



LURRALDE POLITIKARAKO AHOLKU BATZORDEA CONSEJO ASESOR DE POLÍTICA TERRITORIAL

ACTA DE LA SESIÓN 2/2016 DEL CONSEJO ASESOR DE POLÍTICA TERRITORIAL DEL GOBIERNO VASCO.

En la ciudad de Vitoria-Gasteiz y en la sede del Gobierno Vasco, siendo las 10 horas y 8 minutos del día 20 de abril de 2016, se reúne en primera convocatoria el Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco, bajo la presidencia de la Consejera del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Dña. Ana Oregi Bastarrika, hallándose presentes todos los miembros del mismo que se pasan a relacionar:

Dña. Ikerne Zuluaga Zamalloa, Directora de Agricultura y Ganadería del Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad.

D. Jesus María Zubiaga Nieva, Viceconsejero de Seguridad, del Departamento de Seguridad.

D. Eugenio Ruiz Urrestarazu, geógrafo.

Dña. Inmaculada Ugarteche Maturana, economista.

Dña. Miren Onaindia Olalde, ecóloga.

D. Santiago Peñalba Garmendia, arquitecto.

D. Iñaki Antigüedad Auzmendi, hidrogeólogo.

D. Fernando Bajo Martínez de Murguía, arquitecto

Asisten también a la reunión D. Jon Zuazagoitia Nubla, Subdirector de Salud Pública, del Departamento de Salud y D. Luis Ganuza.

A la hora expresada, Dña. Izaskun Iriarte Irureta, en nombre de la Consejera del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, cuyo retraso por motivos de agenda disculpa, considerando que existe el quórum previsto en el artículo 8 del Decreto 7/2008, de 15 de enero, del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco, acuerda con los presentes celebrar la presente reunión del citado Consejo Asesor de acuerdo con el orden del día que previamente ha sido remitido a todos sus miembros. Por ello, declara abierta la Sesión y dispone que se proceda de conformidad con el citado orden del día fijado para la misma.

1.- SALUDO DE BIENVENIDA DE LA PRESIDENCIA A LAS Y LOS MIEMBROS.

Dña. Izaskun Iriarte Irureta da la bienvenida a todos los miembros del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco y agradece la asistencia de las y los miembros presentes así como todas las aportaciones realizadas a los capítulos 1 a 4 del Documento de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial que se expondrán posteriormente. Asimismo se aprovecha para exponer el proceso de participación tanto institucional como social que se va a llevar a cabo con objeto de mejorar el documento base de revisión de las DOT hasta la obtención del documento de Avance en el mes de noviembre.

Se proponen las siguientes fechas de sesiones para el Consejo Asesor:

- 27 de mayo, estudio de los capítulos 5 a 8

- 1 de julio, estudio de los capítulos 9 a 12

- 29 de septiembre, puesta en común y devolución del documento final tras el estudio de todas las contribuciones recibidas

2.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.

Habiéndose remitido a las y los miembros el borrador del acta de la sesión 1/2016, de 27 de enero y no señalándose objeción alguna por ninguno de los presentes, se aprueba la misma.

3.- ESTUDIO Y VALORACIÓN DE LOS CAPÍTULOS 1 A 4 DEL DOCUMENTO BASE DE LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Se da paso a las intervenciones de las y los miembros del Consejo Asesor que han realizado aportaciones, disculpando la ausencia de la Viceconsejera de Vivienda y teniendo en cuenta su contribución a estos capítulos. Todas las aportaciones son ya conocidas por el Consejo por haber sido recibidas con anterioridad; no obstante, son anexadas a la presente acta.

Da inicio explicando su aportación la Sra. Miren Onaindia y, a continuación, cada uno del resto de las y los miembros que han llevado a cabo aportaciones pasan a dar a conocer las mismas. Así, en segundo lugar expone Iñaki Antigüedad y en tercer lugar Eugenio Ruíz Urrestarazu, momento en el que la presidenta del Consejo Asesor de Política Territorial, Sra. Oregi, Consejera del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, ya incorporada a la sesión, saluda al Consejo e invita a continuar con la exposición de las restantes aportaciones dando paso seguidamente a Jesus María Zubiaga, Inmaculada Ugarteche, Santiago Peñalba, Fernando Bajo, Ikerne Zuluaga, Jon Zuazagoitia y Luis Ganuza.

Realizadas todas las exposiciones, toma la palabra Jesus Mari Erquicia agradeciendo nuevamente el esfuerzo de las y los miembros del Consejo cuyo trabajo ayudará a la mejora del documento de revisión de las DOT. Explica que el modelo territorial propuesto incluye cuestiones transversales y paisaje porque no se puede entender el territorio sin ellas. Añade que la LOT ya habla de equilibrio territorial, concepto anterior al desarrollo sostenible que sí que formará parte del documento. Además, las políticas sectoriales y los procedimientos conllevan a la burocratización de la redacción los documentos de ordenación territorial y urbanística lo que implicará mucho trabajo de coordinación en esta revisión de las DOT.

Continúa el Sr. Erquicia explicando que se incorporarán todas las aportaciones con un sentido jerárquico y coordinado para no perdernos en la tarea de la ordenación del territorio.

Interviene la Sra. Iriarte explicando que el documento se ha hecho en el propio Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial con la colaboración del resto de Departamentos y señala que es un reflejo de lo que se pretende para la ordenación del territorio en los próximos 20 años. Las funciones recogidas en la LOT y traídas al documento ayudarán, tras estos trabajos de reflexión, a ver las necesidades de modificación normativa pero por el momento el marco normativo es el vigente. Añade que en los trabajos de conformación del documento base el Departamento intentó recoger el territorio como territorio físico; sin embargo, se pensó que el documento debía ser concreto y eficaz no pudiendo convertir las DOT en un documento excesivamente extenso sino práctico para el trabajo y para lograr una buena gobernanza. Por ello, todas las aportaciones que se hagan sobre el territorio físico serán bien recibidas.

