, que deberán ser calificados como infraestructuras o equipamientos ambientales.



- 2.– Planificar los usos del suelo teniendo en cuenta el factor «calidad del suelo» para asegurar la prevención de riesgos inaceptables para la salud humana y el funcionamiento de los ecosistemas, así como para evitar la dispersión de contaminantes a otros compartimentos ambientales y optimizar la utilización de los recursos.
- 3.– Promover la realización de investigaciones que permitan conocer las necesidades de saneamiento en función al uso previsto en el momento en que cesan las actividades potencialmente contaminantes, y previamente a cualquier actuación de desarrollo urbanístico, para evitar, además, afecciones a la salud humana o a los ecosistemas.
- 4.– Incluir las investigaciones y recuperaciones de los suelos contaminados en los procesos de regeneración urbana.

Artículo 19.– Directrices en materia de cuestiones transversales y modelo de ciudad.

- 1.– Tener en cuenta las cuestiones transversales que inciden en el territorio: accesibilidad universal, perspectiva de género, cambio climático, salud, euskera e interrelación territorial.
- 2.– Promover en atención a las cuestiones transversales, un modelo de ciudad denso, complejo en cuanto a la mezcla de usos, y cohesionado socialmente.



Capítulo III.– Directrices Recomendatorias

Artículo 20.– Directrices en materia de hábitat rural.

- 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 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.– Tomar en consideración 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.
- 12.– Flexibilizar y homogeneizar los requisitos exigidos a la hora de construir instalaciones y edificaciones vinculadas a la actividad agraria y ganadera, facilitando el desarrollo de explotaciones agrarias profesionales.



Artículo 21.– Directrices en materia de paisaje.

1.– Adecuar las actuaciones sobre el territorio al mantenimiento de su morfología y, en concreto, a la topografía, manteniendo la vegetación y el arbolado climáticos teniendo en cuenta las siguientes medidas:

- a) Evitar la construcción sobre elementos dominantes o en crestas de montañas, bordes de acantilados y zonas culminantes del terreno.
- b) Evitar la alteración de la pendiente natural de los terrenos conservando laderas y resaltes del relieve, evitando la desaparición de muros, de alineaciones de arbolado y de caminos tradicionales, por ejemplo.
- c) Adecuar las edificaciones, el parcelario, la red de caminos y las infraestructuras a la topografía del terreno, procurando preservar los hitos, elevaciones topográficas existentes y elementos paisajísticos singulares, y manteniendo su visibilidad de manera que los nuevos elementos no compitan con los existentes.
- d) Mantener la vegetación y los bosques naturales potenciando la presencia del arbolado de dimensiones que refleje la calidad del territorio, e impulsando el cultivo de especies características de los bosques naturales.
- e) Conservar los paisajes agrarios característicos de los espacios rurales como las campiñas, los viñedos, los cultivos de huertas y los bosquetcos 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 esos entornos territoriales.
- f) Establecer, en caso de desaparición de la vegetación existente, las medidas compensatorias que permitan conservar la textura y la masa forestal de los terrenos y conservar el paisaje natural, la cubierta vegetal y potenciar las especies autóctonas, o en su caso las que se vienen explotando históricamente, ligadas a medios de producción y subsistencia tradicionales.
- g) Recuperar la vegetación autóctona incidiendo en los espacios sin arbolado y en las explotaciones de las especies exóticas.
- h) Evitar las grandes extensiones de plantaciones monoespecíficas combinándolas con zonas de regeneración del bosque autóctono respetando de forma efectiva los ejemplares autóctonos y las franjas de protección de arroyos.

2.– Proteger el paisaje litoral y el entorno de las playas, así como el entorno portuario teniendo en cuenta las siguientes medidas:

- a) Preservar los cabos y promontorios como espacios de disfrute escenográfico y como hitos de referencia del paisaje costero.
- b) Proteger y mejorar el paisaje de las playas y otros elementos singulares como acantilados, ordenando los usos y actividades, y evitando elementos no propios de este entorno y de impacto negativo.
- c) Integrar los puertos en la trama urbana, mediante un adecuado tratamiento de los bordes y de la transición puerto-ciudad, con una atención específica a los espacios libres de borde. Extender esta integración no sólo a lo visual, sino también a minimizar impactos negativos en los otros sentidos.

3.– Fomentar la restauración y conservación de los paisajes fluviales, eliminando construcciones degradantes, preservando la vegetación de ribera, potenciando una red de caminos peatonales y



ciclistas y recuperando sus elementos de comunicación (puentes, puertos fluviales o embarcaderos), de producción (molinos, ferrerías, astilleros de ribera), de habitación o de ocio.

- 4.– Promover el patrimonio histórico cultural a través de propuestas abiertas que ayuden a conectar lugares de memoria a través de narrativas comunes.
- 5.– Poner en valor los caminos culturales y crear una red de itinerarios, rutas y miradores, para fomentar el acceso de la población al paisaje, incluidos los recorridos costeros teniendo en cuenta las siguientes medidas:
 - a) Incluir en los itinerarios los bienes y puntos de interés patrimonial, así como las instalaciones e infraestructuras históricas, pudiendo establecerse itinerarios temáticos. Promover miradores en lugares con amplio potencial de vistas.
 - b) Integrar los recorridos costeros a través de su acondicionamiento y señalización para el uso peatonal y ciclista, como elementos básicos para la percepción del paisaje litoral.
 - c) Evitar, en la medida de lo posible, la obstaculización de vistas desde estos itinerarios y miradores.
- 6.– Proteger los sistemas de asentamiento sostenibles y tradicionales, favoreciendo el crecimiento compacto de los núcleos consolidados y evitando dinámicas indeseables de urbanización a través, entre otras, de las siguientes medidas:
 - a)– Priorizar la colmatación y optimización de las áreas ya urbanizadas frente a la ocupación de nuevos suelos, así como la implantación de actividades económicas en continuidad con la trama existente.
 - b) Proteger y mejorar el paisaje en los bordes o periferias urbanas.
 - c) Establecer criterios para la adecuada integración y armonización de los huertos urbanos.
- 7.– Integrar los núcleos de población en el medio físico que los rodea, definiendo los bordes, los espacios libres y los accesos para ordenar una adecuada transición campo-ciudad teniendo en cuenta las siguientes medidas:
 - a) Vincular de forma más estrecha el desarrollo de los pequeños núcleos de población con la preservación de su imagen tradicional y con la conservación de los paisajes del entorno en ausencia de explotaciones agrarias.
 - b) Definir las condiciones edificatorias que, desde el punto de vista volumétrico, tipológico y de densidades resulten integradas en las características morfológicas de cada núcleo y regular los modos de implantación de las edificaciones, adecuándose al carácter aislado, alineado o entre medianeras característico de cada caso.
 - c) Definir las características de los bordes exteriores y de su silueta al objeto de preservar la imagen tradicional de los núcleos, integrando, además, los elementos ya existentes, especialmente los dignos de ser conservados y que justifican la delimitación como núcleo rural. Además, definir de manera adecuada los puntos de conexión a las infraestructuras de comunicación supramunicipales. Tener especial consideración la integración paisajística de los pabellones agrícolas en relación a los núcleos de población y a la estructura territorial en que se asientan.
 - d) Diseñar unos accesos a los núcleos urbanos que faciliten la transición entre los espacios abiertos del medio natural o rural y los paisajes urbanos, así como consolidar o recuperar las redes de caminos de conexión entre núcleos.



- 8.– Mejorar la imagen de los polígonos industriales consolidados y definir ámbitos para el desarrollo de programas de renovación urbana teniendo en cuenta las siguientes medidas:
- Promover la mejora de la imagen de los polígonos industriales consolidados que contemple la mejora de integración de cauces fluviales, el mantenimiento y conservación del espacio público y del ajardinamiento y el cuidado de imagen y estado de conservación de la edificación, así como evitar los riesgos de degradación alrededor de empresas quebradas.
 - Favorecer, en los nuevos ámbitos de actividades económicas, la integración paisajística teniendo en cuenta la adecuación a la topografía y criterios de diseño de la edificación con estrategias de mimetización con atención a los materiales, cromatismos, cierres, etc.
- 9.– Mantener el carácter de los paisajes urbanos característicos e históricos, sin perder las referencias materiales que constituyen sus nodos, hitos, sendas o bordes, ni los elementos singulares de patrimonio construido a través de medidas como las siguientes:
- Establecer unas condiciones edificatorias que desde el punto de vista estético, constructivo, funcional y tipológico resulten plenamente integradas en las características morfológicas de cada núcleo, zona de la ciudad, o paisaje histórico urbano.
 - Definir 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.
 - Incluir los elementos valiosos del entorno (laderas y montañas, zonas marinas, etc.) en la escena urbana y posibilitar que estas puedan ser visualizadas desde los espacios construidos, con objeto de no perder la referencia de la influencia que dichos elementos han tenido en el modelado histórico de nuestras ciudades.
- 10.– Los Planes Territoriales Parciales debieran contener las determinaciones del paisaje correspondientes a su Área Funcional y entorno de influencia que se deriven de los pertinentes instrumentos de gestión, protección y ordenación del paisaje, como los Catálogos del paisaje.
- 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.
- 12.– Garantizar igualmente la participación ciudadana en todo proceso promovido por las Administraciones públicas de la CAPV en materia de paisaje en el ámbito de la ordenación del territorio.

Artículo 22.– Directrices en materia de patrimonio cultural.

- 1.– Los Planes Territoriales Parciales debieran incluir el patrimonio cultural vasco en su conjunto, estructurándolo en función de sus diferentes tipologías: patrimonio cultural material (inmueble y mueble) y patrimonio cultural inmaterial.
- 2.– El planeamiento urbanístico debiera tener en cuenta los siguientes criterios:
- Reflejar la relación entre el bien y su entorno territorial, tanto en la protección del bien cultural como en la ordenación y programación de usos en el espacio que rodea a éste.
 - Incorporar el bien en un ámbito urbanístico que permita la equidistribución de cargas y beneficios.



- c) Mantener el bien en su ubicación original salvo razones de fuerza mayor e interés social.
 - d) Proteger integralmente el bien cultural.
- 3.– Tanto el planeamiento territorial como el municipal debieran tener en consideración el tratamiento armonizado de la toponimia.
- 4.– El Plan Territorial Sectorial del Patrimonio Cultural debiera contener, entre otras, las siguientes determinaciones.
- a) Establecer para cada Área Funcional un orden prioritario de restauración de monumentos individuales, partiendo del orden selectivo establecido legalmente.
 - b) Definir los criterios y orientaciones a tener en cuenta por el planeamiento, y de forma particular por los Planes Especiales con respecto a los conjuntos monumentales o paisajes culturales.
 - c) Definir los siguientes criterios y orientaciones para el Patrimonio Arquitectónico:
 - 1) Considerar los niveles de protección que se establecen para los bienes culturales arquitectónicos en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.
 - 2) Clasificar el patrimonio cultural incluido en la delimitación de los Conjuntos Monumentales de acuerdo con las siguientes categorías:
 - a.– Elementos de protección especial: Bienes Culturales Calificados o susceptibles de ser declarados como tales por sus excepcionales valores arquitectónicos, artísticos, históricos o culturales.
 - b.– Elementos de protección media: inmuebles declarados Bienes Inventariados o con valores que les hacen susceptibles de ser asimilados a dicha categoría.
 - c.– Elementos de protección básica: sin poseer valores relevantes presentan un interés patrimonial desde el punto de vista tipológico o ambiental.
 - d.– Elementos sustituibles: por su falta de valor pueden ser sustituidos siempre que la nueva edificación se integre y armonicé con el conjunto preexistente.
 - e.– Elementos discordantes: los que no se adecuan a su entorno.
 - f.– Espacios Urbanos: espacios no construidos, de uso público o no, que formen parte de la estructura urbana de un Casco Histórico.
 - d) Definir igualmente los siguientes criterios y orientaciones para el Patrimonio Arqueológico:
 - 1) Otorgar a los bienes culturales arqueológicos los niveles de protección establecidos en la citada Ley.
 - 2) Articular la protección del Patrimonio Arqueológico sobre la base de los siguientes grupos de zonas arqueológicas:
 - a.– Santuarios prehistóricos en cueva: cavidades rocosas que albergan en su interior representaciones pintadas y grabadas de figuras de animales y de signos diversos que se desarrollan a lo largo de la etapa prehistórica y que habitualmente reciben la denominación de «Arte rupestre».
 - b.– Villas: núcleos de población que en la Edad Media recibieron la categoría de «Villas».
 - c.– Otros yacimientos y elementos de interés: lugares o elementos de habitación o de carácter civil, defensivo o militar, religioso, funerario, de uso comercial, industrial, o infraestructuras.



- 3) Asignar los siguientes niveles de protección a las siguientes categorías arqueológicas: reserva arqueológica, preservación estricta y libre de protección.
- 4) Ordenar la protección según los siguientes tipos de yacimiento:
 - a.- Santuarios prehistóricos en cuevas: aplicar el nivel de «Preservación estricta».
 - b.- Villas: los Planes Especiales, en base a los Estudios Histórico-Arqueológicos, debieran definir las zonas de actuación estableciendo el nivel de protección.
 - c.- Yacimientos de reserva: el Plan Territorial Sectorial del Patrimonio Cultural debiera establecer la relación de yacimientos que, por su singular relevancia para el conocimiento histórico y por su escasez, se deben reservar para futuras investigaciones.
- 5) Establecer qué delimitaciones definitivas de las categorías de ordenación del Patrimonio Arqueológico se debieran realizar para cada área arqueológica en las correspondientes figuras de planeamiento urbanístico.

Artículo 23.– Directrices en materia de patrimonio natural.

- 1.– Adecuar las actuaciones sobre el territorio de forma que se consolide la infraestructura verde de la CAPV descrita en el artículo relativo a medio físico e infraestructura verde.
- 2.– Integrar la variable biodiversidad en la planificación territorial y urbanística, poniendo en valor los beneficios socio-económico-ambiental-culturales que proporciona el patrimonio natural, incluida la geodiversidad.
- 3.– Promover la aplicación de soluciones basadas en la naturaleza al ser soluciones que permiten mejorar el funcionamiento de los ecosistemas, incrementar la biodiversidad, mejorar la resiliencia de los núcleos habitados y mejorar la salud y el bienestar de la población.
- 4.– Promover los acuerdos de custodia del territorio y otros instrumentos que fomenten y reconozcan la implicación de la sociedad en la conservación de la biodiversidad en el territorio.

Artículo 24.– Directrices en materia de recursos turísticos.

- 1.– Considerar como elementos singulares desde su potencial turístico los siguientes:
 - a) Los recursos naturales.
 - b) El litoral.
 - c) El paisaje.
 - d) Las capitales de los tres territorios históricos.
 - e) Los cascos históricos.
 - f) Los conjuntos monumentales.
 - g) El patrimonio y los elementos de interés natural, histórico, cultural, arquitectónico, urbanístico, ambiental, geológico o arqueológico.
 - h) Los recorridos peatonales y ciclistas.
 - i) El patrimonio inmaterial (gastronomía, identidad).



- 2.– Desarrollar de una manera sostenible el potencial natural y cultural existente. El modelo de desarrollo turístico debiera ser acorde con la capacidad de acogida tanto del territorio natural, como del medio urbano.
- 3.– En lo que se refiere al planeamiento territorial parcial:
 - a) Integrar en el Modelo Territorial del planeamiento territorial parcial la ordenación de los recursos turísticos existentes en cada Área Funcional.
 - b) Coordinar desde los Planes Territoriales Parciales la correcta inserción de las previsiones contenidas en el PTS de Recursos Turísticos, de forma que se garantice su compatibilidad con la protección y ordenación de los recursos naturales y del medio ambiente; así como con el uso sostenible del territorio.
- 4.– Elaborar un mapa turístico del País Vasco donde se definan los diferentes destinos turísticos, sobre la base del análisis de los componentes territoriales, de modelo de gestión y de demanda turística existentes.
- 5.– El Plan Territorial Sectorial de Recursos Turísticos debiera definir el modelo de desarrollo territorial turístico de la Comunidad Autónoma del País Vasco regulando:
 - a) la protección de los recursos turísticos.
 - b) los criterios de evaluación ambiental y los ratios de sostenibilidad de la actividad turística.
 - c) las medidas orientadas a mejorar los aspectos territoriales, socio-económicos y culturales.
 - d) las pautas de cuantificación de la infraestructura turística para el planeamiento territorial y urbanístico.
 - e) equipamientos de apoyo.
 - f) medidas necesarias para prevenir situaciones de saturación.

Artículo 25.– Directrices en materia de movilidad multimodal.

- 1.– Combinar distintos modos de transporte público que conformen modelos de gestión integral de movilidad haciendo del conjunto de la CAPV un territorio accesible.
- 2.– Utilizar modos de transporte público limpios como los trenes, los tranvías, los autobuses eléctricos y las bicicletas, incluidas las eléctricas.
- 3.– Evitar la competencia entre modos de transporte público que transitan de forma paralela y buscar las combinaciones multimodales que mejoren el servicio público.
- 4.– Trabajar en el planeamiento territorial y urbanístico los sistemas integrales de transporte público intermodal, prestando una especial atención a los modos de transporte limpios y a las posibilidades que ofrecen las líneas de tráfico preferente de los autobuses urbanos, como es el caso de los autobuses de tránsito rápido.
- 5.– Concebir las estaciones de autobuses con criterios de intermodalidad, integrándolas con las estaciones ferroviarias de cercanías y con los principales nodos de acceso a la red de transportes, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad, así como con la movilidad ciclista (incluidos sistemas de alquiler de bicicletas).
- 6.– Incluir, en el desarrollo de ecobulevares, 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.



- 7.– Implantar en los espacios rurales y las áreas de baja densidad de población, servicios de transporte colectivo adecuados, así como utilizar las nuevas tecnologías para explorar posibilidades de hacer más eficaz la movilidad, como por ejemplo los servicios a demanda.
- 8.– Incluir la perspectiva de género en los planes de movilidad teniendo en cuenta la movilidad del cuidado.
- 9.– Prever para las propuestas de nuevos desarrollos residenciales o de actividades económicas una accesibilidad adecuada mediante el vehículo privado, a pie, en bicicleta y transporte público.

Artículo 26.– Directrices en materia de movilidad peatonal y ciclista.

- 1.– Establecer vías peatonales atractivas, seguras, accesibles y cómodas e instalando elementos mecánicos, como, por ejemplo, escaleras y rampas mecánicas, pasillos rodantes y ascensores y funiculares que faciliten los traslados peatonales.
- 2.– Favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender, que busque las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta, que evite pendientes excesivas, así como las interferencias con el tráfico rodado y el tráfico peatonal y que quede protegida de las condiciones climatológicas extremas.
- 3.– Considerar el uso de la bicicleta, incluida la eléctrica, en cuanto a aparcamientos y puntos de recarga se refiere.
- 4.– El Planeamiento Territorial debiera:
 - a) Desarrollar en los PTP a nivel de Área Funcional el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV e itinerarios peatonales creando una malla de conexiones entre los núcleos.
 - b) Incorporar a su contenido el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico, la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.
- 5.– El Planeamiento Urbanístico debiera desarrollar y articular adecuadamente la movilidad peatonal y ciclista a escala local y, concretamente:
 - a) Asegurar la accesibilidad peatonal y ciclista a los nuevos desarrollos mediante una red local que garantice la conectividad.
 - b) Asegurar el paso de la red peatonal y ciclista por las poblaciones, dando continuidad a la trama interurbana y teniendo en cuenta el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV o los Planes Territoriales Sectoriales de los Territorios Históricos.
 - c) Promover, en el medio urbano, la peatonalización de las calles o el repunte del uso de la bicicleta, no con el objetivo de sacar a los vehículos de las calles, sino mejorando las conexiones para caminantes y ciclistas para que esto suceda de modo natural.
 - d) Diseñar las vías peatonales y ciclistas con criterios de integración paisajística y con un mobiliario urbano adecuado que permita el disfrute del territorio y del paisaje.
- 6.– Priorizar el peatón sobre la bicicleta en las vías urbanas que determinen los ayuntamientos.
- 7.– Facilitar el alquiler y/o el aparcamiento de bicicletas tanto en el interior de los edificios, como en aparcamientos y espacios públicos y especialmente en puntos de intermodalidad (estaciones ferroviarias y de autobuses).



Artículo 27.– Directrices en materia de movilidad viaria.

1.– Estructurar el sistema viario en los siguientes tipos de conexiones:

- a) Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
 - 1) Bilbao-Santander y Cornisa Cantábrica (A-8).
 - 2) Vitoria-Gasteiz con Burgos y Madrid (AP-1, A-1).
 - 3) Bilbao y Vitoria-Gasteiz con Logroño y el Eje del Ebro (AP-68).
 - 4) Vitoria-Gasteiz con Pamplona (A-1).
 - 5) San Sebastián con Pamplona (A-15).
 - 6) San Sebastián con Bayona, Burdeos y París. (AP-1 y A-63).
- b) Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
 - 1) Conexión Bilbao con San Sebastián.
 - 2) Conexión Bilbao con Vitoria-Gasteiz.
 - 3) Conexión Vitoria-Gasteiz con San Sebastián a través del Valle del Deba.
- c) Interconexiones de las Áreas Funcionales de acuerdo con los siguientes itinerarios:
 - 1) Durango – Arrasate – Bergara – Beasain.
 - 2) Plentzia – Elgoibar.
 - 3) Amorebieta – Igorre – Vitoria-Gasteiz.
 - 4) Corredor del Kadagua.
 - 5) Derio – Mungia – Bermeo.
 - 6) Amorebieta – Gernika.
 - 7) Balmaseda – Muskiz.
 - 8) Azpeitia Azkoitia con Elgoibar, con Zarautz y con Zumárraga.
 - 9) Llodio – Orduña – Miranda de Ebro.
 - 10) Zambrana – Labastida – Laguardia – Logroño.
 - 11) Vitoria-Gasteiz – Amurrio – Balmaseda.
 - 12) Vitoria-Gasteiz con Campezo y con Valdegovía.
 - 13) Zambrana – Peñacerrada – Bernedo – Campezo.
 - 14) Laguardia – Campezo.
- d) Recorridos de interés paisajístico de acuerdo con los siguientes itinerarios:
 - 1) Costero Deba-Mutriku-Ondarroa-Lekeitio-Ea-Ibarrangelu-Arteaga.
 - 2) Deba-Zumaia-Zarautz.
 - 3) Azpeitia-Tolosa.
 - 4) Vitoria-Gasteiz-Peñacerrada-Laguardia.

