

2018 MAY. 10

|            |         |
|------------|---------|
| SARRERA    | IRTEERA |
| Zk. 385174 | Zk.     |

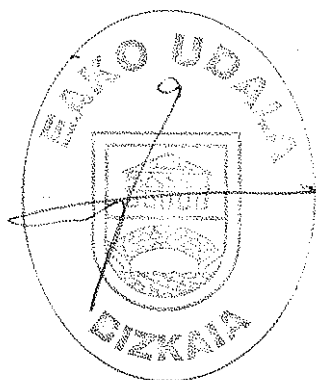
|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| EAKO UDALA<br>AYUNTAMIENTO DE EA |         |
| 2018 MAY. 08                     |         |
| SARRERA                          | IRTEERA |
| Nº                               | Zk. Nº  |
|                                  | 241     |

EUSKO JAURLARITZA  
Ingurumen, Lurralde plangintza  
eta Etxebizitza saila

Adjunto remitimos aprobación inicial de las **Directrices de Ordenación del Territorio y Estudio Ambiental Estratégico del municipio de Ea.**

Un saludo,

Ean, 2018ko maiatzaren 8an



## ANTE EL DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLITICA TERRITORIAL DEL GOBIERNO VASCO

Iratxe Arriola Alzola como alcaldesa de EA

### MANIFIESTA

Que se presenta por Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco "**Aprobación Inicial de las Directrices de Ordenación del Territorio y Estudio Ambiental Estratégico**", y que en virtud del plazo conferido esta parte presenta las siguientes

### ALEGACIONES

Las Directrices de Ordenación del Territorio son una herramienta de naturaleza normativa para la planificación estratégica diseñada desde la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.

La LOT establece como objetivos básicos del modelo territorial para Euskadi: 1) la corrección de los desequilibrios territoriales buscando la cohesión social, 2) la utilización más racional del suelo y de los recursos naturales mediante un diagnóstico integral que defina claramente los problemas (ambientales, necesidad de vivienda y rehabilitación, déficit de equipamientos, patrimonio cultural...) la evaluación de las soluciones, y 3), el establecimiento de las normas de coordinación entre los distintos niveles institucionales con capacidad para tomar decisiones con incidencia sobre el territorio.

Pero el Gobierno Vasco propone un modelo territorial en la misma línea continuista con las DOT actuales en vigor, basado en lo que denomina "sistema de ciudades" que tiene por objetivo *"lograr un territorio competitivo para la producción en el nuevo contexto internacional de espacios económicos en competencia por la atracción de inversiones innovadoras"* que está provocando los siguientes **DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES Y ASIGNACIÓN INEFICIENTE DE RECURSOS:**

#### 1.- COLAPSO TERRITORIAL

El ritmo de la artificialización del suelo por urbanizaciones e infraestructuras en estos últimos años ha sido equivalente a 700 campos de fútbol al año. Los niveles de ocupación de suelo bordean el colapso, por encima del 80% del suelo en los municipios del Bilbao metropolitano y Donostialdea. Si tomamos en consideración los condicionantes ambientales de nuestro territorio y analizamos el porcentaje total de suelo utilizable para usos urbanísticos (descontando montes, zonas inundables, etc, entonces este panorama se extiende a más Áreas: 73,1% de la extensión total del Área de Durangaldea y del 71,07% en la de Zarautz-Azpeitia. (fuente:Udalplan.GV/EJ)

La sobreconstrucción nos ha llevado al índice más alto de Europa de viviendas construidas: 423 viv/1.000 habt. (fuente:Ihobe.GV/EJ), pero sigue habiendo 90.000 personas inscritas en Etxebide a la espera de una vivienda de protección pública, mientras existen censadas 74.000 viviendas sin ocupación permanente (fuente: Plan Director de Vivienda 2010-2013. GV/EJ).

La dispersión urbanística a través de urbanizaciones de baja densidad ha crecido un 30% (fuente: Programa Corine. Ministerio Medio Ambiente) y los polígonos periféricos de actividades económicas para grandes centros comerciales y plataformas logísticas ha aumentado en un 37% (fuente :Udalplan. GV/EJ). Este modelo disperso de asentamientos ha generado la mayor ineficiencia imaginable en el sistema de movilidad, incrementando en un 100% los desplazamientos diarios superiores a 50km y en consecuencia una disminución del 40% en los inferiores a 5km. (Fuente: Eustat. GV/EJ).

a) **Se solicita** un documento **de DOT vinculante** que no traslade a otros documentos o administraciones la toma de decisiones estructurales, por ejemplo en materia de infraestructuras, sin la necesaria transversalidad.

De una primera lectura del documento se podría concluir que algunas de las medidas o directrices parecen apuntar, desde un punto de vista del desarrollo sostenible, en la dirección correcta.