Sobre el diagnóstico del modelo, la Sra. Iriarte comparte que se ha visto la necesidad de su incorporación y añade que será necesario la implementar mecanismos de seguimiento y control de todos los documentos aprobados fundamental para poder llevar a cabo un

adecuado seguimiento. La evaluación y los indicadores son fundamentales para esta labor pero hay que reconocer que el proceso de gestación de todos los documentos ha sido muy lento e incluso hay que decir que está sin finalizar. No obstante, añade la Sra. Iriarte el programa de gobierno recogía la revisión de las DOT y afirma que se deben iniciar los trabajos incluso sin un diagnóstico completo ya que existen propuestas encima de la mesa sobre necesidades de revisión.

Continúa la Sra. Iriarte señalando que, en relación con las cuestiones transversales, el documento fija la estrategia para los próximos 20 años y hay temas que deben figurar: igualdad, salud, etc. y no solo por exigencia legal en algunos de los casos sino porque a nivel territorial aunque no son fáciles de ver son retos. No obstante, afirma que ello no supondrá una carga novedosa para los Ayuntamientos, en el sentido de nuevas evaluaciones sobre los distintos aspectos transversales sino que en el propio marco del desarrollo de los trabajos estas temáticas transversales finalizarán mejorando la ordenación territorial y, consecuentemente, la urbanística.

Finaliza su intervención la Sra. Iriarte agradeciendo nuevamente las aportaciones de las y los miembros del Consejo Asesor y subraya su agradecimiento a las aportaciones se hagan de modo concreto al propio texto debido a la dificultad de traslado al mismo de las opiniones fundadas que están recogándose.

Iñaki Antigüedad, en relación al territorio físico, solicita más información sobre el trabajo interno realizado, para poder colaborar con esta cuestión. No obstante, en su opinión no se necesita alargar mucho este concepto, sería suficiente con la inclusión de un párrafo que recoja la idea, desde el inicio, de territorio físico como suelo (medio físico vivo) y ocupación (actividad humana social y económica). Esto ya implica la consideración conjunta de estos dos aspectos a los que habría que añadir el concepto de socioecosistema, sin miedo a que se trate de una novedad ya que hay que aprovechar el momento para la corrección de conceptos viciados e inercias del pasado por mucho que estas sean más comunes o inteligibles.

Añade el Sr. Antigüedad que no ha hecho aportaciones sobre el tema de indicadores porque se tratará en posteriores sesiones pero adelanta que al tratarse de un documento estratégico a 20 años habría que evaluar cada 2 o 3 años con objeto de ver si se está dando cumplimiento a los objetivos planteados.

Toma la palabra Miran Onaindia señalando que si uno de los retos de las DOT es conseguir el bienestar social parece fundamental contemplar a la población. Puntualiza que sería bueno recoger un glosario que incluya el término "socioecosistema" como medio físico y sus actores sociales. Finaliza su intervención diciendo que la terminología novedosa no es una moda sino una adaptación a las novedades y desarrollos sociales y deben introducirse en unas Directrices de Ordenación Territorial nuevas que deben estar a la altura tanto en cuanto a terminología y como en cuanto a procesos sociales económicos, sociales, etc.

Toma la palabra el Sr. Urrestarazu añadiendo que la legitimidad del documento ha de basarse en que se trate de un documento inteligible y para ello no es baladí el hecho de que los redactores han de tener claros los conceptos para poder transmitirlos correctamente. Añade, en relación a la evaluación y diagnóstico, que toda colaboración es para intentar mejorar el documento y solicita las reflexiones internas que se han tenido en cuenta en relación al territorio físico.

Contesta el Sr. Erquicia que se ha tenido en cuenta un volumen remitido por el propio Sr. Urrestarazu sobre geografía urbana.

Puntualiza el Sr. Peñalba diciendo que cree que no se debe de tratar de una descripción al uso sobre nuestro territorio y tampoco se debe dejar fuera ciertos temas

sectoriales puesto que ya se estaban haciendo aunque su miedo es que se convierta en una carrera de obstáculos en los procedimientos de aprobación de los distintos planeamientos.

Confirma el Sr. Erquicia que existen temas de política ordinaria en relación con la administración sectorializada y burocratizada pero que las DOT no pueden influir en esa tarea.

La Sra. Consejera finaliza agradeciendo el trabajo de todas y todos y subraya el doble carácter que han de tener las DOT: servir de estrategia general en la ordenación territorial y, además, herramienta práctica para el trabajo diario en su desarrollo.

Por otra parte, comenta la Sra. Consejera, las jornadas de desarrollo sostenible organizadas por Unesco Etxea que están teniendo lugar en el Palacio Europa y anima al seguimiento de estos debates internacionales que pueden enriquecer la labor del Consejo Asesor. Anuncia que el Departamento ha hecho la traducción al euskera de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y será repartida posteriormente a las y los miembros del Consejo Asesor.

4.- RUEGOS Y PREGUNTAS.

No suscitándose ningún aspecto relevante en relación con este punto del Orden del día, la Sra. Presidenta da por finalizada la sesión a las 12:07 horas.

