

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

C Euskal Hiria Plus

- C.1. Un territorio abierto
- C.2. La Dorsal y la Diagonal del Sur de Europa
- C.3. Euskal Hiria. Una Rótula en la nueva Europa
- C.4. Euskal Hiria Plus
- C.5. Oportunidades de colaboración con los territorios del entorno

C.1. Un territorio abierto

Ninguna de las ciudades que componen el sistema urbano vasco puede jugar, de forma aislada, un papel relevante en el nuevo escenario internacional de ciudades globales. Ninguna de las capitales vascas tiene, por sí sola, la masa crítica para poder ofrecer el complejo de servicios especializados, las infraestructuras, los equipamientos y las opciones que ofrecen las ciudades que están operando con éxito a nivel internacional. Avanzar en el concepto de la ciudad región constituye una de las mejores oportunidades de nuestro territorio en el que están apareciendo, de forma creciente, nuevos elementos con potencial de integración regional:

- El atractivo urbano de las capitales vascas que albergan áreas de gran calidad y cuentan con valiosos modelos de desarrollo, entre los que destaca con una alta proyección internacional la regeneración de Bilbao y del entorno de la ría del Nervión.
- Una valiosa red de ciudades de tamaño medio que constituye una de las claves de la integración entre el mundo urbano y rural. Son centros urbanos muy importantes para el equilibrio global de la estructura territorial y para el equilibrio social.
- Los grandes equipamientos culturales y urbanos como el museo Guggenheim y el palacio de congresos Euskalduna en Bilbao,

Txillida Leku y el palacio de congresos del Kursaal en Donostia-San Sebastián o el Artium y el equipamiento ecológico de Vitoria-Gasteiz, así como los eventos, congresos y festivales de alcance internacional asociados a ellos.

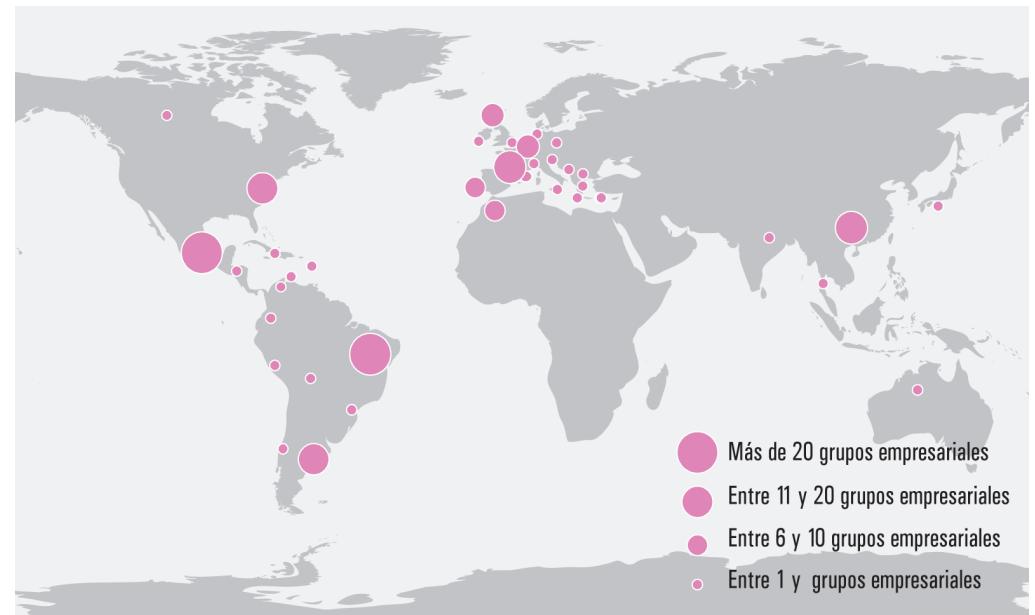
- La oferta universitaria configurada en torno a instituciones como la Universidad del País Vasco, la de Deusto o la de Mondragón.
- Los espacios feriales de Bilbao (BEC) o Irun (FICOBA).
- La red de parques tecnológicos y la creciente presencia de empresas y centros de investigación con un alto componente innovador en sectores de alta tecnología.
- La presencia de un número significativo de grupos empresariales multinacionales con proyección global y un sistema de servicios productivos de alto nivel crecientemente sofisticado.
- Una magnífica red de pequeños núcleos de población que mantienen su identidad, morfología e imagen y un importante conjunto de 69 centros históricos que constituye un patrimonio cultural, histórico y urbano de primera magnitud.
- Un sistema de Espacios Naturales y de ámbitos de alto valor paisajístico muy entre-
lazados con el sistema urbano que ofrece un entorno de gran atractivo visual y natural, al tiempo que constituye un importante soporte para la sostenibilidad global del territorio y ofrece una amplia oferta de opciones turísticas para su disfrute.
- Los núcleos urbanos, playas y paisajes de la costa, junto con el sistema de puertos deportivos y las oportunidades asociadas a iniciativas como la regeneración de la Bahía de Pasaia.
- La puesta en servicio de las conexiones de alta velocidad, que va a suponer una sustancial reducción en los tiempos de viaje entre las capitales vascas y las ciudades de su entorno regional, aumentando el mercado potencial para sus servicios urbanos de mayor nivel, así como su rango urbano.
- El crecimiento del aeropuerto de Bilbao como gran aeropuerto internacional que dota al conjunto de la CAPV de un elemento de extraordinaria capacidad para las conexiones globales. El desarrollo de sistemas eficaces para la conexión entre el aeropuerto y la red de alta velocidad aparece como una de las grandes oportunidades de crecimiento funcional.
- La red logística supone una oportunidad cada vez más importante para atraer actividades y generar opciones de desarrollo

en un marco regional en el sistema Puerto de Bilbao-Aeropuerto de Vitoria-plataformas logísticas internacionales.

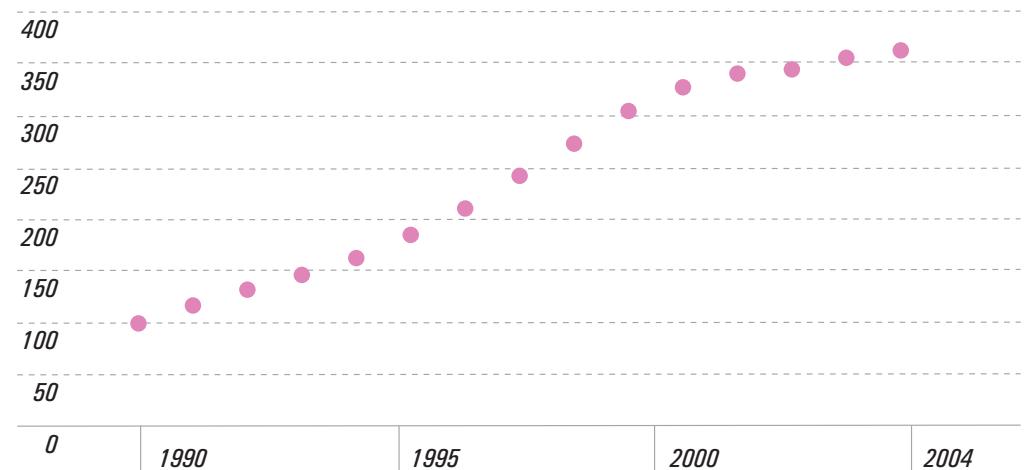
En definitiva, la consolidación de la ciudad región como un Territorio en Red implicará una mayor diversidad de opciones territoriales, así como el enriquecimiento de la oferta de actividades, ocio y servicios y el aumento de las expectativas de sostenibilidad, desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. La configuración de Euskal Hiria como un Territorio en Red, aumentando las interrelaciones entre las capitales vascas y generando nuevos elementos de articulación y centralidad en las ciudades medias, se orienta a fortalecer nuestro territorio aprovechando de forma más eficaz su masa crítica poblacional y económica y constituye la principal herramienta para la aparición de sinergias derivadas de la localización y la integración con los territorios del entorno.

