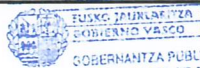




Zaratemoko Udala



Propuestas al documento de Avance de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT)



GOBERNANTZA PUBLIKO ETA AUTOGOBERNU SAILA
DEPARTAMENTO DE GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGobierno

2017 MAI. 29 ✓

Primera propuesta .



El Parlamento Vasco aprobó una revisión en profundidad de las DOT. Dicho planteamiento debería haber abierto un periodo de reflexión profunda sobre cuales han sido las consecuencias del modelo territorial promulgado por las DOT del año 90. Con sorpresa, se observa desde el Ayuntamiento de Zaratamo, como el nuevo proceso de revisión omite el documento de diagnóstico y pasa directamente a redactar un documento de avance, sensiblemente coincidente con el documento de modificación no sustancial aprobado previamente.

La realización de un documento de la importancia de unas DOT implica necesariamente un absoluto conocimiento de los efectos en el territorio y en la sociedad de la norma que se modifica. Como es sabido, y es de sentido común, todas las normativas europeas vigentes indican la necesidad de medir el grado de cumplimiento de los objetivos y la valoración de las consecuencias de las distintas disposiciones normativas que se modifican o aprueban. El hecho de que las DOT no incluyeran indicadores de seguimiento en ningún caso justifica la redacción de un documento de esta relevancia sin diagnóstico.

Propuesta.

Se propone por tanto la realización de un documento de diagnóstico profundo que permita conocer con profundidad la situación del territorio heredado con carácter previo a la tramitación del AVANCE.

Segunda propuesta.

En el caso de Zaratamo, por su condición de municipio en situación periférica del Área Metropolitana de Bilbao, dicha falta de análisis sobre las consecuencias del análisis del modelo territorial resulta especialmente preocupante.

Es conocido el planteamiento de las DOT del año 90 de centrar el desarrollo del territorio en torno a las tres capitales, con el deseo de proyectar su imagen al exterior y fomentar su competición con otras capitales europeas. Dicho planteamiento en el que se marcan con



Zaratamoko Udala

grandes puntos dichas ciudades, en un esquema principalmente triangular, olvida la situación de la mayor parte del territorio, así como las necesidades de los pueblos de pequeño tamaño.

Esto ha creado una disposición territorial donde hay territorios servidos y otros territorios al servicio de los primeros. Este es el caso evidente de Zaratamo que observa como todas las inversiones o impactos positivos del planeamiento territorial se concentran en el centro del área metropolitana mientras que los impactos negativos se externalizan a los municipios periféricos, al servicio de los primeros, que no obtienen ningún servicio de dichas afecciones.

Este es el caso evidente de Zaratamo, que por su condición periférica ha sido objeto del paso del Tren de Alta Velocidad, de la entrada del túnel de servicio y emergencia del TAV, de la Supersur, de diversos rellenos ejecutados por motivo de estas u otras obras de infraestructuras en el área metropolitana, de la aparición de vertederos clandestinos y de la profusión de líneas de alta y muy alta tensión que atraviesan el municipio afectando incluso a las principales zonas urbanas.

En contraste con el claro esfuerzo que realiza el municipio en favor del modelo territorial llama la atención la falta de retornos para el municipio.

En la actualidad, Zaratamo, pese a soportar dos líneas de tren no posee estación ni apeadero. Del mismo modo, pese a las fuertes afecciones provocadas por las infraestructuras viarias, el principal acceso rodado al municipio (BI3720/BI-3701) en Arkotxa, principal barrio del municipio con más de mil personas y dos polígonos industriales, presenta unas lamentables y peligrosas condiciones de acceso no pudiéndose cruzar dos coches.

Se podrían enumerar en dicho sentido numerosos ejemplos, pero el hecho en sí resulta evidente, y las afecciones a las condiciones de vida de la población del municipio, también. En la actualidad Zaratamo no tiene siquiera parada de autobús cubierta y la gente espera al autobús a la intemperie en una escasa franja de medio metro entre la barrera del tren de cercanías, que ni siquiera se detiene, y la carreta foral BI-3720. Estas son condiciones que no se dan en los ámbitos céntricos del área metropolitana, lo que viene a demostrar la inequidad del planteamiento territorial al servicio de los grandes núcleos.

Propuesta.

- a) Se propone por tanto que el documento de diagnóstico a realizar analice explícitamente el papel de los pueblos pequeños en el modelo territorial así como el papel de los núcleos



Zaratamoko Udala

periféricos a las áreas metropolitanas por la acumulación de impactos negativos que acumulan sin compensación.