IDAZKARIA
EL SECRETARIO


Fernando Uribe Ispizua

O. E. / VºBº
BATZORDEBURUA
LA PRESIDENTA



Ana Isabel Oregi Bastarrika

**ANEXO AL ACTA DE LA SESIÓN 2/2016, DE 20 DE ABRIL, DEL CONSEJO
ASESOR DE POLÍTICA TERRITORIAL**

**APORTACIONES REALIZADAS POR LAS Y LOS MIEMBROS EN RELACIÓN A
CAPÍTULOS 1 A 4 DEL DOCUMENTO BASE DE LA REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES
DE ORDENACIÓN TERRITORIAL**

Lo que viene a continuación son una serie de reflexiones sobre el Documento Base de revisión de las DOT (Capítulos 1 a 4). No está escrito a modo de enmienda (de sustitución o de adición) a lo ya escrito en el Documento, sino como aportaciones que hacemos al debate y, que en su caso, pueden llevar a los pertinentes cambios, o añadidos, en el texto. Nos importa más, en esta fase, la clarificación de ideas y conceptos para el debate que los tecnicismos, necesarios más tarde, del texto.

1. MARCO JURÍDICO Y POLITICA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LA CAPV

En el apartado 1.1.2 se recogen las tres funciones de las DOT. La primera dice así:

“Formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las actividades económicas y sociales para garantizar el equilibrio territorial de interés general y la creación de las condiciones adecuadas para atraer la actividad económica a los espacios territoriales idóneos”

Nos parece pobre, y confuso, este texto, tratándose de la primera función que se reconoce a las DOT. Enfocar la Ordenación del Territorio (OT) en términos de “asentamiento” de actividades, de “interés general”, y de “creación de las condiciones adecuadas para atraer la actividad económica a los espacios territoriales idóneos” lleva a menospreciar, al menos en la versión escrita, la funcionalidad del propio territorio, como medio físico dinámico, y que como tal **debe condicionar** las actividades que pueden “asentarse” en sus diferentes espacios. Lo “idóneo” de tal o cual espacio debe sustentarse en la *capacidad de carga* (concepto ecosistémico) del espacio en cuestión, muy por encima de otro tipo de condicionantes.

Es más, si, como recoge la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo (1.1.5 del Documento Base), se reitera la superioridad de la ordenación territorial sobre la urbanística, debería, en lógica, reiterarse también su superioridad sobre la económica, en la medida que ésta no debe ser contraria a una ordenación territorial tendente a “garantizar el equilibrio territorial”.

Partiendo de que el Territorio es la base fundamental sobre la que se asienta cualquier modelo socio-económico, debería quedar mucho más clara la primera función de su ordenación. En este sentido, considerando que el “profundo proceso de revisión” (1.2.2) de las DOT “pretende realizar una revisión de la política y de los instrumentos de ordenación del territorio”, y que esta revisión debe responder “a los nuevos retos de la ordenación del territorio” (1.2.4), parece lógico dejar claramente expuesto, desde el principio, cuáles son esos **retos**, y cuáles los paradigmas que los justifican.

En consecuencia, en esa primera función deberían recogerse los términos “**ecosistema**”, en relación al concepto físico de Territorio, y, ligado al anterior, “**sostenibilidad**” como Reto con mayúsculas a afrontar por la ordenación territorial del siglo XXI y por las ordenaciones urbanísticas y económicas a ella supeditadas. Estos términos son, si cabe, más esenciales para entender en toda su extensión, e integración, las Cuestiones Transversales (Capítulo 4). Si bien es cierto que ambos términos aparecen en algunas partes del texto, incluso como “cuestiones sobre las que se considera oportuno abrir una reflexión” (apartado 1.2.4), también lo es que este Documento Base recoge “el enfoque o las propuestas que desde el Gobierno Vasco se presentan en el marco del proceso de revisión de las DOT” (Introducción), y, por tanto, deberían tener una plasmación clara desde el principio.

El tema de la **Sostenibilidad** aparece bastante diluido a lo largo del texto, de manera que no surge como el Reto principal, global, de la OT. Por ejemplo, en el apartado 1.2.1 (pág. 17) al hablar de las “bases del modelo territorial” se dice que se refieren a la “necesidad de responder a criterios de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible”. Resulta chocante esta separación de criterios cuando el propio concepto, universalmente reconocido, de “desarrollo sostenible” integra los aspectos económicos y sociales, además de, obviamente, los ambientales. La sostenibilidad integra la economía y el bienestar social, que tienen una base territorial; lo contrario no siempre es cierto, ni mucho menos.

Cuando en ese mismo apartado se habla de la “necesidad de alcanzar un amplio consenso sobre los grandes temas asociados a la definición del Modelo Territorial de la CAPV” lo que entendemos es que se debería recoger de forma explícita el Reto de la Sostenibilidad como gran tema global en esa definición: la OT, marco territorial de referencia de todas las actividades humanas, debe servir claramente para garantizar la viabilidad de ese reto. Además, el establecimiento de retos al inicio de este “profundo proceso de revisión” ayudaría a echar una mirada a los casi 20 años transcurridos desde la aprobación de las DOT vigentes, en 1997, y a extraer conclusiones sobre aquello que, al menos a la luz de los paradigmas actuales, no se hizo bien (no nos referimos a sentencias del Tribunal Supremo relativas a algunas normativas). Una cierta dosis de crítica constructiva parece necesaria, también aquí, tanto para lo que se ha hecho bien como para lo que no se ha hecho bien (“superar secuelas de la crisis del boom inmobiliario y de la construcción”, artificialización excesiva de suelo, grandes superficies...).

De hecho, se dice (apartado 1.2.4, pág. 23) que “cerca de veinte años desde su aprobación, se considera oportuno iniciar un proceso de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial que capitalice las lecciones extraídas de la experiencia adquirida, que responda a los nuevos retos de la ordenación del territorio y, fundamentalmente, que se construya sobre la base de un amplio proceso participativo”. No queda claro en el documento cuáles son las “lecciones extraídas”, a eso nos referimos con lo de la crítica constructiva.