La configuración del País Vasco como un nodo de centralidad europea se perfila como un objetivo estratégico que inspira los puntos esenciales del Reestudio de las DOT.

Multinacionales vascas en el mundo. Fuente: Eustat 2006



Valor de las exportaciones (millones de euros). Fuente: Eustat 2007



C.2. La Dorsal y la Diagonal del Sur de Europa

Junto a la visión convencional del territorio europeo constituido por la Dorsal, el Norte del Sur, El Arco Atlántico y las Periferias, empiezan a surgir nuevas interpretaciones más actualizadas derivadas de los profundos procesos de transformación vividos en nuestro continente en la última década.

La Diagonal Europea es un espacio emergente liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán. Son ciudades que lideran amplios espacios económicos en sus respectivos países y que tienen un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes.

La articulación de este sólido eje urbano y económico aparece como uno de los elementos de consolidación de un nuevo espacio de crecimiento europeo de alcance global.

Esta Diagonal emergente integra ámbitos del tradicional Arco Atlántico y del Mediterráneo y se conecta con la Dorsal, principalmente a través de los espacios del norte de Italia. Incluye centros de investigación y universidades de primer orden, puertos y aeropuertos de rango internacional, espacios naturales, corredores regionales de desarrollo, grandes áreas metropolitanas y ciudades medias sobre un sólido soporte infraestructural en fase de mayor desarrollo con la incorporación

de las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria previstas.

La Diagonal Europea acoge un amplio conjunto de actividades dinámicas y novedosas en la Europa actual. De alguna forma, se está provocando el desplazamiento de la Megalópolis o Dorsal Europea hacia el sur. Se espera para esta zona un gran desarrollo basado particularmente, pero no solamente, en las nuevas tecnologías. Los atractivos específicos de estas regiones meridionales residen fundamentalmente en la bondad climática, en un entorno atractivo y en una amplia oferta de equipamientos.

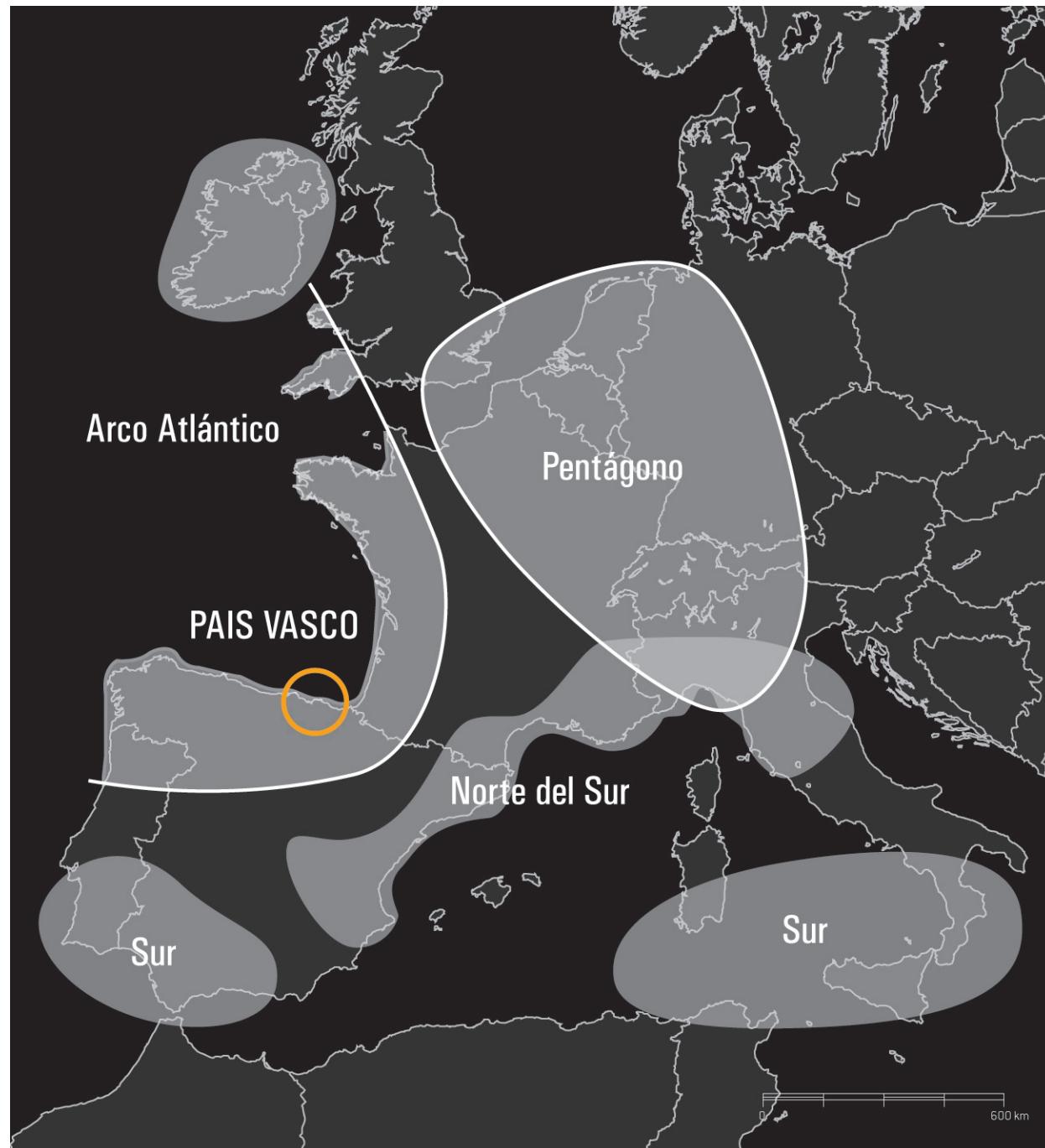
En algunos de sus ámbitos los procesos de integración económica de los espacios de la Diagonal son ya muy importantes como ocurre entre Lisboa y Oporto, entre Madrid, Barcelona y Valencia o en el ámbito Milán-Marsella. En otros se han experimentado importantes avances en los últimos años. Así ocurre entre Lisboa y Madrid o entre Marsella y Barcelona. La Diagonal se irá configurando como resultado de la articulación de grandes sistemas urbanos de escala suprarregional que están desarrollándose a través de los nuevos sistemas de comunicaciones con el aumento de la interrelaciones económicas y sociales, formando lo que podemos denominar "superciudades". En una isocrona de cuatro horas, utilizando el tren de alta velocidad, las ciudades de la Diagonal tendrán acceso a casi 140 millones de habitantes. Dentro de este territorio hay espacios de especial intensidad urbana que hemos llamado superciudades o diamantes: el

Diamante Portugués, constituido por las ciudades de Lisboa y Oporto; el Diamante Mediterráneo, constituido principalmente por las ciudades de Madrid, Barcelona y Valencia; el Diamante de la Costa Azul, que integra Marsella, Lyon y Niza; y el Diamante del Norte de Italia, que integra ciudades como Milán, Turín y Génova.