- b) Se propone asimismo que el nuevo modelo de DOT que se plantee aborde de manera seria uno de los principales desafíos del planeamiento territorial, que no es otro que el establecimiento de mecanismos de compensación entre territorios en función de los impactos sufridos al servicio del modelo.
- c) Se propone por último que dicho nuevo diagnóstico que supere la lógica de grandes ciudades unidas por grandes infraestructuras y plantee un modelo que vertebral territorio incorporando en igualdad de condiciones al conjunto del territorio.

Tercera propuesta.

La falta de voluntad de revisar las características del modelo se expresan de manera elocuente en el hecho de que se estén revisando simultáneamente, entre otros, las DOT y el PTP del Bilbao Metropolitano.

Dicha concurrencia en el tiempo no se entiende desde esa institución, sin medios insuficientes para atender simultáneamente a la participación en ambos procesos que tal vez incluya en breve la revisión del PTS de Carreteras de Bizkaia.

Ha de entenderse que ni el PTP del Bilbao Metropolitano ni el PTS de Carreteras no puede apoyarse en unas DOT que no conoce sin incluir determinaciones que vulneren las primeras.

Dicho planteamiento resulta claramente ineficiente desde el punto de vista de la gestión pública e impide la participación activa de los municipios de pequeño tamaño en sus determinaciones.

Propuesta.

Se propone posponer la redacción de Planes Territoriales Parciales y Sectoriales hasta la revisión de las DOT por entenderse que puede dar lugar a contradicciones entre documentos y por impedir la efectiva participación de los ayuntamientos de tamaño pequeño como Zarate en tantos procedimientos simultáneos.



Zaratamoko Udala

Cuarta propuesta.

Se considera desde el Ayuntamiento de Zaratamo que las DOT deben recoger explícitamente la necesidad del municipio de Zaratamo de tener unos accesos y una movilidad adecuada. En dicho sentido se solicita que el nuevo documento incluya específicamente las necesidades citadas.

Por otro lado se ha de indicar que la entrada de emergencias al túnel del TAV presenta una importante problemática de seguridad en caso de siniestro dado que los vehículos de auxilio deberían atravesar el acceso citado en su recorrido hacia el hospital de Galdakao.

Propuesta.

- a) Se propone que el nuevo documento de las DOT incluya explícitamente la necesidad de incluir una estación de cercanías en el municipio y un acceso rodado adecuado al barrio de Arkotxa, principal núcleo del municipio.
- b) Se propone que queden reflejada en el documento la necesidad de habilitar un recorrido viario seguro a través de Arkotxa (BI-3701/BI-3720) del túnel de emergencia del TAV al hospital de Galdakao.

Quinta propuesta.

Aunque no se especifica de manera clara el papel de los llamados EJES DE TRANSFORMACIÓN en los fondos de los valles preocupa que esto pueda significar una ocupación de los escasos espacios de fondo de valle no ocupados. En la actualidad, Zaratamo se encuentra en una dinámica de tratar de recuperar su relación con los cauces fluviales, fuertemente afectados actividades industriales.

En dicho contexto, hemos vivido los últimos años el cierre de importantes empresas, cuyas sociedades, se disolvían sin cumplir sus obligaciones de descontaminación de los suelos, derivando en procedimientos concursales que no podían hacer frente a las cargas existentes. En muchos de los casos los suelos resultantes, importantemente contaminados, llegaban a ofrecerse incluso por 1€ resultando realmente difícil la posibilidad de la recuperación de su uso. Estas problemáticas han provocado una importante situación de degradación en amplias zonas del municipio, que todavía se mantienen, como es el caso de Arkotxa y Moiordin para las que se ha solicitado la declaración de Áreas Degradadas.



Zaratamoko Udala

En dicho sentido, vemos como las nuevas DOT no deberían fomentar la ocupación de nuevos suelos para la actividad económica a través de los denominados Ejes de Transformación, dejando tras de sí, suelos contaminados y territorios degradados. Este sería una propuesta abiertamente contradictoria con los preceptos de la economía circular por los que aboga el documento y de los principios de consumo responsable de suelo que establece la legislación autonómica, estatal y europea.

En dicho sentido, consideramos que los llamados Ejes de Transformación deberían sustituirse por algo así como Áreas de Recuperación y Reincorporación a la actividad económica. Resulta mucho más sostenible, y con un retorno social mucho más claro, centrar los esfuerzos del nuevo modelo territorial en reincorporar las áreas contaminadas y degradadas a la actividad económica resolviendo las problemáticas de degradación y marginalidad que estas áreas generan sobre los barrios cercanos. En Zaratamo este es el caso claro de dos de los tres núcleos urbanos; Arkotxa y Moiordin.