Otro aspecto a señalar es la referencia hecha a los PTS desarrollados en ciertos “ámbitos” (pág. 19). Entre ellos se menciona el “Suelo”, pero lo llamativo del caso es que se hace para citar al PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales. Esto supone una visión enormemente limitada del Suelo (como lo es también la recogida en la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo; el suelo como mero soporte de actividades), motivo muy preocupante en una revisión profunda de la OT. Es lamentable la falta de una Estrategia Vasca del Suelo, que considere el Suelo como lo que debería ser, un recurso, con todas sus funciones y todos sus servicios ambientales, sociales y económicos (más aún en esta época de nuevos paradigmas; sin ir más lejos, lo establecido en la Estrategia Temática europea del Suelo (COM (2006).231 final)). No debería extrañar a nadie que se reivindicase una seria consideración del Suelo, todo el suelo, en unas DOT; lo que extraña es su no consideración. Esto es más preocupante aún cuando el Cambio Climático es, con toda lógica, una de las cuestiones transversales (apartado 4.2) en esta revisión de las DOT. Más tarde volvemos sobre este tema.

2. BASES DEL MODELO TERRITORIAL

El primer párrafo de este bloque hace referencia a “retos o cuestiones fundamentales” que las DOT todavía vigentes trataban de afrontar, para afirmar a continuación que “teniendo en cuenta que los fines o los retos que sustentan dichas bases del modelo territorial siguen manteniéndose, consideramos que éstas deben conservarse e integrarse en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por nuevas bases que sean oportunas”. Insistimos en lo comentado antes, en el sentido de que los retos fundamentales deben ser muy claros desde el principio, al igual que “las nuevas bases”, sin diluciones que hagan difusa la interpretación de lo que resulta exigible a unas DOT. Más aún a la luz de los

nuevos paradigmas, algunos de los cuales hacen, al menos, criticables actuaciones del pasado. En un mundo cambiante, por activa o por pasiva, más que obstinarse en añadir nuevos retos a los ya vigentes hay que repensar qué parte de lo viejo vale para lo nuevo, para lo que va a condicionar actuaciones durante, quizás, otros 20 años. Ahí reside la necesidad del reto. O, ¿por qué no? la verdadera “innovación” de las DOT.

Las bases del modelo territorial se ordenan en el documento base en torno a 5 “visiones”. Se echa en falta, en coherencia con la reflexión de este escrito, otra visión del modelo territorial, la primera (el orden importa): **Territorio Físico**. Aunque más tarde (capítulo 6) se habla de la “ordenación del medio físico”, no nos referimos ahora a ese aspecto, sino a la VISIÓN FÍSICA del Territorio. Este aspecto es crucial, de principio (insistimos, aquí el orden importa, y mucho), y debería quedar claro que el territorio es algo vivo (concepto ecosistémico) y no un mero soporte de actividades de ámbito social y económico, o infraestructural (al menos si creemos realmente en la Sostenibilidad).

De hecho, puestos a pensar, no hemos visto en el documento de revisión de las DOT ninguna definición del término probablemente más citado: Territorio. Esa falta (¿?) de definición puede llevar a la dilución, y uso inapropiado, del concepto. No estaría mal recordar que Territorio es, se exprese como se exprese, suma de Suelo (ecosistema) y Población. Las DOT “actualizadas por nuevas bases” no deberían continuar permitiendo el uso dudoso de conceptos básicos: ¿Qué significa en la práctica “criterios de actuación *respetuosos* con el medio ambiente”?, ¿Qué “evitar artificializar más suelo del *necesario*”?, ¿Qué “ecosistemas innovadores”?, ¿Qué “territorio inteligente”?. A veces nos pasamos innovando, innovamos hacia atrás.

Todos los territorios son “inteligentes”, y ningún ecosistema necesita ser “innovado”, per se, no hay más que ver cómo se sostienen en ausencia de sistemas sociales. La inteligencia hay que exigirla a quienes ocupamos el Territorio (ecosistemas), ahí está la innovación. En un “Territorio Sostenible” no se puede hacer cualquier cosa por mucho que previamente se haya considerado “idóneo”, por alguna otra planificación.

Una mirada a algunos de los recientes Catálogos del Paisaje (por ejemplo, el de Balmaseda-Zalla; el Paisaje es uno de los elementos que aparece con cierta frecuencia en el Documento Base), del mismo Departamento del que emanan las DOT, pone en clara evidencia el peso que algunas decisiones actuales en diversos ámbitos tienen, en sentido negativo, en la consecución de los objetivos paisajísticos planteados. Es por eso exigible claridad de retos a las DOT, para que las Directrices cumplan su función de subordinar y no de ser subordinadas por planificaciones sectoriales. Así, la “sostenibilidad territorial” no “se apoya en las ventajas competitivas del territorio vasco” (2.2, pág. 36), en todo caso, sería al contrario. El orden, aquí, importa, y mucho.

4. CUESTIONES TRANSVERSALES

Nos referimos aquí sólo a la cuestión del **Cambio Climático** (4.2)

Se afirma que el “cambio climático es uno de los mayores retos” a los que nos enfrentamos, es indudable; pero por encima está el reto de la Sostenibilidad, ya que es éste el marco en el que deben darse las respuestas a aquél. Se dice que “esta problemática del cambio climático es una especialidad de la temática general de la sostenibilidad”; de acuerdo, pero demos a esa temática general el nivel que merece, también en las DOT.