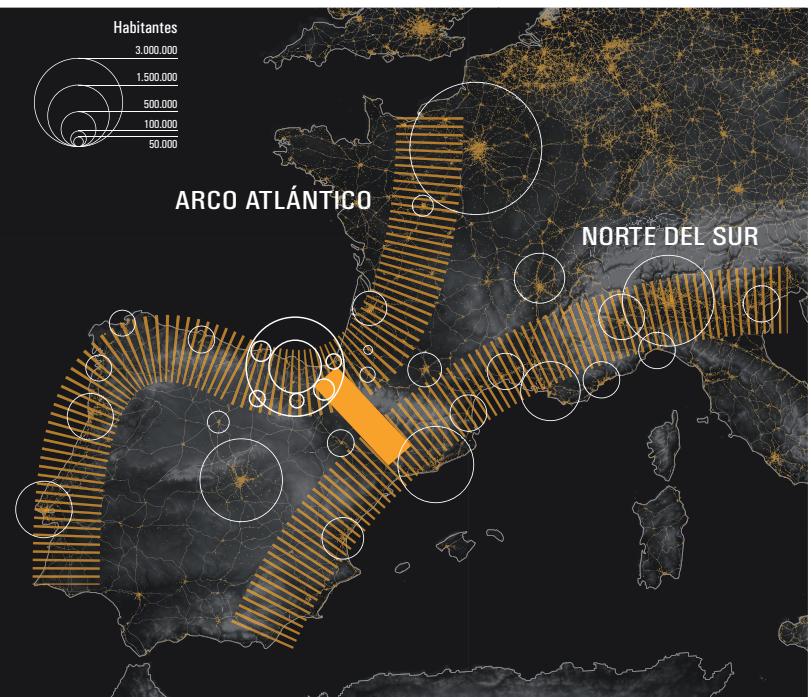
En contraste con las zonas centrales europeas, estos nuevos espacios emergen con fuerza porque permiten superar los niveles de congestión de los espacios tradicionalmente preferidos para el asentamiento de actividades productivas en la Europa Central. El compromiso con la calidad en materia de nuevos desarrollos residenciales, paisaje, medio ambiente, nuevas áreas de actividad económica y operaciones de recualificación constituye un factor clave para el éxito de estos territorios en el nuevo esquema europeo de áreas urbanas en competencia por atraer inversiones productivas y, especialmente, por formar, retener y atraer talento.

La estratégica localización del País Vasco sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades en este nuevo contexto. El fortalecimiento de los espacios centrales y occidentales de la Península Ibérica aumentará las interrelaciones con los centros urbanos del norte europeo, jugando nuestro territorio un papel esencial en la conexión europea de estos ámbitos de la Diagonal.

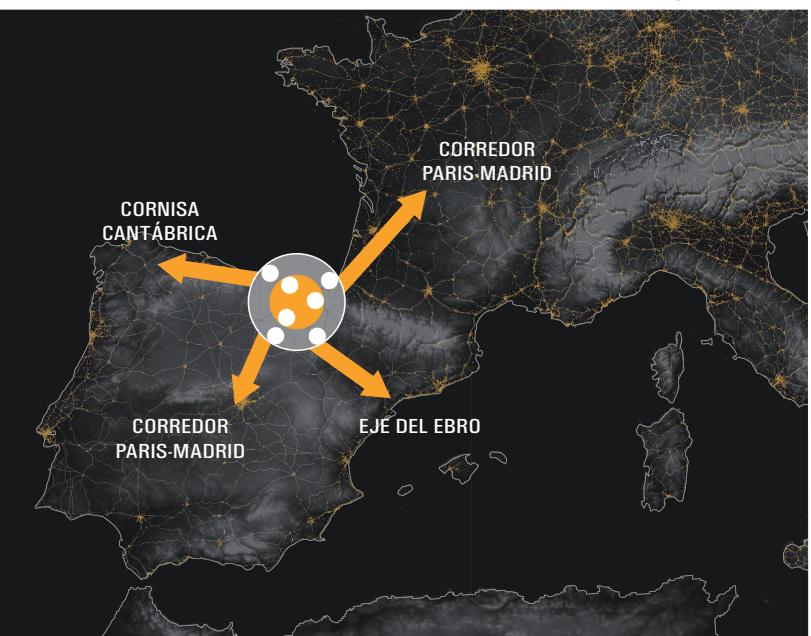
Ámbitos estructurantes del espacio europea (Europa 2000+)