2.– Priorizar en las previsiones presupuestarias el mantenimiento de las infraestructuras existentes sobre la ejecución de nuevas.

3.– Facilitar la derivación del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte menos contaminantes como el ferroviario y el marítimo.

4.– Revisar la convivencia entre Autopistas de Peaje y la Red Preferente para vehículos pesados en corredores estratégicos.



Artículo 28.– Directrices en materia de movilidad y logística ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

1.– En relación con la movilidad y logística ferroviaria:

- a) Alta velocidad ferroviaria.
 - 1) Interconectar el País Vasco en alta velocidad ferroviaria con los territorios limítrofes 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.
 - 2) Recoger como conexión con Navarra las dos alternativas existentes, tanto la que conecta Ezkio-Itsaso con Alsasua evitando el Parque Natural de Aralar, como la que conecta Vitoria-Gasteiz con Alsasua a través de la Llanada.
 - 3) Conectar las estaciones del TAV de las capitales con los sistemas de transporte metropolitano y de cercanías.
 - 4) Establecer las estaciones de alta velocidad en ámbitos con una alta accesibilidad metropolitana y regional, e insertarlas en operaciones de transformación y renovación urbana para acoger las nuevas funciones centrales asociadas a esta infraestructura y vincular las estaciones de alta velocidad a los principales elementos de excelencia de nuestras ciudades capitales.
 - 5) Concebir las estaciones de alta velocidad como grandes nodos de intermodalidad regional en los que, además de los trenes de alta velocidad de conexión exterior y entre capitales, debieran confluir 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, entre otros, ofreciendo un sistema integral de movilidad.
 - 6) Considerar emplazamientos preferentes para las estaciones de Alta Velocidad, 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, las siguientes:
 - a.– En Bilbao, la estación de Abando, que se procurará que sea soterrada e incorpore una estación de autobuses y acceso a las líneas de Euskotren, metro y tranvía, cercanías de línea de ancho ibérico y línea de ancho métrico, posibilitando la conexión con el aeropuerto de Loiu. Así mismo, esta estación debiera cumplir su papel de nodo a escala transeuropea como estación de paso, asegurando la continuidad del trazado hacia el resto de la cornisa cantábrica.
 - b.– En Donostialdea-Bajo Bidasoa, las estaciones de Atotxa en San Sebastián y de Irun, que debieran integrar las conexiones con cercanías de línea de ancho ibérico y con las líneas de Euskotren, asociadas a estaciones de autobuses y con enlace entre Irun y el aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia. Se considera muy importante el funcionamiento como pasante de la estación de San Sebastián.
 - c.– En Álava, la estación de Vitoria-Gasteiz, que debieran ser concebida como intermodal y como pasante en el eje Madrid-París.
 - d.– La estación de Ezkio-Itsaso, es una de las dos alternativas para la conexión con Navarra y permitirá el acceso a servicios de Alta Velocidad de las zonas urbanas de Goierri y Alto Deba. Es importante conectar también esta estación con los sistemas de transporte de cercanías de este ámbito.



b) Trenes de cercanías.

- 1) Los ejes fundamentales del servicio ferroviario de cercanías son los siguientes:
 - a.- Entorno de Bilbao: Balmaseda-Bilbao; Orduña-Bilbao; Bermeo-Bilbao; Durango-Bilbao; Lezama-Bilbao.
 - b.- Entorno de San Sebastián: San Sebastián-Baiona; Legazpi-San Sebastián; Zumaia-San Sebastián.
 - c.- Eje Bilbao-San Sebastián: Línea Euskotren como eje ferroviario de estructuración de los municipios costeros en torno a las dos capitales.
 - 2) Estudiar las siguientes posibles actuaciones de extensión de la red:
 - a.- Nuevos servicios de cercanías en los tramos: Beasain-Zumarraga-Legazpi o Iruña de Oca-Vitoria-Gasteiz-Salvaterra sobre tendidos ferroviarios ya existentes.
 - b.- La puesta en servicio del tren del Urola entre Zumaia y Azpeitia sobre la antigua línea del tren y su posible extensión hasta Urretxu integrándolo en la red de cercanías.
 - c.- En los tramos de los ejes de transformación que en la actualidad no disponen de infraestructuras ferroviarias, establecer ejes estructurantes de transporte colectivo mediante servicios de autobuses de alta frecuencia y capacidad que enlacen con las estaciones de la red ferroviaria.
 - 3) En lo relativo a las estaciones ferroviarias:
 - a.- Concebir las estaciones ferroviarias como el elemento esencial para facilitar e incentivar la movilidad mediante el uso de este modo de transporte y generar nuevos ámbitos de centralidad en el territorio.
 - b.- Coordinar la planificación territorial y urbanística para ubicar las estaciones ferroviarias en espacios de centralidad local y comarcal.
 - c.- Promover la accesibilidad de las estaciones ferroviarias, la combinación con otros modos de transporte público y privado, los aparcamientos para las personas usuarias, y un entorno de equipamientos con alta demanda (espacios comerciales, dotaciones sanitarias y educativas, etc.).
 - d.- Facilitar densidades residenciales o de actividades económicas mayores en el entorno de los nodos de acceso al transporte colectivo.
 - 4) Determinar, en el planeamiento sectorial, cuándo se dan las circunstancias adecuadas para la transformación de estos ejes estructurantes de transporte colectivo en corredores ferroviarios, y cuál es el modo concreto para la implantación de los nuevos servicios.
 - 5) Promover la integración, en cuanto a gestión, programación, tarifas y servicios, de los actuales sistemas de ADIF, línea de ancho métrico y Euskotren y la extensión de estos servicios a todos los ámbitos de los Ejes de Transformación.
- c) Tranvía.
- 1) Facilitar la circulación y el atractivo del tranvía y el autobús de transporte rápido (BRT) por su prioridad semafórica ante la circulación de vehículos privados.
 - 2) Promover la conexión intermodal de las paradas de tranvías con otros modos de transporte, incluida la movilidad ciclista.



- 3) Garantizar la accesibilidad de las paradas de tranvía, y promover su seguridad y comodidad.

2.– En relación con la movilidad y logística portuaria.

- a) Impulsar el puerto de Bilbao y el puerto de Pasaia como principales puertos comerciales mejorando su conectividad a través de unas nuevas conexiones ferroviarias en ancho convencional y ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto-ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.
- b) Promover la renovación del puerto de Pasaia en orden a posibilitar la transformación y regeneración urbana de la Bahía de Pasaia compatibilizando en la actual dársena los usos portuarios con las acciones de renovación urbana.
- c) Promover la actividad pesquera, principalmente en los puertos de Ondarroa, Getaria, Hondarribia, Pasaia y Bermeo, acogiendo este último, además, tráficos comerciales.
- d) Considerar en la planificación territorial, urbanística y portuaria todos los puertos pesqueros que se distribuyen por el litoral de la CAPV como valiosas infraestructuras, con una localización central en los espacios urbanos, que suponen un atractivo como espacios turísticos, residenciales y para nuevas actividades económicas.

3.– En relación con la movilidad y logística aeroportuaria.

- a) Promover un sistema aeroportuario, basado en la complementariedad y la planificación conjunta, mediante una colaboración competitiva que desarrolle las potencialidades de cada uno de los tres aeropuertos de la CAPV.
- b) Aumentar el mercado de captación de personas usuarias del aeropuerto de Bilbao mejorando su accesibilidad y facilitando las interrelaciones eficaces entre los diferentes modos de transporte, integrando avión, autobús, automóvil, tren de alta velocidad y tren de cercanías.
- c) Reforzar el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz como gran centro logístico, además de desempeñar las funciones de aviación general, tráfico de pasajeros y servicios aeronáuticos.
- d) Mejorar la accesibilidad metropolitana al aeropuerto de San Sebastián con servicios de transporte colectivo desde la Eurociudad Bayona – San Sebastián, incorporando la terminal a los servicios de transporte metropolitano.

4.– En relación con la infraestructura logística:

- a) Potenciar la plataforma logística de Jundiz-Foronda por su ubicación privilegiada para la intermodalidad ferroviaria de alta velocidad y de ancho ibérico, por carretera y aeroportuaria por su ubicación contigua al aeropuerto de Foronda y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
- b) Potenciar la plataforma logística de Arasur por su emplazamiento estratégico en el corazón de una de las principales áreas industriales de la península ibérica, por constituir un punto de conexión ferroviaria intramodal entre las líneas de acceso a Bilbao (Puerto), Irun-París y el corredor del Valle del Ebro y por su función de apoyo al desarrollo del tráfico de los puertos vascos y sus hinterlands.
- c) Optimizar las oportunidades que ofrece la futura Plataforma logística de Lezo-Gaintxuriketa por constituir un punto de transbordo intramodal ferroviaria en tres anchos (ibérico, UIC y métrico), por su ubicación contigua al puerto de Pasaia, por su potencial coadyuvante en la regeneración de la Bahía de Pasaia, salvaguardando la continuidad ecológica entre Jaizkibel y Aiako Harria.



- d) Desarrollar en las plataformas logísticas equipamientos y servicios que faciliten el transbordo del tráfico de mercancías por carretera al ferrocarril para servicios económicamente sostenibles.

Artículo 29.— Directrices en materia de accesibilidad universal.

1.— El planeamiento territorial y urbanístico en materia de accesibilidad universal debiera desarrollar las siguientes directrices:

- a) Promover unos entornos urbanos caracterizados por la mezcla de usos, en los que los usos residenciales convivan con los de actividades económicas compatibles con los mismos, así como con usos dotacionales y de servicios; de forma que se facilite la accesibilidad a los mismos y se minimicen las necesidades de desplazamiento.
- b) Impulsar un diseño de ciudad que tenga como base la búsqueda de la proximidad, favoreciendo las distancias cortas entre la residencia, el transporte público, los centros de trabajo, las dotaciones, los equipamientos y el comercio.
- c) Incorporar en la planificación urbana el diseño de una red de ejes peatonales que disponga de un carácter prioritario con respecto a otras formas de movilidad y bajo el concepto de itinerario que garantice la accesibilidad a los espacios públicos y a los equipamientos.
- d) Garantizar la autonomía tanto de los diferentes barrios, como de la periferia urbana; de forma que los mismos dispongan de acceso universal a una red de dotaciones y equipamientos que eviten su dependencia funcional del centro urbano.
- e) Vincular la posible incorporación de nuevos suelos al desarrollo urbano a su previa integración en la red de accesibilidad mediante transporte público, peatonal y ciclista.
- f) Promover una distribución equilibrada del comercio en el territorio, priorizando su ubicación en los centros urbanos de forma que se facilite la accesibilidad al mismo de forma no supeditada al uso del automóvil.
- g) Impulsar procesos y mecanismos de cooperación y colaboración en materia de accesibilidad, para lograr un tejido social más inclusivo y amigable.
- h) Potenciar la intermodalidad entre los diferentes sistemas de transporte, públicos o privados, motorizados o no motorizados; dentro de la idea de la cadena de accesibilidad.
- i) Incorporar en el planeamiento del hábitat rural el diseño de una red de comunicación mediante itinerarios accesibles entre los diferentes núcleos de población y especialmente, entre los entornos residenciales de carácter disperso y las dotaciones de servicios y equipamiento.
- j) Fomentar la accesibilidad universal en los espacios naturales protegidos y en el patrimonio histórico y cultural.
- k) Desarrollar un modelo de turismo accesible, adaptado a las personas mayores o con discapacidad.

2.— El planeamiento urbanístico, en lo que respecta al diseño para todas las personas, debiera tener en consideración los siguientes criterios:

- a) Adaptar el espacio público y los equipamientos a las condiciones de accesibilidad universal y de amabilidad con las personas mayores.
- b) Incidir en la participación de las personas mayores y con discapacidad en los procesos de planificación.



- c) Convertir el espacio público de barrios, pueblos y ciudades en entornos favorables para la práctica del ejercicio físico.
- d) Promover nuevas formas de alojamiento para las personas en proceso de envejecimiento o de discapacidad que garanticen su mantenimiento en el hogar.

Artículo 30.– Directrices en materia de perspectiva de género.

- 1.– Fomentar el carácter policéntrico del territorio, en el que se considera fundamental recuperar el protagonismo de las ciudades medias como centros aglutinadores y prestadores de servicios.
- 2.– Planificar el territorio localizando los diferentes usos, y en particular aquellos necesarios para la vida cotidiana, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos en la medida de lo posible.
- 3.– Promover una ciudad compleja y de proximidad, basada en barrios bien equipados y seguros, bien conectados a través de transporte público con otras partes de la ciudad y del territorio.
- 4.– Potenciar los espacios públicos dinámicos y seguros, que sostengan y fomenten la función social de los mismos, así como su utilización por la ciudadanía.
- 5.– Tener en cuenta, en la planificación y diseño de los espacios públicos, las necesidades de las mujeres, las personas mayores (con atención a las necesidades diferenciales de ambos sexos), y los niños y niñas.
- 6.– Promover un modelo urbano con suficiente densidad que permita la necesaria mezcla de usos y acceso a pie a los distintos equipamientos necesarios para la vida cotidiana, así como la eficacia del transporte público, reduciendo así la dependencia de la movilidad en vehículo privado.
- 7.– Introducir la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte, de manera que en estas actividades se tengan en cuenta las pautas de movilidad, el modo de viajar, y las restricciones temporales y horarias de los desplazamientos de las mujeres y tener en cuenta sus necesidades de accesibilidad y la seguridad.
- 8.– Promover la movilidad del cuidado asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se pueden llevar a cabo en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con coste asumible, permitiendo a las personas compatibilizar el empleo remunerado con las responsabilidades de cuidado.
- 9.– Garantizar la seguridad en el espacio público, abordando en los procesos de planeamiento, en el marco de procesos de participación, la identificación de puntos percibidos como peligrosos o inseguros por los distintos grupos sociales.
- 10.– Desarrollar procesos de participación ciudadana con perspectiva de género dirigidos a potenciar la participación de las mujeres.

Artículo 31.– Directrices en materia de mitigación y adaptación al cambio climático.

- 1.– Considerar en la planificación territorial y urbanística las causas y efectos del cambio climático, contribuyendo a través de sus propuestas a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia.
- 2.– Incluir la adaptación al cambio climático a través de una cartografía temática de impactos y vulnerabilidad.



- 3.– Promover la infraestructura verde y las soluciones basadas en la naturaleza como medida de adaptación al cambio climático, así como restaurar los ecosistemas para mantener la resiliencia del territorio.
- 4.– Mejorar la gestión forestal, evitando las pérdidas de suelo que puedan producir las deforestaciones debido a que el suelo constituye el principal sumidero de carbono. Así mismo reforestar las zonas degradadas y aumentar la superficie de bosque natural para su servicio como sumidero de carbono.
- 5.– Limitar la ocupación del suelo, favoreciendo la mezcla de usos y la regeneración de los espacios vulnerables, así como potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de gases de efecto invernadero.
- 6.– Potenciar, especialmente en las áreas urbanas, criterios de eficiencia energética en la edificación y en el transporte, así como las energías renovables.
- 7.– Incorporar en el planeamiento territorial y urbanístico la perspectiva climática en el siguiente sentido:
 - a) El Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral se adecuará identificando en las zonas costeras las medidas de adaptación a los efectos adversos de la elevación del nivel del mar y al oleaje extremo.
 - b) El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos y los Planes Hidrológicos otorgarán el tratamiento adecuado a las zonas sometidas a riesgos de inundación, prestando especial atención a las áreas donde los condicionantes de inundación se superpongan a otros riesgos, incluidos los vinculados a la condición litoral.
 - c) Permeabilización y vegetación de los espacios públicos, fomentando las infraestructuras verdes y azules y las soluciones basadas en la naturaleza en ámbitos susceptibles de sufrir inundaciones y estrés térmico, y en particular el efecto isla de calor.
- 8.– Los planes territoriales parciales incorporarán la perspectiva climática realizando un análisis básico de los impactos y de la vulnerabilidad asociada, definiendo las medidas de aplicación y, en su caso, los estudios de mayor detalle que fueran precisos.

Artículo 32.– Directrices en materia de salud.

- 1.– Promover los desarrollos urbanos compactos con uso mixto del suelo, con calles accesibles bien conectadas y con una densidad adecuada residencial y comercial, integrando los nuevos desarrollos en los ya existentes.
- 2.– Crear espacios confortables, seguros y universalmente accesibles que favorezcan el bienestar y la cohesión social de la ciudadanía.
- 3.– Procurar la accesibilidad equitativa a las redes de equipamientos mediante una distribución equilibrada de las mismas.
- 4.– Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por corredores peatonales, red ciclista o transporte público.
- 5.– Promover la movilidad activa mediante:
 - a) La ejecución de desarrollos urbanos densos y compactos con uso mixto del suelo y calles accesibles bien conectadas.
 - b) El diseño de entornos caminables, eliminando barreras que dificulten la realización de actividad física.



- c) El impulso a las distintas formas de movilidad activa (a pie, en bicicleta u otro modo no motorizado).
- 6.– Disminuir la concentración de los agentes contaminantes fomentando el uso del transporte público, tanto urbano como interurbano.
- 7.– Garantizar viviendas de calidad, salubres, universalmente accesibles y energéticamente eficientes introduciendo criterios bioclimáticos en el diseño urbanístico. Asimismo, fomentar la mezcla e integración tipológica de viviendas asequibles para los diversos grupos de población (situación social, cultural, económica, de edad, funcionalidad).
- 8.– Preservar y recuperar terrenos de uso agrícola, y fomentar la alimentación saludable y de proximidad.
- 9.– Conservar y/o mejorar los lugares con importancia natural, histórica, cultural o con carácter en la memoria colectiva.

Artículo 33.– Directrices en materia de euskera.

- 1.– Incorporar la realidad sociolingüística de la CAPV en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, otorgando a la perspectiva lingüística un papel integrador.
- 2.– Propiciar espacios de relación y fortalecimiento de redes presenciales y evitar espacios de exclusividad y compartimentación territorial.
- 3.– Incorporar el concepto de paisaje lingüístico en la planificación territorial.
- 4.– Promover la utilización de topónimos o términos en euskera, en su variante normalizada, en las nuevas denominaciones de barrios, zonas industriales, centros de salud, de cultura o educativos, entre otros.

Artículo 34.– Directrices en materia de interrelación territorial.

- 1.– Elaborar planes o estrategias conjuntas de aplicación de los criterios de coordinación o de interrelación territorial en materia de ordenación del territorio. En este sentido, y de manera concreta se recomienda de modo conjunto entre las Administraciones competentes afectadas:
 - a) Redactar en el corredor Bayona-San Sebastián un documento territorial, en base a un diagnóstico conjunto que analice cuestiones específicas en un contexto de búsqueda de las bases en las que cimentar la construcción de este territorio.
 - b) Redactar en el corredor Santander-Bilbao un documento territorial en base a un diagnóstico conjunto que analice las cuestiones territoriales conjuntas incorporando la integración ferroviaria.
 - c) Acordar en la interrelación con Navarra una respuesta conjunta a la protección de los espacios naturales y a la integración infraestructural viaria y ferroviaria.
 - d) Otorgar en la interrelación con la Comunidad de La Rioja una respuesta integrada a la declaración de la Rioja como Paisaje Cultural y a las condiciones de protección del entorno del río Ebro.
 - e) Otorgar en la interrelación con Castilla y León una respuesta conjunta a la protección de los espacios naturales, así como a la integración logística y de infraestructuras en el entorno de Miranda de Ebro.



- 2.– Incluir la perspectiva de la interrelación territorial en los Planes Territoriales Parciales y en los Planes Territoriales Sectoriales.
- 3.– Considerar de forma específica en los PTP de Encartaciones y de Álava Central la presencia de los enclaves de Villaverde de Trucios (Cantabria) y Treviño (Castilla y León), en aras a analizar los efectos que su presencia induce en los diferentes aspectos territoriales.

Artículo 35.– Directrices en materia de participación.

- 1.– Establecer procesos de participación tanto social como institucional en la adopción y seguimiento de todos los instrumentos de ordenación territorial y habilitar los medios necesarios tanto presenciales como digitales al efecto.
- 2.– Garantizar la transparencia del proceso de participación e informar sobre las aportaciones recibidas y su consideración.

Artículo 36.– Directrices en materia de memorias de seguimiento de PTP y PTS, e indicadores de sostenibilidad.

- 1.– Establecer sistemas de evaluación individualizados para los PTP y los PTS. Cada documento establecerá los plazos para elaborar una memoria que valore el grado de cumplimiento de sus determinaciones, y la incidencia en otros documentos y en el planeamiento urbanístico, definiendo, en su caso, las medidas a adoptar.
- 2.– Constituir un sistema de información acorde con las necesidades de seguimiento y evaluación de estas Directrices que construya los indicadores necesarios para describir, hacer seguimiento y evaluación de los principales sistemas del territorio.
- 3.– Permitir realizar un análisis comparativo de la planificación territorial y urbanística en relación a otros territorios de acuerdo con los siguientes indicadores de sostenibilidad territorial y urbanística:
 - a) Modelo territorial. Calificación del suelo.
 - b) Densidad de Población.
 - c) Modelo Urbano.
 - d) Desarrollo Residencial. Previsión de Vivienda en el Planeamiento.
 - e) Densidad de Vivienda.
 - f) Evolución de la Artificialización/Calificación del Suelo.
- 4.– Elaborar por parte del Gobierno Vasco y cada cuatro años, una Memoria que analice la evolución de los indicadores de Sostenibilidad Territorial y Urbanística.
- 5.– Todos los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales contendrán, además de su documentación básica, un documento complementario de afecciones para cada uno de los municipios afectados.