Se hace referencia, no podía ser de otra manera, a la Estrategia Vasca del Cambio Climático (Klima 2050), recordando que uno de sus objetivos es “asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático, objetivo que, en consecuencia, debe reflejarse necesariamente en la revisión del modelo territorial”. Totalmente de acuerdo con esta consideración.

Ahora bien, hay dos aspectos que no están adecuadamente considerados en el planteamiento realizado (ni en las DOT ni en la Estrategia Klima 2050), en referencia a la Adaptación, y que son claves. Por un lado, se considera el territorio como receptor de efectos derivados del cambio climático, pero no tanto como causante añadido de efectos; es decir, desde la visión hidrológica (Agua, recurso territorial vital, como ejemplo) es fundamental tener en cuenta que los regímenes hidrológicos futuros no sólo van a depender de aspectos climáticos sino también de aspectos terrenales (los efectos hidrológicos de la ordenación del territorio, afectando fundamentalmente a la evapotranspiración y a la capacidad reguladora de las diferentes partes del Territorio).

Y, por otro lado, en relación directa con lo anterior, el planteamiento se centra en exceso en el rol de las ciudades, lo cual es obvio en la Mitigación (reducción de emisiones), pero de todo punto insuficiente en la Adaptación, en relación con la disponibilidad de recursos hídricos (vulnerabilidad, impactos...), que necesita la consideración integral del Territorio. En este sentido, y retomando lo citado anteriormente, hay que añadir la ausencia de referencia alguna al papel del Suelo, tanto a su capacidad de regulación hidrológica como a su capacidad para el secuestro de carbono (descarbonización de la atmósfera), aspectos ambos claves en el ámbito del Cambio Climático, y que deberían tener reflejo en cualquier documento de ordenación territorial, como son las DOT. De hecho, “la resiliencia del territorio” implica establecer medidas de Adaptación DESDE el propio territorio, considerando, al menos, los dos aspectos citados: agua y suelos.

Reflexión para un enfoque general del desarrollo del Documento Base de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV de noviembre de 2015

*fernando bajo mtz. de Murguía. UPV/EHU
Abril 2016*

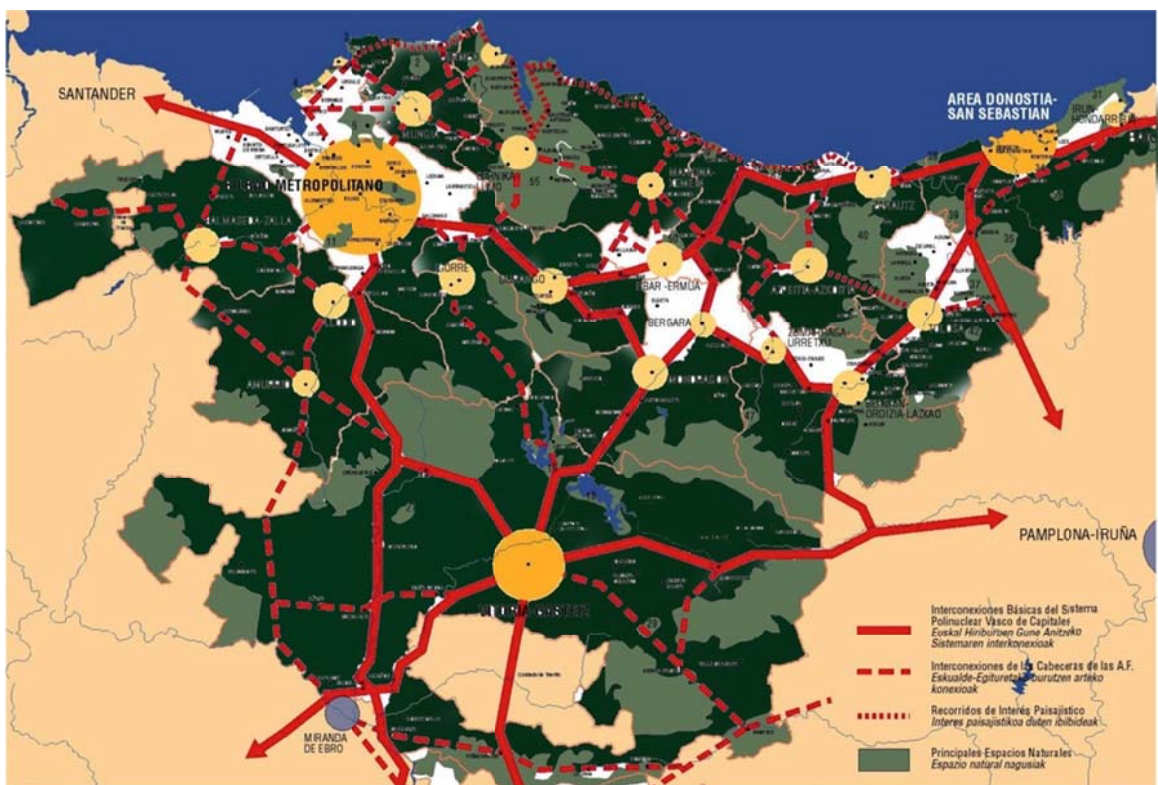
Este esquema sintetiza el cambio de paradigma en el que estamos inmersos, y que en mi humilde opinión debiera regir el enfoque del Documento definitivo. Considera la realidad de un País pequeño, con un territorio limitado, intensamente explotado, y sin embargo con un potencial ambiental significativo que no debiera quedar fragmentado en pequeñas "islas verdes" dentro de un "todo vacío" (pintado en blanco) en donde parece que por no existir nada, cualquier actividad es posible.

Se trata de un primer ideograma destinado a generar ideas que van más allá de los términos académicos, comunes y de moda respecto de cualquier aproximación actual al territorio, y desde luego se aleja de todo intento de corrección estilística o terminológica del documento aportado, que por otro lado considero un sobresaliente esfuerzo, así como un punto de partida sumamente válido.

Tan solo intenta ser una imagen global, a modo del objetivo general todavía borroso, para fortalecer las ideas vertidas en el Cap 6.2 (Tomo II), que pueden ir más allá de un encasillamiento de lo verde para constituirse en el argumento principal de unas Directrices que en este momento clave, tienen el compromiso y el reto de enfrentarse con un nuevo escenario de cambio global que ya sin duda intuimos, pero que todavía no acertamos a caracterizar.



A-Plano general de las DOT vigentes



B-Ideograma de las DOT futuras

Documento Base de revisión de las Directrices de Ordenación territorial

Miren Onaindia

UPV/EHU, Abril 2016

Se ha realizado una serie de reflexiones sobre algunos aspectos del texto del Documento Base de revisión de las DOT (Capítulos 1 a 4). Estas reflexiones llevan a proponer aportaciones en forma de cambios, que suponen inclusión de términos o matizaciones sobre el texto base (en color rojo).

1. Marco Jurídico y política de ordenación del territorio

1.1.2. Las DOT

La ordenación del territorio se enfoca en la consecución de una serie de objetivos o retos que en última instancia quieren llevar al bienestar de la sociedad, basado en un territorio multifuncional y conectado (sostenible). Es decir unos objetivos que nos conduzcan a la sostenibilidad del socio-ecosistema.

Por esta razón puede ser aclaratorio introducir el término socio-ecosistema en el marco general. Entendiendo como socio-ecosistema la unidad biofísica (o bio-geo-física) junto con sus actores sociales e instituciones asociadas.

PROPUESTA DE CAMBIO 1

Página 13, en la primera determinación:

1. Un análisis detallado del **socio-ecosistema**, que incluya....

1.3. Encuadre socio-económico y territorial

Una de las características de nuestro territorio es la integración de los ambientes urbano, rural y natural desde el punto de vista de la cercanía, que lleva consigo flujos sociales y flujos de servicios de los ecosistemas. Esto es una oportunidad para la conexión ambiental y social de los espacios, y para la integración de las políticas y estrategias de gestión. Esta es una característica del territorio de gran importancia a la hora de planificar las DOT (tanto más al bajar a escala de PTP y PTS). El tema de la planificación de infraestructuras verdes de conexión entre los ambientes urbanos, rurales y naturales encuentra su justificación aún mayor en territorios de este tipo.

Los rasgos territoriales que se aplican en el documento a la denominada ciudad-región implican esta idea: “la compatibilización de espacios rurales y las dinámicas metropolitanas.....”, que se podría matizar con la siguiente propuesta.

- PROPUESTA DE CAMBIO 2

- **Página 25: último párrafo:**

La CAPV aparece, de forma cada vez más definida, como una auténtica ciudad región. **Esto implica la existencia de un gradiente de conexión urbano/rural/natural**

característico, tanto ambiental como social, que implica la necesidad de integración de las políticas de gestión del territorio , coordinando las políticas y estrategias propias de cada uno de los sectores.

2. Bases del modelo territorial

El modelo territorial es un medio, una herramienta para conseguir un objetivo u objetivos y también enmarcar el territorio en una estrategia general de la sociedad. Por eso creo que habría que hacer referencia a un objetivo global de Euskadi, que entiendo que es la sostenibilidad del bienestar social (interpretación del término desarrollo sostenible).

El concepto y la aplicación de la sostenibilidad es hoy en día el paradigma innovador e integrador para abordar las cuestiones sociales y ambientales de una manera integrada.

Recientemente todos los países han adoptado un conjunto de objetivos globales para conseguir la igualdad, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todas las personas, como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible de Naciones Unidas para el año 2030:

<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

Estos objetivos, que deben alcanzarse en los próximos 15 años, son los *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Entre los 17 objetivos integrados para la consecución de la sostenibilidad a nivel mundial y con una serie de metas específicas, tenemos: salud, agua, bosques, igualdad El objetivo número 11 que se formula como *Ciudades y comunidades sostenibles* es una buena referencia para expresar el marco de referencia en el que nos queremos mover. De todas formas todos los objetivos deben de abordarse de manera integrada, y esto explica también la necesidad de abordar el apartado de temas transversales. Por lo que se propone la inclusión de esta nueva agenda entre los objetivos

PROPUESTA DE CAMBIO 3

Página 31, primer párrafo:

“Las bases del modelo territorial.....necesidad de responder a criterios de sostenibilidad en el marco de los *Objetivos de Desarrollo Sostenible* de la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

2.2 Territorio sostenible

Uno de los enfoques innovadores a los que se hace referencia en relación a la regeneración de entornos urbanos es la infraestructura verde. Una infraestructura verde es una red de espacios naturales y semi-naturales que proveen de múltiples servicios ambientales, como biodiversidad, aire y agua limpios, valores culturales, etc.

Europa ha desarrollado un plan para el fomento de la infraestructura verde en los principales ámbitos políticos (ordenación del territorio, agricultura, transporte,

biodiversidad, cambio climático, energía), que debe de ponerse en práctica para el año 2020. Además ha planteado una red Europea de infraestructura verde potencial, tanto en las áreas urbanas como rurales y naturales.

<http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/GI-Brochure-210x210-ES-web.pdf>

PROPUESTA DE CAMBIO 4

Página 35, segundo párrafo, añadir:

Asimismo, se debe fomentar una infraestructura verde que provea de múltiples servicios ambientales a la sociedad, y que facilite los flujos ambientales y sociales entre los ámbitos urbanos, rurales y naturales.

4. Cuestiones transversales

PROPUESTA DE CAMBIO 5

Página 65, orientaciones territoriales , punto 2, añadir al final del párrafo:

2- ...y sostenibilidad en el gradiente urbano-rural-natural

**APORTACIONES AL DOCUMENTO BASE DE LA
REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA CAPV
DE NOVIEMBRE 2015**

A mediados de marzo he recibido la convocatoria de una nueva reunión del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco a celebrar el próximo día 20 de abril en Vitoria.

Con anterioridad recibí asimismo el acta de la reunión anterior, así como la documentación en formato papel que en esa reunión se indicó que sería enviada.

Así, de acuerdo con lo solicitado en aquella reunión, procedo a redactar algunas aportaciones en relación con los cuatro primeros apartados del documento Base para la Revisión de las DOT, en relación con los cuales versará la próxima reunión, según lo previsto.

Dichos apartados son:

- EL MARCO JURÍDICO Y LA POLÍTICA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LA CAPV.
- LAS BASES DEL MODELO TERRITORIAL (territorio inteligente, territorio sostenible, territorio social e integrador, territorio interrelacionado, y territorio participativo).
- EL MODELO TERRITORIAL.
- CUESTIONES TRANSVERSALES (Perspectiva de Género, Cambio Climático, La Salud, Lurraldea eta Euskera, y La Interrelación Territorial).

Si bien estas últimas cuestiones se califican en el documento Base como nuevas, entiendo que no lo son en realidad, pues ya se venían considerando por el planeamiento urbanístico, en alguna medida. No obstante, es cierto que son cuestiones de actualidad.

La salud está de hecho en el origen del urbanismo. La interrelación territorial dio lugar a la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco hace ya más de 25 años. La perspectiva ambiental está introducida en el planeamiento urbanístico y en la ordenación territorial desde hace más de 10 años. Y en la perspectiva de género y el euskera se trabaja con éxito desde hace unos cuantos años también. Todo ello sin perjuicio de la necesidad de seguir trabajando en estas y otras materias.

Eso sí, al igual que todas las políticas sectoriales no demandan Planes Territoriales Sectoriales, como el tiempo ha mostrado claramente, parece oportuno considerar que tampoco todas las cuestiones transversales tienen una relación estructural o básica con el territorio que demande estudios específicos del impacto en dichas materias de cada Plan.

Así, la perspectiva de género y el euskera son probablemente dos cuestiones que deben abordarse preferentemente desde otras premisas, sin perjuicio de las medidas que puedan tomarse con ocasión de la ordenación territorial o urbanística como consecuencia de ello. A mi juicio, la reciente experiencia de la evaluación del impacto lingüístico realizada en relación con el proceso de revisión del PGOU de Orizaba muestra claramente cuanto apunto. Invito así a una lectura completa de dicho documento al objeto de contar con una opinión fundada.

Debemos de evitar por lo tanto que la actualidad, o la moda, o lo políticamente correcto, inunden el proceso de revisión de las DOT, desatendiendo el papel principal de un documento como el que se pretende revisar, que debe centrarse en resolver la estructuración, la coordinación y la compatibilización en un territorio único de las múltiples y diversas políticas, estableciendo las oportunas prioridades.

Dicho esto, en esta primera aproximación a la Revisión de los DOT, hemos de centrarnos en el objetivo de buscar el Modelo Territorial oportuno.

Y hemos de acertar con la elección de ese modelo. Hagamos para ello memoria. Con ocasión de la primera fase de la redacción de las vigentes DOT, a finales del pasado siglo, se planteó originalmente un modelo con centralidad en Bilbao, con un único parque tecnológico en su Área Funcional, entre otras determinaciones, rectificándose seguidamente hacia un modelo que se llamó plurinuclear y que incorporó cuestiones inicialmente no consideradas como la relación del País Vasco con la red de ciudades periféricas y el eje transfronterizo Donostia-Baiona. De hecho, de ahí surgió el concepto de “rótula europea”.

Estas son las cuestiones clave a considerar y en las que centrar la atención en el contexto que nos ocupa. Vuelve a tocar hacer una reflexión sobre el modelo, tanto interno como en su integración en el entorno inmediato, pero también, en el entorno global.

Y hay que definirlo en positivo, conscientes de lo que suponen las decisiones que se toman, y no como resultado de muy diversas prohibiciones. Algunas de estas, sin decirlo expresamente, tienen implicaciones territoriales singulares, que, de consolidarse, requieren que el Modelo Territorial lo asuma.

Por otra parte, la prioridad principal, que se hecha en falta, no es tan sólo la ya apuntada por el Sr. Antigüedad de poner por delante el territorio, como referente básico, sino la de anteponer incluso a este a las personas, a los ciudadanos, y a sus razonables necesidades.

Hemos de cuidar el territorio, así como garantizar la salud, la igualdad y la identidad, pero ello ha de hacerse poniendo por delante de todo a las personas: a todos nosotros, incluidos mayores y niños, así como las generaciones venideras.

Esa es la prioridad y ello exige que propiciemos un marco que facilite una debida, razonable y oportuna planificación que pueda realizarse teniendo en cuenta a todos y con la participación pública de todos, pero, necesariamente, en unos plazos lógicos.

No cabe que tardemos más de diez años en tramitar un Plan General cuya vigencia se propone para un horizonte temporal de ocho años; no cabe que invocando uno u otro objetivo sectorial echemos por tierra soluciones necesarias desde una perspectiva integral que deben constituir prioridades, y menos aún en las fases finales de los procesos; y todo ello, con mayor razón, en una coyuntura de crisis como la que vivimos.