Conexión Atlántico-Mediterráneo. Fuente: DOT



El País Vasco, Rótula de centralidad europea. Fuente: DOT



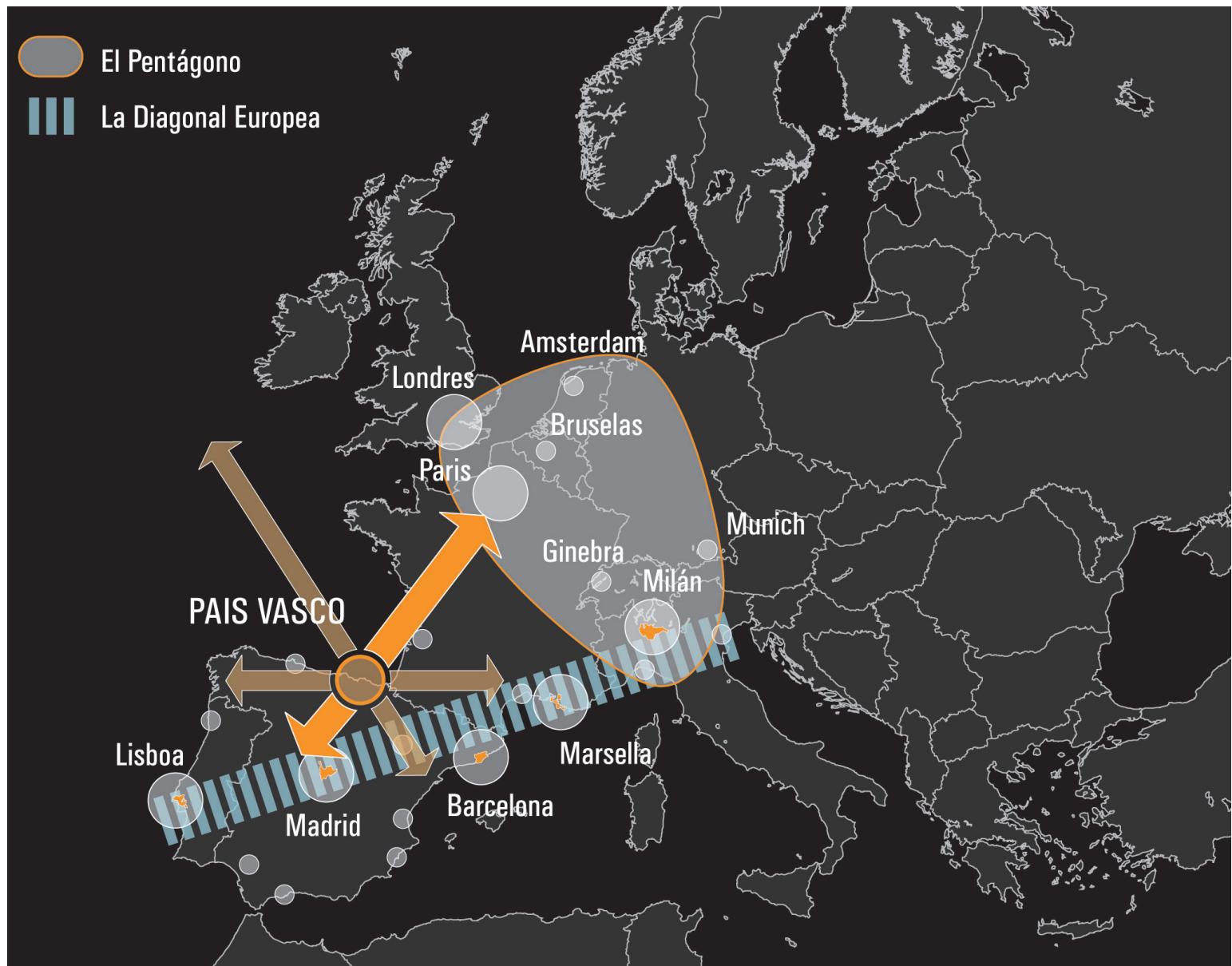
Euskal Hiria NET

Nueva Estrategia Territorial

C

Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997:
Euskal Hiria Plus

El País Vasco en el eje europeo norte-sur. Fuente: elaboración propia



C.3. Euskal Hiria. Una Rótula en la nueva Europa

Una de las aportaciones más importantes de las DOT ha sido impulsar el concepto de la Rótula, el cual sigue siendo una referencia válida hacia el futuro en tanto en cuanto constituye un enfoque coherente con la posición y las dinámicas de la CAPV y con los procesos de desarrollo del espacio europeo.

El País Vasco ocupa una posición estratégica en la intersección del corredor norte-sur París-Madrid y dos corredores transversales, el Eje del Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Tiene vocación de liderar el Arco Atlántico y constituir una importante charnela de integración entre este y el Norte del Sur, los cuales constituyen dos grandes euroregiones con clara proyección de futuro. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un importante nodo de centralidad europeo donde junto al propio territorio de la CAPV se integran Cantabria, La Rioja, Navarra y el área de Bayona.

La localización central del Sistema Polinuclear de Capitales del País Vasco en relación con los sistemas urbanos de su entorno, su proximidad a ellos y su propia relevancia urbana le otorgan una posición destacada en el sistema urbano europeo. A ello contribuye el tamaño demográfico y funcional de sus ciudades principales, y de forma importante, la proximidad existente entre los prin-

cipales nodos urbanos. Estos nodos conforman una red urbana densa con elementos de interconexión cada vez más numerosos, la cual permite una excelente cobertura de las funciones urbanas de nivel superior sobre la totalidad del territorio.

El cada vez mayor peso urbano de Bilbao como ciudad con capacidad para acoger elementos de conexión internacional y servicios avanzados constituye una gran oportunidad para aumentar la proyección de esta capital sobre el conjunto de este espacio. Igualmente importantes son los crecientes procesos de articulación que aparecen con espacios contiguos. Hacia el oeste, el Bilbao Metropolitano se desarrolla cada vez más sobre la costa oriental de Cantabria, de forma que núcleos como Castro Urdiales o Laredo son hoy parte integrante del espacio metropolitano de Bilbao. Hacia el este aparece una articulación cada vez más sólida de la Eurociudad Donostia-San Sebastián-Bayona.

Este aumento de la masa crítica de población y actividades productivas se perfila como un elemento fundamental para ampliar la oferta, en términos cuantitativos y de sofisticación, de los servicios avanzados y de las conexiones de alto nivel, especialmente aéreas y marítimas, que aparecen en la última década como elementos clave para la evolución de los territorios en el marco de la sociedad del conocimiento y de las nuevas escalas impulsadas por la globalización. Esta es la idea que anima el concepto de Euskal Hiria, que conlleva una visión de Euskadi que integra el

medio rural y urbano y, en especial, la concepción de las tres capitales como elementos clave de un sistema urbano caracterizado por la complementariedad y la integración.

Las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transporte y comunicaciones, y por los procesos que conllevan el aumento de las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios como consecuencia de la globalización, refuerzan el carácter decisivo de las circunstancias de contexto para el diseño de las estrategias de desarrollo territorial. Se plantean nuevas posibilidades de relación con espacios próximos y lejanos, aumentan las interdependencias entre diferentes territorios y las posibilidades de que estos se beneficien mutuamente y se configuran nuevos escenarios de integración, competencia y cooperación.

Así, en esta nueva etapa la configuración del País Vasco como un Territorio Rótula debe plantearse en dos escalas complementarias que en el Reestudio de las DOT se han denominado la Diagonal del Sur de Europa y Euskal Hiria Plus:

- En la escala continental, propiciada por los nuevos desarrollos en el transporte aéreo y por las redes de alta velocidad ferroviaria, la Rótula aparece como una estrategia con un creciente protagonismo en el marco de unas relaciones norte-sur cada vez más intensas.
- En la escala regional, Euskal Hiria Plus

significa el fortalecimiento de los elementos de conexión y cooperación con los territorios de nuestro entorno con los que existe una interacción cada vez mayor. Es una iniciativa de enorme importancia que permite hacer viables equipamientos, infraestructuras y sistemas de servicios de mayor dimensión y calidad. Euskal Hiria Plus es una propuesta para afianzar la proyección internacional del País Vasco, dotar de centralidad a nuestro territorio para lograr protagonismo en la Diagonal y aumentar nuestro potencial para participar en las dinámicas de desarrollo europeas y globales.

C.4. Euskal Hiria Plus

El País Vasco tiene la oportunidad de aumentar su centralidad en el espacio europeo. La localización y la estructura policéntrica de las ciudades vascas y de los territorios de su entorno definen un ámbito clave para situar a nuestro territorio entre los grandes espacios urbanos del oeste de Europa y como espacio central de las comunicaciones norte-sur en este ámbito.

Euskal Hiria Plus es el sistema regional nucleado en torno al País Vasco que integra territorios y ciudades de su entorno con los que existen sinergias y oportunidades de cooperación cada vez mayores a medida que se van consolidando las nuevas redes de comunicación. Es una iniciativa de enorme importancia que permite hacer viables equipamientos, infraestructuras y sistemas de servicios de mayor dimensión y calidad. Euskal Hiria Plus es una propuesta para afianzar el protagonismo internacional del País Vasco y aumentar nuestro potencial para participar en las dinámicas de desarrollo europeas y globales.