Artículo 37.– Directrices en materia de coordinación del planeamiento territorial parcial y sectorial.

- 1.– La Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco es el órgano superior consultivo y de coordinación horizontal de todas las Administraciones con presencia en ella, incluidos los distintos Departamentos de la Administración autónoma y las demás Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma (Administración Central, Diputaciones Forales y Ayuntamientos) en materia



de ordenación del territorio y urbanismo, y le corresponde la tarea de interpretar el planeamiento territorial y de resolver las controversias.

En ese contexto, los Departamentos o Áreas del Gobierno Vasco y de las Diputaciones Forales con competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo se encargarán de coordinar con los competentes, a su vez y en esas mismas Administraciones, en materia ambiental la función integradora de la evaluación ambiental estratégica en el planeamiento territorial y urbanístico.

- 2.– Conforme dispone el artículo 17.5 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, las contradicciones de los Planes territoriales sectoriales con las Directrices de ordenación territorial y, en su caso, con los Planes territoriales parciales, serán causa de nulidad de la parte o partes del Plan territorial sectorial que las contengan.

Sin perjuicio de ello, se proponen las directrices siguientes:

- a) Discrepancias entre Planes territoriales parciales y Planes territoriales sectoriales.

Salvo norma con rango legal en contrario, estas discrepancias se debieran resolver conforme a los siguientes criterios:

- 1) En relación al Planeamiento territorial parcial:

a.– Hacer prevalecer el criterio del Plan territorial parcial sobre el Plan territorial sectorial cuando se trate de materias que tienen un carácter inherente al territorio del Área Funcional.

b.– En caso de duda, se interpretará a favor del Plan territorial parcial.

- 2) En relación al Planeamiento territorial sectorial:

a.– Considerar el criterio del Plan territorial sectorial cuando se trate de materias que son de aplicación al conjunto de la CAPV o de ámbito superior al Área Funcional (inundabilidad, protección del medio agrario, protección del litoral, retiros con respecto a ríos y arroyos, condiciones de ordenación con respecto a la infraestructura de la Nueva Red Ferroviaria, entre otros).

b.– El Plan territorial parcial debiera justificar mayores restricciones en aquellas materias que ya han sido reguladas por cada uno de los Planes territoriales sectoriales en el ámbito de su competencia.

- b) Discrepancias entre Planes Territoriales Sectoriales.

- 1) Los Planes territoriales sectoriales dispondrán en su Memoria de un apartado relativo a la coordinación con los otros Planes sectoriales territorialmente concurrentes, en la que se contendrán las medidas adecuadas para evitar y/o eliminar posibles conflictos.

En ausencia de estas medidas, la COTPV determinará los criterios que, en cada caso y de manera justificada, se estimen adecuados para evitar o solucionar conflictos que pudieran surgir entre Planes Territoriales Sectoriales vigentes o futuros.

- 2) Las discrepancias se resolverán de conformidad con los criterios contenidos en las Directrices de Ordenación Territorial y, en su defecto, con los que impliquen una mayor protección territorial o un mejor cumplimiento de la sostenibilidad territorial.

- 3.– Establecer un formato común de los planes territoriales parciales que proporcione una homogeneidad de aspectos a tratar y de elementos gráficos comunes. Incluir en este formato común la dimensión supra-área funcional y analizar la interrelación con otras áreas funcionales y en particular con las limítrofes.



Artículo 38.- Directrices en materia de integración interadministrativa en la tramitación de la revisión de los Planes urbanísticos.

- 1.– Las administraciones que intervengan en los procesos de tramitación del planeamiento urbanístico no podrán exigir más trámites que los establecidos en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, con objeto de evitar la dilación de los procedimientos de aprobación.
- 2.– Se cumplirán simultáneamente los trámites del procedimiento de evaluación ambiental con los trámites del procedimiento sustantivo del plan, con objeto de mejorar los plazos de su tramitación.
- 3.– Al objeto de facilitar la labor de coordinación entre Administraciones el informe vinculante de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco:
 - a) Analizará la acomodación del plan general conforme a lo previsto en el artículo 91.2 de la Ley 2/2006, de 30 de junio.
 - b) Integrará, en un único documento, los informes sectoriales presentados por los Departamentos del Gobierno Vasco, Diputaciones Forales y Administración Central, incluidos los informes del órgano ambiental relacionado con la evaluación ambiental estratégica en los supuestos en los que se emitan, garantizando su coherencia global.
- 4.– El Órgano ambiental evaluará, en el marco de la legalidad aplicable, la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan general, incidiendo, exclusivamente, en cuestiones de su competencia y de justificada relevancia ambiental.
- 5.– La Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco promoverá la creación de una ponencia técnica en la que se analice el grado de integración interadministrativa en la aplicación de las directrices de coordinación del planeamiento territorial con el planeamiento urbanístico.



Anexo I a las Normas de Aplicación

ANEXO I a las Normas de Aplicación: Identificación de la eficacia vinculante directa o indirecta para el planeamiento urbanístico de las directrices de ordenación y uso del espacio contenidas en el capítulo ii de las normas de aplicación de las directrices de ordenación territorial

Artículo	Eficacia vinculante directa	Eficacia vinculante indirecta
3	Apartados 1, 2, 3, 4a (3 y 4) y 4b	Apartado 4a (1 y 2)
4	Apartados 2, 3, 4, 5 y 7	Apartados 1 y 6
5		Todo el artículo
6		Todo el artículo
7	Apartados 3, 4, 5 y 6	Apartados 1, 2 y 7
8	Apartados 1, 3, 4 y 5	Apartado 2
9		Todo el artículo
10	Apartado 2	Apartados 1 y 3
11		Todo el artículo
12	Apartados 1, 2, 3 y 4	Apartados 5, 6 y 7
13	Apartados 1 y 2	Apartado 3
14	Apartado 2	Apartados 1, 3, 4 y 5
15	Apartados 1, 2 ,3 y 8	Apartados 4, 5, 6, 7
16	Apartados 2 y 4	Apartados 1, 3, 5, 6 y 7
17	Apartado 4	Apartados 1, 2, 3, 5 y 6
18	Todo el artículo	
19	Todo el artículo	



ANEXO II a las Normas de Aplicación: Ordenación del Medio Físico

El presente anexo a la normativa recoge directrices de obligado cumplimiento sobre elementos, procesos, control de actividades, ordenación del medio físico y matriz de usos.

1.– Elementos y procesos del medio físico y control de actividades:

1.a. Elementos y procesos.

1.a.1. Tratamiento del suelo y subsuelo.

- a. Conservar y asignar usos que aprovechen las potencialidades del suelo sin deteriorarlo, reconociendo el suelo como recurso básico que es soporte esencial de actividades y base física que determina las características de numerosos procesos naturales.
- b. Integrar dentro de una misma ordenación aquellas cuestiones que, bien relacionadas con la planificación de los espacios protegidos bien con la gestión forestal general, afecten al correcto cumplimiento de las funciones de las áreas forestales, especialmente en relación a la fijación y protección del suelo.
- c. En general, los planes territoriales parciales y sectoriales incorporarán programas y medidas de acción positiva de mejora de espacios rurales y naturales que definan, entre otros, los objetivos concretos a lograr; el conjunto de medidas necesarias, las responsabilidades en su aplicación y financiación, y los plazos para la ejecución. Los programas, a título indicativo, pueden ser los siguientes:
 1. La ordenación de las masas forestales en función de criterios de optimización dependiendo de las características de cada estación tanto para las masas más productivas como para aquellas de crecimiento más lento. Esta ordenación incluiría la regulación de técnicas de explotación y de realización de nuevas plantaciones.
 2. La elaboración de un «Catálogo de montes con función protectora», especialmente en los Montes declarados de Utilidad Pública (MUP), que deberán recogerse en la información urbanística. En este catálogo se incluirán aquellos montes en los que, por su papel de proveedores de diversos servicios ecosistémicos, como la prevención de la erosión o en la protección de los terrenos situados aguas abajo, debe realizarse una explotación de los mismos especialmente cuidadosa con el medio.
 3. Programas de mejora y gestión de los ámbitos incluidos en las categorías de Especial Protección, Protección de Aguas Superficiales, y en otros espacios que cuentan con interés natural pero que no forman parte de los espacios protegidos.
 4. Acciones de reforestación de los ámbitos prioritarios, o de la categoría de Mejora Ambiental que identifiquen los PTP.
 5. Programas de actuación orientados al mantenimiento de actividades agrarias, así como a la gestión de los terrenos abandonados o en riesgo de desaparición.
 6. Planes de Acción del Paisaje y las medidas y actuaciones para el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística que se establezcan en los catálogos de paisaje.
- d. Procurar como norma general el mantenimiento de la superficie agraria útil, reconociendo las características del suelo agrario más allá de las de mero soporte.



Anexo II a las Normas de Aplicación

- e. Los planes territoriales parciales y sectoriales, así como el planeamiento urbanístico considerarán los factores de capacidad agrológica del suelo y su fragilidad ante procesos de deterioro, como criterio de localización de obras e infraestructuras, delimitando los ámbitos que deben excluirse de los procesos de desarrollo urbano, en sintonía con lo señalado en el PTS Agroforestal. Esta protección se extenderá, independientemente de su productividad, a aquellos terrenos cuya conservación resulte importante para la viabilidad de los usos agrarios, con criterios acordes con las líneas de desarrollo rural establecidas por el Programa de Desarrollo Rural de la CAPV.
- f. Partiendo de las regulaciones establecidas en materia de Minas y de Hidrocarburos, se debe considerar el subsuelo como un elemento más a tener en cuenta a la hora de elaborar las propuestas y alternativas para encontrar la mejor opción con las mejores tecnologías disponibles, siempre de acuerdo con las bases del modelo que se establecen en este documento. En cualquier caso, su vocación a falta de una previsión sectorial debe ser la de su mantenimiento en estado natural.
- g. Se evitará o minimizará en lo posible la exposición subaérea de los minerales, sales y aguas reactivas, que son los que cambian sus propiedades durante la meteorización.
- h. Se evitarán variaciones importantes de humedad en los suelos expansivos (los que cambian sustancialmente de volumen cuando hay una variación de humedad).
- i. Para prevenir los deslizamientos o disminuir sus efectos es necesario aumentar las fuerzas resistentes o disminuir las fuerzas desestabilizantes actuantes en la ladera o el talud.
- j. En los suelos susceptibles de sufrir subsidencia (hundimientos de la superficie de forma lenta) y colapsos, se evitarán las vibraciones de cualquier origen y en general, la carga puntual del terreno, así como alteraciones significativas del nivel freático.

1.a.2. Tratamiento de la biodiversidad.

- a. Garantizar la pervivencia de la biodiversidad, es decir, «la variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otros, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprendiendo la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas» (Convenio sobre la diversidad biológica, 1992).
- b. Proteger de forma prioritaria los endemismos (combinaciones genéticas surgidas unas veces como especies sólo presentes en un reducido lugar geográfico, en otras ocasiones como variantes locales a especies de ámbito extenso). Para ello, continuar con las líneas emprendidas de ordenación de aquellos amplios espacios en que los usos desarrollados sobre el territorio han preservado un medio natural con un valor singular y se han constituido en referencia ecológica y cultural para gran parte de la población.
- c. Ampliar esta línea a la protección de hábitats, especies e individuos singulares en toda la CAPV. También hay que preservar y restaurar los corredores ecológicos de interconexión entre hábitats, que garanticen el intercambio genético. Se extenderá este criterio a todas las escalas, para formar una infraestructura verde interconectada.
- d. En toda acción territorial se atenderá a la preservación de la vegetación y, muy especialmente, a la conservación de las masas arboladas. Se tomarán medidas para restituir la conectividad ecológica allá donde se haya perdido, y medidas correctoras o compensatorias allá donde se prevea una posible pérdida. Se protegerán y conservarán los hábitats de interés comunitario y regional.



Anexo II a las Normas de Aplicación

- e. Se evitará crear barreras artificiales que impidan la libre circulación de la fauna, y en caso de que existan se estudiarán e implementarán medidas para permitir dicha circulación.
- f. La instalación de tendidos eléctricos de alta tensión deberá realizarse con dispositivos que eviten la electrocución y minimicen el riesgo de colisión de las aves, en consonancia con la Orden de 6 de mayo de 2016 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna en las que serán de aplicación las medidas para la salvaguarda contra la colisión y la electrocución de las líneas eléctricas aéreas de alta tensión.

1.a.3. Tratamiento de los recursos hídricos superficiales.

- a. La ordenación territorial y urbanística tendrá en consideración los terrenos clasificados como no urbanizables, urbanizables y urbanos colindantes a los embalses, ríos, arroyos y otras masas de agua superficiales de la CAPV. A este respecto será de aplicación lo señalado en el PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV.
- b. En el suelo clasificado como no urbanizable se aplicarán las determinaciones establecidas para la Categoría de Protección de las Aguas Superficiales, según figura en este capítulo.
- c. En lo que respecta a las zonas húmedas, se estará a lo dispuesto por el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV y, en aquellas que tengan la consideración de Espacios Naturales Protegidos, a lo dispuesto por su propia normativa.

1.a.4. Tratamiento de los recursos hídricos subterráneos.

- a. La Administración deberá ejercer un control efectivo sobre los acuíferos con dos objetivos: mantener la calidad de las aguas y evitar su sobreexplotación.
- b. El marco de referencia para el establecimiento de áreas de Vulnerabilidad de las aguas subterráneas será el «Mapa de Vulnerabilidad de Acuíferos», recogido en el portal de Información Geográfica del Gobierno Vasco (<http://www.geo.euskadi.eus>).
- c. Las instalaciones de cualquier tipo que produzcan aguas residuales capaces de contaminar las aguas, tanto subterráneas como superficiales, no podrán construir pozos, zanjas, galerías o cualquier dispositivo que posibilite la absorción de dichas aguas por el terreno. La construcción de fosas sépticas para saneamiento solo podrá autorizarse cuando se den las suficientes garantías de que no suponen riesgo alguno para la calidad de las aguas superficiales o subterráneas.
- d. En todo caso, las solicitudes de licencia de actividades generadoras de vertidos de cualquier índole, deberán incluir todos los datos exigibles por la legislación vigente para la autorización de vertidos, no pudiendo realizarse éstos sin dicha autorización.

1.a.5. Tratamiento del espacio litoral y medio marino.

- a. Toda actuación en la zona costera se someterá a lo dispuesto en el PTS de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV y en la legislación vigente, tanto en lo referente a la zona de dominio público marítimo-terrestre como a las zonas de influencia y servidumbre de protección y tránsito. Los planes territoriales parciales podrán establecer determinaciones complementarias a partir de los análisis pormenorizados de su ámbito de aplicación.



Anexo II a las Normas de Aplicación

- b. En el futuro desarrollo del planeamiento territorial que afecte al espacio litoral deberá tenerse en cuenta la incidencia del cambio climático sobre este espacio.

1.a.6. Protección de yacimientos de interés científico-cultural.

- a. Los yacimientos arqueológicos y paleontológicos serán señalados por el planeamiento territorial y urbanístico estableciéndose las normas y regímenes de protección que determine la normativa sectorial aplicable.

1.b. Control de actividades.

1.b.1. Infraestructuras.

- a. La localización y diseño de toda infraestructura deberá plantear diversas alternativas sobre la base de un estudio previo o paralelo de la capacidad de acogida del territorio y su fragilidad, que tenga en cuenta al menos los siguientes aspectos:

1. Valores de conservación del territorio desde los puntos de vista ecológico, productivo, paisajístico y científico/cultural.
2. Usos y aprovechamientos actuales del suelo.
3. Condicionantes naturales y oportunidades del territorio para la localización y funcionamiento de la infraestructura en cuestión.
4. Adopción de medidas y técnicas que permitan la permeabilización de la infraestructura de cara al mantenimiento de la conectividad ecológica, así como una adecuada integración paisajística tanto de las infraestructuras proyectadas como ejecutadas, considerando además las necesarias labores de conservación y mantenimiento.
5. En el caso de infraestructuras para el aprovechamiento de fuentes de energía renovable, el estudio previo habrá de tener, asimismo, en cuenta la existencia de recurso renovable y la imposibilidad o no de su emplazamiento en otro lugar por este motivo.

1.b.2. Actividades extractivas.

- a. Las autorizaciones de actividades extractivas incorporarán la prohibición de acumular materiales en pendientes, barrancos o cauces que supongan obstáculo al libre paso de las aguas y riesgos de arrastres de materiales o sustancias contaminantes.
- b. El Plan Territorial Sectorial de Actividades Extractivas que conlleva una zonificación de posibles ubicaciones de explotaciones a cielo abierto constituirá el marco de referencia para un tratamiento homogéneo de tales actividades extractivas.
- c. El planeamiento urbanístico deberá incorporar la delimitación del suelo afectado por la realización de actividades extractivas. En el caso de las subterráneas, además de la delimitación en superficie de las labores: bocaminas, pozos, instalaciones de tratamiento, etc. se recogerá la delimitación proyectada a superficie correspondiente a la explotación subterránea, con la categorización de suelo que, en su caso, tenga la superficie. Ambos usos, de suelo y subsuelo, deberán poderse realizar de forma superpuesta.
- d. El planeamiento sectorial y las actuaciones de las administraciones públicas procurarán la utilización de los residuos sólidos inertes generados por cualquier tipo de obra como material de relleno de huecos para la restauración de zonas afectadas por



Anexo II a las Normas de Aplicación

actividades extractivas, sin perjuicio de las potencialidades científico-didácticas que puedan tener, y con la cautela debida hacia la protección de las aguas subterráneas.

- e. Desde el punto de vista de la ordenación y el uso del territorio, cabe señalar que en relación con la extracción de hidrocarburos no convencionales y la fractura hidráulica o «fracking» la incertidumbre sobre sus impactos, unida a la actuación en un territorio significativamente denso en cuanto a población y estructuras urbanas como la CAPV desaconsejan su desarrollo.
- f. Las actividades de prospección e investigación minera no tendrán la consideración de actividad extractiva a los efectos de estas DOT debiendo regularse por su normativa específica.

1.b.3. Actividades urbanísticas y edificatorias.

- a. Con carácter general, los desarrollos urbanísticos se ajustarán a las determinaciones establecidas por el planeamiento urbanístico correspondiente, y éste, a los planes y directrices de carácter supramunicipal vigentes en cada momento. El planeamiento urbanístico tendrá en consideración, de manera muy especial el posible impacto sobre el Medio Físico de cualquier propuesta de desarrollo urbanístico y de infraestructuras.
- b. Los desarrollos urbanísticos deberán realizarse con el presupuesto básico del equilibrio con otros usos, preservando el mantenimiento de los servicios de los ecosistemas especialmente en relación con valores naturales, paisajísticos y productivos del territorio. Especial atención deberá otorgarse a los usos residenciales en edificaciones dispersas, cuyos efectos sobre la ocupación del suelo y su impacto sobre el medio van mucho más allá del espacio físico que efectivamente ocupan.
- c. Se prohíbe la construcción de viviendas aisladas en suelo no urbanizable salvo la circunscrita a explotación agropecuaria, en los términos establecidos en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, en su artículo 31.
- d. Caseríos:
 1. Los caseríos existentes en el suelo no urbanizable debieran mantener su morfología actual. En aras a un aprovechamiento del patrimonio arquitectónico existente se permitirá la división horizontal possibilitándose duplicar el número de viviendas existentes sin sobrepasar, en ningún caso, el número de cuatro viviendas por caserío.
 2. Así mismo se propone, en los caseríos existentes, la posibilidad de admitir usos compatibles con los usos residenciales (equipamiento, actividad hostelera, terciario).
 3. Tanto la intensificación del uso residencial como la implantación de estos nuevos usos en el suelo no urbanizable debe limitarse únicamente a aquellos caseríos que cuenten con los servicios suficientes y accesos adecuados para el uso e intensidad que se posibilite.
- e. Núcleos Rurales:
 1. Los núcleos rurales serán los señalados por los correspondientes inventarios elaborados por las Diputaciones Forales, de acuerdo con la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. Su delimitación tendrá un carácter restrictivo, y será precisada por el planeamiento urbanístico a partir de los inventarios. Para aquellas agrupaciones residenciales en suelo no urbanizable que no estén inventariadas



Anexo II a las Normas de Aplicación

como núcleo rural, el planeamiento urbanístico las incluirá en la categoría de ordenación del suelo colindante.

2. El uso residencial de las nuevas edificaciones en núcleo rural debiera de ser preferentemente el de vivienda unifamiliar vinculada a explotación agropecuaria.
3. Se deberá preservar la morfología original de los núcleos rurales, especialmente en lo relativo a compacidad y definición del espacio público, tendiendo con la nueva edificación a la concentración edificatoria en torno al espacio público que los aglutina y confiere su carácter.
4. Únicamente serán generadores de nuevas viviendas aquellos caseríos anteriores a 1950 y el incremento del número de viviendas posibilitado por la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, en su artículo 29, solo podrá ser aplicado una vez. Por lo tanto, aquellos núcleos rurales en los que el número de edificios residenciales construidos con posterioridad a 1950 sea superior al 50% de los caseríos existentes se considerarán consolidados.
5. En los municipios en los que la superficie de los núcleos rurales de acuerdo con el inventario triplique, como mínimo, la superficie clasificada como suelo urbano y urbanizable, los caseríos anteriores a 1950 podrán generar nuevas viviendas en los términos establecidos en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo; así mismo el número total de caseríos y de edificios residenciales construidos con posterioridad a 1950 en cada núcleo no podrá superar las 25 unidades.
6. En los núcleos rurales en los que el número de caseríos anteriores a 1950 fuera próximo a veinticinco, se evitará su reclasificación a suelo urbano.
7. La división horizontal de los caseríos atenderá a lo dispuesto en el artículo 29.5 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

1.b.4. Depósitos de residuos.

- a. El marco de referencia para la localización y gestión del transporte, depósito, tratamiento y control de residuos sólidos será el Plan Territorial Sectorial de Infraestructuras de Residuos Urbanos de la CAPV.
- b. El citado Plan Territorial Sectorial de Infraestructuras de Residuos Urbanos o, en su defecto, el planeamiento urbanístico deberá:
 1. Señalar las áreas no aptas para el vertido en función de los tipos de actividades generadoras de residuos concretando, para ello, a nivel municipal los criterios que se dan en las presentes directrices.
 2. Analizar las condiciones de los vertederos incontrolados existentes a fin de detectar los impactos derivados de su localización y funcionamiento; prever convenios, plazos y recursos financieros para la corrección de dichos impactos y, en su caso, programar en colaboración con los servicios ambientales de la Comunidad Autónoma o Foral, la eliminación o sellado de los vertederos incontrolados existentes.
 3. Señalar el emplazamiento más idóneo para las nuevas instalaciones de tratamiento de residuos, calificando los terrenos afectados como Sistema General de Infraestructuras.
 4. Se prohíbe la deposición de residuos, basuras o desechos de cualquier tipo fuera de los lugares destinados a ello. La realización de estas actividades tendrá la



Anexo II a las Normas de Aplicación

consideración de vulneración del planeamiento, dando lugar a la restitución del suelo a su estado original, sin perjuicio de las acciones en que se pueda incurrir con arreglo a la legislación sectorial correspondiente.

1.b.5. Actividades turísticas y recreativas.

- a. Las actividades turísticas y recreativas serán reguladas a través de los planes territoriales y/o urbanísticos correspondientes, especialmente las basadas en vehículos a motor.
- b. El planeamiento de desarrollo valorará las posibilidades de ocio y recreo al aire libre del territorio, señalando las áreas aptas para su adecuación al uso recreativo.
- c. Los campamentos de turismo se consideran uso autorizable en suelo no urbanizable, siempre que no lo prohíba el planeamiento. La obtención de licencia precisará del cumplimiento de lo dictado en la legislación sectorial aplicable. En ningún caso esta autorización se concederá a la instalación de albergues no transportables por sus propios medios de locomoción o por vehículo automóvil. Las fincas que tengan autorización para destinarse a campamentos de turismo adquirirán la condición de indivisibles, haciéndose constar esta circunstancia en acotación marginal del Registro de la Propiedad.
- d. La instalación de campos de golf tenderá a utilizar para el riego aguas recicladas, mantener la topografía original del terreno sobre el que se asienta y utilizar especies herbáceas adecuadas a la zona. Habrán de tenerse en cuenta las normas legislativas y demás disposiciones referentes a la utilización de productos fertilizantes, fitosanitarios y plaguicidas.

1.b.6. Actividades agrarias.

- a. Las actividades agrarias y los usos que se desarrolle en los actuales suelos agrícolas deberán atenerse a lo dispuesto en los planes territoriales, y especialmente en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal, salvo en los supuestos de discrepancia con lo establecido en las DOT, que serán de aplicación preferente.
- b. Se consideran actividades agrarias la agricultura, silvicultura, ganadería y acuicultura.
- c. Los caseríos vascos son parte integrante del hábitat rural de la Comunidad Autónoma debiendo favorecerse su permanencia en actividad. En este sentido se sugiere diversificar la renta de los agricultores y las agricultoras, es decir, la puesta en marcha de líneas de actuación para el desarrollo rural y conservación del medio natural.
- d. Las construcciones vinculadas a las explotaciones agrarias guardarán una relación de dependencia y proporción adecuada a la intensidad del aprovechamiento, y se garantizarán medidas para su integración paisajística.
- e. La obtención de licencia urbanística para industrias agrarias precisará la autorización previa de la administración agraria competente.
- f. Se debiera orientar la implantación de las industrias agrarias hacia su ubicación en suelos contiguos a los núcleos de población, con la salvedad normativa de la ganadería intensiva.
- g. Se debe favorecer el progresivo cambio de uso de forestal (productivo) a agrario.



2.– Ordenación del medio físico: matriz de usos.

2.a. Categorías de ordenación.

Ordenar los usos debidamente en el suelo clasificado como «no urbanizable», según las características o la finalidad asignada a un espacio. Para ello, en primer lugar y a modo general, se zonifica el suelo en espacios homogéneos denominados «categorías de ordenación del medio físico», definidos en función de su vocación territorial, y se identifican una serie de condicionantes. Posteriormente se define una relación de tipos de uso del suelo, que podrán ser detallados por los instrumentos de ordenación territorial y los planes generales de ordenación urbana si fuera necesario. Por último, a esas zonas o categorías se les aplica una regulación de usos específica según sus características. A su vez, este régimen de usos específico establecido para cada categoría de ordenación puede verse condicionado por los identificados como «condicionantes superpuestos», que tienen por objeto limitar o condicionar el modo en que se aplican los usos previstos en una determinada categoría con el fin evitar los riesgos o afecciones que pudieran ocasionar dichas actividades.

En algunas de las categorías señaladas existe una correspondencia entre la capacidad del medio físico y la realidad actual del territorio. En otros casos se establecen categorías sobre las que se deberían desarrollar medidas de acción positiva a emprender para adecuar el uso actual a un estado más deseable de acuerdo con la vocación identificada.

Se establecen seis categorías de ordenación:

- 2.a.1. **ESPECIAL PROTECCIÓN:** se aplica a los bosques autóctonos bien conservados, a las ríos y estuarios, a los complejos fluviales en buen estado, a las playas, a las zonas húmedas interiores, a los acantilados costeros, las áreas culminares o de vegetación singular y, en general, a todos los elementos valiosos desde el punto de vista de la ecología, la cultura, el paisaje, o todo ello conjuntamente. Concretamente, se incluirán en esta categoría:
 - a. Las áreas que desempeñan un papel importante en el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales tales como la protección de los suelos, o la recarga de acuíferos, por ejemplo.
 - b. Muestras de hábitats naturales en buen estado de conservación que están amenazados de desaparición o que, en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial.
 - c. Áreas que alberguen poblaciones de animales o vegetales catalogados como especies amenazadas, altas concentraciones de elementos endémicos o especies que en virtud de convenios internacionales o disposiciones específicas requieran una protección especial.
 - d. Paisajes rurales o agrestes armoniosos, de extraordinaria belleza o valor cultural.
 - e. Lugares de interés geológico (LIG).
 - f. Áreas que contengan elementos naturales que destaque por su rareza o singularidad, o tengan interés científico especial.
- 2.a.2. **MEJORA AMBIENTAL:** bosques degradados, zonas de matorral y suelos marginales que, por su ubicación en el interior de, o junto a áreas de mayor valor se considere beneficiosa su evolución hacia mayores grados de calidad. Esta categoría ha de cobrar un valor clave para la transformación del suelo no urbanizable, como soporte para la



Anexo II a las Normas de Aplicación

generación de soluciones basadas en la naturaleza o de mejoras paisajísticas o agrológicas en función de los objetivos de cada plan territorial o urbanístico.

- 2.a.3. FORESTAL: aquellos terrenos que, por su uso actual y/o por razones de vocación de uso (pendiente, riesgos, protección de cuencas, etc.) presentan claras orientaciones hacia el uso forestal. La dificultad de discriminar internamente el uso forestal, ya que en los sistemas forestales se entremezclan las funciones de producción y protección, lleva a definir por estas DOT una única área forestal, si bien esta categoría ha sido desarrollada por el PTS Agroforestal, agrupando en torno a la supracategoría «Monte» categorías de Forestal, Forestal monte ralo, Pastos montanos y Pastos montanos-roquedos. No se incluyen las actuales masas forestales que, situadas en zona baja y de campiña, constituyen elementos integrantes de ésta y son por tanto susceptibles de combinarse y de rotar con usos agrarios y ganaderos.
- 2.a.4. AGROGANADERA Y CAMPIÑA: agrupa suelos de muy diversa capacidad agrológica, desde los mosaicos de la campiña cantábrica, los terrenos de regadio o con usos hortícolas, los viñedos y las zonas de agricultura extensiva hasta suelos roturados pero con bajo rendimiento agropecuario. La categoría Agroganadera y Campiña se subdivide en el PTS Agroforestal, a su vez, en dos subcategorías:
- Agroganadera de Alto Valor Estratégico: suelos con mayor capacidad agrológica y terrenos de explotaciones agrarias que, por su modernidad, rentabilidad o sostenibilidad, se consideran estratégicas para el sector. Es por ello que se prohíbe el uso forestal en la misma.
 - Paisaje Rural de Transición: agrupa zonas cultivadas de menor capacidad productiva que la Agroganadera de Alto Valor Estratégico (mayores pendientes) o de áreas de campiña cubiertas por prados y pequeños rodales forestales en mosaico con aquellos. Se encuentran en inmediato contacto con zonas agroganaderas de alto valor estratégico o con amplias zonas forestales, tendiendo vocacionalmente su uso, en general, hacia uno de estos dos sentidos.
- 2.a.5. PASTOS MONTANOS: zonas ganaderas de altura, situadas en las zonas cacuminales de los macizos montañosos. Como se ha señalado para Forestal, esta categoría ha sido incluida por el PTS Agroforestal en la supracategoría «Monte», y distinguiendo en ella los Pastos montanos-roquedos (grandes paredones rocosos, con resaltes casi verticales) del resto de pastos montanos (céspedes rasos y densos situados en cotas altas, con un aprovechamiento ganadero intenso, aunque estacional, y asociados a una cultura pastoril tradicional).
- 2.a.6. PROTECCIÓN DE AGUAS SUPERFICIALES: ríos y arroyos y su correspondiente zona de protección, de acuerdo con el PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV.
- 2.b. Condicionantes superpuestos.

Los condicionantes superpuestos que limitan o condicionan el régimen de usos establecido para cada categoría de ordenación del medio físico son de dos tipos: condicionantes superpuestos de riesgos naturales y condicionantes superpuestos de infraestructura verde, y se especifican a continuación:

- 2.b.1. Condicionantes superpuestos relativos a riesgos naturales y cambio climático:
- Áreas vulnerables a la contaminación de acuíferos: las áreas de recarga de los acuíferos subterráneos que presentan un alto grado de vulnerabilidad a la contaminación de estos recursos. El criterio general será el de evitar la localización de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo; cuando razones de



Anexo II a las Normas de Aplicación

fuerza mayor exijan la localización de este tipo de actividades, se exigirá la garantía de su inocuidad para las aguas subterráneas. Para las actividades susceptibles de desarrollarse en estas zonas y que puedan suponer un riesgo para la calidad de las aguas subterráneas, el planeamiento de desarrollo delimitará las áreas vulnerables y establecerá las determinaciones necesarias de acuerdo con el criterio general para este condicionante.

- b. Riesgos geológicos: se incluye en este condicionante una amplia gama de riesgos, tanto por materiales geológicos (minerales, sales, aguas reactivas, suelos expansivos) como por procesos (deslizamientos, subsidencia y colapsos, erosión, dinámicas de las aguas superficiales, de la costa). El planeamiento deberá incluir información sobre la posible afección de riesgos geológicos, y establecer criterios ponderados adecuados a cada riesgo. Como criterio general, se velará por el mantenimiento de la cubierta arbórea o por su introducción y extensión en el caso de suelos desnudos, y se evitarán aquellas actividades que afecten a la estabilidad del suelo. No obstante, si fueran admisibles actividades susceptibles de generar una intensificación de las pérdidas de suelo o dificultar la corrección de los procesos, el planeamiento de desarrollo deberá establecer las determinaciones necesarias.
- c. Áreas inundables: se garantizará la libre circulación del agua evitando la interrupción y el cegamiento de cauces y zonas de aliviaderos y prevendrán los daños a instalaciones, infraestructuras y construcciones susceptibles de ser afectadas por las aguas desbordadas, de acuerdo con lo establecido en los planes hidrológicos y el Plan Territorial Sectorial de Ríos y Arroyos.
- d. Riesgos asociados al cambio climático: se incluyen en este grupo los riesgos por la subida del nivel del mar, los riesgos asociados a tormentas o fuerte oleaje, los riesgos de incendios por sequías prolongadas en áreas forestales homogéneas y los riesgos por estrés térmico y en particular por fenómenos de islas de calor en zonas urbanas. El planeamiento urbanístico irá incorporando tanto la delimitación como las regulaciones adecuadas, a medida que el planeamiento territorial vaya abordando el tratamiento hacia estos riesgos, de acuerdo con lo señalado en el apartado 10.3 de este documento.

2.b.2. Condicionantes superpuestos de la infraestructura verde:

- a. Espacios protegidos por sus valores ambientales y Reserva de la Biosfera de Urdaibai: incluye los parques naturales, biotopos protegidos, árboles singulares, Red Natura 2000, Reserva de la Biosfera de Urdaibai, Plan Especial de Protección de Txingudi, declarados en la actualidad y aquellos otros que se declaren en el futuro así como sus zonas periféricas de protección, en base al texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, y a la Ley 5/1989, de 6 de julio, de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y señalados en este capítulo. Son los espacios de mayor importancia natural. Los criterios y su regulación de usos serán los establecidos por sus respectivas figuras de protección.
- b. Corredores ecológicos y otros espacios de interés natural multifuncionales: es la red de corredores ecológicos definida en este documento, así como sus posibles actualizaciones o los que pudieran añadir los PTP o los planes urbanísticos, cada uno en su escala. También se incluyen dentro de este condicionante aquellos espacios naturales de relevancia que, sin contar con una figura de protección, deben tener un tratamiento adecuado a sus valores ambientales. Son espacios que forman parte de la



Anexo II a las Normas de Aplicación

infraestructura verde de la CAPV. Cualquier uso previsto en ellos deberá supeditarse a los objetivos de la infraestructura verde señalados en este capítulo, y en especial para aquellos corredores propuestos en este documento, al objetivo primordial de la conectividad ecológica entre los espacios protegidos por sus valores ambientales. Las actividades admisibles serán cualesquiera que permitan los objetivos citados, con preferencia por aquellas actividades que los favorezcan.

- 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.
- 2.b.4. La información gráfica de los condicionantes superpuestos será accesible en el portal de Información Geográfica del Gobierno Vasco – Geoeuskadi: www.geo.euskadi.eus

2.c. Usos.

Se identifican cinco tipos de usos generales:

- 2.c.1. Protección ambiental:
- Conservación: mantenimiento de las características y situación actual sin intervención humana o exclusivamente de carácter científico o cultural en los casos más naturalizados, o con continuidad del uso actual y participación activa en una dinámica de desarrollo sostenible en el resto de los casos.
 - Mejora ambiental: tratamientos capaces de reconducir la zona a que se aplique a su situación primigenia o a otros estados de equilibrio más valiosos. Esta mejora puede adoptar formas distintas según la casuística particular de las unidades a que se asigne (podas selectivas, pastoreo controlado, limpieza, eliminación selectiva de la vegetación, tratamiento de plagas y enfermedades, etc.).
 - Actividades científico-culturales: actividades destinadas a facilitar el estudio y la investigación del medio, que no impliquen construcciones.

2.c.2. Ocio y esparcimiento.

- Recreo extensivo: uso y disfrute con fines de ocio, turismo, educación e interpretación del medio natural, en base a actividades blandas, sin equipamientos significativos: excursionismo y contemplación, poco incidentes en el medio físico, implicando el simple tránsito peatonal, que no requiere ningún tipo de infraestructura o acondicionamiento para su práctica, como no sean pequeñas obras (pasos sobre arroyos, tramos de sendas, miradores, etc.) que se presumen cuidadosas e integradas en el paisaje. Incluye la práctica de escalada incluyendo la apertura y fijación de vías, y práctica de deportes de navegación aérea como ala delta o parapente, incluso el deporte vinculado al medio acuático.
- Recreo intensivo: uso y disfrute con fines de ocio, turismo, educación e interpretación del medio natural, en base a equipamientos de ocio y/o acogida que implican la adaptación a un espacio localizado para actividades recreativas de distinto tipo: campings, aparcamientos, instalaciones de mesas, bancos, barbacoas, fuentes, servicios sanitarios, juegos de niños, papeleras, pequeños puntos de recogida de residuos o alguna edificación de servicio al uso. Se consideran asimismo integradas



Anexo II a las Normas de Aplicación

en este uso las instalaciones deportivas al aire libre, las instalaciones científicas o culturales que impliquen la construcción de edificios de cierta envergadura, los huertos de ocio, huertos urbanos, los campos de golf, las actividades ligadas a la circulación de vehículos a motor, tanto en circuitos especialmente adaptados, como por vías de interés general, en actividad organizada o por libre.

- c. Actividades cinegéticas y piscícolas: práctica de la caza y la pesca reglamentada.

2.c.3. Eplotación de los recursos primarios.

- a. Agricultura: actividades ligadas directamente con el cultivo de recursos vegetales no forestales (cultivos herbáceos y cultivos leñosos, horticultura, floricultura, cultivos de vivero, de setas y los hidropónicos); preparación de la tierra para la obtención de cultivos, incluyendo labores y prácticas culturales, operaciones de recolección, selección y clasificación de las cosechas dispuestas en condiciones de ser transportadas para su posterior almacenamiento o consumo, así como el aporte de agua y una mayor intensidad de aprovechamiento en el caso del regadío, junto con las obras de infraestructura rural necesarias para la mejora de la agricultura en general. En este uso se incluyen tanto las actividades agrícolas al aire libre como las que se realizan bajo cubierta (cultivos protegidos), las construcciones destinadas a almacenamiento y conservación de útiles, aperos de labranza y de productos agrarios; producción, extracción y clasificación de productos agrarios y primera transformación de los productos necesaria para su comercialización o transformación artesanal de los mismos, así como las obras e instalaciones necesarias al regadío o a la agricultura de invernadero. En cualquier caso, la superficie construida deberá guardar relación con la capacidad productora de la explotación a la que se sirve o de las explotaciones en caso de productores asociados. Podrán establecerse limitaciones específicas en función de las diferentes categorías de ordenación.
- b. Invernaderos: instalaciones permanentes, accesibles y con cerramiento para el forzado o protección de cultivos, en las que se pueden desarrollar todas o algunas de las fases del ciclo de los cultivos. Se incluyen construcciones ligadas a la actividad en condiciones equivalentes a las expuestas para los usos relacionados con la agricultura.
- c. Ganadería: actividades destinadas a la preparación de la tierra para la obtención de pastos y cultivos forrajeros, así como para el pastoreo y la cría de ganado con destino a la producción de alimentos (carne, leche, huevos, etc.), lana, piel u otros productos. Se incluyen construcciones ligadas a explotaciones ganaderas de carácter extensivo o semientensivo en condiciones equivalentes a las expuestas en el caso del uso agrario. En el caso particular de la categoría de ordenación «Pastos Montanos», se consideran tan solo las actividades ligadas al pastoreo, pudiéndose realizar mejoras de pastos en base a la realización controlada de desbroces y aplicación de productos fitosanitarios, siembras directas y abonados. Muy excepcionalmente podrán realizarse actividades que impliquen remoción de tierras. Solo se admitirán aquellas construcciones (bordas y construcciones ganaderas menores, abrevaderos, etc.) directamente ligadas al pastoreo. En función de las diferentes categorías de ordenación caben limitaciones específicas, más concretamente en la de «Especial Protección», donde puede prohibirse o limitarse especialmente.
- d. Uso forestal: plantación o siembra de especies arbóreas, tanto con un fin especial de protección ecológica o paisajística, como con fin principalmente productor. Se consideran incluidas en el uso todas las actividades que tienen por objeto la mejora o aprovechamiento de terrenos forestales, así como las instalaciones necesarias para el



Anexo II a las Normas de Aplicación

manejo de las masas así como las construcciones ligadas a la explotación forestal en condiciones equivalentes a las establecidas para los usos relacionados con la agricultura, como las instalaciones forestales de primera transformación. Se estima conveniente que el aprovechamiento forestal modifique sustancialmente sus patrones, reduciendo el predominio de las especies de crecimiento rápido y favoreciendo la combinación con espacios con especies autóctonas con mejores capacidades de prestación de servicios ambientales.

- e. Industrias agrarias: construcciones destinadas a producciones ganaderas de carácter intensivo en régimen de estabulación permanente, así como industrias agroalimentarias de primera transformación no ligadas directamente a una explotación. Incluye industrias forestales, en las mismas condiciones que las agroalimentarias.
- f. Actividades extractivas: actividades encaminadas a la extracción de los recursos geológicos: minas, canteras, graveras, salinas, explotaciones por dragado, pozos, así como auxiliares vinculadas directamente a éstas. Se incluyen las edificaciones e instalaciones destinadas a la extracción y el primer tratamiento de los recursos geológicos situados en la propia zona. No se incluyen las labores de prospección e investigación de los recursos geológicos.

2.c.4. Infraestructuras.

- a. Vías de transporte: autopistas, autovías, carreteras, ferrocarriles junto con sus instalaciones complementarias, como estaciones de ferrocarril y estaciones de servicio. Asimismo, esta categoría de infraestructuras incorpora otros canales dedicados al transporte de personas o mercancías con similar impacto sobre el medio físico.
- b. Líneas de tendido aéreo: redes de transporte o distribución de energía eléctrica y otras líneas de tendido aéreo y distinta finalidad junto a los soportes e instalaciones complementarias a la red.
- c. Líneas subterráneas: redes de transporte o distribución de gas, petróleo y productos derivados: agua, saneamiento, telecomunicaciones y otras redes infraestructurales subterráneas así como las instalaciones complementarias.
- d. Instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A: instalaciones tales como grandes superficies de estacionamiento de vehículos al aire libre (más de 50 vehículos), plantas potabilizadoras y de tratamiento de agua, embalses o grandes depósitos de agua; centrales productoras de energía eléctrica; estaciones transformadoras de superficie superior a 100 metros cuadrados; centrales de captación o producción de gas; plantas depuradoras y de tratamiento de residuos sólidos y cualesquiera otras instalaciones de utilidad pública y similar impacto sobre el medio físico.
- e. Instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B: instalaciones tales como: torres, antenas y estaciones emisoras-receptoras de radio, televisión y comunicación vía satélite; faros, radiofaros y otras instalaciones de comunicación de similar impacto. Se incluyen aparcamientos de pequeña dimensión (menos de 50 vehículos), así como aerogeneradores y otras instalaciones de energías renovables (hidroeléctrica, fotovoltaica, geotermia y similares).
- f. Escombreras y espacios para el tratamiento de residuos sólidos: lugares destinados al tratamiento de escombros y de residuos sólidos urbanos o industriales, los rellenos de rocas y tierras provenientes de obra civil (depósitos de sobrantes), escombreras.



Anexo II a las Normas de Aplicación

2.c.5. Usos edificatorios.

- a. Crecimientos apoyados en núcleos preexistentes: desarrollos urbanísticos concebidos como crecimiento de núcleos urbanos o rurales ya existentes, cualquiera que sea su entidad. En todo caso estos crecimientos deben guardar una correspondencia estructural, tipológica y de magnitud adecuada con los núcleos en los que se apoyan. De forma particular este uso recoge los crecimientos de los núcleos rurales existentes en el territorio.
- b. Desarrollos no apoyados en núcleos preexistentes: actuaciones urbanísticas de carácter residencial, industrial o de servicios que pueden incorporar todo el conjunto de equipamientos, dotaciones y usos complementarios correspondientes a su propio carácter y que se desarrollan en áreas desligadas de zonas urbanas o industriales preexistentes o suponen un aprovechamiento urbanístico superior al del elemento en que se apoyan. Se trata de un uso prohibido para todas las categorías de ordenación, salvo las que excepcionalmente se contemplen de forma específica por el PTP correspondiente.
- c. Edificios de utilidad pública e interés social: edificaciones e instalaciones para equipamientos comunitarios públicos o privados que estén destinados a prestar servicios que por su naturaleza y características deban obligatoriamente emplazarse en medio rural, siempre que previamente hubieran sido declaradas de utilidad pública o interés social.
- d. Vivienda aislada en Suelo No Urbanizable: se trata de construcción de vivienda aislada de nueva planta en suelo no urbanizable, no vinculada a explotación agraria. Se trata de un uso prohibido para todas las categorías.
- e. Industrias o almacenamientos peligrosos: almacenamiento y desarrollo de sustancias y procesos productivos que por su naturaleza, características o materiales manipulados puedan originar riesgos graves que no permitan su inclusión en terrenos clasificados como suelo urbano o urbanizable.
- f. Residencial aislado vinculado a explotación agraria: edificios constituidos por una vivienda unifamiliar o bifamiliar ligada a una explotación agropecuaria para residencia de la persona agricultora previa demostración de su necesidad.

2.d. La regulación de usos. Matriz de usos.

La regulación de usos que se establece para cada categoría de ordenación del medio físico señala el criterio general, las actividades propiciadas, las actividades admisibles y las actividades prohibidas, y es la siguiente:

2.d.1. Especial protección:

- a. Criterio General: limitar la intervención antrópica, limitándose a mantener la situación preexistente, y en el caso de que la zona esté sometida a aprovechamiento, impulsar dicho aprovechamiento de forma sostenible, asegurando la renovación del recurso utilizado. Independientemente de la protección que, desde el punto de vista territorial y de asignación de usos del suelo, otorgan estas directrices y el planeamiento territorial derivado podrán, a propuesta de la administración competente, ser incluidos en alguna de las figuras específicas de protección que establece el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril.



Anexo II a las Normas de Aplicación

- b. Actividades Propiciadas: se propiciarán exclusivamente las actividades de conservación y las de mejora ambiental del ecosistema, dado que se trata de ámbitos naturales bien conservados y, aún éstas, sometidas a control por parte de los organismos públicos.
- c. Actividades Admisibles: se consideran admisibles, previa regulación a través de planeamiento de desarrollo el recreo extensivo, la ganadería, el uso forestal, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B y los edificios de utilidad pública e interés social.
- d. Actividades Prohibidas: se consideran prohibidas las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en este capítulo, las de recreo intensivo, agricultura, invernaderos, industrias agrarias, actividades extractivas, vías de transporte, instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A, las escombreras y depósitos de residuos y todos los usos edificatorios salvo los edificios de utilidad pública e interés social.

2.d.2. Mejora ambiental:

- a. Criterio General: hacer evolucionar estas zonas, reconduciendo la situación actual hacia estados ecológicamente más favorables. Se hace especialmente necesaria para esta categoría la definición de unos indicadores para evaluar su evolución.
- b. Actividades Propiciadas: la regeneración del ecosistema así como su conservación, y las actividades científico-culturales que conduzcan a ellas.
- c. Actividades Admisibles: se considera admisible sin restricciones el recreo extensivo. El recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, la ganadería, el uso forestal, las industrias agrarias, las actividades extractivas, las vías de transporte, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B, las escombreras y depósitos de residuos sólidos, los crecimientos urbanísticos apoyados en núcleos preexistentes y los edificios de utilidad pública e interés social serán admisibles de acuerdo con las determinaciones del planeamiento de desarrollo.
- d. Actividades Prohibidas: las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en este capítulo, agricultura, invernaderos, instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal tipo A y todos los usos edificatorios salvo los crecimientos apoyados en núcleos preexistentes y los edificios de utilidad pública e interés social.

2.d.3. Forestal.

- a. Criterio General: garantizar el uso forestal de una forma ordenada e indefinida, asegurando la producción sostenible de las masas. Se deberán aceptar actividades que no comprometan este criterio, siempre sujetas a las limitaciones que se deriven de la minimización de los riesgos naturales. Su regulación está definida en gran medida por lo señalado en el PTS Agroforestal.
- b. Actividades Propiciadas: el uso forestal del suelo, manteniendo y renovando las masas de acuerdo con el criterio general y lo dispuesto en el planeamiento sectorial forestal.
- c. Actividades Admisibles: se consideran admisibles sin ningún tipo de limitación la conservación, la mejora ambiental y el recreo extensivo. El planeamiento de desarrollo establecerá la admisibilidad del recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, la agricultura, los invernaderos, la ganadería, las industrias agrarias, las actividades



Anexo II a las Normas de Aplicación

extractivas, las vías de transporte, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B, las escombreras y depósitos de residuos sólidos, los crecimientos urbanísticos apoyados en núcleos preexistentes, el uso residencial aislado vinculado a actividad agraria y los edificios de utilidad pública e interés social.

- d. Actividades Prohibidas: las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en esta directriz, todos los usos edificatorios (salvo los crecimientos apoyados en núcleos preexistentes, la residencia vinculada a la explotación agraria y los edificios de utilidad pública e interés social).

2.d.4. Agroganadera y campiña.

- a. Criterio General: el mantenimiento de la capacidad agrológica de los suelos, así como de las actividades agropecuarias y de aquellas otras que, compatibles con éstas, aseguren la preservación de los ecosistemas y paisajes agrarios. No obstante, el resto de usos admisibles, incluido el forestal, deberán estar subordinados a los usos agropecuarios. Especial atención deberá dedicarse a controlar los procesos edificatorios y de implantación de infraestructuras que ocupan suelo de alto valor agrológico, así como los procesos que provoquen la fragmentación e insularización de las zonas agrarias con consecuencias negativas para las actividades que se desarrollan en ellas.
- b. Actividades Propiciadas: todas las actividades agrarias y ganaderas, especialmente aquellas que supongan un incremento en la intensidad o de la calidad de la explotación agrícola.
- c. Actividades Admisibles: se admiten sin limitaciones las actividades de conservación, la mejora ambiental y el recreo extensivo. El recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, los invernaderos, el uso forestal, las industrias agrarias, las actividades extractivas, las vías de transporte, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B, las escombreras y depósitos de residuos sólidos, los crecimientos urbanísticos apoyados en núcleos preexistentes, el uso residencial aislado vinculado a actividad agraria, los edificios de utilidad pública e interés social y las instalaciones peligrosas serán admisibles de acuerdo con las determinaciones del planeamiento de desarrollo. En el supuesto de plantear el planeamiento urbanístico un crecimiento apoyado en núcleos preexistentes sobre un área calificada como de Agroganadera-Alto Valor Estratégico no recayente en áreas de interés preferente del PTP correspondiente, el planeamiento contendrá dentro de su análisis de alternativas una valoración específica del impacto en el medio agrario.
- d. Actividades Prohibidas: las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en este capítulo, los crecimientos no apoyados en núcleos preexistentes y la residencia aislada no vinculada a la explotación agraria. En Agroganadera y Campiña de Alto Valor Estratégico se prohíbe el uso forestal.

2.d.5. Pastos montanos.

- a. Criterio General: la voluntad de conservación de estas zonas no está exclusivamente ligada al aprovechamiento ganadero en tanto que actividad económica. Al contrario, dichos pastos montanos constituyen entornos extremadamente valiosos desde un punto de vista ambiental, paisajístico y cultural, por lo que el criterio principal de



Anexo II a las Normas de Aplicación

ordenación de tales zonas debe ir orientado a asegurar el mantenimiento sostenible de la actividad pastoril como mecanismo más efectivo de protección de estas áreas.

- b. Actividades Propiciadas: la conservación, la mejora ambiental y la ganadería.
- c. Actividades Admisibles: se admite sin limitaciones el recreo extensivo. Sometidas a las determinaciones y regulaciones del planeamiento de desarrollo están: el recreo intensivo, las actividades cinegéticas y piscícolas, las vías de transporte, las líneas de tendido aéreo, las líneas subterráneas, las instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B y los edificios de utilidad pública e interés social
- d. Actividades Prohibidas: las actividades incompatibles con el criterio general y, en concreto, tal y como se definen en este capítulo, las de agricultura, forestal (excepcionalmente frondosas y coníferas de crecimiento medio y largo), invernaderos, industrias agrarias, actividades extractivas, instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal tipo A, las escombreras y depósitos de residuos y todos los usos edificatorios salvo los edificios de utilidad pública e interés social.

2.d.6. Protección de aguas superficiales.

- a. Criterio General: favorecer la conservación de la calidad de las aguas, evitar la ocupación o alteración de los cauces y riberas y minimizar los daños derivados de riesgos naturales.
- b. Actividades Propiciadas: las actividades de conservación y mejora ambiental y las infraestructuras hidráulicas destinadas a mejorar el conocimiento del medio, garantizar el abastecimiento a las poblaciones, mejorar la calidad y minimizar los riesgos naturales.
- c. Actividades Admisibles: todas las demás actividades que no quedan expresamente prohibidas, excepto el recreo extensivo, serán reguladas por el planeamiento de desarrollo.
- d. Actividades Prohibidas: se prohíben las industrias agrarias, las escombreras y depósitos de residuos y todo tipo de uso edificatorio. Con criterio general, y tal y como señala el PTS de Ríos y Arroyos, se prohíbe cualquier intervención de alteración del terreno natural (edificaciones, instalaciones o construcciones de cualquier tipo, tanto fijas como desmontables, explanaciones y movimientos de tierras, etc.), salvo las relativas a las labores agroforestales, a las obras públicas e instalaciones de infraestructuras de utilidad pública e interés social, o a las acciones de protección del patrimonio cultural debidamente justificadas.



ANEXO III a las Normas de Aplicación: Municipios que componen cada Área Funcional

- 1.– Área Funcional de Encartaciones: Artzentales, Balmaseda, Carranza, Galdames, Gordexola, Güeñes, Lanestosa, Sopuerta, Trucios-Turtzioz y Zalla.
- 2.– Área Funcional de Goierri: Altzaga, Arama, Ataun, Beasain, Ezkio-Itsaso, Gabiria, Gainza, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Olaberria, Ordizia, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama, Zerain y Zumarraga.
Además, se incluyen los siguientes ámbitos: Parzonería General de Álava y Gipuzkoa y Enirio de Aralar.
- 3.– Área Funcional de Bilbao Metropolitano: Abanto y Ciérniga - Abanto Zierbena, Alonsotegi, Arrankudiaga, Arrigorriaga, Barakaldo, Barrika, Basauri, Berango, Bilbao, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Gorliz, Larrabetzu, Leioa, Lemoiz, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Sestao, Sondika, Sopela, Ugao-Miraballes, Urduliz, Valle de Trápaga-Trapagaran, Zamudio, Zarautz, Zeberio y Zierbena.
- 4.– Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa: Andoain, Astigarraga, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, San Sebastián, Urnieta y Usurbil.
- 5.– Área Funcional de Durangaldea: Abadiño, Amorebieta-Etxano, Atxondo, Berriz, Durango, Elorrio, Garai, Iurreta, Izurtza, Mañaria y Zaldibar.
- 6.– Área Funcional de Bajo Deba: Deba, Eibar, Elgoibar, Ermua, Mallabia, Mendaro, Mutriku y Soraluze-Placencia de las Armas.
- 7.– Área Funcional de Busturialdea-Artibai: Ajangiz, Amoroto, Arratzu, Aulesti, Bermeo, Berriatua, Busturia, Ea, Elantxobe, Ereño, Errigoiti, Etxebarria, Forua, Gautegiz Arteaga, Gernika-Lumo, Gizaburuaga, Ibarrangelu, Ispaster, Kortezubi, Lekeitio, Markina-Xemein, Mendaña, Mendexa, Morga, Mundaka, Munitibar-Arbatzegi Gerrikaitz, Murueta, Muxika, Nabarniz, Ondarroa, Sukarrieta y Ziortza-Bolibar.
- 8.– Área Funcional de Arratia: Arantzazu, Areatza, Artea, Bedia, Dima, Igorre, Lemoa y Zeanuri.
- 9.– Área Funcional de Rioja Alavesa: Baños de Ebro, Elciego, Elvillar, Kripan, Labastida, Laguardia, Lanciego, Lapuebla de Labarca, Leza, Moredo de Álava, Navaridas, Oyón-Oion, Samaniego, Villabuena de Álava y Yécora.
- 10.– Área Funcional de Ayala: Amurrio, Arakaldo, Artziniega, Ayala, Llodio, Okondo, Orduña y Orozko.
- 11.– Área Funcional de Alto Deba: Antzuola, Aramaio, Aretxabaleta, Bergara, Elgeta, Eskoriatza, Leintz Gatzaga, Mondragón y Oñati.
- 12.– Área Funcional de Mungialdea: Arrieta, Bakio, Fruiz, Gamiz-Fika, Gatika, Laukiz, Maruri-Jatabe, Meñaka y Mungia.



Anexo III a las Normas de Aplicación

13.– Área Funcional de Tolosaldea: Abaltzisketa, Aduna, Albiztur, Alegia, Alkiza, Altzo, Amezketa, Anoeta, Asteasu, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Bidania-Goiatz, Elduain, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Ikaztegieta, Irura, Larraul, Leaburu, Lizartza, Orendain, Orexa, Tolosa, Villabona y Zizurkil.

Además, se incluye el siguiente ámbito: Enirio de Aralar.

14.– Área Funcional de Álava Central: Alegria-Dulantzi, Añana, Armiñón, Arraia-Maeztu, Arratzua-Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Campezo, Elburgo, Iruña de Oca, Iruraiz-Gauna, Kuartango, Lagrán, Lantarón, Legutio, Otxandio, Peñacerrada-Urizaharra, Ribera Alta, Ribera Baja, Salvatierra, San Millán, Ubide, Urkabustaiz, Valdegovía, Valle de Arana, Vitoria-Gasteiz, Zalduondo, Zambrana, Zigoitia y Zuia.

Además, se incluyen los siguientes ámbitos: Sierra Brava de Badaya y Parzonería de Entzia.

15.– Área Funcional de Urola Kosta: Aia, Aizarnazabal, Azkoitia, Azpeitia, Beizama, Errezil, Getaria, Orio, Zarautz, Zestoa y Zumaia.

Nota: El Enirio de Aralar se adscribe indistintamente a cualquiera de las dos Áreas Funcionales colindantes (Tolosaldea o Goierri) pudiendo ser ordenado por cualquiera de los dos Planes Territoriales Parciales.



ANEXO IV a las Normas de Aplicación: Cuantificación Residencial

1.– Cuantificación residencial.

La metodología de cuantificación residencial para el planeamiento municipal tiene dos objetivos: 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 residencial de cualquier municipio de la CAPV. 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 esta metodología 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 deshabitadas, 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 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 deshabitadas 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. Al resultado obtenido se le resta el número de viviendas deshabitadas que se pretende recuperar con el objetivo de reducir la capacidad residencial resultante. Al final del Anexo se recoge una presentación sintética del método de cuantificación planteado, mediante una ficha que incluye la formulación, los conceptos y los parámetros utilizados.



Anexo IV a las Normas de Aplicación

1.a. Necesidades Residenciales

La cuantificación de las necesidades residenciales tiene en cuenta cinco sumandos que, junto al impacto de las correcciones del modelo territorial, configuran la magnitud resultante.

$$\text{NR} = \text{CMT} + \text{A1} + \text{A2} + \text{B1} + \text{B2} + \text{C1}$$

Los seis componentes contemplados son los siguientes:

1.a.1. Correcciones del modelo territorial vigente: (CMT).

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». A la vista de la capacidad residencial resultante, el PTP adaptará el componente de Modelo (CMT). La acción de Crecimiento Selectivo no debiera conllevar, salvo situaciones de cambio excepcional, la aplicación de un componente de modelo, ya que la capacidad residencial ordinaria proveniente del resto de componentes incluye el dinamismo específico de cada municipio en el pasado reciente.

1.a.2. Necesidades de vivienda principal por variación de la población residente: (A1).

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».

1.a.3. Necesidades de vivienda principal por variación del tamaño familiar: (A2).

Corresponde a la variación de las necesidades de vivienda principal en razón de la variación del tamaño medio familiar del ámbito territorial considerado. Equivale al componente 3 de las DOT 1997, denominado «variación de la estructura familiar».

1.a.4. Demandas de vivienda secundaria por variación de la demanda de vivienda principal: (B1).

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 (CVS) de las DOT 1997 para mostrar el ratio de viviendas habitadas (sea como vivienda principal o como secundaria) por vivienda principal, pero se modifica la forma de cálculo de este componente.

1.a.5. Demandas de vivienda secundaria por variación del coeficiente de vivienda secundaria: (B2).

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 CVS. 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



Anexo IV a las Normas de Aplicación

secundaria respecto al uso principal, este componente recogerá el número adicional de viviendas secundarias (si se contempla un aumento del CVS) o el número de viviendas que podrían pasar de un uso secundario a una ocupación principal (si se contempla un descenso del CVS). 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 CAPV, en especial en las áreas próximas a las capitales.

1.a.6. Previsión de viviendas deshabitadas por variación de las viviendas habitadas: (C1).

Corresponde a la previsión de viviendas deshabitadas asociada a la variación de viviendas habitadas (principal o secundaria) 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 habitadas, ya que siempre hay una proporción de viviendas deshabitadas de tipo técnico debido a múltiples factores de fricción (periodos de transmisión, rehabilitación, etc.). De forma paralela al CVS se introduce el concepto de coeficiente de vivienda deshabitada (CVD) para mostrar el ratio de viviendas (habitadas o no) por vivienda habitada (principal o secundaria).

1.b. Criterios de aplicación para el cálculo de las necesidades.

1.b.1. Proyección de la población (P).

La población de la CAPV lleva cerca de tres décadas estabilizada en torno a 2.100.000 habitantes, habiendo mostrado una suave tendencia a la baja entre 1981 y 2001 (tasa media de variación anual de -0,1%), un moderado repunte durante el período 2001-2011 y un ligero descenso durante los últimos cinco años (2011-2016). La Tabla 1 resume la evolución de la población de la CAPV y de sus diferentes ámbitos territoriales entre 1981 y 2016.

Se aplicará la tasa anual de variación de la población observada en los datos oficiales correspondientes al período de veinte años precedentes al año anterior del acuerdo de adopción de criterios para la redacción del documento definitivo del Plan. Cuando la tasa de variación 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.

En aquellos casos en que, debido al tiempo transcurrido desde la fecha de aprobación del Avance, los datos utilizados en el cálculo se consideren obsoletos, los mismos podrán ser actualizados con los datos oficiales disponibles con anterioridad a la aprobación provisional del planeamiento.


Anexo IV a las Normas de Aplicación
1. taula. Biztanleriaren bilakaera lurralte-eremuaren arabera
Tabla 1. Evolución de la población por ámbito territorial

Lurralte Eremua Ámbito Territorial	Biztanleria Población		% EAE Gainean % CAPV		2016ko indizea Indice 2016
	1996	2016	1996	2016	
EAE/CAPV	2.098.055	2.171.886	100,00	100,00	103,52
Araba/Álava	281.821	322.335	13,43	14,84	114,38
Bizkaia	1.140.026	1.138.852	54,34	52,44	99,90
Gipuzkoa	676.208	710.699	32,23	32,72	105,10
Eremun Funtzional bakoitzeko / Por Área Funcional					
Enkarterriak/Encartaciones	29.791	31.984	1,42	1,47	107,36
Goierrí	65.986	69.022	3,15	3,18	104,60
Bilbao Metropolitarra / Bilbao Metropolitano	914.542	892.747	43,59	41,10	97,62
Donostialdea-Bidasoa Beherea / Donostialdea-Bajo Bidasoa	382.761	401.276	18,24	18,48	104,84
Durangaldea	68.320	76.480	3,26	3,52	111,94
Debabarrena/ Bajo Deba	75.303	72.471	3,59	3,34	96,24
Busturialdea-Artibai	71.085	71.702	3,39	3,30	100,87
Arratia	11.624	13.703	0,55	0,63	117,89
Arabako Errioxa / Rioja Alavesa	9.658	11.484	0,46	0,53	118,91
Aiara/Ayala	39.703	41.458	1,89	1,91	104,42
Debagoina / Alto Deba	64.907	64.260	3,09	2,96	99,00
Mungialdea	19.050	26.667	0,91	1,23	139,98
Tolosaldea	42.869	46.969	2,04	2,16	109,56
Araba Erdialdea / Álava Central	238.283	276.272	11,36	12,72	115,94
Urola Kosta	64.173	75.391	3,06	3,47	117,48

Iturria: Egileak berak egindakoa, Eustaten datuetan oinarrituta (Biztanleriaren errolda eta estatistika).

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Eustat (censo y Estadística de Población)

1.b.2. Tamaño Medio familiar (TMF).

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.

2. taula. Familia-tamainaren bilakaera EAEn.
Tabla 2. Evolución del tamaño familiar en la CAPV

	1981	1991	1996	2001	2006	2011	2016
Batezbesteko familia-tamaina (persona/etxebizitza) Tamaño medio familiar	3,73	3,34	3,07	2,79	2,64	2,53	2,46
Konparaketarako aldia Periodo de comparación	96-01	01-06	06-11	11-16		96-11	01-16
Aldiaren Urteko batezbesteko aldaketa (%) Variación anual media (%) del período	-2,91	-1,76	-1,27	-0,94		-1,98	-1,32

Iturria: Egileak berak egindakoa, Eustaten datuetan oinarrituta (Biztanleriaren errolda eta estatistika).

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Eustat (censo y Estadística de Población)

De acuerdo con los datos provisionales de población y de vivienda del año 2016, se observa que se está produciendo una clara moderación en la reducción experimentada por el tamaño medio familiar durante las últimas décadas (1,98% de reducción media anual en el período 1996-2011 y 1,32% en el período 2001-2016). Por dicho motivo y teniendo en cuenta la evolución producida, se propone la consideración de una tasa anual de reducción del 1,2% del tamaño familiar variable (esto es, del exceso del tamaño familiar sobre la unidad), aplicable a la última información disponible sobre el tamaño medio familiar del municipio, justificadamente la tasa anual de reducción correspondiente a los últimos diez años producida en el propio municipio.


Anexo IV a las Normas de Aplicación
1.b.3. Coeficiente de vivienda secundaria (CVS).

Se aplicará la tasa observada de acuerdo con los últimos datos oficiales disponibles. 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.

1.b.4. Coeficiente de vivienda deshabitada técnica (CVD).

Se aplicará una tasa por vivienda deshabitada técnica comprendida entre 1,04 y 1,08 de acuerdo a la población del municipio considerado (ver tabla de valores en la Tabla 3). Será necesario justificar el valor del coeficiente aplicado cuando se utilicen otros valores.

3. taula. Jenderik gabeko Etxebizitzen koefizientea udalerriaren tamainaren arabera
Tabla 3. Coeficiente de vivienda deshabitada (CVD) según el tamaño del municipio

Maila Estrato	Udalerriko biztanleria Población del municipio	CVD
1	20.000 biztanle edo gehiago 20.000 habitantes o más	1,04
2	7.000 eta 19.999 biztanleren artean De 7.000 a 19.999 habitantes	1,05
3	3.000 eta 6.999 biztanleren artean De 3.000 a 6.999 habitantes	1,06
4	1.000 eta 2.999 biztanleren artean De 1.000 a 2.999 habitantes	1,07
5	1.000 biztanle baino gutxiago Menos de 1.000 habitantes	1,08

2.– Capacidad Residencial.

Tras cuantificar las necesidades residenciales del municipio, es preciso convertir estas necesidades previstas para el período 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 del 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 y suelo urbanizable. Facultativamente se podrá incorporar en la cuantificación la capacidad de los núcleos rurales, así como la correspondiente a todos los concejos alaveses.

La capacidad residencial adecuada a las necesidades previstas se calcula aplicando un factor de esponjamiento que convierta la cifra de necesidades residenciales en la capacidad de acogida del suelo calificado en el planeamiento, a fin de garantizar la eventual satisfacción de las necesidades calculadas. Al resultado obtenido se le resta el número de viviendas deshabitadas que se pretende recuperar con el objetivo de reducir la capacidad residencial resultante. Dicho número se establece en el equivalente a un mínimo del 2% del parque residencial existente al inicio del planeamiento.

$$CR = (NR \times ESP) - C2$$

NR: Necesidades Residenciales
ESP: Factor de Esponjamiento
C2: Viviendas deshabitadas a recuperar (mínimo del 2% del total de viviendas existentes)



2.a. Factor de Esponjamiento (ESP).

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 aplicar un factor de esponjamiento máximo de 2,2 a 3 las necesidades residenciales estimadas para 8 años, de acuerdo al tamaño del municipio (ver tabla de valores en la Tabla 4). 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.

4. taula. Bizitegi-beharretan ezarri daitekeen bizitegi-ahalmenaren harrotze-faktorearen balioa, udalerrien tamainaren arabera

Tabla 4. Valor del factor de esponjamiento de la capacidad residencial aplicable a las necesidades residenciales para 8 años según tamaño del municipio

Maila Estrato	Udalerriko biztanleria Población del municipio	Harrotze-faktorea gehi. Esponjamiento máx.
1	20.000 biztanle edo gehiago 20.000 habitantes o más	2,2
2	7.000 eta 19.999 biztanleren artean De 7.000 a 19.999 habitantes	2,4
3	3.000 eta 6.999 biztanleren artean De 3.000 a 6.999 habitantes	2,6
4	1.000 eta 2.999 biztanleren artean De 1.000 a 2.999 habitantes	2,8
5	1.000 biztanle baino gutxiago Menos de 1.000 habitantes	3,0



Anexo IV a las Normas de Aplicación

- 2.b. Reducción de la capacidad residencial a prever debido a la recuperación de parte de las viviendas deshabitadas existentes: (C2).

Corresponde al número de viviendas deshabitadas que como objetivo se plantea recuperar, con el fin de transformarlas en viviendas habitadas; reduciéndose de esta forma la capacidad residencial a prever en el planeamiento. El número mínimo de viviendas deshabitadas a recuperar será el equivalente al 2% del parque total de viviendas existente en el municipio al inicio del planeamiento. Así mismo, se sugiere a los PTP como valor a incorporar, el 10% del número total de viviendas deshabitadas existente, incluido el porcentaje de este tipo de vivienda que tiene carácter técnico definido en el CVD de la Tabla 3.

- 2.c. Limitaciones adicionales.

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 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.- Para todos los municipios, la capacidad residencial no podrá superar el 50% del parque de viviendas existente en el momento de aprobación del planeamiento urbanístico.
- 2.- Todo municipio podrá plantear una capacidad residencial equivalente al 10% del parque inicial de viviendas.

- 2.d. Número de viviendas y edificabilidad.

La Tabla 5 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 a modo referencial e ilustrativo 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 igualmente referencial e ilustrativo de 1,25 en el caso de las viviendas adosadas y unifamiliares.

Los valores de la Tabla 5 representan una estimación de la media global aplicable al conjunto de la CAPV. 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 o 4 camas) suponen del 40 al 50% y las de tres dormitorios (5 o 6 camas) representan del 45 al 55%.


Anexo IV a las Normas de Aplicación

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.

5. Taula. Gaur egun eraikitzen den etxebitzaren batezbesteko azalera EAEn
Tabla 5. Estimación de superficies por tipos de vivienda en la CAPV

Etxebitzitza mota Tipo de vivienda	Azalera (m ²) Superficie (m ²)	
	Erabilgarria Útil	Eraikia Construida
BOE (batezbesteko orokorra) / VPO (media global)	68	90
logela 1 / de 1 dormitorio	48	63
2 logela / de 2 dormitorios	62	82
3 logela / de 3 dormitorios	76	100
Etxebitzitza tasatua / Vivienda tasada	80	106
Etxebitzitza librea / Vivienda libre	—	—
Etxebitzarako eraikinen batezbesteko orokorra Media global en edificios de viviendas	81	106
2 logela / de 2 dormitorios	72	92
3 logela / de 3 dormitorios	90	119
Elkarri atxikitako etxebitzitzak / Viviendas adosadas	120	150
Familia bakarreko etxebitzitzen urbanizazioa Urbanización de viviendas unifamiliares	180	250 ^a

^a Eraikitako azalerak garajea barne hartzen du, sestrapean egon ezean (kasuen % 50ean zenbatetsia)

Iturria: Egileak egina, eragile pribilegiatuek emandako informazioan oinarrituta.

^a La superficie construida incluye el garaje cuando no está bajo rasante (estimado 50% de los casos)

Fuente: Elaboración propia en base a información suministrada por agentes privilegiados

3.– Aplicación ilustrativa del método de cuantificación para el período 2018-2026.

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 CAPV y el periodo 2018-2026 (esto es, el periodo que va desde el 1 de enero de 2018 al 1 de enero de 2026). 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 del coeficiente de vivienda secundaria que puedan aplicarse en diferentes ámbitos municipales. Por lo tanto, la componente B2 (por variación del coeficiente de vivienda secundaria) es nula por definición. Además, se ha fijado en 1,25 el valor del coeficiente de vivienda secundaria (CVS) 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 desdeñable en los valores agregados para el conjunto de la CAPV.


Anexo IV a las Normas de Aplicación
3.a. Necesidades residenciales (2018-2026).

La Tabla 6 resume la cuantificación de las necesidades para el periodo de los 8 años considerados (2018-2026), las cuales se estiman en 82.918 viviendas.

6. Taula. 2018-2026 epealdirako aurreikusitako bizitegi-beharra
Tabla 6. Necesidades residenciales estimadas para el periodo 2018-2026

Lurralde Eremua	A1	A2	B1	C1	Bizitegi-beharra guztira	% etxebizitzza parkearen gainean
	Biztanle-aldaketa	Familia-tamaina	Bigarren etxebizitzza	Jenderik gabeko Etxebizitzza		
Ámbito Territorial	Variación de la población	Tamaño familiar	Vivienda secundaria	Vivienda deshabitada	Total necesidades Residenciales	% parque viviendas
EAE/CAPV	23.767	51.490	3.728	3.921	82.918	7,9
Araba/Álava	9.114	7.743	1.012	886	18.761	11,5
Bizkaia	6.852	26.877	1.600	1.750	37.084	6,9
Gipuzkoa	7.801	16.870	1.116	1.285	27.073	8,0
Eremun Funtzional bakoitzeko / Por Área Funcional						
Enkarterriak /Encartaciones	453	754	72	75	1.354	8,3
Goierrri	701	1.627	54	139	2.521	7,5
Bilbao Metropolitarra / Bilbao Metropolitano	2.034	21.074	890	1.110	25.108	6,0
Donostialdea-Bidasoa Beherea / Donostialdea-Bajo Bidasoa	3.708	9.546	469	621	14.344	7,5
Durangaldea	1.661	1.798	91	166	3.716	10,7
Debarrenera / Bajo Deba	23	1.718	111	99	1.951	5,5
Busturialdea-Artibai	400	1.691	206	139	2.436	6,0
Arratia	444	327	62	54	887	12,5
Arabako Errioxa / Rioja Alavesa	420	273	135	53	881	10,3
Aiara/Ayala	573	981	152	105	1.811	8,7
Debagoina / Alto Deba	206	1.524	59	97	1.886	6,2
Mungialdea	1.696	631	230	156	2.713	19,3
Tolosaldea	940	1.111	54	135	2.240	10,0
Araba Erdialdea / Álava Central	8.353	6.655	766	757	16.531	12,0
Urola Kosta	2.155	1.780	377	215	4.527	12,7

Debido a los supuestos utilizados en este ejercicio los componentes de vivienda secundaria y deshabitada tienen una importancia muy limitada respecto a las necesidades de vivienda principal.

3.b. Capacidad residencial (2018-2026).

La Tabla 7 muestra la capacidad residencial para el periodo 2018-2026 una vez aplicados los esponjamientos pertinentes, la reducción que resulta de la recuperación de parte de las viviendas deshabitadas (al menos el 2% del parque) y las limitaciones adicionales en aquellos municipios a los que afectan. Cabe indicar al respecto que la referida recuperación de viviendas deshabitadas permite reducir en 20.857 viviendas la capacidad residencial máxima permitida. Globalmente se observa que las necesidades residenciales estimadas en 82.918 viviendas, una vez esponjadas, aplicada la reducción que resulta de la recuperación de parte de las viviendas deshabitadas y consideradas finalmente las limitaciones adicionales se convierten en una capacidad residencial máxima de 180.872 viviendas para el conjunto de la CAPV, lo que representa un factor de esponjamiento efectivo de 2,18.


Anexo IV a las Normas de Aplicación

7. taula. 2018-2026ko planeamendurako aurreikusitako Egoitza-ahalmena
Tabla 7. Capacidad residencial estimada para el planeamiento 2018-2026

Lurralde Eremua Ámbito Territorial	2016ko etxe- parkea Parque viviendas 2016	Etxebizitzen beharrak Necesidades resid.		Gehienezko bizitegi-ahalmena Capacidad residencial máxima			
		Etxe Beharrak Necesidades residenciales	Harrotze- faktorekin Neces. Esponjadas	Etxe hutsen murriztea Reduc. Viv. deshabitada	Etxe- ahalmena mugarik gabe Cap. Resid. sin limitaciones	Ahalmen maximoa Capacidad máxima	Harrotze- faktorea Factor de Esponjamiento
EAE/CAPV	1.042.646	82.918	198.558	20.857	177.701	180.872	2,18
1. Lurralde historiko bakoitzeko							
1. Por territorio histórico							
Araba/Álava	162.384	18.761	44.961	3.247	41.714	36.665	1,95
Bizkaia	540.835	37.084	88.691	10.820	77.871	86.490	2,33
Gipuzkoa	339.427	27.073	64.906	6.790	58.116	57.717	2,13
2. Eremu Funtzional bakoitzeko							
2. Por Área Funcional							
Enkarterriak/Encartaciones	16.325	1.354	3.485	326	3.159	3.258	2,41
Goierri	33.437	2.521	6.467	669	5.798	6.016	2,39
Bilbao Metropolitarra / Bilbao Metropolitano Donostialdea-Bidasoa	415.700	25.108	58.385	8.316	50.069	58.452	2,33
Beherea / Donostialdea-Bajo Bidasoa	190.135	14.344	33.055	3.802	29.253	28.245	1,97
Durangaldea	34.815	3.716	8.662	697	7.965	8.097	2,18
Debabarrena /Bajo Deba	35.595	1.951	4.838	712	4.126	5.006	2,57
Busturialdea-Artibai	40.549	2.436	6.364	809	5.555	6.149	2,52
Arratia	7.075	887	2.408	143	2.265	2.205	2,49
Arabako Errioxa / Rioja Alavesa	8.539	881	2.409	171	2.238	2.096	2,38
Aiara/Ayala	20.317	1.811	4.767	407	4.360	4.082	2,25
Debagoiena /Alto Deba	30.509	1.886	4.674	610	4.064	4.633	2,46
Mungialdea	13.679	2.713	7.102	274	6.828	6.120	2,26
Tolosaldea	22.449	2.240	6.002	449	5.553	4.710	2,10
Araba Erdialdea / Álava Central	137.814	16.531	39.070	2.756	36.314	31.671	1,92
Urola Kosta	35.708	4.527	10.870	716	10.154	10.132	2,24


Anexo IV a las Normas de Aplicación
3.c. Análisis comparativo con las DOT de 1997.

Para terminar, la Tabla 8 compara los resultados obtenidos mediante el método de esta revisión y el derivado de aplicar los criterios establecidos por las DOT de 1997 a la misma información de partida.

La nueva metodología resulta más restrictiva que la que se ha aplicado en los últimos años en casi todos los aspectos contemplados en la cuantificación de las necesidades residenciales:

1. La proyección de la pérdida de población de los municipios recesivos, aunque sea de forma suavizada, supone la disminución de las necesidades de vivienda principal.
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 37.465 viviendas.
3. La forma en que cada método calcula la demanda de vivienda secundaria genera una reducción de 3.823 viviendas.
4. El objetivo contemplado en el nuevo método de cuantificación, consistente en la posible recuperación de parte de las viviendas deshabitadas existentes en el municipio, permite la reducción de la capacidad residencial en 20.857 viviendas; aspecto que no se encontraba contemplado en las DOT de 1997.
5. La incorporación del concepto de esponjamiento (en el nuevo método de cuantificación) en lugar de utilizar la corrección de la rigidez de oferta (en el método de las DOT 1997) genera discrepancias de diferente signo para cada municipio. 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. En este sentido, la aplicación del coeficiente de esponjamiento genera una reducción de 37.032 viviendas en relación con las viviendas que surgían en aplicación de la «corrección de la rigidez de la oferta» que establecen las DOT 1997.
6. Como consecuencia de la incorporación de las limitaciones adicionales a la capacidad residencial máxima admitida (elemento no contemplado en las DOT 1997), la capacidad final resultante con la aplicación de la nueva metodología supone una reducción de 106.619 viviendas con respecto a la capacidad resultante de la aplicación del método establecido en las DOT 1997.

8. taula. Metología berriaren eta 1997ko LAGen emaitzen arteko konparazioa.
Tabla 8. Comparación entre los resultados de la nueva metodología y las DOT de 1997

Kontzeptua (EAE-ren eremuarako) Concepto (Para el ámbito de la CAPV)	Metodo berria Nuevo Método	Eguneratutako LAGak DOT actualizadas
Etxebitzitza nagusien beharrak (A): Necesidades de vivienda principal (A):		
Biztanleen aldaketagatik (A1) Por variación de la población (A1)	23.767	35.142
Familia-tamainaren aldaketagatik (A2) Por variación del tamaño familiar (A2)	51.490	88.955
Bigarren etxebitzitzen beharrak (B) Demanda de vivienda secundaria (B)	3.728	7.551
Etxebitzitza hutsen aurreikuspena (C1) Previsión de viviendas deshabitadas (C1)	3.921	
Etxebitzitzen beharrak Necesidades residenciales	82.918	131.648
Eskaintzaren zorroz. Zuzenketa/ Harrotzea Corrección rigidez oferta / Esponjamiento	118.811	155.843
Etxebitzitza hutsen berrabilpena Recuperación de viviendas deshabitadas	-20.857	
Gehienezko bizitegi- ahalmena Capacidad residencial máxima	180.872	287.491


Anexo IV a las Normas de Aplicación
4.– Fichas para el cálculo de la cuantificación de la oferta de suelo residencial en el planeamiento municipal.

