

BASES QUE COMPLEMENTAN EL MODELO TERRITORIAL DE LAS DOT DE 1997:

A Euskal Hiria como Ciudad Región

A.1. Las Tres Revoluciones

A.2. Un territorio en proceso de transformación

A.3. Las DOT y los logros de una etapa

A.1. Las Tres Revoluciones

La Etapa Industrial

La industria vasca surge a partir de la evolución de actividades artesanales hacia formas de producción más intensivas. En la década de 1880 la puesta en marcha de los primeros altos hornos en torno a la Ría de Bilbao marcó un hito en la aparición de la gran industria como elemento característico de la economía del País Vasco. El cada vez más rápido desarrollo industrial originó crecientes demandas de expansión urbana para acoger a una población en rápido aumento. Así, desde finales del siglo XIX la población del País Vasco experimentó un rápido crecimiento, siendo esta dinámica especialmente intensa a partir de la década de los años 50 del siglo XX.

Las ciudades del País Vasco atrajeron población no solo de sus áreas rurales de influencia, sino también de otras regiones con menores índices de crecimiento. El fuerte proceso de urbanización experimentado por la CAPV, sobre todo en la segunda mitad del siglo XX, ocurrió prioritariamente en las grandes capitales y en los centros industriales. En Bizkaia la concentración de la gran industria en la Margen Izquierda de la ría del Nervión impulsó el espectacular crecimiento de los municipios de esa zona, tanto por la inmigración desde fuera de la Comunidad Autónoma del País Vasco como por el efecto succión ejercido sobre los territorios del

entorno, agudizando la ruralización de amplias zonas de Bizkaia. Un proceso similar se dio en Vitoria-Gasteiz, aunque más tardío y menos intenso, mientras que la estructura mucho más equilibrada de Gipuzkoa evitó los procesos de concentración y succión, generando un ámbito más homogéneamente urbanizado.

Las limitaciones de este modelo se pusieron de manifiesto con la crisis industrial de la década de los 70. La reestructuración y la desaparición de las grandes industrias, inviables ante los cambios experimentados por la nueva organización económica que empezaba a manifestarse a escala mundial, conllevaron un estancamiento económico y demográfico.

El declive de la base productiva puso en evidencia otros problemas asociados al modelo de los años del desarrollismo. El crecimiento urbano e industrial se produjo a costa de un grave deterioro ambiental, con problemas significativos de contaminación y destrucción del paisaje y de los recursos naturales. En las zonas construidas aparecieron amplios espacios ocupados por los restos de industrias abandonadas. El conjunto del territorio, y particularmente aquellas zonas que concentraban la mayoría de sus habitantes, se percibían como un espacio urbano fuertemente degradado y con una imagen negativa. La falta de coherencia entre los procesos de crecimiento urbano y la insuficiencia de las infraestructuras implicaban graves conflictos funcionales y un alto porcentaje de las áreas residenciales presentaban

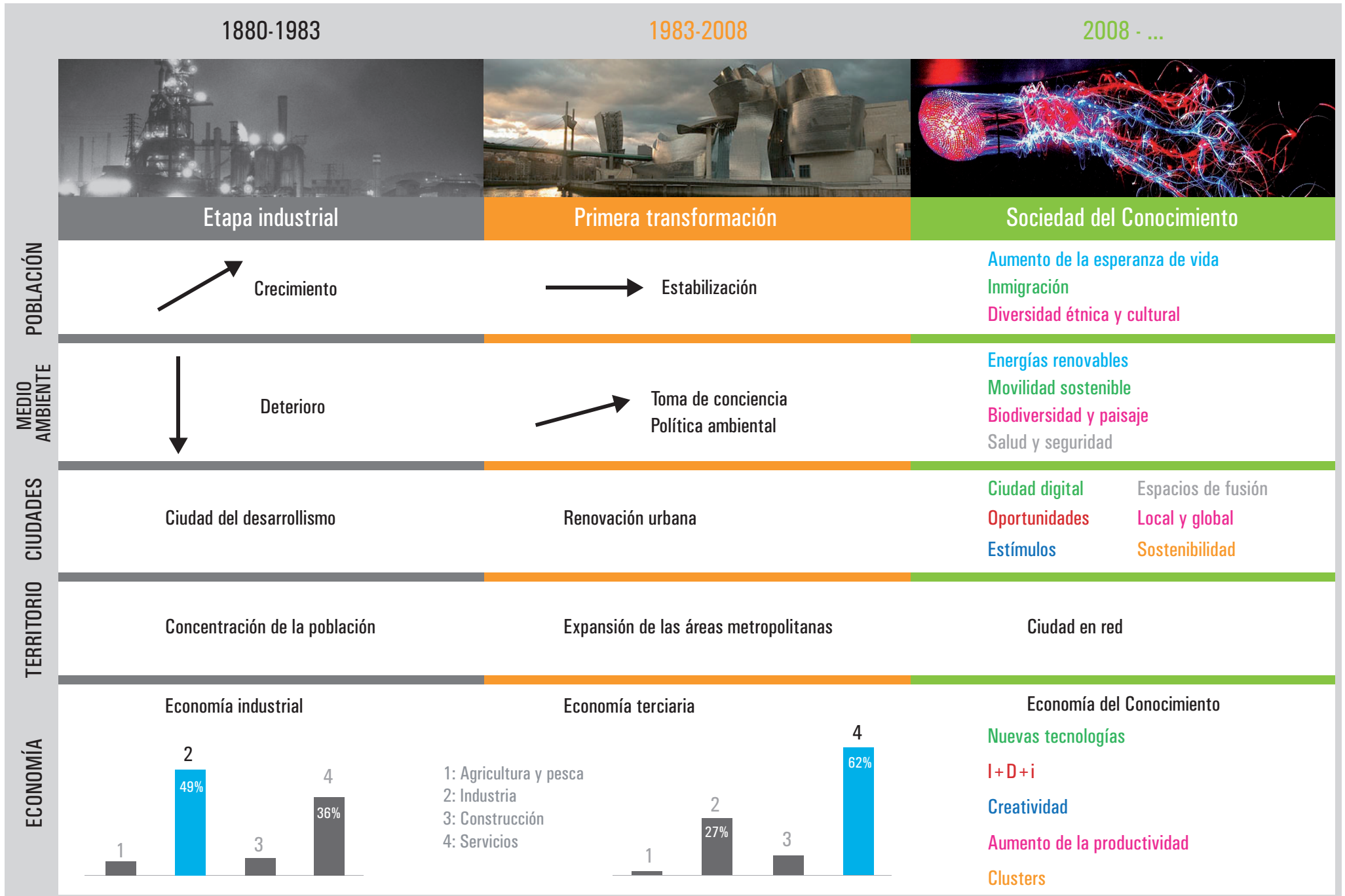
elevadísimas densidades edificatorias, con bajos niveles de calidad urbana y carencias dotacionales significativas.