Sin embargo, resulta necesario reseñar que si no se articulan mecanismos adecuados para su implementación vinculante tan solo tendremos, de nuevo, un documento, vago y sin atribuciones, que no aborda las decisiones clave del territorio

Una de las principales características de las DOT ha sido su ausencia de determinaciones vinculantes. Ello ha provocado que los movimientos económicos del mercado hayan marcado fuertemente el modelo territorial. Fenómenos como la dispersión de la urbanización mediante chalets, la aparición de grandes superficies comerciales, la importante expansión de la urbanización residencial o industrial en los fondos de valle o la extensión descontrolada de monocultivos de coníferas hayan provocado importantes desequilibrios en el territorio que la ordenación territorial no ha sabido neutralizar. Puede afirmarse que, en general, las dinámicas del mercado, con unas DOT muy laxas, han determinado con mucha mayor fuerza nuestro desarrollo territorial que el planeamiento colectivo.

Lo mismo ha ocurrido con la toma de decisiones claves en materia de infraestructuras o dotaciones, que, dado que el marco regulatorio superior no establecía determinaciones vinculantes, se tomaban exclusivamente desde órganos sectoriales desde la óptica de una única disciplina. Este ha sido el caso de las carreteras, con la aparición de autovías e importantes viarios segregados (supersur, radiales a la costa, etc) no incluidos en las DOT, la política ferroviaria o incluso las decisiones en materia de logística o actividad económica.

El trazado de las redes de carreteras y de trenes de cercanías debería establecerse en las DOT incluyendo análisis transversales de todas sus consecuencias territoriales y sociales y no solo desde la óptica del diseño de carreteras.

Un aspecto metodológico que se destaca como importantes en el documento de avance, como es el papel de las infraestructuras verdes (a no confundir con corredores ecológicos), resulta difícilmente creíble si no se integra en una redefinición colectiva del conjunto de las redes.

Como ejemplo, entendemos que el modelo de que la Red de Carreteras las definirá posteriori el Departamento de Carreteras, ha de superarse.

b) **Se solicita:** La **retirada del denominado Coeficiente de Esponjamiento** por suponer un elemento de carácter absolutamente arbitrario que desvirtúa el propio sentido de la cuantificación, multiplicando con una motivación absolutamente insuficiente el resultado de dicho esfuerzo de prospección por 2,8.

c) **Se solicitan** instrumentos operativos para **la rehabilitación del parque de viviendas construido (rehabilitación y regeneración de las Alde Zaharrak)**. Ea tiene un casco viejo de bastante carácter que entendemos que ha de ser una zona de intervención prioritaria al igual que las Alde Zaharrak del resto de municipios. Si bien es cierto que el art- 10 de la aprobación inicial objeto de alegación habla de priorizar la regeneración **urbana y del reciclado de espacios obsoletos entendemos que es preciso ir más allá** para que el esfuerzo de las políticas públicas y también a la inversión privada se dirija al objetivo de la rehabilitación. Podríamos poner como ejemplo el caso del master-plan de Oslo, donde no se ha calificado nuevo suelo urbanizable, precisamente para conseguir que todos los agentes se centren en la regeneración de la ciudad histórica. Además, estos barrios necesitan de renovación generacional, cohesión social y recuperación de actividad económica, por lo que son las zonas idóneas para formular programas integrales de innovación en las políticas públicas de vivienda, empleo, comercio de proximidad, asistencia social,... que trascienda la actitud meramente expectante y compartimentada por sectores de los tradicionales programas subvencionales. A modo de ejemplo: fórmulas de préstamos para la rehabilitación con opción de compra pública destinado a personas sin opciones a endeudamiento financiero con objeto de crear un parque municipal de viviendas, promover cooperativas de vivienda en régimen de cesión de uso (modelo Andel del norte de Europa), proyectos-taller locales de intervención en edificios para mejora de la eficiencia energética, etc...

## **2.- CRISIS ECOLÓGICA Y DE DEPENDENCIA ALIMENTARIA**

De la lectura del documento he echado **en falta un análisis del estado de la cuestión** que sin duda contribuirían a aclarar cuestiones de ordenación territorial (¿la falta de tierra impide el crecimiento en el sector agrario? ¿perder su territorialidad ha sido factor clave o no en la pérdida de valor de producción? ¿las pérdidas en el valor del sector ganadero se deben a una menor producción en kilos o litros de producto físico, o a una reducción en precios del producto final, o a una combinación de ambos factores, o a otros factores terceros? ¿la evolución vertiginosa del sector vinícola qué supone en términos territoriales y qué presión ejercerá este hecho sobre la ordenación del territorio?, ¿este ascenso del sector vinícola, se debe a aumentos astronómicos en precio, en producción o en ambos factores? ¿a qué factores se achaca la bajada sufrida en el subsector forestal (de 70.296€ a 29.358,5€ )? ¿podrían ser las causas de la crisis del monocultivo de pino radiata los graves problemas sanitarios que están sufriendo los pinares o la pérdida de mercado propio sustituido por un mercado cada vez más globalizado donde la importación del pino a precios más bajos que los propios cada vez toma más volumen? )

Entiendo que Gobierno Vasco ha de ir más allá y configurar **al sector agrario como sector estratégico y diseñar las estrategias** para revertir la dependencia alimentaria que padecemos, que irá agravándose a medida que sigan aumentando los costes de transporte y la creciente especulación en el mercado mundial de materias primas.

- a) **Se solicita** que desde la planificación territorial de máximo rango se **protejan legalmente las tierras suficientes** para posibilitar el objetivo de destinar al autoabastecimiento alrededor de 336.974 Has de suelo agrario.
- b) **Se solicita:** que las presentes directrices **marquen como objetivo aumentar el porcentaje de producción de alimentos** hasta alcanzar en un horizonte temporal de dieciséis años, por ejemplo el abastecimiento al 30% de población de la CAPV, indicando asimismo las herramientas esenciales para la aplicación de ese criterio, como pueden ser ofrecer rentas dignas a las y los baserritarras, crear estructuras de transformación descentralizadas (pequeños mataderos, salas de despiece, equipamientos de transformación de productos agrarios) y cierre de ciclos cortos con compra pública de materias primas en comedores escolares, hospitales y residencias etc
- c) **Se solicita** la implantación **de industria transformadora de la madera** que sea capaz de valorizar madera de calidad de diferentes especies que haga que podamos tener bosques productores diversificados; así como establecer los mecanismos que permitan el **cierre de ciclos** (comercialización)

### **3.- ESPEJISMO ENERGÉTICO e HIDRICO Y DE FLUJOS DE MOVILIDAD**

Es claramente sorprendente la **falta de alusión a la planificación de recursos hídricos**. La mera remisión al PTS de ríos no es suficiente ya que no es lo mismo el abastecimiento que el buen estado de mantenimiento de las masas de agua. Si bien es cierto que tenemos la percepción de que en la CAPV tenemos mucha agua por vivir en un territorio con una orografía accidentada, verde y montañosa y llueve frecuentemente; no es menos cierto, que apenas tenemos sistemas de regulación hídrica y que nuestros ríos son cortos y enseguida desembocan en la mar; y que hay provincias como Bizkaia por ejemplo que en más de un 80% se nutre de Zadorra (Araba) y con un fuerte apoyo en el sistema Ordunte (Burgos). Por tanto, Euskal Herria como tal no cuenta con una planificación de recursos hídricos propios. Por otra parte, en Euskal Herria tenemos la concepción de que la gestión del agua es eminentemente pública. Ahora bien, como no existe ninguna regulación ni definición de modelo público de gestión del agua. Parece que todo cabe y ello da lugar a la heterogeneidad que se da en la CAPV. Una herramienta de ordenación tan importante como las DOT no puede pasar de soslayo este tema tan transcendental. Agua y territorio son dos caras de la misma moneda. Y los servicios de agua y saneamiento son de entrada por su naturaleza originaria muy locales. Ningún pueblo se instaló en un lugar en donde no hubiera agua potabilizable. Nuestros ancestros caminaron en cualquier lugar del mundo hasta encontrar el río, la fuente, el pozo. Y ahí se instalaron. De manera que ancestralmente las comunidades humanas se han organizado entorno a donde la naturaleza les daba agua de calidad y abundante. De ahí se ha pasado a vincular constitucionalmente la responsabilidad del servicio de agua y saneamiento a los ayuntamientos. Sean pequeñitos o sean grandes, porque no hay distinción: todos están al lado del agua que beben. Y todos contaminan o no el río que les da vida. Es por eso que ese aspecto de municipalismo democrático básico es muy importante. A mayor abundamiento, la Directiva Marco del Agua establece la cuenca hidrográfica como marco territorial de gestión de aguas, reconociendo el marco sistémico del ciclo natural de las aguas continentales. Sin embargo, veo con preocupación el afán monopolizador existente en la CAPV, y más concretamente en Bizkaia de crear un único consorcio, indistintamente de dónde provenga el agua que gestiona o la energía y las grandes infraestructuras que utiliza para trasladarla de un lugar a otro. Asimismo, echo en falta a la mención de infraestructuras

En materia **de energía**, la capacidad de autoabastecimiento de la CAPV no llega la 6% y la apuesta estratégica para los próximos 50 años se ha centrado casi en exclusiva en

centrales de producción de combustión de gas, otro combustible fósil, una apuesta a una sola carta que a ningún país de la OCDE se le ha ocurrido jugar. Todo ello sobre unas proyecciones de demanda de consumo energético insostenibles, para una coyuntura global donde ya se ha rebasado el "pico del petróleo" y que boicotea las propias políticas de fomento del ahorro energético.