Las opciones de integración regional que proporciona Euskal Hiria Plus van a contribuir decisivamente a posicionar al País Vasco como un espacio de centralidad en el sur de Europa y como un enclave estratégico en los flujos de transporte y en las opciones de localización de las actividades de la nueva economía. El espacio que se estructura en torno a Euskal Hiria Plus constituye una gran oportunidad de integración regional. Algunas

de estas opciones presentan ya un cierto grado de consolidación mientras que otras cuentan con un alto potencial y deberán impulsarse en los próximos años. Las oportunidades de integración mencionadas buscan la integración:

- Con el Diamante Mediterráneo, a través de las relaciones con Madrid, Zaragoza, Barcelona y Valencia, conectando con los espacios del centro y el sur peninsular, gracias a las mejoras en las comunicaciones por alta velocidad con Burgos y Valladolid, con el Eje del Ebro y con el Arco Mediterráneo.
- Con el Diamante Portugués y los espacios metropolitanos en formación a lo largo del Eje del Cantábrico, mediante las nuevas infraestructuras que articulan los procesos de fortalecimiento y reestructuración urbana en las áreas de Santander-Torrelavega, el Área Central Asturiana, las áreas metropolitanas A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra y los importantes procesos de integración entre el sistema urbano gallego y los espacios del norte de Portugal liderados por el Área Metropolitana de Oporto.
- Con los espacios del suroeste francés, a través de las futuras conexiones Bayona-Dax-Burdeos que facilitarán, además, nuevas oportunidades de relación con las áreas con una fuerte especialización tecnológica de Toulouse y el valle del Ródano.

- Hacia el norte por el eje Burdeos-Tours-París, generando un importante elemento de conexión entre la Diagonal Europea, que integra los grandes sistemas urbanos del sur del continente, y la Dorsal Europea, en la que participan las grandes aglomeraciones del norte y el centro de Europa.

Las nuevas conexiones aéreas, por autopista y por alta velocidad crean importantes oportunidades para el País Vasco en materia de relación y de protagonismo territorial en aumento en el marco de la Diagonal Europea.

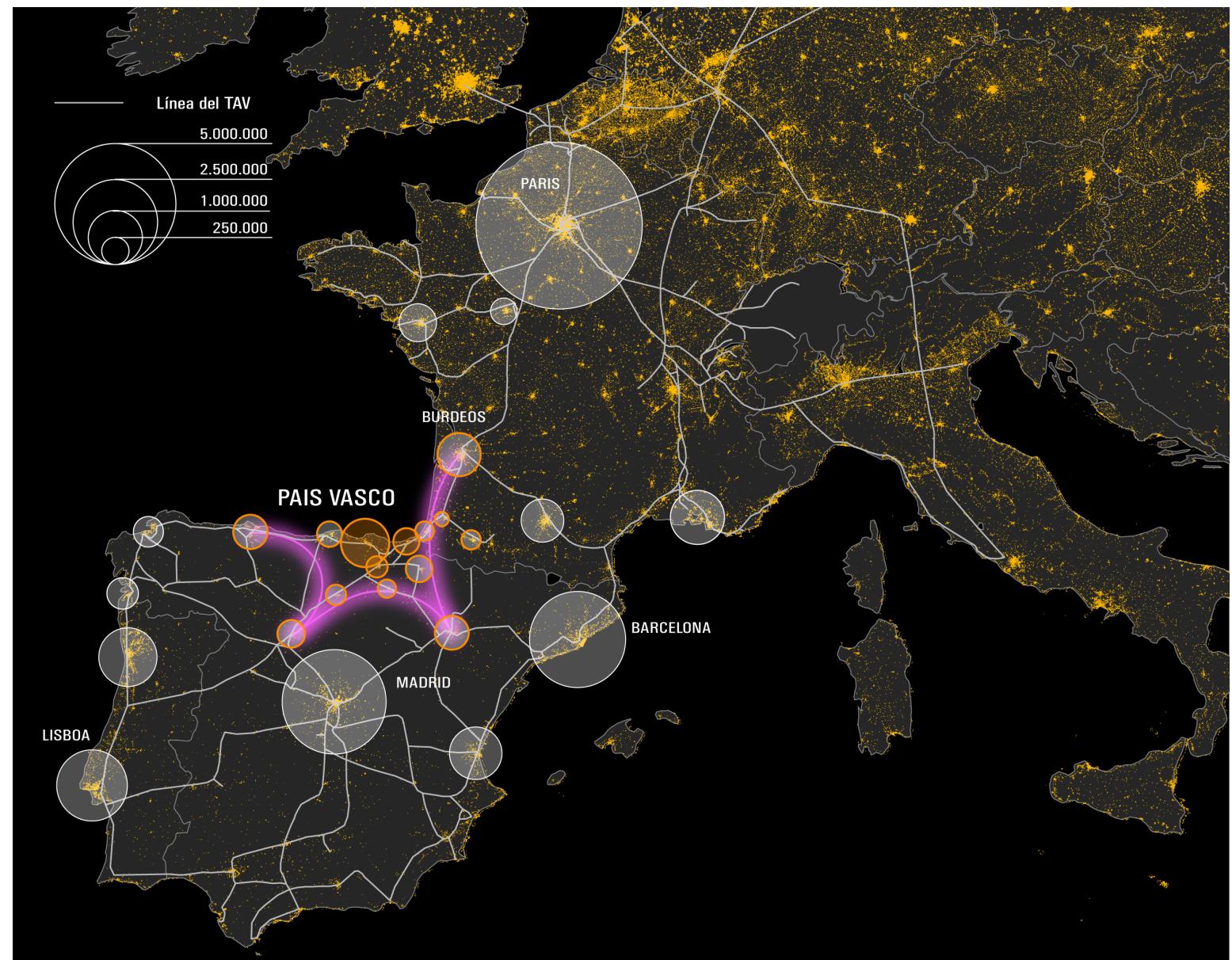
En los próximos años las nuevas conexiones de alta velocidad van a marcar un avance decisivo. La alta velocidad ferroviaria es el gran elemento de articulación de los sistemas urbanos europeos y un elemento de conexión esencial que determinará qué espacios se integrarán en las nuevas dinámicas de desarrollo y cuáles otros quedarán al margen de ellas. La magnitud de dicho avance se refleja en los análisis de tiempos de viaje desde las capitales vascas hasta los sistemas urbanos de la Diagonal y de la Dorsal una vez desarrolladas infraestructuras como el TGV de Aquitania hasta la frontera y las conexiones por alta velocidad del Ebro y el Cantábrico.

Una vez completado el tramo Vitoria-Gasteiz - Donostia-San Sebastián de la AP-1 se dispone de un corredor alternativo al más congestionado del litoral que reduce las distancias en los movimientos norte-sur a lo largo del Corredor Atlántico

tanto para los tráficos peninsulares como para los movimientos desde el Magreb hacia el norte de Europa. La red de autopistas que con centro en el País Vasco establece conexiones norte-sur y este-oeste, junto con infraestructuras como el Puerto de Bilbao y el Aeropuerto de Foronda y los espacios logísticos, crean las condiciones para consolidar un nodo central de organización de los flujos de mercancías en el suroeste europeo. Es una fuente de oportunidades de actividad y un importante factor de competitividad para las empresas vascas y para la atracción de inversiones productivas.

Las conexiones aéreas van a ser fundamentales en esta estrategia de elevada conectividad internacional que es clave en la configuración del País Vasco como un ámbito que participa activamente de las oportunidades de la economía del conocimiento. La potenciación del Aeropuerto de Bilbao como principal nodo aéreo del norte peninsular y el sur de Francia es muy importante en esta iniciativa y requiere dotarlo de una alta conectividad complementada por la especialización de los restantes aeropuertos vascos en segmentos específicos de la oferta como los vuelos de carga y los vuelos charter y *low cost*.

En definitiva, se trata de aprovechar el extraordinario potencial que se deriva de la integración cada vez mayor entre las capitales vascas, y en general, del conjunto del territorio, lo que implicará un nuevo protagonismo y el aumento de las posibilidades de intervención exterior.



Bases que complementan el modelo territorial de las DOT de 1997: Euskal Hiria Plus

Esta mayor capacidad de proyección es especialmente importante en un momento en el que se plantean nuevos escenarios de integración. Estas circunstancias otorgan un importante papel a los estratos superiores del sistema urbano, que son el elemento esencial para consolidar la ciudad región como un espacio con mayor potencial para captar dinámicas de innovación y proyectarse internacionalmente.

La localización de estas ciudades permite, además, aumentar su capacidad para polarizar espacios externos, tanto hacia el resto de la cornisa cantábrica como hacia el sur de Francia y los espacios del Eje del Ebro y el norte de la Meseta, nucleando una importante región urbana con una población aproximada de 4,5 millones de habitantes. Es un ámbito con crecientes interacciones como muestran los datos de movilidad diaria entre el País Vasco y los espacios de su entorno inmediato con los que se está configurando una integración territorial y funcional en aumento.

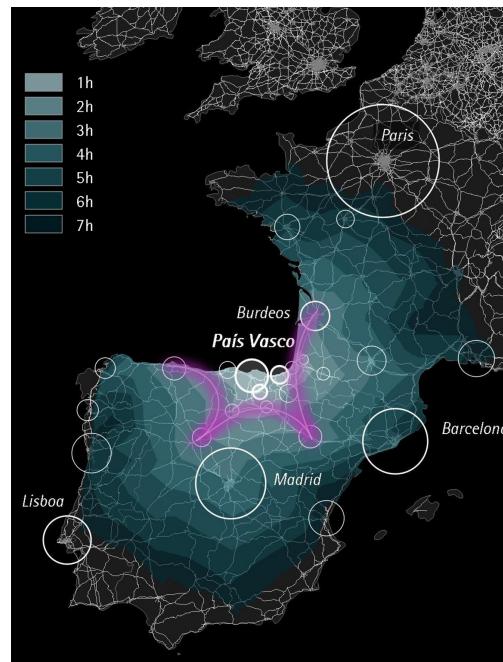
Para el País Vasco es muy importante lograr que el conjunto de los espacios de su entorno avancen hacia una mayor integración. La integración de las tres capitales vascas y del conjunto de ciudades medias y espacios rurales de la CAPV permite configurar una ciudad región con más de 2 millones de habitantes en nuestro territorio que polariza a las ciudades de su entorno (Pamplona, Logroño, Santander, Bayona) para configurar una potente Rótula en el ámbito más occidental del Arco Atlántico Ibérico.

En este planteamiento de articulación y fortalecimiento Euskal Hiria Plus es un ámbito esencial que debe posicionarse como un gran "diamante" urbano en torno a las costas del Cantábrico para generar un espacio más integrado y dotado de fortalezas propias, capaz de relacionarse con la Diagonal Europea y los espacios del norte. Euskal

Hiria Plus, como elemento central de la Rótula, se crea mediante un conjunto de operaciones estratégicas que permiten a la CAPV aprovechar las oportunidades del entorno y que constituyen elementos clave del Modelo Territorial.

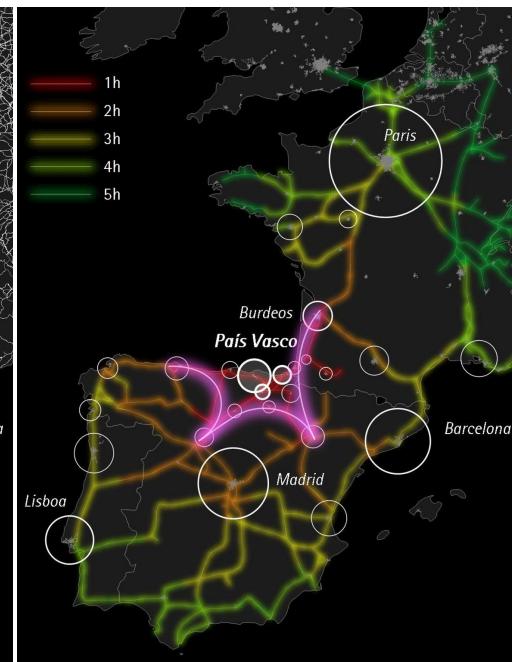
Euskal Hiria Plus. Tiempos de viaje por autovía.

Fuente: elaboración propia



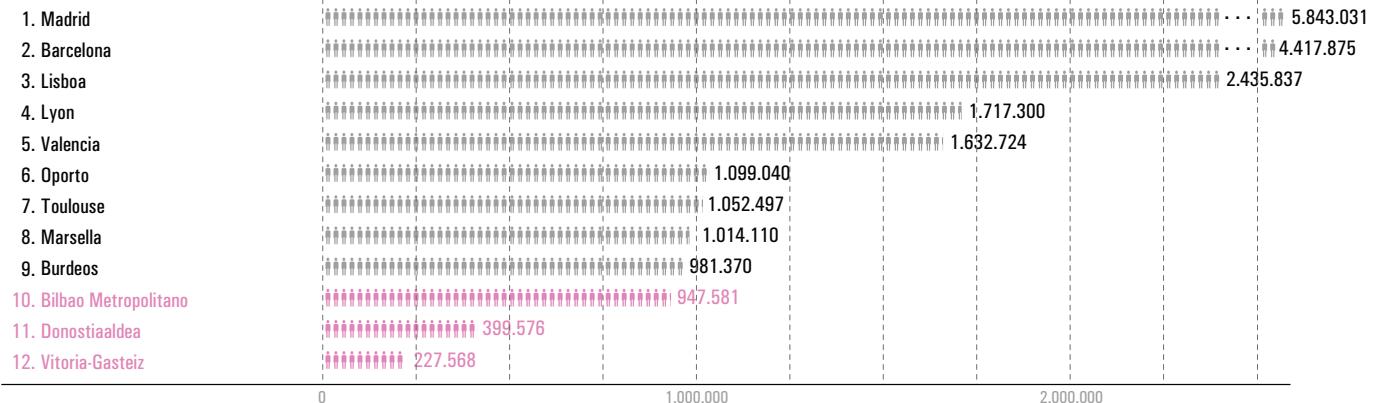
Euskal Hiria Plus. Tiempos de viaje Tren de Alta Velocidad.

Fuente: elaboración propia

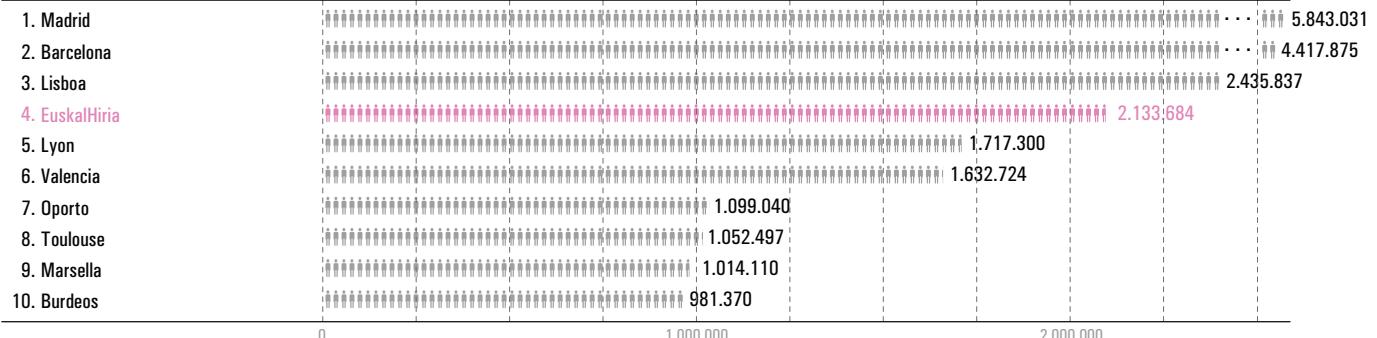




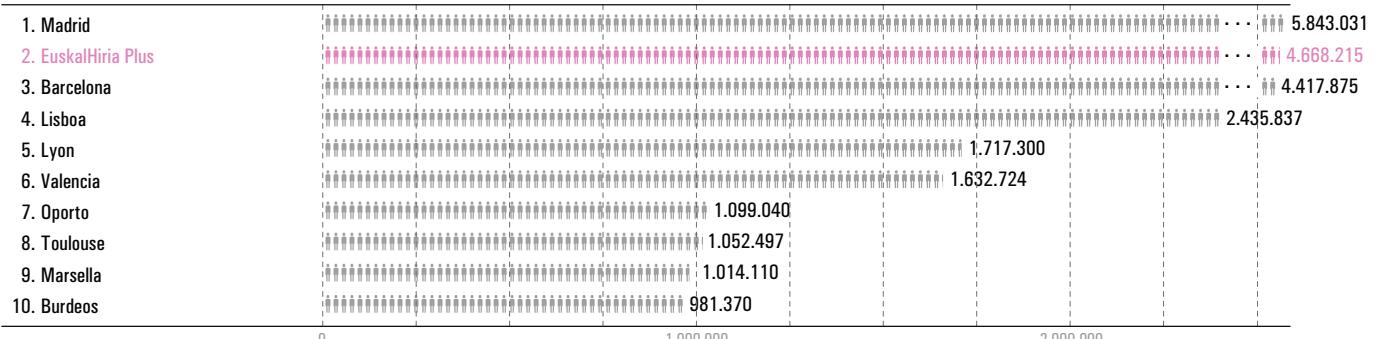
Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



Áreas metropolitanas de la Península y el Sur de Francia (habitantes)



C.5. Oportunidades de colaboración con los territorios del entorno

Articulación con Cantabria

Desde Santoña hasta el límite con Bizkaia aparece un ámbito que concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria y donde ha ocurrido también una parte significativa del desarrollo metropolitano de Bilbao. Con casi 90.000 habitantes, este espacio costero viene manteniendo un constante crecimiento demográfico, el cual se ha acelerado de manera importante en la última década. El crecimiento efectivo es en realidad mucho mayor, dado que el número de viviendas ha crecido en esta zona a una tasa tres veces mayor a la de la población en los últimos años, con un destino importante de vivienda que, de forma creciente, se utiliza la mayor parte del año. Las encuestas de movilidad indican un flujo de más de 60.000 viajes diarios entre este espacio y el País Vasco. Se trata de un territorio que funciona, de hecho, como parte del Bilbao Metropolitano.

Este espacio se prolonga hasta el área metropolitana en formación de Santander-Torrelavega, con una población superior a los 360.000 habitantes, lo que supone cerca del 62% del total de la población de Cantabria.

Lograr una integración más eficaz con estos

espacios es una actuación estratégica para articular eficazmente los procesos de desarrollo urbano y movilidad sostenible en el Bilbao Metropolitano, generando complementariedades y aumentando la demanda potencial de los servicios e infraestructuras de alto nivel del País Vasco. Para ello, el Reestudio de las DOT plantea algunas iniciativas estratégicas:

- Desarrollo de una conexión eficaz de alta velocidad entre Bilbao y Santander que facilite, además, un rápido acceso al Aeropuerto de Bilbao y al conjunto de servicios metropolitanos de alto nivel de la capital vizcaína.
- Implantación de elementos de intercambio modal (coche-autobús-metro-cercanías) en las estaciones de metro y ferrocarril del norte de la ría, facilitando la incorporación a los sistemas de transporte colectivo del área de Bilbao de los viajeros procedentes de Cantabria. Hacia el futuro sería deseable desarrollar conexiones de ferrocarril convencional entre el Bilbao Metropolitano y los municipios de la costa oriental de Cantabria y estudiarse la posibilidad de incluirlos en los sistemas integrados de tarifas y tarjetas de transporte de Bilbao.
- Fortalecimiento de las centralidades municipales de la Margen Izquierda como centros comerciales y de servicios con capacidad para captar las demandas de servicios urbanos de los núcleos de la costa cántabra.

• Impulso a las funciones urbanas de alto nivel y el desarrollo del programa *Bilbao Design District* como centro urbano de referencia para las demandas de mayor sofisticación y la atracción de iniciativas de la economía creativa.

• Desarrollo de los espacios de conocimiento en el área del Bilbao Metropolitano (campus universitarios, parque tecnológico, desarrollo del Txorierri como nuevo Nodo de Innovación...) para impulsar sus funciones como espacio de referencia en la economía del conocimiento para el Área Metropolitana de Santander.

Articulación con Burgos

A través de Burgos se articulan las relaciones con Madrid y con el centro peninsular, configurándose uno de los principales ejes de transporte de interés para el País Vasco. El área de Miranda de Ebro presenta, además, una intensa relación urbana con el sur de Álava y se encuentra claramente polarizada por Vitoria-Gasteiz como centro urbano de referencia, con preferencia a su propia capital provincial. Se sugieren las siguientes iniciativas en relación con este espacio:

- Desarrollo de las conexiones de alta velocidad desde Burgos hasta Vitoria y Bilbao, al objeto de consolidar elementos tales como el aeropuerto de Bilbao y los servicios a las



- empresas de estas dos capitales vascas como espacios de referencia para las demandas generadas en Burgos.
- Conexión a la red ibérica de alta velocidad, conectando con Valladolid, con Madrid y con Oporto.
- Integración funcional y conexión ferroviaria de los espacios logísticos en desarrollo en el entorno de Burgos con el Puerto de Bilbao y el Aeropuerto de Vitoria, integrándolos en el *hinterland* de estas dos infraestructuras de transporte.
- Desarrollo de los espacios de terciario avanzado y de los Nodos de Conocimiento de Bilbao y Vitoria-Gasteiz como elementos con capacidad para incorporar demandas de las actividades empresariales de Burgos y del norte de Castilla y León.
- Mejora de las conexiones por carretera e impulso a los centros urbanos del sur de Encartaciones (Balmaseda), Valle de Ayala (Artziniega-Orduña) y Valdegovía como centros de prestación de servicios locales para los valles del norte de Burgos y centros de referencia para las actividades de turismo rural en estos ámbitos.
- Desarrollo del Camino de Santiago en Álava y su integración con los recorridos burgaleses como eje turístico y cultural.
- Desarrollo de mecanismos de cooperación en los espacios naturales transfronterizos (Montes de Ordunte, Sierra Salvada, Arkamo-Gibijo, Sobrón y Valderejo) para la gestión de elementos básicos tales como el control de incendios y de flujos de visitantes y la mejora en materia de biodiversidad, gestión de especies y manejo de cabeceras de cursos fluviales.

Articulación con La Rioja

El desarrollo urbano de Logroño ha conllevado un aumento de su demanda de servicios avanzados, en la que Bilbao ha actuado de forma creciente como centro urbano superior de referencia para la prestación de los servicios empresariales y personales de mayor nivel.

Por otra parte, el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado una creciente centralidad de esta ciudad 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 La Rioja Alavesa hacia Logroño, planteándose una estructura territorial en la que la oferta comercial y de servicios de la capital riojana está jugando un papel esencial en la nueva etapa de desarrollo de La Rioja Alavesa. Los municipios más próximos a la capital riojana, como Oión, presentan rasgos que los incluyen a efectos prácticos dentro del espacio metropolitano de Logroño, con el que

presentan una unidad de mercados de vivienda y de trabajo.

Con menor peso, una situación similar se da en la zona más occidental de La Rioja Alavesa, donde la ciudad de Haro desarrolla claramente el papel de centro de servicios locales con respecto a Labastida. A ello hay que añadir las vinculaciones económicas derivadas del papel esencial del vino en la economía comarcal y la localización en Haro de más de la mitad de las bodegas de la Denominación de Origen, así como de los centros rectores de esta actividad (Consejo Regulador, Estación Enológica, etc.). Un tercer elemento de creciente interrelación entre los dos territorios se da en la importantísima implantación de segundas residencias, cuya demanda tiene su origen casi exclusivamente en las principales ciudades vascas y que se localizan de forma creciente en los ámbitos de montaña y en zonas rurales de La Rioja Alta. El valle del Oja y principalmente Ezcaray, pero también de forma creciente ámbitos como los valles del Tirón y el Nájera o los montes Obarenes, acogen un importantísimo crecimiento urbanístico y de actividades económicas vinculadas a residentes del País Vasco, apreciándose un incipiente proceso de transformación de segundas residencias en viviendas principales.

Como actuaciones estratégicas de integración y cooperación se plantean las siguientes:

- Conexión por alta velocidad con el Eje del Ebro por Logroño y la "Y" Vasca, facili-

tando la consolidación de las capitales vascas como centros de referencia para las demandas de servicios empresariales de alto nivel, conexiones aeroportuarias, actividades culturales y comerciales o de formación superior e I+D realizadas desde Logroño.

- Fortalecimiento dotacional y de los espacios de actividad en Oyón-Oion, Labastida y Laguardia con capacidad para atraer población, actividades y demandas originadas en la cercana Área Metropolitana de Logroño y en los municipios de la ribera del Ebro.
- Desarrollo de la vía prevista en las DOT de conexión directa entre Vitoria-Gasteiz y Logroño por Laguardia.
- Impulso a proyectos de desarrollo local y comarcal en La Rioja Alavesa vinculados a la cultura y el turismo del vino.
- Iniciativas de cooperación para la gestión integral de las riberas del Ebro como gran corredor ambiental y turístico.

Articulación con Navarra

Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Además, numerosas áreas del norte y el oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con el País Vasco. El desarrollo de infraestruc-

turas clave de conexión constituye un factor de creciente interrelación entre ambos territorios, destacando en este sentido la autopista Pamplona - Donostia-San Sebastián y la Pamplona-Alsasua, que la conecta con el sistema vasco de carreteras y con la A-1.

En particular, el ámbito navarro del Bajo Bidasoa presenta una completa integración funcional con Irun y, en general, con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián. Ello se manifiesta en la intensidad de los desplazamientos al lugar de trabajo, en los flujos de mercancías, en las compra-ventas entre empresas o en la prestación coordinada de servicios públicos a través de convenios de colaboración.

Se plantean las siguientes iniciativas estratégicas:

- Integración de Navarra en el sistema de alta velocidad ferroviaria del País Vasco a través de la estación de Ezkio, tanto para viajeros como para mercancías.
- Consolidación del puerto y el aeropuerto de Bilbao como elementos de referencia para las conexiones internacionales desde Navarra.
- Articulación del Corredor del Jaizkibel como espacio clave para la integración de Pamplona y del valle del Bidasoa en las dinámicas de la Eurociudad Bayona - Donostia-San Sebastián.

- Desarrollo de los espacios de actividad y logísticos a lo largo del corredor de la A-1 entre Vitoria-Gasteiz y Alsasua.
- Fortalecimiento dotacional de Salvatierra y Tolosa como nodos de prestación de servicios urbanos para las comarcas del oeste de Navarra.
- Cooperación y gestión integrada de los espacios de interés natural que marcan el límite entre los dos territorios y de los cursos fluviales que discurren entre ambos.

Articulación con el sur de Francia

En el espacio fronterizo existen dos áreas urbanas costeras con características próximas a las de un espacio funcionalmente urbano: el Área Funcional de Donostia-San Sebastián y el área urbana de Bayona, que incluye los municipios costeros desde el núcleo Bayona-Anglet-Biarritz hasta la frontera. Estas dos áreas, físicamente contiguas, con buenos sistemas de comunicación y procesos reales de cooperación en marcha, poseen entre ambas una población cercana a los 700.000 habitantes.

La Eurociudad Vasca Bayona - Donostia-San Sebastián constituye el acceso natural de las vías de comunicación entre la Península Ibérica y el centro y el oeste europeos. Este proyecto cuenta con la participación de los diferentes niveles

administrativos implicados y plantea tres grandes objetivos estratégicos:

- Conformar la plataforma atlántica de intermodalidad, comunicación e información, transformando el actual corredor, de tránsito, en un eurocorredor de desarrollo en el que se localicen nuevas actividades económicas capaces de aprovechar las rentas de localización de este espacio.
- Estructurar una metrópoli lineal policéntrica en red, mediante la puesta en práctica de la gestión del espacio, de infraestructuras y de una oferta de servicios y equipamientos con un nivel de articulación y calidad que responda a las exigencias de las metrópolis de rango europeo.
- Proteger y valorizar el patrimonio natural, mediante la excelencia ambiental aplicada al concepto de "metrópoli verde".

Se trata de un proyecto que desde la perspectiva de las DOT es esencial para la articulación del País Vasco como Rótula europea y para el desarrollo urbano y económico del Área Funcional de Donostia-San Sebastián con incidencia en el conjunto del territorio vasco. En este sentido, se plantean las siguientes iniciativas estratégicas:

- Conexión de la red vasca de alta velocidad con el futuro TGV de Aquitania que conectará París con Burdeos, Dax y Bayona.

- Integración de los servicios ferroviarios de cercanías desde Donostia-San Sebastián hasta Irun con Hendaya-Biarritz-Bayona, configurando un sistema integrado de transporte metropolitano.
- Articulación del corredor del Jaizkibel hasta Irun como espacio central de actividades económicas y logísticas avanzadas que configuren el centro productivo de la Eurociudad.
- Operación de renovación de la playa de vías de Irun como nuevo ámbito de transformación y dinamización urbana.
- Desarrollo de iniciativas de renovación urbana de la Bahía de Pasaia, configurando un ámbito de excelencia para el desarrollo compatible de actividades portuarias especializadas, residencia, servicios avanzados, nuevas actividades económicas y ocio.
- Articulación del Eje de la Innovación de Donostia-San Sebastián, integrando universidades, centros tecnológicos, empresas de la nueva economía y espacios de alta calidad urbana y ambiental.
- Gestión integrada de los espacios naturales de la Bahía de Txingudi, Jaizkibel, el curso del Bidasoa y la costa.