De modo añadido, consideramos que las administraciones comunes, dado que resulta un hecho probado que la legislación en materia de suelos contaminados no ha permitido que las empresas causantes de la contaminación se hayan ocupado de su descontaminación, deberían involucrarse en dichas tareas de reincorporación de dichos suelos contaminados a la actividad económica. En dicho sentido, se considera que entidades públicas, como por ejemplo Sprilur, podrían jugar un papel importante en esta labor. Para ello sería necesario que se abandonen planteamientos de ocupación de nuevos suelos por la colaboración con ayuntamientos en la solución de las problemáticas urbanísticas y sociales citadas, adquiriendo y reurbanizando dichos suelos.

Propuesta.

- Se solicita por tanto que el modelo de las DOT elimine los Ejes de Transformación en los fondos de valle, evitando nuevas ocupaciones de suelo, y sustituya los mismos por Áreas de Recuperación y Reincorporación a la actividad económica que ayuden a recuperar zonas industriales contaminadas o degradadas, como es el caso de los barrios de Arkotxa o Moiordin, con la importante merma de la calidad de vida para la población que suponen estas situaciones.
- Se solicita que el documento marque como directriz de su desarrollo, la participación preferente de entidades públicas, como por ejemplo Sprilur, en la adquisición y reincorporación a la actividad económica de este tipo de suelos antes que la ocupación y artificialización de nuevos suelos.



Zaratamoko Udala

Sexta propuesta.

Este Ayuntamiento no ha tenido tiempo ni recursos para analizar este tema con el detenimiento que requeriría, pero si se quiere llamar la atención sobre dos fenómenos territoriales de marcada relevancia en el territorio de Zaratamo, y muchos municipios de Bizkaia.

- La ocupación casi absoluta del monte por plantaciones intensivas de pinos y eucaliptos con la afección a la biodiversidad y al paisaje que esto supone y la limitación de acceso de la ciudadanía a la naturaleza.
- La práctica desaparición de zonas agrarias explotables dado que las mismas han sido ocupadas por las plantaciones antes mencionadas, por la aparición dispersa de chalets (la existencia de viviendas vinculadas a explotación que no tienen explotación supone un problema añadido para los ayuntamientos) y por la extensión de los suelos urbanos residenciales e industriales.

Por otro lado, se quiere destacar que en lo relativo al suelo no urbanizable, es necesario que las nuevas DOT especifiquen de manera clara y concisa que los ayuntamientos pueden en el desarrollo de sus planeamientos generales desarrollar las determinaciones del planeamiento sectorial siempre que no lo contradigan (tanto en la elaboración de la matriz de usos y su normativa asociada, como en la delimitación de los usos en el territorio). Resulta muy frecuente la aparición de informes sectoriales que recomiendan a los ayuntamientos que no desarrollen determinaciones propias en el suelo no urbanizable limitándose a transcribir el PTS Agroforestal. Aunque dichos informes no son vinculantes suponen un importante contratiempo para los ayuntamientos pequeños como Zaratamo y una clara intromisión en la autonomía municipal.

Propuesta.

Se propone que se explicita en las DOT, de manera clara y concisa, que los ayuntamientos pueden en el desarrollo de sus planeamientos generales desarrollar, en el suelo no urbanizable, las determinaciones del planeamiento sectorial, siempre que no lo contradigan, tanto en la elaboración de la matriz de usos y de su normativa asociada, como en la delimitación de los usos en el territorio.



Zaratamoko Udala

Séptima propuesta

Dado que el documento da una especial relevancia a la Red de Corredores Ecológicos se plantea incluir a la citada red los corredores ecológicos locales de Zaratamo.

El planeamiento municipal de Zaratamo, establece a través de su PGOU y de su Plan de Acción Local de la Agenda Local 21, el corredor ecológico del arroyo Emandotroka y Artobille, ubicados casi enteramente en monte de propiedad pública, que permite garantizar la conectividad ecológica desde el barrio de Moirdin, ubicado junto al Nervión, con los municipios de Galdakao y Zeberio. Este último municipio, establece asimismo como corredor ecológico local, en su documento de planeamiento general aprobado inicialmente, el denominado corredor ecológico local Gorbeia-Mandoia-Upo, que une el macizo del Gorbeia con el nacimiento del Emandotroka en Zaratamo.

Los espacios que componen los citados corredores ecológicos locales atesoran valores naturales de interés, tanto en lo relativo a la fauna (picamaderos negro, cangrejo autóctono, etc) como a la flora (importantes alisedas), que está siendo objeto de análisis más específicos.