En Euskadi en el período 1990-2004 el PIB creció un 50%...pero es que la **movilidad** se disparó hasta el 314%. El coste externo del sector transporte en la CAPV ha llegado ya a la hipertrofia de suponer una factura del 86% del PIB, cuando sólo deja un valor añadido equivalente al 4,7%. Mientras tanto, el documento de aprobación inicial continúa dibujando diagramas de flujos de movilidad a los que arbitrariamente sigue denominando "sostenible" y que dan cobertura a los infinitos planes sectoriales expansivos de carreteras, TAV, puertos y aeropuertos.

Tampoco se vislumbran las necesarias estrategias de adaptación territorial que los compromisos a nivel de UE como es el de 20x20x20 como pueden ser la relocalización y la descentralización.

- a) **Se solicita la relocalización** de actividades dispersas
- b) **Se solicita** el fomento de la diversidad **funcional de los eskualdes**
- c) **Se solicita** las modificaciones en los mapas de servicios públicos (educación, sanidad, cultura,...) hacia la **descentralización** y acercamiento a las comunidades, etc...En el caso de la sanidad es preciso configurar el hospital comarcal de Gernika como el equipamiento sanitario que sea capaz de dar amplio servicio a toda el área funcional, incluyendo consultas, pruebas médicas, diálisis, oncología, pediatría, maternidad urgencias, etc. además de hospitalización. Asimismo solicitamos crear una red de residencias públicas para mayores repartidas por toda el área funcional, construidas por la Diputación Foral de Bizkaia y gestionadas por la propia Diputación y los Ayuntamientos a cuyos habitantes den servicio.
- d) **se solicita la descentralización de la gestión del agua y del abastecimiento** y la planificación del abastecimiento en base a los recursos de proximidad.

#### **4.- POLARIZACIÓN DE ACTIVIDAD Y SERVICIOS EN LAS TRES CAPITALES. RUPTURA DE LA COHESIÓN TERRITORIAL CON LOS PUEBLOS Y ESKUALDES.**

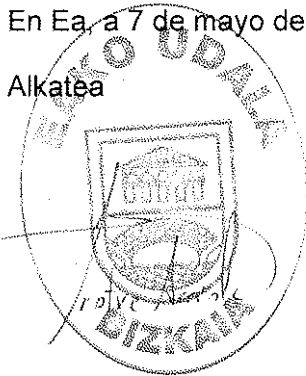
Las actividades económicas y de servicios, se concentran en las tres capitales metropolitanizadas. Los habitantes de los Eskualdes van quedando en situación cada vez más periférica de los servicios básicos (sanitarios, educativos, de promoción,...) en una clara estrategia de "recortar y centralizar". Ciudadanos de segunda categoría. Como compensación, se les pretende convencer de que la accesibilidad se consigue mediante la extensión de las infraestructuras de movilidad (autovía de puerta a puerta), para que tarden menos en llegar a la capital.

En último término, acaban como lugares para el depósito de las externalidades que generan las centralidades metropolitanas (trazado de grandes líneas de movilidad, abastecimiento, saneamiento,... ubicaciones de incineradoras, vertederos, canteras,...). Este modelo jerarquiza el territorio en centro vs periferias, incumpliendo así el imprescindible "contrato territorial" que debe regir la relación entre las grandes ciudades – ciudades medianas – zonas rurales. Una vez roto ese acuerdo necesario por la cohesión, la conflictividad y las tensiones surgen inevitablemente

- a) **Se solicita** por tanto que el documento a realizar analice explícitamente **el papel de los pueblos pequeños en el modelo territorial** así como el papel de los núcleos periféricos a las áreas metropolitanas por la acumulación de impactos negativos que acumulan sin compensación.
- b) **Se solicita** 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 solicita** que el documento supere la lógica de grandes ciudades unidas por grandes infraestructuras y plantee un modelo que **vertebre territorio** incorporando en igualdad de condiciones al conjunto del territorio.
- d) **Se solicita** que el **Estudio Ambiental Estratégico** incorpore, como entendemos que es preceptivo, la **medición de los impactos ambientales y sociales** generados a las áreas periféricas por el planteamiento de las directrices actuales. Para ellos sería necesario, como se solicitaba en escritos anteriores, un diagnóstico inicial suficientemente preciso como para medir los citados impactos.

En Euzkadi, a 7 de mayo de 2018

Alkatear



Iratxe Arriola