El hecho de que la industria constituyera el elemento impulsor de la urbanización conllevó, llegado el momento de la crisis, que los espacios que más habían crecido experimentaran mayores retrocesos.

La Revolución Urbana y la Ciudad Región de Euskal Hiria

Todas estas circunstancias constituían frenos importantes para el surgimiento de una nueva base económica apoyada en los servicios avanzados y en actividades de alto valor añadido. Especialmente en el Bilbao Metropolitano, la renovación urbana apareció como la clave para la transformación económica y ambiental del territorio.

La transformación del Bilbao Metropolitano, y también de las otras capitales vascas en el marco de la Revolución Urbana o Primera Transformación, ha implicado procesos territoriales diversos e interrelacionados. Por una parte, se han desarrollado importantes iniciativas de renovación en los espacios centrales metropolitanos que les han permitido asumir nuevas funciones más complejas e impulsar nuevas dinámicas de desarrollo. Por otra parte, se han expandido los ámbitos metropolitanos,



incorporando nuevos espacios y aumentando su protagonismo territorial.

En la actualidad la CAPV, con una población de 2.133.684 habitantes sobre una superficie de 7.089 km², tiene una densidad de 300,1 hab/km², lo cual la sitúa como la región no metropolitana con mayor densidad de la Unión Europea. Según los datos de Udalplan, la superficie urbanizada era en el año 2009 de 370,3 km² (excluyendo los espacios libres en suelo urbano y urbanizable). Si tomamos en consideración ese dato, la densidad resultante es de 5.866 hab/ km², lo cual caracteriza a la CAPV como un territorio con una densidad propia de las zonas urbanas más centrales. Se trata de un dato expresivo de la transformación territorial más decisiva de la última década en la CAPV.

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, se 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.

La emergencia de la ciudad región como una realidad compleja e interrelacionada aparece como uno de los fenómenos urbanos más relevantes de las últimas décadas a nivel internacional. La ciudad región plantea nuevos retos y oportunidades para la vida humana y para

el desarrollo de las actividades económicas, la residencia, el ocio, la cultura, la educación, las infraestructuras y la relación con la naturaleza.

La CAPV aparece, de forma cada vez más definida, como una auténtica ciudad región en el contexto internacional. La escala del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco es similar a la de otras ciudades región del mundo. Ciudades región internacionales que acogen funciones y centros económicos globales, tales como Amberes-Bruselas, Frankfurt, Seattle o Minneapolis-Saint Paul, presentan un tamaño demográfico y geográfico muy similar al de la CAPV 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 y económica.

Probablemente sean los siguientes tres rasgos territoriales los más característicos de la moderna ciudad región:

- La expansión urbana y las nuevas formas de ocupación del territorio: la incorporación de espacios rurales a las dinámicas metropolitanas, la evolución de los centros tradicionales, la aparición de nuevas comunidades, el surgimiento de nuevas centralidades en ámbitos antes periféricos vinculados a los grandes centros comerciales y de ocio, etc.

- Los nuevos sistemas de transporte que articulan espacios antes distantes y encauzan demandas de movilidad crecientes (elementos de conexión global asociados a puertos y aeropuertos, trenes de alta velocidad, nuevas plataformas logísticas, sistemas de metro, tranvía y cercanías en los espacios más centrales, creciente intermodalidad y conectividad entre los diferentes sistemas y elevados niveles de infraestructura de telecomunicaciones).
- La existencia de un sistema de servicios y equipamientos de alto nivel sofisticado y cada vez más complejo. En la nueva economía, operar globalmente requiere un nivel de complejidad extraordinario. Para hacerlo, las empresas necesitan el apoyo de un complejo de servicios muy especializado (capital intelectual, consultoría, asesoramiento jurídico, de marketing, nuevas tecnologías, transporte, servicios financieros, etc.) que solo puede ubicarse en nodos urbanos de un cierto tamaño, es decir, en ciudades y territorios con una determinada masa crítica. La disponibilidad de un complejo de servicios especializado de apoyo a las empresas es una condición clave para que las ciudades puedan atraer empresas competitivas e innovadoras que operan globalmente.

La Ciudad Región de Euskal Hiria presenta, de forma cada vez más notable, muchos de estos

rasgos y así lo expresan numerosos indicadores. El surgimiento de una potente economía terciaria y el importante aumento de la riqueza se han visto acompañados de fenómenos territoriales tan relevantes como el espectacular aumento de la movilidad intercomarcal, y particularmente, del crecimiento de los desplazamientos que utilizan sistemas de transporte colectivo, característicos de los viajes regulares de alta frecuencia en zonas urbanas densas. Las capitales vascas han visto cómo se incrementa su protagonismo mediante la acogida de nuevas infraestructuras, dotaciones y funciones de alto nivel a la vez que se expande el espacio urbanizado, se amplía el ámbito territorial de los espacios metropolitanos y crece el asentamiento en zonas hasta ahora rurales.

Estas dinámicas apuntan hacia las oportunidades, y los riesgos, de la configuración de la ciudad región y de los elementos centrales que deben ser objeto de especial atención en la nueva etapa: problemas de urbanización difusa y de baja densidad, articulación de sistemas eficaces de movilidad sostenible, desajuste en la localización relativa de las áreas de residencia y empleo, ocupación sistemática de espacios agrícolas y naturales, falta de identidad de diferentes áreas de la región urbana, reciclado de espacios de actividad y residenciales en declive, impulso a los nuevos espacios de la economía creativa, etc.

Hacia la Sociedad del Conocimiento

El proceso de transformación y crecimiento de esta última etapa no habría sido posible sin la existencia de una adecuada estructura institucional y de una población con alto nivel de formación.

La información, el conocimiento y la capacidad de innovación son los componentes básicos de los que depende cualquier proceso de desarrollo en las economías modernas. Se trata de una dinámica que se alimenta a sí misma. La innovación y el conocimiento generan más información y capacidad de transformación, así como la riqueza necesaria para sustentar ese proceso. Sin embargo, tal y como ha demostrado la experiencia del País Vasco, y de tantos otros territorios de antigua industrialización, este es un proceso sin fin: cualquiera que sea el nivel de los logros alcanzados, es imprescindible seguir generando el conocimiento y la innovación que posibilitarán la siguiente etapa de desarrollo y sin los cuales acecha el riesgo de declive y de pérdida de competitividad.

En la última década se ha avanzado de forma importante en este camino. Los niveles educativos de la población han seguido creciendo y hoy el número de personas con estudios universitarios es más alto que en cualquier otro momento. El esfuerzo y la capacidad de innovación se muestran en la notable transformación de la estructura económica y en

un creciente peso de las inversiones en I+D. Sin embargo, estas todavía no alcanzan los niveles medios de los países más desarrollados. Este va a ser uno de los principales retos para el aumento del bienestar y del crecimiento económico durante los próximos años.

Es imprescindible que, en torno a aquellos sectores clave para los que la CAPV dispone de ventajas competitivas, se desarrollen estrategias de excelencia capaces de consolidar liderazgos en un entorno global, de convertir a nuestro territorio en un punto de atracción de talento desde el exterior y de evitar la marcha de los miembros de nuestras clases creativas. Ello requiere no solo inversión en y mejora de las universidades y de los centros de investigación públicos y privados, sino también crear espacios y formas de vida atractivos y estimulantes.

Las diferentes iniciativas orientadas a impulsar la innovación configuran una firme apuesta por la Sociedad del Conocimiento como condición necesaria para la competitividad, el bienestar y la sostenibilidad.

Esta estrategia, mediante una importantísima inversión económica y un potente conglomerado social e institucional, tiene como objetivo coordinar e impulsar la innovación en el País Vasco en todos sus ámbitos, para fomentar el espíritu emprendedor y la creatividad. Se trata de una potente plataforma en red de colaboración a través de la cual desarrollar actividades que

promocionen la innovación y difundan en el exterior la imagen de un País Vasco innovador. La visión de esta estrategia consiste en convertir al País Vasco en el referente europeo en materia de innovación, tomando como objetivo lograr niveles similares a los espacios europeos líderes en estas actividades.

Hoy día se percibe de nuevo la necesidad de un profundo cambio estructural en la economía y en el territorio del País Vasco. Necesitamos dar respuesta a los retos de la “economía del conocimiento” en la que la sensibilidad ambiental, el fortalecimiento de nuestra identidad, la innovación permanente y la formación, retención y atracción de trabajadores de gran talento van a constituir las claves para la nueva etapa de desarrollo. En este nuevo contexto, nuestro territorio cobra una importancia cada vez mayor y va a experimentar, de nuevo, profundos cambios.

En los últimos años se asiste a una cierta recuperación de la dinámica demográfica, aunque sin la intensidad de décadas pasadas. Hacia el futuro nuevas realidades demográficas, como el aumento de la esperanza de vida y una nueva inmigración con mayor diversidad étnica y cultural, serán los elementos más característicos de nuestra población. En el marco ambiental la transformación postindustrial ha supuesto la toma de conciencia y el desarrollo de políticas e iniciativas para recuperar los valores ambientales del territorio. En la sociedad del conocimiento

la sostenibilidad integral del territorio es una condición necesaria del desarrollo. La preservación y mejora de paisajes y espacios naturales, las energías renovables y la movilidad sostenible, así como la compatibilidad entre el desarrollo urbano y la capacidad de acogida del territorio, constituyen las claves de la nueva etapa.

Nuestra economía ha sido capaz de evolucionar en un corto periodo de tiempo desde un sistema productivo fuertemente asociado a la actividad industrial hacia una economía más terciaria y desarrollada. En los últimos veinte años han surgido nuevas actividades de servicios avanzados y la industria vasca se ha hecho más competitiva y moderna. Hacia el futuro, cada vez más, las iniciativas de I+D, las redes internacionales, la innovación y la creatividad van a ser el fundamento de la competitividad, el empleo y el bienestar económico de nuestra sociedad.

En el ámbito de las ciudades, la gran transformación de las últimas dos décadas ha supuesto una profunda revolución urbana. Los procesos de renovación de los ámbitos deteriorados de la etapa industrial han sido el emblema y la base de los cambios de este periodo. El hábitat del futuro se va a caracterizar por unas ciudades más complejas, atractivas y diversas, con mezcla de usos, mayor interacción y nuevas oportunidades derivadas de la revolución digital y de nuevos estilos de vida. Hacia el

futuro, un Territorio en Red, más integrado, con nuevas centralidades y espacios urbanos más diversos e interconectados, puede ser la clave para un nuevo equilibrio y para la puesta en valor de las numerosas oportunidades y opciones que ofrece nuestro territorio.

A.2. Un territorio en proceso de transformación

Aunque una década no es un periodo muy largo en los procesos de evolución territorial, aparecen datos significativos que muestran la intensidad de los cambios que ha supuesto para la CAPV la Segunda Transformación. En el anexo estadístico de este documento (Anexo I) se recogen pormenorizadamente los principales indicadores de cambio territorial.

El cambio más significativo se ha dado en la estructura productiva. De una economía industrial se ha pasado a una sociedad de servicios, en línea con las pautas de evolución de las economías más desarrolladas. En este mismo sentido, las actividades primarias han reducido su importancia en la economía vasca hasta el punto de que el conjunto del sistema pesquero, forestal y agroganadero apenas alcanza un 2% del PIB de la CAPV.

El proceso de terciarización 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 A-1.

El crecimiento del sector servicios no ha implicado, de hecho, un proceso de

desindustrialización significativo, toda vez que el valor de la producción industrial no ha dejado de crecer en los últimos años. Se ha dado una transformación en la estructura industrial, apareciendo un tejido formado por unidades productivas de menor tamaño, más productivas y con un creciente componente tecnológico. La construcción ha sido el sector que mayor crecimiento relativo ha experimentado en la última década en un contexto de dinamismo de la economía y de significativos cambios territoriales. El crecimiento del sector servicios se ha dado en las ramas más productivas, que generan mayor valor añadido y conllevan una transformación estructural más importante: los servicios financieros, los servicios a las empresas, los centros comerciales, los servicios personales de salud, ocio y cultura y la emergencia de las actividades turísticas. Este cambio estructural ha significado un aumento de la productividad general de la economía y la sustitución de actividades maduras por otras en expansión.

El resultado, en el marco de una coyuntura muy favorable de un largo ciclo expansivo, ha sido un espectacular crecimiento de la economía y de la riqueza. Frente a la situación de estancamiento económico del periodo de crisis industrial se ha asistido, a lo largo de la última década, a un proceso de crecimiento sostenido con tasas superiores a la media de la Unión Europea. Ello ha conllevado un espectacular aumento del valor de la producción y un crecimiento de la renta per

cápita, que se sitúa hoy por encima de los valores medios de las regiones europeas.

En relación con la población, a lo largo de los años de la crisis industrial una serie de factores económicos y sociales confluyeron, dando lugar a un ligero pero significativo retroceso demográfico. Solo muy recientemente se aprecia un cambio en la tendencia, produciéndose una recuperación en el volumen de población hasta casi alcanzarse los máximos previos de inicios de la década de los 80. La evolución demográfica, sin embargo, no es homogénea en todo el territorio. En el último lustro los tres Territorios Históricos han aumentado su contingente demográfico. Sin embargo, mientras Álava ha experimentado un aumento constante de la población, en Gipuzkoa todavía no se han recuperado los niveles de población de 1985 y, en Bizkaia, los de 1975.

Esta tendencia hacia la estabilización presenta rasgos estructurales peculiares y se debe, casi exclusivamente, al cambio de signo en los flujos migratorios, que de suponer pérdidas de población han pasado a generar ganancias netas aunque todavía cuantitativamente reducidas. Por el contrario, el crecimiento vegetativo es insuficiente para garantizar no ya el crecimiento, sino también la renovación de la población. En este hecho influye, decisivamente, el envejecimiento de la población, habiéndose dado en los últimos años un aumento muy importante de la población mayor de 65 años, mientras que el porcentaje de población joven se ha reducido a la mitad en la

última década. Se trata de un problema estructural que tenderá a incrementarse en los próximos años y que precisará de varias décadas para corregirse.

Los procesos de transformación experimentados por los centros metropolitanos, la pérdida de importancia de los grandes centros fabriles y las nuevas demandas asociadas a nuevos estilos de vida y a una creciente movilidad han dado lugar a la expansión de los procesos de urbanización. 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. Este proceso explica por qué, aunque la población no ha variado esencialmente en los últimos 10 años, la superficie urbanizada ha crecido en casi un 20%. Los datos de viviendas construidas en el periodo 1995-2004 dan un total de 126.732 viviendas nuevas finalizadas. Se trata de un crecimiento significativo del parque de viviendas, cuyo resultado muestra que el 12% de todas las viviendas de la CAPV en el año 2006 han sido construidas en los últimos 10 años. Estos nuevos crecimientos se han caracterizado por localizarse mayoritariamente en los entornos de los espacios metropolitanos y por presentar una densidad edificatoria inferior a la tradicional en las ciudades vascas.

La prohibición de construir viviendas en Suelo No Urbanizable, salvo las vinculadas a las explota-

ciones agrarias, crea una de las pocas determinaciones vinculantes de las DOT. Las estimaciones sobre este proceso apuntan a una reducción durante los últimos años.

Un análisis de los suelos calificados para actividades económicas en base a los datos de Udalplan 2009 muestra que las mayores extensiones de este uso se localizan en los entornos de las áreas metropolitanas. Más del 25% del suelo con esta calificación se encuentra en el Bilbao Metropolitano y otro tanto en el Área Funcional de Álava Central, mientras que la de Donostia-San Sebastián acoge en torno al 10% del total. Si se toma en cuenta el dato del porcentaje que los suelos calificados para actividades económicas suponen sobre el total del suelo calificado, las áreas donde este uso tiene mayor peso relativo corresponden a los centros tradicionales de la industria vasca (Beasain, Eibar, Mondragón, Durango) además de Zarautz-Azpeitia y Álava Central.

El proceso de expansión de los espacios contruidos, aunque muy inferior al que se ha dado en otros territorios, constituye probablemente el dato menos positivo para la sostenibilidad del territorio en un periodo en el que la calidad ambiental de este ha experimentado avances muy significativos. En relación con los Espacios Naturales Protegidos, se ha pasado de una situación en la que apenas el 5% del territorio contaba con alguna figura de protección en 1994 a la situación actual, en la que el 22,7%

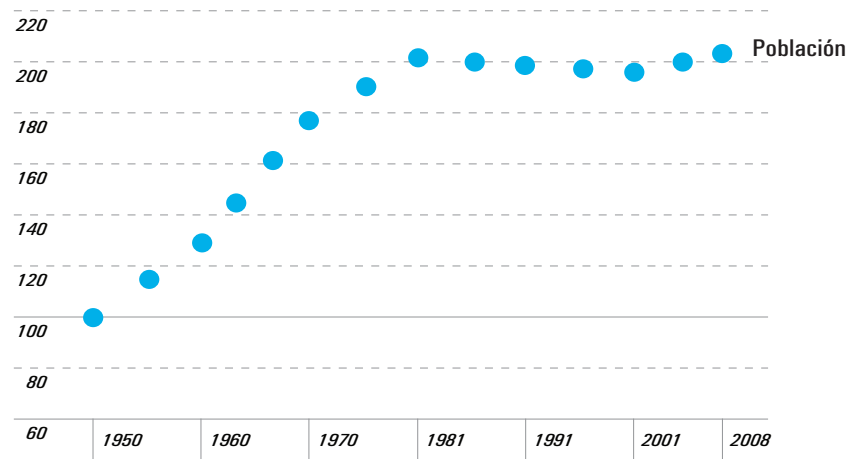
del territorio está incluido en una u otra de las figuras de protección existentes. Aunque todavía quedan objetivos importantes que alcanzar en la mejora de la calidad de las aguas fluviales, se han experimentado importantes avances en esta materia, con un 85% de los vertidos depurados y un nivel excelente en las aguas litorales.

Aparece, así, un modelo de desarrollo que apunta a una creciente importancia de los aspectos cualitativos del desarrollo. Aspectos tales como un entorno natural cuidado y unos espacios urbanos atractivos, la disponibilidad de servicios y equipamientos más sofisticados, sistemas de transporte y comunicaciones eficaces, etc. se convierten en elementos con una creciente demanda por parte de los ciudadanos y las empresas. Son factores estratégicos para crear y atraer nuevas actividades económicas y para mantener la competitividad de las existentes. La deseable mejora y extensión de la calidad de vida se convierte en algo más complejo que la mera satisfacción económica e incorpora aspectos intangibles y cualitativos con una importancia decisiva. Son estos factores los que deben ser objeto de especial atención en la gestión de los procesos de cambio que está experimentando nuestro territorio.

Evolución de la población de la CAPV (1950-2008).

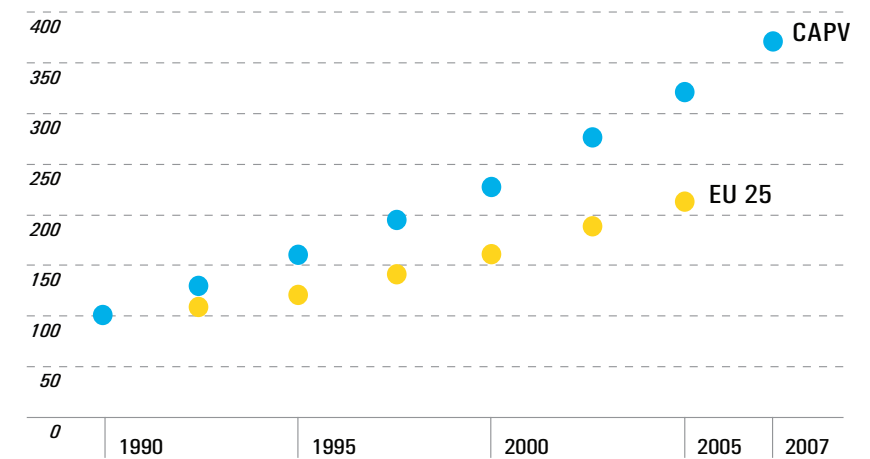
Fuente: Eustat 2008

Año 1990=100

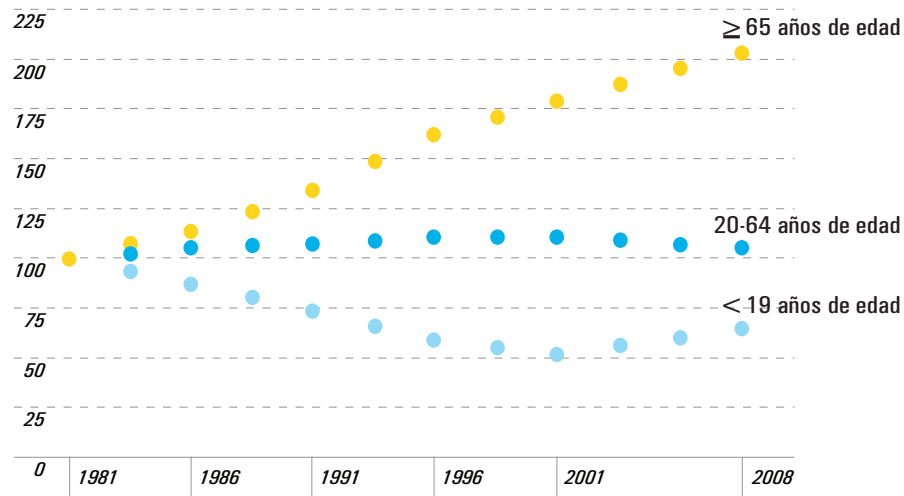


Evolución del PIB (Producto Interior Bruto) de la CAPV y la UE-25 (1990-2007). Año 1990=100

Fuente: INE y Eustat 2008

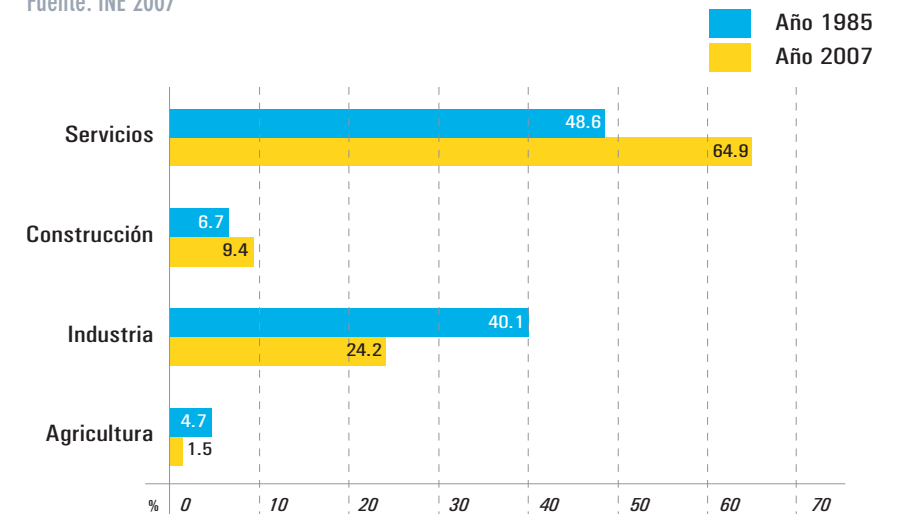


Evolución de la población por rangos de edad (1981-2008). Año 1981=100. Fuente: Eustat 2008



Cambios en la distribución porcentual de la población activa por sectores en la CAPV (1985-2007).

Fuente: INE 2007



A.3. Las DOT y los logros de una etapa

Las DOT fueron aprobadas definitivamente por el Consejo de Gobierno en el año 1997 (Decreto 28/1997, de 11 de febrero). Su elaboración coincidió con un periodo crítico de la historia reciente de la CAPV. Fue el momento en el que se hizo evidente el final del modelo económico basado en la industria tradicional. Se trataba de una situación de crisis en la que un sistema había dejado de ser válido pero todavía no acababa de surgir aquel que lo sustituiría. Esa crisis se manifestó en el declive demográfico y en la falta de dinamismo económico, con aumento del paro, cierre de empresas y reducción de la inversión.

En este contexto, las DOT se plantearon como un instrumento que debía dar respuesta a objetivos específicos de ordenación y coordinación territorial y, además, aportar una configuración y unas iniciativas territoriales adecuadas para impulsar el proceso de cambio hacia una nueva etapa de desarrollo.

Estos objetivos se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

- 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.

- 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.
- Consolidar una red de ciudades medias capaces de dotar de una adecuada base urbana y de servicios al conjunto del territorio.
- Impulsar procesos de reequilibrio desde los ámbitos congestionados hacia zonas con menor presión demográfica.
- Establecer sistemas de protección de la naturaleza y criterios para la consideración del medio físico en las iniciativas urbanísticas y sectoriales.
- Definir sistemas de infraestructuras y dotaciones con criterios supramunicipales y orientadas a apoyar la configuración del modelo territorial propuesto.
- Proporcionar criterios territoriales para la elaboración de planes sectoriales y configurar las características de los planes territoriales de escala intermedia.
- Aportar referencias para el crecimiento del parque de viviendas y para el desarrollo de suelos de actividad de forma coherente con el modelo territorial.

- Activar procesos de renovación y dinamización de espacios deteriorados o en declive y de ámbitos singulares como los centros históricos y los núcleos rurales.

Sin duda las DOT han sido un agente activo que ha propiciado y facilitado muchos de los cambios mencionados y que han permitido el paso de la etapa industrial a la ciudad región postindustrial.

Las Directrices de Ordenación del Territorio definieron un modelo territorial cuya plasmación espacial se da a través de orientaciones para el planeamiento municipal, pero, sobre todo, a través del planeamiento territorial parcial y sectorial que desarrolla las diferentes determinaciones y la estrategia de las DOT.

La elaboración de los PTPs ha supuesto el principal desarrollo de las DOT. Tras la aprobación definitiva de ocho de ellos y el desarrollo de documentos de todos los demás, se dispone de un sistema de planes supramunicipales que concretan de forma detallada en el territorio aspectos esenciales de las directrices, tales como las áreas de protección del medio físico, los grandes ámbitos de desarrollo residencial y de espacios para actividades económicas, los sistemas de infraestructuras y equipamientos, las actuaciones de renovación urbana, etc. En muchos casos estos instrumentos han surgido, además, de la integración de las diferentes propuestas del planeamiento municipal y de los Planes Territoriales Sectoriales.

Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco

Euskal Herriko Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako Artezpidetak

SOPORTE TERRITORIAL DE LAS DOT

LAA-EN LURRALDE EUSKARRIA

DELIMITACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES	ESQUEMA DE ENTORNO
MECANISMO DE CAPITAL	INDICADOR DE ENTORNO
RESERVA DE LA BOSTERA DE MONTAÑA	INDICADOR DE ENTORNO
PAISAJES NATURALES Y BOSTEROS PROTEGIDOS	INDICADOR DE ENTORNO

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

KOKAGIEN ERABIDEA

SISTEMA POLI-NUCLEAR VASCO DE CAPITAL	ESQUEMA DE ENTORNO
CARRETERA DE ÁREA FUNCIONAL	ESQUEMA DE ENTORNO
SUB-ÁREAS DE ÁREA FUNCIONAL	ESQUEMA DE ENTORNO
OTROS NÚCLEOS	ESQUEMA DE ENTORNO

SISTEMA RELACIONAL

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

BALIAPIDE ERABIDEA, OINARRIZKO AZPIGUTURAK

INTERCONEXIONES BÁSICAS DEL SISTEMA POLI-NUCLEAR VASCO DE CAPITAL	ESQUEMA DE ENTORNO
INTERCONEXIONES DE LAS CARRETERAS DE ÁREA FUNCIONAL	ESQUEMA DE ENTORNO
RECORRIDOS DE INTER-PRINCIPALES	ESQUEMA DE ENTORNO
TREN DE ALTA VELOCIDAD	ESQUEMA DE ENTORNO
EL SERVICIO DE SERVICIO FERROVIARIO DE CARGA	ESQUEMA DE ENTORNO
AEROPUERTOS	ESQUEMA DE ENTORNO
PRINCIPALES PUERTOS COMERCIALES	ESQUEMA DE ENTORNO
PUERTOS DEPORTIVOS Y PESQUEROS	ESQUEMA DE ENTORNO

IMPLICACIONES DEL MODELO TERRITORIAL EN LA POLÍTICA DE SUELO

LURRALDE ERABIDEAREN ESKUAHARTZEAN LURZORU POLITIKAN

SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

EKONOMIA ERABIDEAREN LURZORU POLITIKAN

ÁREAS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL DEL MODELO TERRITORIAL	INDICADOR DE ENTORNO
SISTEMA DE PARQUES DE ACTIVIDADES INNOVADORAS	INDICADOR DE ENTORNO
PARQUE TECNOLÓGICO DE ZARAGOZA	INDICADOR DE ENTORNO

SUELO RESIDENCIAL

ETXERATZAILARAREN LURZORU POLITIKAN

CRECIMIENTO SELECTIVO	INDICADOR DE ENTORNO
HABITAT ALTERNATIVO	INDICADOR DE ENTORNO
CRECIMIENTO DE NUEVOS PEDREROS	INDICADOR DE ENTORNO
SEGUNDA RESIDENCIA	INDICADOR DE ENTORNO
SEGUNDA RESIDENCIA ENDOGENA	INDICADOR DE ENTORNO

OPERACIONES DE RECALIFICACIÓN URBANA Y RURAL

HIRI ETA LANDALUR BIRGANTASUN EKINETAK

COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS

RENOVACIÓN URBANA

RENOVACIÓN URBANA

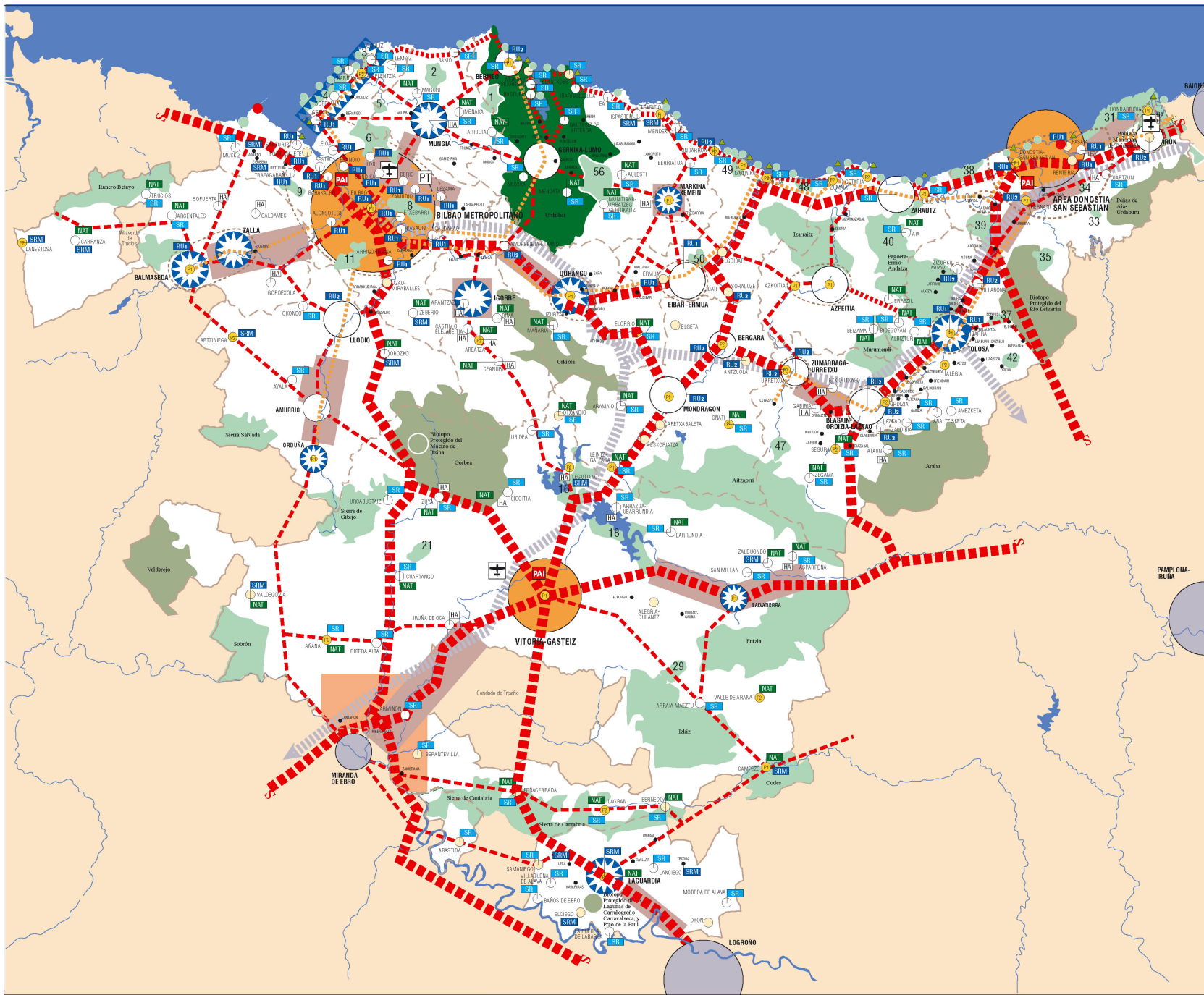
CASCO HISTÓRICO

CASCO HISTÓRICO

CASCO HISTÓRICO

ÁREAS DE ESPARCIMIENTO

ÁREAS DE ACCESO AL TERRITORIO



La puesta en marcha de los PTPs ha implicado amplios procesos de participación y ha impulsado una nueva dinámica que de una forma u otra 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 PTPs, 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 PTPs 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 de las iniciativas y los planes municipales, y para integrar las políticas sectoriales en la estrategia global del territorio del área funcional.

A su vez, se han desarrollado numerosos PTSs que han resultado ser instrumentos claves para

la implantación del Modelo Territorial de las DOT. Seis de ellos ya están aprobados definitivamente y hay otros cinco en diversas fases de tramitación. Estos Planes Territoriales Sectoriales suponen desarrollos fundamentales de las DOT, las cuales proporcionan a las actuaciones sectoriales una referencia territorial coherente con el modelo de las DOT.

Algunos de ellos, como los de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos o el de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, han resultado determinantes, por su importante incidencia territorial y por haberse aprobado antes que los PTPs, en la evolución de muchas zonas del territorio durante los últimos años.

En materia de infraestructuras sucede algo similar. La aprobación del PTS de la Nueva Red Ferroviaria de la CAPV y de los diversos PTSs de carreteras suponen recoger y ampliar, de forma detallada, lo propuesto en las DOT, incorporando elementos de programación y compromisos financieros que garantizan, en mayor medida, su desarrollo.

A falta de la ejecución definitiva de algunos proyectos clave, como la “Y” ferroviaria de alta velocidad, los avances en este campo han sido importantísimos: mejora de la red de conexión de las cabeceras y ejes articuladores de las áreas funcionales; desarrollo de infraestructuras logísticas; extensión de los sistemas de cerca-

nías, metro y tranvías; extensión y ampliación del puerto y del aeropuerto de Bilbao, etc.

PTPs y PTSs son los elementos más directamente ligados a las DOT y de mayor relieve territorial, pero no son los únicos que han incidido en la transformación del territorio en la línea marcada por las directrices.

Así, 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, LICs, Biotopos Protegidos, Áreas de Especial Interés Natural). Además, se ha desarrollado una amplia legislación en materia de protección de la naturaleza y del medio ambiente, así como actuaciones concretas de muy diversos tipos, desde planes de recuperación de especies silvestres hasta programas forestales, programas de gestión ambiental, etc.

Igualmente, en otros ámbitos de infraestructuras se dispone de nuevos elementos de ordenación y desarrollo: extensión de la red gasística, de la red de telecomunicaciones, de los sistemas de recogida y de gestión de residuos, ordenación de tendidos eléctricos, etc.