Esto viene a demostrar que la disposición de los corredores ecológicos locales de Zaratamo puede suponer una oportunidad para unir Zaratamo y los municipios colindantes con el anillo verde metropolitano de Bilbao. Esto supone asimismo la oportunidad de enlazar los recorridos de ocio de este sistema de espacios libres a través de Zaratamo.

Propuesta.

Que se incorporen a la red de corredores ecológicos de la CAPV los corredores ecológicos de Zaratamo (Emandotroka y Artobille) por su adecuada disposición para unir Zaratamo y los municipios colindantes con el anillo verde metropolitano de Bilbao.

Octava propuesta

Por último se quiere destacar un aspecto de especial importancia para el municipio de Zaratamo, como es el relativo al humedal protegido de las charcas de Etxerre y Garai, del que tal vez puede afirmarse que, puede resultar, si se desarrolla, el único aspecto positivo que ha aportado el planeamiento supramunicipal al municipio de Zaratamo. El Ayuntamiento de Zaratamo entiende que, dada la importancia que pretende dar el documento a las llamadas infraestructuras verdes, el conjunto de Etxerre-Garai, ubicado en el centro de una



Zaralamoko Udala

zona importantemente urbanizada entre Basauri y Galdakao, puede resultar un perfecto ejemplo.

La charca de Etxerre, generada en su origen por una antigua cantera inundada, se trata del principal espacio humedal protegido de la comarca del Nerbioi-Ibaizabal, tal y como acreditan su inclusión en el Grupo II del PTS de Zonas Húmedas de la CAPV (al mismo nivel que otros humedales periurbano de gran prestigio como Salburua (Vitoria-Gasteiz) o Plaiaundi (Irún)), en el Inventario Español de Zonas Húmedas y en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Al mismo se le ha de sumar la pequeña charca de Garai, en buen estado de conservación y cuya incorporación, solicitada al Departamento de Medio Ambiente de Gobierno Vasco, resulta prioritaria.

Hoy, sin embargo, es una zona contaminada debido al grave impacto que supuso su uso como escombrera, por actividades clandestinas posteriores y, fundamentalmente, por su relleno por parte de la administración en las inundaciones de 1983 con diverso material de escombros procedente de la riada. Esta situación supone una grave degradación de sus valores naturales y paisajísticos y da una importante imagen de degradación a una zona perfectamente divisable incluso desde de la A8 en su entrada hacia Bilbao.

Dado que el planeamiento supramunicipal, a través del PTS de Zonas Húmedas de la CAPV y del PTP del Bilbao Metropolitano, establece para este espacio la construcción de un parque periurbano la creación del mismo supone una oportunidad para generar una dotación ambiental y de ocio de carácter comarcal (como así acredita su aprobación como proyecto de comarcal por el Udaltalde Nerbioi-Ibaizabal con representación de todos los municipios del eskualde).

Pero ha de decirse además que puede suponer además la principal oportunidad de generar un espacio de alta biodiversidad de grandes dimensiones ligado al estuario del Nerbioi-Ibaizabal en el Área Metropolitana de Bilbao.

Con dichas premisas se ha iniciado una colaboración entre administraciones de la que surge el presente el planteamiento de su rehabilitación a través de un plan de trabajo conjunto realizado por los Ayuntamientos de Basauri y Zaralamo y el Udaltalde Nerbioi-Ibaizabal, en comunicación periódica con el resto de administraciones comunes, estableciendo las prioridades para la recuperación del espacio para la ciudadanía (se adjunta como anexo). Fruto de dicha colaboración, la rehabilitación de la Charca de Etxerre, fue incluida por la



Zaratamoko Udala

Agencia Vasca del Agua (URA) en las medidas a ejecutar por el siguiente periodo del Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental.

Se entiende por tanto que el complejo interlagunar de Etxerre-Garai, situado a caballo entre los municipios de Basauri y Zarategui, supone un equipamiento supramunicipal de gran importancia como gran humedal asociado a la cuenca del Nerbioi-Ibaizabal y puede suponer un perfecto exponente de la vía de desarrollo de infraestructuras verdes que plantea el documento.

Propuesta.

Que se incluya el sistema de Etxerre-Garai como Espacio Natural Protegido de la DOT (o denominación equivalente que se le otorgue) y que se incluya la misma como infraestructura verde del sistema metropolitano de Bilbao.

En Zarategui, a 26 de Mayo de 2017

El alcalde,

Jon Ajuria Fisura



ILMA. M^a ARANZAZU LETURIONDO ARANZAMENDI

VICECONSEJERA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL. DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA.