


**INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA**
*Administrazio eta Lurralde Plangintzaren  
Saiburuordetza*
*Lurralde Plangintzaren eta Hirigintzaren  
Zuzendaritza*
**DEPARTAMENTO DE MEDIO  
AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL**
*Viceconsejería de Administración y  
Planificación Territorial*
*Dirección de Planificación Territorial y  
Urbanismo*
**ACTA N°/ BILERA ZBK.: 5**
**Reunión/Bilera:** Ponencia Técnica de la COTPV sobre la Revisión de las DOT

**Fecha y lugar/Eguna eta tokia:** 22 de junio de 2016, Lakua Sala nº 4

**Duración/Iraupena:** 10:00 – 12:30

**Asistentes/Partaideak:**
**Gobierno Vasco, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial:**

- Izaskun Iriarte Iureta, Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial.
- Fernando Uriondo Ispizua. Director de Planificación Territorial y Urbanismo.
- Jesús María Erquicia Olaciregui. Responsable del Servicio de Ordenación del Territorio y Planeamiento.
- Rafael Sánchez Guerras. Responsable de Ordenación del TH de Álava
- Pilar Monjas Rubio. Responsable de Ordenación del TH de Bizkaia.
- José Ramón Varela. Responsable de Ordenación del TH de Gipuzkoa.
- Almudena Ruíz de Angulo del Campo.
- José Luis Sabas Olabarria (Director General de ETS.)

**URA:**

- Íñigo Ansola Kareaga (Director General de URA-Agencia Vasca del Agua).
- José María Sanz de Galdeano (Director de Planificación y Obras).

**Desarrollo Económico y Competitividad:**

- Francisco Javier Martínez de Lagos Manzana.

**Diputación Foral de Alava:**

- Amaia Barredo Martín. Directora de Medio Ambiente y Urbanismo.
- Macarena Ruiz Redondo. Jefa de Urbanismo de la D.F. de Alava.

**Diputación Foral de Bizkaia:**

- Jose Manuel Alonso. (Técnico del Servicio de Ordenación Territorial).
- Pedro Javier Jauregui Fernández. (Técnico del departamento de Transportes Movilidad y Cohesión del Territorio)

**Diputación Foral de Gipuzkoa:**

- Enrique Sanguesa Mayer. Arquitecto de Ordenación del Territorio.
- Joseba Larzabal Goizueta. Arquitecto de Ordenación del Territorio.

**Eudel Bizkaia:**

- María Monserrat García Merillas. Técnica de Eudel.

**Delegación del Gobierno:**

- Carlos Hernández. Director del Área de Fomento. Estado.

**Orden del día/Gai zerrenda:**

- 1.- Aprobación del Acta de la Sesión anterior
- 2.- Comunicaciones de la Presidencia
- 3.- Análisis del capítulo del Documento Base:
  9. Movilidad Sostenible

10. Agua  
11. Energía  
4.- Ruegos y preguntas

Abre la sesión la Viceconsejera **Izaskun Iriarte** agradeciendo la asistencia a los miembros de la ponencia así como las aportaciones recibidas.

## 0. COMUNICACIONES DE LA PRESIDENCIA

**I. Iriarte** solicita nuevamente a los Departamentos del Gobierno Vasco, a las Diputaciones Forales, así como a Eudel, en base a la tramitación preceptiva de la Ley 4/90, su posicionamiento y las previsiones que tienen sobre los diferentes temas que se revisan en las DOT. Esta solicitud se efectuará formalmente a lo largo de semana.

La última ponencia técnica previa a la aprobación del Avance se efectuará el 21 de septiembre en el que se tratarán los temas de Gobernanza, Participación e Indicadores y se realizará una síntesis sobre el trabajo que se ha venido haciendo en la ponencia técnica y como se va a recoger de cara a la aprobación del Avance.

Se inicia la ponencia para hablar sobre los temas previstos hoy en el Orden del día.  
**Izaskun Iriarte** da la palabra a la Agencia Vasca del Agua.

## 1. AGENCIA VASCA DEL AGUA. URA

**Saenz de Galdeano:** Se remite en su exposición al informe emitido y que ha sido trasladado a todos los ponentes. Hace una primera valoración de las DOT del 97 como un documento ambicioso y moderno en muchos de sus planteamientos, muy adelantado en conceptos, criterios y consideraciones. Señala que las propias DOT supusieron un avance importante incluso respecto a los propios Planes Hidrológicos que si bien se habían aprobado dos años antes fueron promulgados en el año 98, posterior a la aprobación de las DOT. Señala que en materia de agua y criterios en lo referente a inundabilidad y necesidad de una política preventiva, fue muy progresista; más que los propios planes hidrológicos.

Después de 20 años ha habido cambios importantes en la normativa relativa al agua; nuevas directivas como la Directiva Marco del Agua, la Directiva de Evaluación y Gestión sobre el riesgo de inundación y muchas normas de rango menor que inciden de manera importante en la política del agua; así como la Ley Vasca del Agua que se aprueba en el año 2007. Señala, incidiendo en ello, que ningún contenido de las DOT colisiona con la situación actual en política de agua, si bien hay aspectos que hay que actualizar, continuando la dirección que se impuso entonces. Señala que en el informe que ha presentado, -en el apartado cuarto-, se establecen las bases para la imbricación de la nueva planificación hidrológica en la planificación territorial. Señala, así mismo, que ven las DOT como un Plan de Planes en donde los diferentes aspectos sectoriales deben de irse incardinando de forma coherente y coordinada entre sí. En este punto cuarto del informe se exponen una serie de contenidos que sí hay que actualizar en las DOT. Son fundamentalmente cinco áreas: Gestión del riesgo de inundación; Alteraciones morfológicas de las masas de aguas superficiales; Abastecimiento de agua y saneamiento, ciclo urbano del agua; Otros aspectos reaccionados con el estado de las aguas, y zonas Protegidas. Cada una de las áreas mencionadas se comenta por parte del ponente, quedando recogidas y explicadas de forma explícita en el informe. Señala que el documento de inicio, DOT del 97, es un documento excelente y que tenemos la obligación de no empobrecerlo, manteniendo todo lo que se haya de mantener y actualizándolo con los nuevos pasos que se han dado en materia de agua. En las propuestas que se hacen respecto a los cinco puntos mencionados mantiene el esquema del Documento Base de la Revisión: Estado de la Cuestión, Objetivos y Orientaciones Territoriales que quedan recogidos en el informe.

## 2. DIPUTACIÓN FORAL DE ALAVA (D.F.A.)

**M. Ruiz: Movilidad Peatonal y ciclista.** Señala que se trasladó el documento de Revisión de las DOT al Departamento de Transportes cuyas aportaciones se han recogido en el informe que emite el Departamento de M. Ambiente. Así, consideran fundamental la revisión del Plan Integral de Carreteras que se está realizando ahora y que propone cambios sustanciales con el anterior. También comenta la importancia de los mapas de ruido y las zonas de servidumbre acústica que se están elaborando. En paralelo a estas actuaciones por parte de Carreteras, el Departamento de Medio Ambiente está elaborando unas instrucciones técnicas o guía acústica para la elaboración de los Planes Generales de cara a los nuevos crecimientos, intentando desarrollar el Decreto de Ruido a una guía de fácil manejo para municipios pequeños. Además de esto, se va a realizar un Plan de Acción contra el ruido para aquellos puntos que, según los mapas de ruido y servidumbre acústica, se observe que se tiene que tomar medidas. Respecto a la **movilidad colectiva multimodal** en el Plan Estratégico de la DFA para esta legislatura, se ha previsto como una iniciativa elaborar el Plan Director de Transporte Interurbano Foral pensando sobre todo en los municipios pequeños y núcleos con poca población. En el tema del Modelo Logístico están de acuerdo con lo que se plantea en la Revisión ya que se ha recogido el impulso del proyecto vial API y Estación Intermodal. **Respecto a la Red Ciclista y Peatonal** está en fase de redacción el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes, con el objetivo de interconectar los núcleos rurales con el entorno urbano fomentando la movilidad no motorizada y proyectando un esquema territorial mallando todo el territorio. Respecto a la red ciclista diferencia dos tipos de rutas, aquellas que se usan como desplazamiento cotidiano o movilidad obligada, rutas de 10 o 15 kilómetros, y por otro lado, rutas enfocadas al ocio y turismo: rutas verdes.

**A. Barredo: Agua y Energía.** Se considera que el apartado del Agua debería estar incluido dentro de perspectivas más globales como son las del Cambio Climático y Energía, estableciendo unas políticas integrales y generales. Comenta como la estructura particular de Alava en lo que son las Juntas Administrativas están condicionando y generando dos tipos de problemas respecto a ciclo integral del agua: las infraestructuras y la gestión. Respecto a infraestructuras vienen arrastrando problemas respecto a planes hidrológicos que no se terminan de rematar, respecto a la gestión se está trabajando en el Plan Director de Abastecimiento y Saneamiento con los objetivos de definir y priorizar las infraestructuras y plantear el modelo de gestión más adecuado para el territorio. **Respecto a Energía** también señala su punto de vista de contextualizarla en un marco más global que sería el del cambio climático y de incluirla en la planificación urbanística. De hecho han existido operaciones que no se han podido llevar a cabo por falta de abastecimiento, y que por lo tanto se deberían de realizar diagnósticos sobre el abastecimiento energético en el territorio. Señala que parece factible trabajar con instalaciones de pequeña dimensión, eficaces y de alto componente que energía renovable, tema hasta hora poco trabajado y que se considera interesante plantear en estas nuevas DOT actuando como iniciativas piloto sobre todo en aquellos territorios más diseminados y con densidades bajas de población. Destaca la posibilidad de la biomasa, contemplando la madera como una posible fuente de desarrollo y de ingresos a las Juntas Administrativas, reforzando veredas y auzolan. La geotermia, es otra fuente de energía de la que se habla poco, pero en toda infraestructura y nuevas edificaciones pudieran jugar un papel importante que tendría que ser reconocida y trabajada. También está el tema de las energías residuales, considerando la posibilidad de incorporación al aprovechamiento energético de las emisiones de calor de chimeneas en ámbitos industriales. Plantea la sostenibilidad energética a escala de PTP a fin de generar visiones sobre territorios. Señala que crearía territorios más resilientes y que la escala de PTP podría ayudar a trabajar en el tema de la energía. Sobre la rehabilitación energética de las envolventes en los edificios tendría que tener presencia en este apartado porque entiende que es fundamental, al menos para Alava, con la dificultad de la gestión que se tiene. Los PTP podrían identificar, desde esta escala, los barrios con edificaciones más obsoletas y con indicadores de vulnerabilidad para poder programar iniciativas públicas. Comenta la creación de un posible fondo económico acorde a la dimensión de la intervención que ayude a dinamizar las iniciativas privadas de rehabilitación, ..la articulación de ayudas, incentivos fiscales, colaborando entre las

administraciones que trabajan en este tema. Por último, apuntan la posibilidad de explorar, a nivel de experiencia piloto, la utilización de energía fotovoltaica y eólica en el entorno urbano consolidado.

### 3. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (D.F.B.)

**J.M. Alonso** disculpa la ausencia de Angel Anero, Director del Servicio de Cohesión del Territorio. Se hace remisión al informe enviado en el que se han incluido temas de transportes. La exposición relativa a movilidad la hace Pedro Jauregi.

**P. Jauregi. Movilidad Sostenible.** Se comparte desde el Departamento la filosofía del capítulo 9 de la Revisión de las DOT. Resalta la importancia que está adquiriendo la movilidad sostenible en el capítulo del transporte, lo que propugna un modelo de ciudad más compacta, con desplazamientos más cortos y autónomos en el que se discrimine positivamente el transporte colectivo respecto al vehículo privado, dando un nuevo tratamiento al espacio donde el protagonista sea el peatón. Señala que las políticas de O.T. deben de incidir en hacer un planeamiento más integrador limitando las nuevas expansiones de la ciudad. Se hacen propuestas de recuperación y promoción de los barrios y promoción de nuevos hábitos: Andar frente al coche, comercio de proximidad frente a centros comerciales, vivienda en el barrio frente al adosado. Por lo tanto reclama la coordinación estrecha entre la Ordenación del Territorio, el Urbanismo y las políticas de transporte y movilidad. Entiende fundamental la articulación de mecanismos para que las grandes superficies, o ámbitos de desplazamientos masivos, cofinancien las infraestructuras de transporte que necesiten y que debería de sustentarse en un documento como las DOT.

A nivel más concreto, en el **apartado de movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria**, y como incorporación directa al texto recogen, respecto al metro de Bilbao, que debe de continuar con su consolidación y expansión programando las líneas cuatro y cinco y el acceso al aeropuerto a Loiu. Esto debe de quedar recogido en las DOT. En el **apartado tranviario** hay que considerar la línea Barakaldo, Sestao, Leioa-UPV, por constituir un elemento vertebrador entre ambos márgenes de la ría, paliando el único acceso modal que es el acceso a la UPV por carretera. Respecto a la **movilidad portuaria** hay que conseguir adecuar la movilidad ferroviaria para que llegue al puerto de Bermeo el tráfico de mercancías. Respecto a la **Movilidad Colectiva Multimodal** señala la necesidad de una política de país, programación y planificación, que desde el Gobierno y resto de Administraciones impulse y lidere una política de movilidad de las personas. Entiende que se debe de modificar la Ley de Autoridad del Transporte de Euskadi, ley que pese a los trece años de vigencia no consigue establecer bases reales de coordinación de los diferentes modos de transporte en el conjunto de la Comunidad, achacando esta falta de coordinación a temas competenciales. En tal sentido entiende que debería de ser revisada a fin de que responda a los principios de coordinación y eficiencia. Respecto a las Orientaciones Territoriales coincide con lo señalado en el estado de la cuestión de este punto en el que se señala que el transporte ferroviario se ha de convertir en el eje vertebrador del sistema; transbordos no penalizados económicamente que garanticen altas frecuencias (se establecen zonas en el informe). Así mismo, y como gran punto de partida a la movilidad colectiva multimodal, impulso del transporte colectivo con idea de incentivación. En el informe se establecen las medidas de incentivación propuestas. Por otro lado, respecto al tema de la integración tarifaria entre todos los operadores (billete único) es un objetivo capital de cara a la movilidad sostenible. Los traslados de un sitio a otro tienen que tener el mismo importe, el mismo soporte de pago, y respondan a un modelo de red única aunque cada gestor tenga su competencia. Esto hay que conseguirlo a través de la modificación de la Ley antes mencionada – Autoridad del Transporte de Euskadi-. Por último señala que tanto el planeamiento urbano como el planeamiento territorial deben de incorporar en sus determinaciones aquellas cuestiones contempladas en los planes urbanos y territoriales de movilidad sostenible que se encuentran en vigor. Hay planes de movilidad sostenible a nivel urbano pero no hay planes de movilidad sostenible a nivel territorial precisamente por la dificultad competencial. Por lo tanto apela a la

necesidad de establecer voluntades para hacer esta planificación.

**J.M. Alonso** señala que las aportaciones que hacen desde Ordenación del Territorio, han tenido como punto de partida el propio documento base proponiendo modificaciones o haciendo propuestas al texto. Respecto a la **Movilidad peatonal y ciclable** señala la falta de diferenciación entre los recorridos cotidianos y los recorridos de ocio, además de incidir en la necesidad de que los diferentes recorridos no sean peligrosos, eliminando barreras urbanísticas. Se recoge esta sugerencia en el punto del Estado de la Cuestión. Así mismo, en el apartado de Objetivos, se señala la misma idea de posibilitar el acceso a los ámbitos que tienen dificultades, y en lo referente a las Orientaciones Territoriales señala que consideran las DOT como el punto de encuentro y coordinación entre administraciones, que el acceso a estos ámbitos problemáticos van a involucrar a más de una administración. Respecto a los desplazamientos ciclables, se observa que únicamente se habla de las zonas de nuevos desarrollos entendiendo que los ámbitos consolidados pueden ser motivo de mejora tanto del modo ciclable como del peatonal. Respecto a la **Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria**, hace un apunte relativo a la estación intermodal de Abando, aprovechando la indefinición que todavía existe sobre su consolidación como tal, y señala que se consideraría adecuado que dicha estación no fuese una estación terminal sino una estación de paso y de interconexión con la cornisa Cantábrica, situándose, si no es así, en una situación de debilidad. Otro tema que se considera importante recoger es la solución a la barrera que supone la red ferroviaria a su paso por Gernika, que condiciona el desarrollo de los suelos industriales calificados, localizados en el otro lado de las vías. Respecto a la **Movilidad Colectiva Multimodal**, y al margen de lo señalado por parte el Departamento de Transportes, se hace mención a lo señalado punto 6 de las Orientaciones Territoriales referente a implantar servicios de transporte en los espacios rurales y las áreas de baja densidad. Señala la necesidad de analizar este punto ya que lo que no se desea es que un área de baja densidad, como consecuencia de un mejor transporte, sea un efecto llamada para atraer nuevas viviendas. **Respecto al tema de Agua** señala que en algunos ámbitos los PTP pueden llegar a ser más restrictivos en los nuevos desarrollos que la planificación sectorial, ya que puede haberse estudiado desde una escala más cercana, debiéndose de recoger la situación más restrictiva. Posibilidad de reciclar las aguas fluviales con canales abiertos dentro de los núcleos urbanos y que conformase parte de la infraestructura verde. **Respecto a la energía**, valoran positivamente el análisis y mención en la Revisión de las DOT al impacto paisajístico que provocan los elementos que producen energía pero no se hace mención a los elementos necesarios para su traslado, como por ejemplo los tendidos necesarios, por lo que proponen, como objetivo, el que se tratase de buscar sitios para producción de energía que fuesen lo más cercanos posibles a los ámbitos de consumo minimizando la longitud de tendidos de transporte. Por último se hace una reflexión sobre las canalizaciones de servicios básicos que pudiesen ir por galerías que facilitasen su mantenimiento y evitar las obras continuas en nuestras calles; señalando que las DOT son el instrumento adecuado para dar un primer paso en este tema y trasladarlo, como prueba piloto, a algún municipio. Los ejes de transformación propuestos en la Revisión, como desarrollos lineales, podrían proponer recorridos estructurantes a nivel de infraestructuras.

### 3. DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA (D.F.G.)

**J. Larzabal** Disculpa la ausencia del director Miguel Ángel Crespo. No han aportado informe aunque si notas que van a comentar. Solo se trata el tema de **movilidad** sobre el que se aportará informe. Sobre energía apunta que ya en otros capítulos anteriores se comentó el tema de territorializar centrales o las nuevas instalaciones de energías alternativas, valorando el impacto paisajístico y en concreto las consecuencias que tienen las implantaciones de los parques eólicos. Sobre **Movilidad Sostenible** comenta el tema de los ejes de transformación-ecobulevares entendidos como continuos urbanos en los que se apoyarían las nuevas redes de transporte. Señala que no habría que hacer tanto énfasis en el crecimiento lineal y continuo sobre los fondos de valles sino de romper y encontrar zonas transversales sin desarrollo urbano. Se trata de evitar lo que ocurre en municipios guipuzcoanos como Beasain Zumarraga; Andoain-

Hernani; Soraluze-Bergara, que son crecimientos urbanos sin interrupción. Esto que se quiere evitar, entienden que se podría potenciar con los corredores o ejes de transformación y el transporte lineal que se localizará en ellos. Por otro lado, si se siguen abriendo grandes superficies comerciales o facilitando el crecimiento de las existentes, de nada sirve lo que se propugna de minimizar la necesidad de transporte con vehículo privado. Hablando de las estrategias de intermodalidad, valorarían que se hiciera una mención desde el documento a la necesidad de resolver los aparcamientos disuasorios en los entornos a las áreas urbanas, ya que ni los planeamientos municipales ni los planes territoriales han resuelto este tema; por lo tanto resolver esta carencia es esencial y consideran importante que se cite en la Revisión. Referente a la **Movilidad Peatonal y ciclista**, el PTS de vías ciclistas de Guipúzcoa, recoge tanto los recorridos habituales o cotidianos como los de ocio o turísticos pero de forma conjunta. Sin embargo consideran que la Revisión no debería de mezclarlos, y que no se debería de recoger ni el Camino de Santiago, ni el Camino Ignaciano, ni la senda del mar o del vino dentro del capítulo de Movilidad ya que se consideran más como actividades de ocio o turismo, ya que su objetivo no es resolver ningún problema de movilidad. Señala que puede ser ambicioso hablar de Red de Movilidad Sostenible Vasca e Infraestructuras Peatonales, pero sí se podría entender como el sumatorio de las diferentes redes que se crearan en cada territorio. **Respecto a la Movilidad Viaria** está de acuerdo que hay que posibilitar el transporte de mercancías por carretera, pero entienden que hay que dar más énfasis al transporte ferroviario y al transporte marítimo a fin de evitar en la medida que se pueda el transporte de mercancías por carretera. En este tema y relacionado con el paisaje comenta que hay un punto concreto en Orientaciones Territoriales de Movilidad Viaria, cuando se habla de los recorridos costeros de interés paisajístico, en el que sobraría el calificativo de costero ya que hay recorridos paisajísticos que no son costeros como el de Tolosa-Azpeitia o Tolosa-Berastegi, ya que no únicamente los recorridos costeros tienen interés paisajístico. Referente a **la Movilidad Ferroviaria**, inciden en la importancia de que las DOT citen expresamente la estación de Ezkio-Itsaso y el papel que va a jugar en la nueva red ferroviaria; y señalan la necesidad de que se insista en que sobre todo tiene que ser una estación de viajeros. Sobre la recuperación del tren Zumaia-Azpeitia-Urretzu, puede ser interesante pero inviable. Respecto al tema del fortalecimiento del **transporte marítimo** se entiende positivo que se haya hecho referencia al transporte de ocio o recreo, y señala que sería conveniente que se abriera esa actividad como actividad complementaria en el puerto de Pasaia. Respecto al **Sistema Aeroportuario Vasco**, el tema de Guipúzcoa es saber cuál es el futuro del aeropuerto de Hondarribia. Habría una opción que sería la de que el aeropuerto de Guipúzcoa tuviese dos terminales: Hondarribia y Biarritz.. En cuanto a **Movilidad Colectiva**, se habla poco del BRT, pero tiene más posibilidades de accesibilidad y frecuencias que el propio tranvía, por lo que habría que valorarlo más. Respecto al tema del **Modelo Logístico**, desde la dirección de Movilidad trasladan una propuesta, para incluir en el punto 3 del apartado de Orientaciones Territoriales, un quinto apartado que diga: *Integración por el Modo Logístico Internacional de Irún para su crecimiento y mejora de servicio*. Así mismo, y por parte de Ordenación del Territorio señalan como aportación a incluir en el mismo punto 3 anterior, en el segundo apartado, en vez de “Mejorar el tráfico del puerto de Pasaia” decir “Servir de apoyo al puerto de Pasaia”.

#### 4. EUDEL

**M. García.** Disculpa al resto de compañeros por la imposibilidad de su asistencia. Respecto al **tema de Movilidad**, señala que el análisis que se ha hecho ha sido desde la ordenación urbanística y desde los objetivos que persigue la movilidad general y entienden que para ser efectiva tienen que estar muy vinculada y sustentada en el servicio al transporte público. En el tema de **infraestructuras viarias y ferroviarias** señalan que el objetivo principal es la configuración y mejora de ese transporte público. Respecto a **movilidad peatonal y ciclable** entienden adecuados los planteamientos marcados en el Documento pero con propuestas que puedan ser reajustadas y adaptadas por el planeamiento urbanístico, tanto las características como los trayectos. Señalan la necesidad, en la medida que sea posible y adaptado a las necesidades, de extender el transporte público y colectivo a la totalidad de la CAPV. Si bien las

densidades son las que van a marcar las pautas a la hora de localizar por ejemplo aparcamientos disuasorios u otro tipo de medidas que se puedan ajustar a las necesidades del medio más rural, lo importante es la necesidad de una red que malle el territorio. Respecto a la **Red Ferroviaria** como apuesta de movilidad estratégica es adecuado que las redes y los servicios de los diferentes sistemas viarios, Adif, Renfe, Euskotren, etc no sean obstáculo para alcanzar un billete único. Echa de menos, en cuanto a las determinaciones en materia portuaria y aeroportuaria, una concreción mayor, estableciendo la escala de cada una de las infraestructuras que se detallan, las cuales vienen a configurar el modelo territorial de país. Respecto de los **Recursos, Agua, Energía y Residuos**, en general los planteamientos que se hacen son adecuados, si bien se necesita la estrategia concreta en cada uno de los capítulos que tienen capacidad para definir e influir en el modelo territorial y en concreto al modelo urbanístico. Se hacen dos consideraciones. En el **capítulo de energía**, compartiendo los principios de la estrategia energética de Euskadi 2020, han trabajado con ELEVE y no ven la propuesta de Modelo Territorial es decir, por qué modelo de producción energética hacen su apuesta las DOT. Entienden que las propuestas deben de ser tendentes a la descarbonización de la industria y economía, es decir prescindir del petróleo del carbón y del gas, pero hay que saber si la fuente base se encuentra en las energías renovables, y saber que necesidades tenemos para canalizar esa producción. Independientemente del tipo de energía renovable, les preocupa la canalización y conexión con líneas eléctricas, que en su conjunto vienen a condicionar la ordenación territorial. Señala que el modelo previo apostaba por el gas natural, y entiende que este modelo hay que diversificarlo más, pero no terminan de ver su concreción para que determine el Modelo Territorial. Comenta en punto 9 de las Orientaciones Territoriales del apartado de Energía, señalando que para ellos, *“Fomentar la utilización de dispositivos de alumbrado público...”* es una medida de gestión, y que no es tanto un tema de planificación territorial. Hacen la pregunta de ¿hacia qué modelo energético vamos desde el punto de vista de su implantación en el territorio?. Se comentan el punto 2 de las O.T. sobre la sostenibilidad energética de los planes urbanísticos, entendiéndolo, tras su estudio, que no tienen naturaleza territorial sino más de gestión, por lo que instan a una reflexión más general. Resumiendo: en materia de energía, les gustaría una mayor concreción respecto al Modelo Territorial que proponen las DOT para ver en qué medida condiciona y establece estructuras que son necesarias para el planeamiento, teniendo en cuenta donde se produce la energía, donde hay que transportarla y pasar a una consideración más secundaria los temas mencionados anteriormente como medidas de gestión. Respecto de los temas de **Agua y Energía**, traen a colación una reflexión sobre la economía circular y su repercusión en el sector agroalimentario, que lleva a considerar a su vez el capítulo de Residuos. Dentro de los diversos capítulos de los **recursos ambientales y su utilización**, echan de menos propuestas que vengan a concretar lo que establece la planificación sectorial, es decir lo que se establecen sobre materia de residuos los planes forales. Para la **gestión de los recursos ambientales** se necesitan unas infraestructuras ya aprobadas en los planes sectoriales, entendiéndolo que las DOT, al recogen esas propuestas que tienen una importante incidencia territorial pueden ayudar a las administraciones territoriales a su implantación. Comenta el ejemplo de las plantas de compostaje, necesarias dentro de la denominada economía circular, pero su difícil ubicación en el territorio teniendo que negociar con los ayuntamientos que tengan que acogerlas.

**I.Iriarte:** Señala que en relación a la **económica circular** la Viceconsejería de Medio Ambiente va a hacer un planteamiento también en ese sentido, en el que se va a incluir el tema de los residuos.

## 5. ESTADO

**C. Hernández** habla respecto al capítulo 9: **Movilidad Sostenible**, en lo referente a la **movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria**, señala la competencia que tiene en gran medida el Estado. Referente a la Alta Velocidad y las interconexiones con territorios limítrofes, señalan su acuerdo a lo expuesto en el Documento en lo referente a la conexión con Francia y la Meseta, pero sobre el resto de conexiones que se mencionan, –Cornisa Cantábrica,

Rioja, etc-, en este momento están en un estudio muy inicial previsto a muy largo plazo; nada tangible que se pueda exponer. En lo referente a las estaciones de las diferentes capitales, sin duda se entienden como nodos muy importantes dentro de las mismas sobre los que gravitan otras infraestructuras –aparcamientos disuasorios, estacionamientos, estaciones de autobús, paradas de taxis, servicios de información, etc,- que si bien se consideran adecuadas habrá que tener en cuenta la capacidad financiera que tenga el estado para su consecución. Respecto a su emplazamiento, en lo referente a la mención de la estación de Abando y todas las conexiones que parten de ella y que se propugnan desde este documento, señala que esta localización todavía no está precisada por el Ministerio de Fomento ni por Adif. Respecto a la estación de Vitoria, que se aboga por la intermodalidad de la estación, también señala que aún no está definida su localización ya que está descartada la localización inicial de Lakua-Arriaga, por lo que todavía queda recorrido entre Estado y Gobierno Vasco. Respecto a los puertos, de competencia estatal: Bilbao y Pasaia, los cuales tienen mucha importancia en la economía de nuestro país, se trata de buscar la conectividad a través de la nueva conexión ferroviaria de ancho internacional y también buscar espacios logísticos competitivos. En este sentido señala el buen funcionamiento del puerto de Bilbao, mientras que para el puerto de Pasaia, se están haciendo esfuerzos importantes en cuanto a inversiones para su renovación y posibilitar la transformación de la bahía de Pasaia. Respecto a los aeropuertos, se señala la necesidad de optimizar las características de cada uno de los tres aeropuertos. El de Bilbao se plantea como el aeropuerto por excelencia de la Comunidad, proponiéndose la captación de más usuarios de los que tiene actualmente, mejorando su accesibilidad desde Vitoria. Respecto al Aeropuerto de Vitoria y su consideración como aeropuerto logístico de carga, no hay nada que decir. Respecto a su relanzamiento como aeropuerto de pasajeros, el Ministerio de Fomento está analizando si se puede incrementar los horarios actuales.

## **6. GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y DE COMPETITIVIDAD.**

**XXX Energía.** Disculpa al Director por la coincidencia con otra reunión de la cual es presidente. Agradece a las Diputaciones Forales las aportaciones efectuadas en temas de energía y precisa que se puede llegar casi al 100% de lo dicho, si bien señala que hay imponderables en este campo que actualmente hacen imposible este deseo de acercar la producción a las zonas de consumo y así minimizar las redes de transporte, la pérdida de energía en el camino o los impactos visuales que provocan (parques eólicos, huertos solares, etc). A esto se suma el tema económico de un sector liberalizado que depende del sector privado para invertir en centros de producción. Las pequeñas y medianas instalaciones que podrían aproximarse más a los centros de consumo tienen una rentabilidad baja, nula o incluso negativa por lo que es difícil que se lleven a cabo. Ven la necesidad de revisión del Plan Territorial Sectorial que ha paralizado el progreso energético en la CAPV, a lo que ha contribuido la disminución de las retribuciones del Estado a estas actividades; pero que aquí ha tenido el añadido, -por la ausencia de tener un PTS en vigor-, de frenar otras iniciativas que hubieran llegado a cumplir los objetivos que aparecen en el Plan de Estrategia Energética 2020. Señala que en pocas semanas se aprobará, a nivel departamental, la Estrategia Energética 2030 que, al hilo de la Conferencia de París, aumenta más las restricciones y es más ambiciosa en cuanto a objetivos, pero también aumenta el plazo hasta el 2030. Esta Estrategia va en línea con lo que se señala el Documento Base, es decir, va hacia la descarbonización y a la desenergización con medidas a adoptar que nos van a influir de forma muy cercana. Si bien se tenderá a reducir o concentrar las instalaciones de producción también se va a tener que seguir ampliando alguna eléctrica más allá de donde se necesita, y comenta lo expuesto por la D.F. de Alava que en su ponencia cuando señala que *ha habido iniciativas que no se han podido rematar por problemas de abastecimiento*, diciendo que se suele ser bastante sensible al tema, por lo que habrá sido un caso puntual ya que el abastecimiento en CAV está bastante bien garantizado comparado con otros territorios. Con la puesta en marcha del vehículo eléctrico habrá que repotenciar las líneas en la forma que dice el documento base, reforzando las líneas que ya existen o si hay que montar nuevas localizarlas en paralelo con las existentes en la medida que se pueda. En todo caso, las líneas tendrán que



redimensionarse. La energía que consumen no es tan verde como dice Iberdrola ya que la energía necesaria por el vehículo eléctrico tiene su impacto tanto medioambiental como visual. Por último, respecto al tema eólico señalar la necesidad de Revisar el PTS de Energía Eólica que sin el cual los proyectos más eficientes están totalmente parados. Solo quedan iniciativas mucho más pequeñas en cotas más bajas, con menos impacto visual pero que en estos momentos, prácticamente sin retribución por parte del Estado, las hacen inviables para el sector privado, por lo que no tiene ningún interés en invertir. Tal es así que todos los parques que en 2007 y 2008 estaban en proyecto (parques pequeños), no se han ejecutado porque en muchos casos incluso las empresas interesadas en su momento han desaparecido. Por último, respecto al aprovechamiento del calor industrial que anteriormente ha salido en la ponencia, pasa lo mismo que el campo eólico o fotovoltaico, que donde se produce está lejos de donde se necesita, perdiéndose el calor en el camino con lo que al final no es rentable económicamente. Respecto a la cobertura de los diferentes pueblos con gas natural aprovechando las canalizaciones de gas licuado del petróleo (gas propano) se encendieron las alarmas en bastantes municipios pensando en que se tendría que efectuar nuevas zanjas para llevar este tipo de gas, pero las previsiones se han cumplido y ha habido una transmisión privada de la red de gas propano del mayor distribuidor en estos momentos, Repsol, a EDP Naturgas, que es actualmente el mayor distribuidor de gas natural en el País Vasco; con lo que a corto y medio plazo, incluso a largo, no va a haber doble canalización sino una transición de gas propano hacia gas natural más respetuoso con el medio ambiente y sobre todo menos peligroso.

## **7. GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL.**

**J.M. Erquicia**, señala que ha habido muchas aportaciones que se van a estudiar y valorar, y que en todo caso agradece el esfuerzo. Comenta que haciendo un repaso respecto al **tema del agua**, se incorporarán aquellos temas pertinentes que han ido surgiendo. Se centrará el documento sobre todo en lo territorial y no en lo sectorial a fin de que no salga un documento muy voluminoso. Comenta la aportación de **Spirilur** que señala que se ha tenido en muy cuenta la sostenibilidad ambiental pero no la sostenibilidad económica a la hora de localizar un polígono industrial. Comenta J.M. Erquicia que se han hecho muchos estudios sobre inundabilidad prohibiendo los desarrollos urbanísticos en la mancha de inundación de 100 años, con alguna excepción siempre que no te toque la línea de flujo preferente, y que no se trata tanto de establecer una mancha inviolable sino de ordenar razonablemente, poniendo en duda si con unas restricciones tan exhaustivas no se está frivolisando sobre el tema. Es un tema de trabajo importante que se tendrá que analizar y estudiar detenidamente. Respecto a los aspectos de **movilidad** se ira de la mano de Transportes. Comenta que la estación Euba ha decaído totalmente aunque el PTS lo señale. Respecto a la localización de las diferentes estaciones que se han mencionado, Ezkio-Itxaso, Abando o San Mames, etc. señala que a las DOT les corresponde dar unas reflexiones territoriales y luego dar un marco de juego a lo sectorial y a lo urbanístico, ya que el emplazamiento concreto de donde debe de ir una estación les corresponde al planeamiento urbanístico de acuerdo con la Diputación. Respecto a la **movilidad sostenible** comenta que fácilmente se estará de acuerdo con la mayoría de los textos que se han enviado sobre el tema. Señala que se echa de menos las aportaciones en Carreteras de las Diputaciones. No está de acuerdo con el comentario que se ha hecho en algún momento de la ponencia en el que se ha dicho que mayormente se ha terminado el mapa de carreteras de la CAPV, y que ahora toca centrarse solo en movilidad sostenible (transporte público, ferroviario, ciclable..). Hay que ver cómo están realmente las carreteras. Por nuestra parte se está analizando, de cara a este documento, lo que marcaban en las DOT vigentes, las cuales marcaban unos viarios y ejes muy importantes. ¿Que se ha ejecutado? Requiere de nuevo la aportación del Servicio de Carreteras para ver que se debe contemplar en el nuevo documento de la DOT. Las previsiones presupuestarias tienen que definir lo previsto, lo que queda pendiente. De hecho, el documento Base, en este sentido no tiene mucho contenido porque se entiende que con los PTP y PTS ya está dicho mucho, pero de ahí a que se comparta que el mapa de carreteras esté mayormente terminado...¿Cómo se le da cuerpo a esta afirmación? Sobre el tema de la **Movilidad**

**Sostenible** hay que ver que es campo del Urbanismo y campo de Ordenación del Territorio. Es cierto que cuando se está en el medio urbano solo se puede señalar la necesidad de buenas prácticas y sugerencias. Respecto a la **red peatonal** no está reñido a que un documento de escala territorial recoja un recorrido peatonal, por su capacidad de estructurar el conjunto de la Comunidad Autónoma. Si es cierto que parece más concreto y menos territorial pero es cierto que puede haber unos ejes norte-sur, ejes que existen históricamente (camino de Santiago, Camino Ignaciano, ruta del vino y el pescado, etc) son vías que estructuran toda la Comunidad. Sobre las vías ciclables recogidas en este Documento, hemos visto que son bastante similares a las señaladas por la Viceconsejería de Transportes en el PTS de Vías Ciclables. Se recogerá lo que nos llegue sobre los trabajos realizados por las Diputaciones sobre vías ciclables. Agradece de nuevo las aportaciones señalando que se llevarán al Documento de forma sintética desde lo que es la aportación territorial.

**I.Iriarte** señala que en el tema del Transporte se van a definir argumentos de refuerzo por parte de la Viceconsejería de Transportes. Comenta, sobre el tema de la movilidad multimodal colectiva, que está viviendo una revolución con los planes de movilidad sostenible sobre todo en las ciudades, como el tema del BRT. Serán aspectos que de cara al documento de avance se verán reforzados. Respecto a lo comentado por parte de la D.F. de Guipúzcoa se analizará y valorará la consideración de la ubicación y separación de lo que es movilidad cotidiana de lo que son recorridos más de ocio.

Pregunta si hay algún comentario que aportar sobre lo dicho en la reunión. Comenta de nuevo que se va a realizar el trámite formal de solicitar las provisiones de las Instituciones de cara a la realización del Avance, su posicionamiento en torno a la Revisión de las DOT, tramitación que se hará a lo largo de la semana o la siguiente. Desea a los asistentes felices vacaciones estivales.

Próxima reunión/Hurrengo bilera: 21 de septiembre de 2016

IDAZKARIA  
EL SECRETARIO

Izpta./Fdo.: Tomás ORALLO QUIROGA

O.E./VºBº  
BATZORDEBURUA  
LA PRESIDENTA

Izpta./Fdo.: Izaskun IRIARTE