Descripción de conceptos	Fórmula aplicada	Leyenda de símbolos																		
Cálculo de las Necesidades residenciales																				
CMT. Correcciones del modelo territorial vigente																				
El PTP identificará estas correcciones, estimando su magnitud e 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 período temporal t: t_0 = Período 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 de la población municipal (reducida a la mitad si la variación es negativa).																		
A2. Por variación del tamaño familiar Fórmula de proyección del tamaño familiar: $TMF_t = 1 + (TMF_0 - 1) \times (1 + RF)^t$	$P_i \times (1 / TMF_f - 1 / TMF_i)$	RF = Tasa anual de variación del tamaño familiar																		
B. Demanda de vivienda secundaria																				
B1. Por variación de la vivienda principal Demanda asociada a la evolución del parque principal	$(A1 + A2) \times (CVS_f - 1)$	CVS_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 CVS. En su ausencia se aplicará el CVS resultante de los últimos datos estadísticos disponibles, siempre que no supere la cota de 1,25	$(P_i / TMF_i) \times (CVS_f - CVS_i)$																			
C. Previsión de viviendas deshabitadas																				
C1. Por variación de vivienda deshabitada Holgura asociada a la evolución del parque ocupado.	$(A1 + A2 + B1 + B2) \times (CVD_t - 1)$	CVD_t = Coeficiente de vivienda deshabitada en momento t. Se define como sigue: viviendas totales / viviendas ocupadas. Se aplica un coeficiente normativo acorde con la población municipal (1,04 a 1,08 según tabla).																		
NR. Necesidades residenciales																				
Estimación del aumento de parque de viviendas previsto para el período del Plan. Se calcula mediante la agregación de los seis componentes especificados.	$CMT + A1 + A2 + B1 + B2 + C1$																			
Cálculo de la Capacidad residencial																				
NRe. Necesidades residenciales esponjadas																				
Se calcula multiplicando las necesidades residenciales iniciales por un factor de esponjamiento acorde a la población municipal (de 2,2 a 3,0 según tabla).	$NR \times ESP$	ESP = Factor de esponjamiento																		
C2. Recuperación de viviendas deshabitadas																				
La capacidad que resulta del esponjamiento de las necesidades residenciales se reduce como consecuencia de la recuperación de parte de las viviendas deshabitadas existentes.	$C2 = 2\% \text{ del parque total de viviendas existentes}$	$C2$ = Viviendas deshabitadas a recuperar																		
<i>Limitaciones adicionales:</i> - Independientemente del resultado de la cuantificación, se admite siempre una capacidad residencial de hasta el 10% del parque inicial. - Se limita la capacidad residencial de un Plan al 50% del parque inicial.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tamaño del municipio</th> <th>CVD</th> <th>ESP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20.000+ habitantes</td> <td>1,04</td> <td>2,2</td> </tr> <tr> <td>7.000 – 19.999 habitantes</td> <td>1,05</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>3.000 – 6.999 habitantes</td> <td>1,06</td> <td>2,6</td> </tr> <tr> <td>1.000 – 2.999 habitantes</td> <td>1,07</td> <td>2,8</td> </tr> <tr> <td>menos de 1.000 habitantes</td> <td>1,08</td> <td>3,0</td> </tr> </tbody> </table>	Tamaño del municipio	CVD	ESP	20.000+ habitantes	1,04	2,2	7.000 – 19.999 habitantes	1,05	2,4	3.000 – 6.999 habitantes	1,06	2,6	1.000 – 2.999 habitantes	1,07	2,8	menos de 1.000 habitantes	1,08	3,0
Tamaño del municipio	CVD	ESP																		
20.000+ habitantes	1,04	2,2																		
7.000 – 19.999 habitantes	1,05	2,4																		
3.000 – 6.999 habitantes	1,06	2,6																		
1.000 – 2.999 habitantes	1,07	2,8																		
menos de 1.000 habitantes	1,08	3,0																		
CR. Capacidad residencial máxima.																				
	$CR = (NR \times ESP) - C2$																			



Anexo IV a las Normas de Aplicación

CÁLCULO DE LA CUANTIFICACIÓN DE LA OFERTA DE SUELO RESIDENCIAL, DE ACUERDO CON LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (período 2020-2028)			1
Municipio:			Fecha:
Área Funcional:			

IMPLICACIONES DEL MODELO TERRITORIAL DEFINIDO EN EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL (PTP)	
CMT. Implicaciones del Modelo Territorial definido en el PTP	CMT =
NECESIDADES RESIDENCIALES del PERÍODO de PLANEAMIENTO	
A. Necesidad de viviendas principales	
A1. Por variación de la población	A1 =
A1 = $(P28-P20) / TMF28$	A1 =
A2. Por variación del Tamaño Medio Familiar (TMF)	A2 =
A2 = $P20 \times (1/TMF28-1/TMF20)$	A2 =
B. Demanda de vivienda secundaria	
B1. Por variación de las viviendas principales (VP)	B1 =
B1 = $(A1+A2) \times (CVS28-1)$	B1 =
B2. Por variación del Coeficiente de Vivienda Secundaria (CVS)	B2 =
B2 = $(P20/TMF20) \times (CVS28-CVS20)$	B2 =
C. Previsión de viviendas deshabitadas	
C1. Por variación de las Viviendas Deshabitadas (VD)	C1 =
C1 = $(A1+A2+B1+B2) \times (CVD \text{ Norm.-1})$	C1 =
NECESIDADES RESIDENCIALES TOTALES	
NR = CMT+A1+A2+B1+B2+C1	NR =

CAPACIDAD RESIDENCIAL MÁXIMA A OFERTAR POR EL PLANEAMIENTO	
NRe. Necesidades residenciales esponjadas	
NRe = NR x ESP	NRe =
C2. Viviendas deshabitadas a recuperar	
C2 = 2% del Parque residencial total existente	C2 =
CR. Capacidad residencial máxima sin considerar limitaciones:	
CR = $(NR \times ESP) - C2$	CR =
LIMITACIONES ADICIONALES	
Capacidad residencial máxima admisible (50% de las viviendas existentes)	Cmáx =
Capacidad mínima que siempre se puede prever (10% de las viviendas existentes)	Cmin =
Capacidad residencial máxima a prever en el planeamiento (nº de viviendas):	CR =



Anexo IV a las Normas de Aplicación

CÁLCULO DE LA CUANTIFICACIÓN DE LA OFERTA DE SUELO RESIDENCIAL, DE ACUERDO CON LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (período 2020-2028)											2
Municipio:											

DATOS ESTADÍSTICOS DE POBLACIÓN y VIVIENDA e HIPÓTESIS de EVOLUCIÓN

Año	Población	Viviendas Principales	Viviendas Secundarias	Viviendas Deshabit.	Viviendas Totales	TMF	CVS	CVD	Período	TAC
1996										
2016										
2020									1996-2016	
2028									TAC ref.	

COEFICIENTES BÁSICOS USADOS PARA EL CÁLCULO

Variación anual Tam. M.Fami.(TMF)			Implicaciones del Modelo Territorial del PTP				
		-1,20	Nº Viv. resultantes Mod. Terr. PTP :				
Coef. CVS (Viviendas secundarias)			Factor de esponjamiento según población (ESP)				
Coeficiente de Referencia			Desde (hab.)	Hasta (hab.)	Coef.		
Coef. Máximo admitido	1,25		20.000		2,20		
Coef. CVD (Viviendas Deshabitadas)			7.000	19.999	2,40		
Desde (hab.)	Hasta (hab.)	CVD	3.000	6.999	2,60		
20.000		1,04	1.000	2.999	2,80		
7.000	19.999	1,05	0	1.000	3,00		
3.000	6.999	1,06	Factor esponjamiento Normativo:				
1.000	2.999	1,07					
0	1.000	1,08	Limitaciones adicionales				
Coef. CVD Referencia			1. Capacidad que siempre es admisible.				
Coef. CVD Normativo			% del Parque inicial existente:				
Recuperación de Viv. Deshabitada:			10,00%				
(% Viv. existentes)	2,00%		2. Capacidad máxima admisible.				
			% del Parque inicial existente:				
			50,00%				

<i>Pxx = Población del año «xx»</i>	$P_{20} = P_{16} \times (1 + TAC_{96-16})^4$
<i>TACxx-yy = Tasa anual crecimiento entre años «xx» e «yy»</i>	$P_{28} = P_{20} \times (1 + TAC_{96-16})^8$
<i>TMFx_x = Tamaño Medio Familiar del año «xx»</i>	$TAC_{96-16} = (P_{16} / P_{96})^{1/20} - 1$
<i>CVS_{xx} = Coef. Vivienda Secundaria del año «xx»</i>	$TMF_{16} = P_{16} / VP_{16}$
<i>CVD_{xx} = Coef. Vivienda Deshabitada del año «xx»</i>	$TMF_{20} = 1 + [(TMF_{16} - 1) \times (1 - 0,012)^4]$
	$TMF_{28} = 1 + [(TMF_{20} - 1) \times (1 - 0,012)^8]$
	$CVS_{16} = 1 + (VS_{16} / VP_{16})$
	$CVD_{16} = 1 + [VD_{16} / (VP_{16} + VS_{16})]$



ANEXO V a las Normas de Aplicación: normativa sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central

1.– Aviación Civil.

- a) En relación con los terrenos de las Áreas Funcionales de «Bilbao Metropolitano», «Donostia / San Sebastián (Donostia-Bajo Bidasoa) » y «Álava Central» incluidos en las Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián o Vitoria-Gasteiz, se estará a lo dispuesto en la normativa estatal en materia aeroportuaria y, en su caso, a las disposiciones de los Planes Directores de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián o Vitoria-Gasteiz, debiendo ser el uso admisible en esos terrenos exclusivamente el uso público aeroportuario.
- b) En los ámbitos afectados por las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas del Aeropuerto de Bilbao correspondientes al Real Decreto 55/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Bilbao o por las huellas sonoras incluidas en los Planes Directores de los Aeropuertos de San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, no son compatibles los nuevos usos residenciales, ni los dotacionales educativos o sanitarios, ni se admiten las modificaciones de ordenación, que supongan un incremento del número de personas afectadas para dichos usos con respecto al planeamiento vigente.
- c) Las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz y Logroño-Agoncillo que afectan a la Comunidad Autónoma del País Vasco determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.
- d) Las propuestas del nuevo planeamiento territorial y urbanístico, de su revisión o modificación, en aquellos ámbitos que se encuentren afectados por las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz o Logroño-Agoncillo, deberán ser informadas por la Dirección General de Aviación Civil conforme a la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social en su actual redacción, para lo que se solicitará informe antes de la Aprobación Inicial del planeamiento, o trámite equivalente. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el planeamiento en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.
- e) En las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción.



Anexo V a las Normas de Aplicación

2.– Red de Carreteras del Estado AP-68 Bilbao-Zaragoza.

- a) Se deberá clasificar los terrenos de titularidad estatal (dominio público y terrenos expropiados) como Suelo NO Urbanizable de Protección Especial-Infraestructuras (SNUPE-I) o similar.
- b) Se reflejarán en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa del Instrumento, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección), la línea límite de la edificación y la arista exterior de la explanación.
- c) La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento de desarrollo.
- d) Se hará constar en la parte normativa del Instrumento que las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, no están sujetas a los actos de control preventivo municipal.
- e) Cualquier propuesta de nuevas conexiones a la Red de Carreteras del Estado o modificación de las existentes, o de su uso, requerirá como condición necesaria la presentación de un Estudio de Tráfico y Capacidad.
- f) Ni los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes de aquellas.
- g) Se incluirá en la parte normativa del Instrumento, que para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la normativa vigente.
- h) Se deberá reflejar en la parte normativa del Instrumento, la prohibición expresa de realizar publicidad fuera de los tramos urbanos en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera.
- i) Se deberá reflejar en la parte normativa del Instrumento, que la iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado.
- j) Cualquier actuación prevista en el Plan General, deberá ser compatible con los estudios de carreteras previstos por el Ministerio de Fomento.

3.– Red ferroviaria de interés general.

- a) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística que desarrollen las Directrices de Ordenación Territorial calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.



Anexo V a las Normas de Aplicación

- b) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación, y definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

4.– Normativa de Costas.

- a) Los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales, así como el planeamiento urbanístico desarrollarán el Mapa de Síntesis de las Directrices, recogiendo cada uno a su escala las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, conforme a lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y aplicación de las limitaciones correspondientes.

Todo ello con independencia de considerar que, ante cualquier desajuste en la representación de las citadas líneas, prevalecerán los datos de los planos de deslinde sobre los reflejados en el planeamiento.

El Mapa Síntesis de las Directrices recoge gráficamente la ribera del mar, la línea de deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre, la servidumbre de protección y la zona de influencia. Tal Mapa se puede consultar a una escala adecuada en GeoEuskadi, la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Euskadi:

<http://www.geo.euskadi.eus/s69-bisorea/es/x72aGeoeuskadiWAR/index.jsp>

- b) En cuanto a la utilización del dominio público marítimo-terrestre, se estará a lo regulado en el Título III de la Ley 22/1988, de 28 de julio, estando únicamente permitida su ocupación para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, debiendo contar en todo caso con el correspondiente título habilitante.
- c) Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, debiendo contar los usos permitidos en esta zona, con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma. Se deberá garantizar el respeto de las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la 22/1988, de 28 de julio, respectivamente, y el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo 30 para la zona de influencia.
- d) Las redes de saneamiento existentes deberán contar con el correspondiente título habilitante, y en todo caso, tanto las instalaciones existentes como las propuestas estarán sujetas a las limitaciones establecidas en el artículo 44.6 de la Ley 22/1988, de 28 de julio. En cuanto a las infraestructuras de electricidad, deberá valorarse la posibilidad de planificar actuaciones tendentes a la liberación del dominio público marítimo-terrestre que, salvo autorización excepcional, resultan prohibidas por el artículo 25 de la Ley 22/1988, de 28 de julio.
- e) Respecto a las directrices en materia de crecimiento urbano: deberá tenerse en cuenta el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 30 de la Ley 22/1988, de 28 de julio para los sectores de suelo urbanizable que se propongan en los respectivos planeamientos urbanísticos municipales. Asimismo, las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiendo evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes.
- f) Para los itinerarios y miradores de los recorridos costeros deberá tenerse en cuenta que el trazado deberá ajustarse de tal manera que discorra fuera del dominio público marítimo-terrestre.



Anexo V a las Normas de Aplicación

- g) Respecto a las directrices en materia de patrimonio cultural, donde se propone la consideración de diferentes niveles de protección, deberá tenerse en cuenta que aquellos inmuebles, elementos o instalaciones protegidas que se localicen en terrenos de dominio público marítimo-terrestre o en servidumbre de protección, se estará en todo caso a lo establecido en la Disposición transitoria cuarta de la Ley 22/1988, de 28 de julio, con independencia del régimen de protección que se establezca para los elementos que se cataloguen.
- h) En todo caso, los criterios, objetivos y propuestas generales para el desarrollo de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco deben ser compatibles con las determinaciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, sin perjuicio del pronunciamiento que, sobre el planeamiento urbanístico que se derive en su desarrollo, corresponderá efectuar a través de los informes que en su tramitación establecen los artículos 112.a) y 117 de la Ley 22/1988, de 28 de julio. Dichos informes valorarán las propuestas concretas del planeamiento para la franja costera relativas a la utilización del dominio público marítimo-terrestre y sus zonas de servidumbre, y su adecuación a las disposiciones legales en materia de costas.

5.– Puertos.

- a) En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.
- b) Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.
- c) El régimen de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco será el establecido en la Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

III. Mapa síntesis

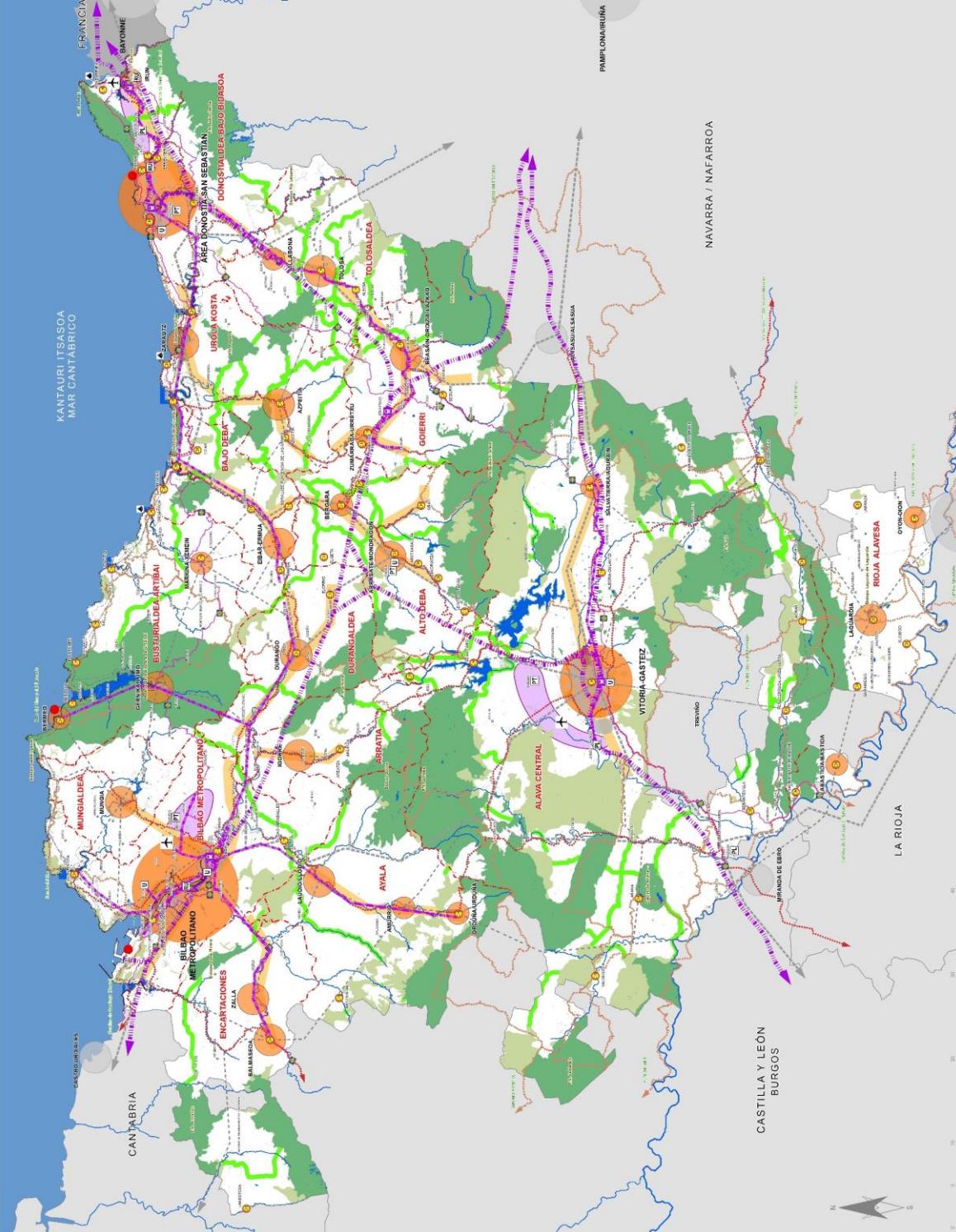


Mapa Síntesis

LAG-DOT

ral Autonomía Ertzidegoko
DE ANTOLAMENDUAREN
GIDALERROAK

DIRECTRICES DE
INACIÓN TERRITORIAL
Unidad Autónoma del País Vasco





Agradecimientos

Agradecemos la colaboración de todas las personas que han intervenido en la promoción del documento, han proporcionado valoraciones, aportaciones y sugerencias, han estimulado y generado debates y han contribuido a su formulación, en concreto:

- A las personas responsables del Departamento en las fases iniciales de la promoción del documento: Ana Oregi Bastarrika, Izaskun Iriarte Irureta, Elena Lete García, Fernando Uriondo Ispizua.
- A las personas asistentes a los talleres de participación que se han llevado a cabo en las capitales o cabeceras de áreas funcionales.
- A las personas que han intervenido en las aportaciones efectuadas en todas las fases bien de forma escrita o bien a través de las redes sociales.
- A las personas que componen los siguientes órganos:
 1. Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.
 2. Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco.
 3. Ponencia Técnica de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Así mismo agradecemos la participación e implicación de Inés Sánchez de Madariaga, Ane Abarrategi Zaitegi, Irati Burges Asteasu, Albert Cuchí, Jorge Ozcariz, Fernando Prats, Juan Requejo y Virginia del Río, que han intervenido elaborando trabajos específicos que han servido para la formulación de este documento, así como de la “Cátedra UNESCO Paisajes Culturales y Patrimonio” de la UPV/EHU, de la “Cátedra UNESCO de Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental” de la UPV/EHU y de la Cátedra Deusto Cities Lab.

De forma personal, el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco quiere agradecer a todas las personas e instituciones que han participado en el proceso para la elaboración del documento desde 2015 hasta 2019:

PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL

Comisión de Ordenación del Territorio de la CAPV (COTPV). Años 2017 y 2018:

Ignacio María Arriola López, María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi, María Elena Moreno Zaldibar, Javier Zarraonandia Zuloaga, Pedro Javier Jauregui, Mireia Elkoriobide, Polentzi Urkijo Sagredo, Imanol Agote Alberro, Ignacio de la Puerta Rueda, Aitor Zulueta Tellería, Iván Pedreira Lanchas, Ernesto Martínez de Cabredo Arrieta, José María Sanz de Galdeano Equiza, José Antonio Galera Carrillo, Amaia Barredo Martín, Ángel Anero Murga, Idoia Garay Tellechea, Miguel Ángel Crespo Rico, Joseba Larzabal Goizueta, José Ignacio Inoriza Aizpurua, Carlos Hernández Ramírez, Asier Abaunza Robles, Miguel Ángel Paez Escamendi, Pablo García Astrain, José Ignacio Martínez de Luko, Mikel Gurutzeaga Zubillaga, Elisa Cano, Macarena Ruiz Redondo, Norberto Aldaiturriaga, Endika Urtaran Motos, Roque Akizu Aizpiri, Marta Rozas, Mikel Xabier Aizpuru Murua, Ikerne Zuluaga Zamalloa, Aitor Patxi Oregi Bazterrika, Miren Dorronsoro Iraeta, Aintzane Lasanta Pegado, Miguel Ángel Castilla, Itziar Gonzalo de Zuazo, Emilio de Francisco, Jon Eramundu Larrea Arrutia, Carlos Estefanía, José Parejo Herrera, Koldo de la Fuente Campos, Arantza Martínez de Lafuente, Jesús Mª Erquicia Olaciregui, Rafael Sánchez Guerras, Tomás Orallo Quiroga.



Ponencia técnica de la Comisión de Ordenación del Territorio de la CAPV (COTPV).

Años 2016 y 2017:

Izaskun Iriarte Irureta, Fernando Uriondo Ispizua, María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi, Ignacio de la Puerta Rueda, Jesús M^a Erquicia Olaciregui, Tomás Orallo Quiroga, Rafael Sánchez Guerras, Pilar Monjas Rubio, José Ramón Varela Balenciaga, Helena Biurrun, Merche Izquierdo, María Monserrat García Merillas, Joseba Arregi Martínez, Ángel Anero Murgia, Idoia Garay Tellechea, Miguel Ángel Crespo, Enrique Sangüesa Mayer, Joseba Larzabal Goizueta, Amaia Barredo Martín, Macarena Ruiz Redondo, Aitziber Elorrieta, Jose Luis López, Elena Leal, Jon Zuazagoitia Nubla, Miguel Ángel García-Fresca Frías, Carlos Hernández, José Ignacio Ruiz de Loizaga, Juanjo Abasolo, Javier Cáceres Lafuente, Xabier Iturrate Garrell, Luis Ángel del Río, Octavio Oruezabal, Josefina San Miguel Vicuña, Elisa Cano, Almudena Ruíz de Angulo del Campo, José Luís Sabas Olabarria, Íñigo Ansola Kareaga, José María Sanz de Galdeano, Francisco Javier Martínez de Lagos Manzana, Jose Manuel Alonso, Pedro Javier Jauregui Fernández, Arantza Martínez de Lafuente, Luís Muñoz Jiménez, Endika Urtaran Motos.

Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco (CAPT). Años 2016, 2017 y 2018:

Eugenio Ruiz Urrestarazu, Inmaculada Ugartetxe Maturana, Miren Onaindia Olalde, Santiago Peñalba Garmendia, Iñaki Antigüedad Auzmendi, Fernando Bajo Martínez de Murguía, Luis Ganuza, Miren Askasibar Bereziartua, Yolanda Armentia Fernández de Ocáriz, Paola Sangalli, Joseba Beristain Egia, Miguel Salaverria Monfort, Ana Oregi Bastarrika, Ignacio María Arriola López, Izaskun Iriarte Irureta, María Aranzazu Leturiondo Aranzamendi, Ignacio de la Puerta Rueda, Fernando Uriondo Ispizua, Sabino Torre Díez, Íñigo Basañez Alfonso, Isabel Muela López, María Elena Moreno Zaldibar, Carmelo Arcelus Múgica, Imanol Agote Alberro, Rodrigo Gartzia Azurmendi, Jon Zuazagoitia Nubla, Cesar Izar de la Fuente, Ikerne Zuluaga Zamalloa, Jesús María Zubiaga Nieva, M^a Covadonga Solaguren Santamaría, Jesús María Erquicia Olaciregui, Tomás Orallo Quiroga, Marisol Gutiérrez Rodríguez, Rafael Sánchez Guerras, Pilar Monjas Rubio, Antonio Aiz Salazar, Jose Luis Sabas Olabarria, Julián Ferraz Sumillera, Iñaki Arrate Jorrín, María Mercedes Fernández Urcey, Aitor Oregi Bastarrika, Alberto Alberdi Larizgoitia, Olatz Garamendi Landa, Juan Emilio Andrades García, Jordi Campàs Velasco, Polentzi Urkijo Sagredo, Jon Azkue Manterola, Daniel Salazar Irusta, Iñaki Amondarain Arrizabalaga, Pablo García Astrain, Aintzane Lasanta Pegado, Miren Dorronsoro Iraeta, Mikel Xabier Aizpuru Murua, José Ignacio Martínez de Luko, Aitor Zulueta Tellería, Aitor Beldarrain, Marta Rozas, José Ignacio Inoriza Aizpurua, Koldo de la Fuente Campos, Mikel Gurutzeaga Zubillaga, Ernesto Martínez de Cabredo Arrieta.

Otros participantes institucionales:

Gobierno de Cantabria, Gobierno de Castilla y León, AUDAP (Agence d'urbanisme atlantique et Pyrénées), Gobierno de Navarra, Gobierno de La Rioja, Parlamento Vasco, Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, Spirlur, EVE, IHOBE, ETS, Basquetour, Cuadrilla de Rioja Alavesa, Ayuntamientos de: Arrasate, Bakio, Basauri, Bernedo, Ea, Elgoibar, Getxo, Gordexola, Iruña de Oca, Larrabetzu, Lasarte-Oria, Mundaka, Ordizia, Orexa, Otxandio, Santurtzi, Sukarrieta, Tolosa, Trucios, Urduliz, Valle de Carranza, Vitoria-Gasteiz, Zaldibar, Zaratamo.

Otros foros institucionales:

Consejo Económico y Social (CES), Comité ejecutivo Udalsarea, Comisión de Política Agraria y Alimentaria, Consejo Asesor de Conservación de la Naturaleza-Naturzaintza, Consejo Asesor de Medio Ambiente, Consejo Agrario y Alimentario de Euskadi, Autoridad del Transporte de Euskadi, Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas Europeas, Metrex (Red de regiones y áreas metropolitanas europeas).



En el contexto de la participación institucional se quiere agradecer especialmente la participación de la Delegación del Gobierno en la CAPV; de la Diputación Foral de Álava, Diputación Foral de Bizkaia y Diputación Foral de Gipuzkoa; de los municipios vascos a través de EUDEL (en las personas de Montserrat García Merillas, Mikel Iriondo Iturrioz, Joseba Beristain Egia y Jesús Mª Erquicia Olaciregui), y de todos los departamentos del Gobierno Vasco con incidencia en el territorio.

PARTICIPACIÓN SOCIAL

Talleres de las áreas funcionales. Año 2016:

Durante la primavera de 2016 se realizaron 16 talleres en las áreas funcionales, cuyas reflexiones se tuvieron en cuenta para la elaboración del documento. Se quiere agradecer a todas y cada una de las personas que participaron.

De forma general se desea agradecer a aquellas personas que presentaron, organizaron y dinamizaron los talleres, tanto de la Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial, como de las asistencias técnicas de Paisaje Transversal e Inguru.

Área Funcional de Arratia

Emilio Olibares Sorriketa, Itsaso Bengoetxea Martínez, Borja Ruiz Huerta, Iñaki Unamuno, Asier García Artetxe, Jose Luis Madariaga, Nekane Intxaurtza Etxebarria, Aitor Uriguen, Iñaki Barrenetxea, Mikel Iriondo, Izaskun Oyanguren, Jose Antonio Aurrekoetxea, Mª Luz Yurrebaso Goioaga, Josu Basozabal, Andere Ortuzar, Javi Arteaga, Izkander Fernandez, Saioa Elejabarrieta, Amaiur Atutxa, Bigarren Ibarra, Josune Arandia, Inazio Aldazabal, Koldo Atutxa Apodaka, Koldo Atutxa Gorostiaga, Eider Ajuriagerra, Aitor Etxebarria, Beinat Anzola Uriarte, Galder Olibares.

Área Funcional de Tolosaldea

Patxi Amantegi, Joseba Bergaretxe, Mikel Telleria, Miren Balerdi, Angel Uranga, Ana Leunda, Mikel Arrizabalaga, Pilar Legarra, Maite Amenabar, Aitor Sarasua, Jon Umerez, Eneko Maioz, Haritz Iparragirre, Jon Zubizarreta.

Área Funcional de Busturialdea-Artibai (Gernika-Lumo)

Jakinda Gabikagojeaskoa Garro, Javier Landaluce, Madai Urrutia, Kepa Intxausti, Nagore Guerra, Iratxe Arriola, Iñaki Biteri, Erik Urionabarrenetxea, Itziar Amezaga, Rafael Ensunza, Irantzu Duro, Jose Ramon Bilbao, Aintzane Arrien, Asun Barayazarra.

Área Funcional de Urola Kosta

Ana de Benito, Nekane Otaño, Xabier Txurruka, Paul Muñoa, Igor Aldalur Zendoia, Mikarmen Arregi, Begoña Rodríguez, Juan Mari Iraola, Aitor Korta Etxabe, Mikel Goenaga Gubia, JA Usandizaga, Iker Azpeitia, Mª Angeles Aranguren.

Área Funcional de Bilbao Metropolitano

Aida Lopez, Ainara Martínez Matía, Aitziber Virgel Mendiza, Amaia Apraiz, Ane Alonso Mendez, Arantzazu Olabarrieta Gonzalez, Artzai Picón Ruiz, Francisco Javier Garcia Gomez, German Campo, Iñaki Azurmendi Iriondo, Iñigo Maguregui Salas, Irati Lasa Amo, Itsaso Larramendi Elexgaray, Jabi Delgado Nieto, Jesús Cantero Gonzalbo, Josemari Larrañaga Orbea, Karmelo Anakabe Antsuategi, Koldobika Iñaki Unzueta Garmendia, Monica Chavarri Echevarria, Pedro Pablo Alvarez Gonzalez, Sonia Gavieiro Gonzalez, Jose Allende, Joseba Ibarretxe.



Área Funcional de Ayala

Esteban Hernando, Norberto Aldaiturriaga, Juan José Aguirre, Iñigo Mínguez, Koldo Zabala, Irma Basterra, Iraida Saenz de Lafuente, Maider Basterra, Nerea Goti, Noemi Llorente, Juan Jesús Iturrate, Kontxi Garcia, Amelia Uria, Ieltxu Ortueda, Natxo Urkixo, Mikel Kormenzana, Salvador Velilla, Txerra Molinuevo, Iñaki Elorriaga, Josune Irabien, David Pinedo, Maribel Mendibil, Miren Saratxaga, Karmele Ortiz de Pinedo, Josu Artetxe Arana, Idoia Aginako Arbaiza, Arkaitz Quincoces Biguri.

Área Funcional de Alto Deba

Juan Antonio Urdangarin, Juan Carlos Uroz, Patxi Makazaga, Javier Yeregui, Juan Ignacio Galdos, Oier Etxebarria Gutierrez, Juan Karlos Garitano, Luis Anduaga, Irati Etxeberria, Rafa Ugarte, Pello Garai, Ion Albizu Gonzalez, Ugutz Basaurt, Maialen Zabaleta.

Área Funcional de Mungialdea

Josune Urkizu Diez, Xabier Goirigolzarri, Nerea Lores Martikorena, Iratxe Agirre, Amaia Rementeria, Goizalde Bilbao, Eukene Guarrotxena, Andoni Larizgoitia, Markel Dominguez, Pablo Maguregui López, Aitor Arteta, Estibaliz Ayastuy, Gartzen, Joseba Llona Sabarte, Cristian Lertxundi, Aida Lopez, Jabi Arrieta, Igor Torrontegi, Zigor Uriarte, Zihara Rementeria, Aitor Sarria, Idoia Ziluaga Amigo, Maialen Zabala Urturi, Aintzane Elordui Zurbanobeaskoetxea, Iker Ruiz de Egino Begoña, Salbador Artaza, Nagore Torre Ureta, Zaloa Aranzabal Ibaceta, Aitor Bilbao Ugarte, Alvaro Gonzalez Bilbao, Aitor Arteta Sertutxa.

Área Funcional de Álava Central

Pedro Inchaurteta, Alfredo Sáez del Castillo, Yolanda Armentia, César Izar de la Fuente, Carlos Yarza, Iker Gómez, Marta Villota Gálvez, Mari Carmen Paniagua, Ieltxu Ortueda, Jesús Berganza, Amaya Lekuona, Iñaki Burguera, Luis Gauza, Luis María Subijana, José Antonio Ocio, Fernando Ruiz de Ocenda, Unai San Martín Los Arcos.

Área Funcional de Busturialdea-Artibai (Markina-Xemein)

Juanjo Ayerza, Aitor Etxaniz, Beatriz Maguregi, Mª Carmen Urdampilleta, Jesús Iriondo, Julian Arrate, Aitor Odiaga, Koldo Goitia, Maier Aretxabaleta, Karmelo Jaio, Juanjo Txurruka, Joseba Urtiaga, Jon Arriola Espilla, Isa Mandiola Zuazo, Iban Etxebarria, Fernando Intxausti, Pili Robles Barainka, Mª Eugenia Goitia Elordi, Iñaki Gezuraga Alkorta, Txema Iriondo Maguregi, Iñigo Ansola Kareaga, Juan Miguel Arostegi Argoitia, Arkaitz Goikoetxea, Mª Pilar Eizagirre Murelaga, Ziortza Ikaran Zugazaga, Mikel Antsotegi Jaio, Ainhoa Odiaga.

Área Funcional de Rioja Alavesa

Pablo Cuesta Sampedro, Jose Luis Díaz Bello, José Antonio Ugarte, Yolanda Armentia, Iñigo Melero Alonso, Aitor Senar Enekotegi, Kike Fernández de Pinedo, Iñaki Ullibarri, J.M. Villanueva, Blanca Casado, Violeta Abad.

Área Funcional de Bajo Deba

Maria Eugenia Garcia, Inma Alberdi Zubia, Ana Telleria, Aloña Urteaga, Máximo Ruiz Fuente, Iker Aldazabal, Nerea Mendicute, Roque Akizu, Silvestre Berasategui, Igor Agirre.



Área Funcional de Durangaldea

Endika Jaio, David Cobos, Niko Moreno, Karmen Amezua Urzelai, Lorea Muñoz, Paul Yarza, Alexander Magunacelaya, Fernando Hevia, Ignacio Javier Zarandona, Hodei Otxerinjauregi Zenikaonaindia, Dani Maeztu, Jorge Varela, Unai Valle, Jasone Ibarra, Eider Galarza, Eider Uribe, Roberto Bermejo, Jon Bingen Landabidea, Jesús Gonzalez San Pedro, Rosario San Millan Gutierrez, Joseba Bikandi, Alex Boto.

Área Funcional de Goierri

Agustín Perez Nanclares, Aitor Jauregi Larrañaga, Nikolas Barandiaran Contreras, Oihane Arruarte, Ana Ezeiza, Pilar Amenabar, Asier Rodriguez, Aritz Eriz, Adur Ezenarro.

Área Funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa

Nahikari Otermin, Ramon Irazu Garmendi, Jon Albizu, Imanol Goenaga, Claudia Pennese, Miren Lantz, Xabier Garraus, Laura Maioz, Axier Jaka, Xotil Natka, Andoni Egia, Uxue Itoiz, Joseba Charterina, Lauri Urkiza Lekue, Ainara Iñiguez, Izaskun Aseginolaza, Pedro Lasa, Isabel Martin Ruiz, Koldo Telleria.

Área Funcional de Encartaciones

Maria Romano, Amaia Apraiz, Joseba Llaguno, Ane Miren Martinez, Inmaculada Aparicio, Jose San Martin, Jesus Mª Lezama, Ángela Eguia, Eneritz Campo, German Campo, Maite Tolosa, Marianela de Diego, Aurelio Amezaga, Aitor Llano Lana, Endika Garai Buztio, Alexander Gallarreta Canteli, Kepa Lambarri Camilo.

Workshop **ehuGune (2016)**

Carmelo Garitaonandia Garnacho, Joxerramon Bengoetxea, Izaskun Iriarte, Ana Oregi, Jesús Mª Erquicia, Pilar Monjas, Rafael Sánchez, Maria Jose Ainz, Eguzki Urteaga, Iñigo Lazkano, Ander de la Fuente, Maider Uriarte, Izaskun Aseginolaza, Ramón Barrena, Juan Ignacio Izeta, José Mª Sanz de Galdeano, Iñaki Urra, Uxua Domblás, Iñaki Begiristain, Txomin Ruiz, Luis Ganuza, José Allende, Olatz Grijalba, Maider Maraña, Iñaki Antigüedad, Orbange Ormaetxea, Javier Moreno García, Agustin Azkarate, Saroe Pascual, Víctor Araujo, Miren Onaindia.

Ekitalde Udalsarea (2016):

Aitor Larrucea Abad, Benjamín Palacios Díaz, Rebeca Seco, Ruth Uncella Basabe, Amaia Albeniz, Iván Espinosa Pérez, Igor Zorrakin Pérez, María Fernández Morán, Andrés Alonso, Mª Mar Alonso, Agate Goyarrola, Fernando Uriondo Ispizua, Jesús Mª Erquicia Olaciregui, Rafael Sánchez Guerras, Iñaki Romero Fernandez de Larrea, Ana Izquierdo Lejardi, Jon Aguirre Such.

Otros participantes sociales:

UPV/EHU, Universidad de Deusto, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (COAVN), COAVN Bizkaia Comisión Patrimonio, COAVN Gipuzkoa Comisión Sostenibilidad, Colegio Oficial de Geólogos del País Vasco, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi, Kontseilua UEMA, EHNE, Bilbao Port, Ekologistak Martxan, Ondartez, ENEEK Consejo de Agricultura y Alimentación Ecológica de Euskadi, Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi, ACLIMA, ASCOBI, Betsaide Elkartea, Wikitoki, Sindicato ELA, Parques científicos y tecnológicos del País Vasco, Elena Martínez de Madina Salazar, Álvaro Cerezo, Javier Moreno, Carmen Agoués, i2Basque, Debegesa Debabarrena, Busturialdeko Industrialdea, Baskegur-Asociación de la madera de Euskadi, EQUO, EH Bildu, Ametsak Sortzen Elkartea-Comunidad Cohousing, Áridos siderúrgicos Ekober, Vanessa García Eraña, ENBA.



Así mismo, se quiere agradecer también a todas las personas que han participado a través de las redes sociales (97 perfiles en Twitter y Facebook) e Irekia (16 participantes), así como las que han asistido a las numerosas presentaciones y exposiciones realizadas, especialmente en los tres foros temáticos celebrados en 2017 (119 asistentes) y en los Euskal Hiria Kongresua de 2015, 2016, 2017 y 2018 (1.265 inscritos en total).

ESCRITOS RECIBIDOS

Por último, se quiere agradecer de forma especial a todos los agentes que han elaborado aportaciones por escrito en las diferentes fases del documento:

Aportaciones para la elaboración del Documento Base. Año 2015:

Gobierno Vasco: URA, Viceconsejería de Vivienda, Dirección de Agricultura y Ganadería, Emakunde, Departamento de Seguridad, Viceconsejería de Transportes, Viceconsejería de Salud, Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental, Política Lingüística, EVE, Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

Aportaciones para la elaboración del Avance. Año 2016:

Gobierno Vasco: Viceconsejería de Medio Ambiente, EVE, ETS, Dirección de Vivienda, Viceconsejería de Justicia, Viceconsejería de Economía y Presupuestos, Viceconsejería de Medio Ambiente, Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura, Viceconsejería de Vivienda, Dirección de Salud Pública y Adicciones, Departamento de Seguridad, Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria, URA, Sprilur, Viceconsejería de Seguridad, Dirección de Economía y Planificación. Otros: Delegación del Gobierno, Ministerio de Fomento, Diputación Foral de Álava-Medio Ambiente y Urbanismo. Diputación Foral de Bizkaia-Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural, Diputación Foral de Bizkaia-Cohesión territorial, Diputación Foral de Bizkaia-Movilidad y Ordenación del Territorio, Diputación Foral de Bizkaia-Cohesión del Territorio, Diputación Foral de Bizkaia-Transportes y Movilidad, Diputación Foral de Bizkaia-Agricultura, Diputación Foral de Bizkaia-Medio Ambiente, Diputación Foral de Gipuzkoa-Movilidad y Ordenación del Territorio, Diputación Foral de Gipuzkoa-Departamento de Políticas Sociales, Diputación Foral de Gipuzkoa-Medio Ambiente y Obras Públicas, EUDEL, Santurtzi, Vitoria-Gasteiz, Basauri, ekitalde Udalsarea, Santiago Peñalba, Inmaculada Ugartetxe, Eugenio Ruiz Urrestarazu, Yolanda Armentia, Fernando Bajo Martínez de Murguía, Miren Askasibar Bereziartua, Iñaki Antigüedad, Miren Onaindia, Universidad Deusto-Deusto Cites Lab Katedra, Cátedra UNESCO UPV/EHU, Ehugune UPV/EHU.

Observaciones, propuestas y alternativas al Avance. Año 2017:

Gobierno Vasco-Dirección de Energía, Minas y Administración Industrial, Subdelegación del Gobierno en Álava, COAVN-Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Gobierno de Cantabria, i2Basque, Diputación Foral de Bizkaia-Dirección General de Cohesión del Territorio, Gobierno de Navarra, Ayuntamiento de Orexa, Communauté Pays Basque-Euskal Elkargoa, Diputación Foral de Bizkaia-Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, Ayuntamiento de Mundaka, EVE-Ente Vasco de la Energía, Diputación Foral de Álava, Sindicato ELA, Ayuntamiento de Urduliz, IHODE, Ayuntamiento de Ordizia, Ayuntamiento de Zaldibar, Ayuntamiento de Otxandio, Ayuntamiento de Ea, Ayuntamiento de Elgoibar, Debegesa Debabarrena, Busturialdeko Industrialdea, Ayuntamiento de Bakio, Ayuntamiento de Zarautz, EUDEL, EHNE, Ayuntamiento de Santurtzi, Baskegur-Asociación de la Madera de Euskadi, Betsaide Elkartea, Kontseilua UEMA, Bilbao Port Autoridad Portuaria de Bilbao, Gobierno Vasco-Viceconsejería de Economía y Presupuestos.



Alegaciones a la Aprobación Inicial. Año 2018:

Diputación Foral de Bizkaia-Cultura, Gobierno Vasco-Dirección Agricultura y Ganadería, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco-Dirección de Salud Pública y Adicciones, Sindicato ELA, EQUO, Ayuntamiento de Iruña Oka, Baskegur, Ayuntamiento de Trucios-Turtzioz, Gobierno Vasco-Energía, EUDEL, EH Bildu, Ayuntamiento de Bernedo, Ametsak sortzen elkartea-comunidad cohousing, Áridos Siderúrgicos Ekober, Diputación Foral de Álava-Medio Ambiente y Urbanismo, Ayuntamiento de Getxo, Gobierno Vasco-Hizkuntza Politika, Diputación Foral de Bizkaia-Desarrollo Económico y Territorial, Ayuntamiento de Lasarte-Oria, Ayuntamiento de Valle de Carranza, Vanesa García Eraña, UEMA, Ayuntamiento de Gordexola, Diputación Foral de Gipuzkoa-Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio territorial, Colegio de Ingenieros de Caminos, ENBA, Ayuntamiento de Tolosa, Ayuntamiento de Zaratamo, Diputación Foral de Bizkaia-Departamento Sostenibilidad y Medio Natural, Ayuntamiento de Santurtzi, Delegación del Gobierno en la CAPV, Bilbao Port, Ayuntamiento de Sukarrieta, Cuadrilla de Rioja Alavesa, Ayuntamiento de Bakio, Ayuntamiento de Ea, Ayuntamiento de Zaldibar, Diputación Foral de Bizkaia-Departamento Sostenibilidad y Medio Natural-Agricultura, Gobierno Vasco-Patrimonio Natural y Cambio Climático, Arrasateko Udala, EUDEL, URA, Diputación Foral de Gipuzkoa-Medio Ambiente, Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, COAVN, Comisión del Plan General de Carreteras, Eugenio R. Urrestarazu, Paola Sangalli, Miren Onaindia.

Todos los escritos, su consideración y toda la información relativa al proceso están en la web:

www.euskadi.eus/revision-dot