Hoy, si pensamos de verdad en las generaciones venideras, resulta imprescindible contar con objetivos claros, salvando diferencias. Y para ello hay que tomar decisiones.

Urge tomar decisiones.

En la década de los 50 del pasado siglo ya se apuntaba que nuestro territorio estaba agotado y, sin embargo, este fue capaz de acoger la transformación industrial del País y a la población que la hizo posible. Esta referencia se ha reiterado muchas veces, casi siempre. Y hoy vuelve a repetirse y volverá, una vez más, a ser incierta, pues hemos de encontrar, como entonces, la respuesta debida. Y ese es el fundamento de la tarea que aquí nos ocupa. Además, de no ser así, la juventud y las futuras generaciones habrán de buscar lugares alternativos de acogida, acrecentando el nivel de envejecimiento ya advertido y poniendo en cuestión el futuro de las personas en nuestro territorio.

Y en este contexto, a modo de ejemplo: no podemos plantear, al menos, sin cambiar de modelo, la necesidad de migrar frente al riesgo de avenidas, cuando por otro lado protegemos los únicos suelos a los que cabría migrar. Es por ello por lo que hay que tomar decisiones sobre ese modelo y actuar en consecuencia, conociendo lo que supone cambiarlo, sin cambiarlo de facto prohibiendo determinadas acciones sin ser conscientes de lo que suponen. Y, de optarse por un modelo sin alteraciones singulares del actual, deberemos tomar medidas que lo hagan sostenible, minimizando los riesgos.

Mis aportaciones quieren referirse por otra parte a una cuestión que me preocupa cada vez en mayor medida, y que guarda relación con lo hasta aquí señalado: la extensión y la burocratización de los trámites administrativos, sin que ello aporte ventajas que los justifiquen.

Y un ejemplo vale más que mil palabras: en plena crisis, un municipio decide abordar con su propio y reducido presupuesto la revisión de su PGOU entendiéndolo como una prioridad; consigue, tras un proceso de participación pública, y a pesar de todos los obstáculos que dejaré para otra ocasión, aprobar el Plan por unanimidad, tanto inicial como provisionalmente, en un tiempo record de dos años; sin embargo, cinco meses después, sigue esperando que el Órgano Ambiental emita la preceptiva Memoria o Declaración Ambiental; y la COTPV le ha rechazado la tramitación del correspondiente informe en tanto en cuanto no se dé término al procedimiento medio ambiental; y, hasta que este organismo emita su informe, no puede elevarse el Plan a su aprobación definitiva. En el mejor de los casos, puede pasar un año desde la aprobación provisional hasta la definitiva.

Y, la Revisión de las DOT lleva el camino, en base a lo políticamente correcto, de introducir en el planeamiento y la ordenación del territorio más Memorias o Declaraciones sectoriales en relación con la salud, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, el paisaje y, ¿por qué no? con la afección a la geología, a la hidrología, a la cultura, a la educación, al deporte...

Y, como se hace de hecho desde la perspectiva ambiental, cabe suponer que estas perspectivas pueden pretender también introducirse en la ordenación del territorio cuestionando el modelo económico, la cuantificación de las viviendas, la intervención sobre el patrimonio cultural... desde cualquier perspectiva sectorial. No quiero decir que cada perspectiva sectorial no deba integrarse en el planeamiento. Como he dicho antes, la integración de las políticas sectoriales es precisamente el objetivo del urbanismo y la ordenación del territorio. Quiero decir que ello ha de hacerse considerando debidamente el oportuno marco y el objetivo fundamental de procurar la realización de planes viables en plazos razonables.

El camino que llevamos lleva a la ineficacia en la búsqueda de la perfección, y digo búsqueda porque en muchos casos las dinámicas devienen de cuestiones burocráticas o de razones de protagonismo, y no de esa perfección como objetivo.

Contamos con una larga cultura en materia de planificación urbanística y ordenación del territorio y ello nos permite conocer bien cual es la necesidad y la relevancia del urbanismo y de los planes. No podemos permitir que el camino que llevamos haga que el urbanismo y la ordenación del territorio resulten algo imposible, renunciando a disponer del necesario marco (el urbanismo y la ordenación del territorio) de conciliación de las políticas sectoriales en el territorio.

Me detendré en otro ejemplo: el de aquel municipio que superpone sobre su término municipal las categorías, distintas, que plantean los distintos planes territoriales parcial y sectoriales (del litoral, agroforestal...), excediéndose cada uno de ellos en ese objetivo de categorizarlo todo, sin seleccionar de forma exclusiva aquello que le resulta propio a cada cual en razón de su competencia, generando contradicciones y dificultando la tarea del Ayuntamiento de concretar la zonificación global del suelo rural en su Plan General.

En este contexto, me ha parecido de interés el calendario propuesto para el proceso de Revisión de las DOT y, a mi juicio, de acuerdo con cuanto antecede, cumplirlo debería ser un objetivo básico.

Necesitamos planes, y compromisos para impulsarlos y hacerlos realidad.

Sólo así podremos lograr un territorio inteligente, sostenible, social e integrador, interrelacionado y participativo, de verdad.

Volviendo a recurrir a la memoria, debemos recordar el legado de nuestros antepasados y ser conscientes de que para ello resultó indispensable intervenir sobre el territorio. El territorio no es virgen o natural, ni siquiera los hayedos de Pagoeta que en su día sustituyeron a los bosques de tejos que hoy vuelven a recuperar su espacio de la mano también de la acción de nuestra sociedad sobre el territorio, ahora de una manera más naturalística. Es por ello por lo que además de proteger y recuperar, no debemos denostar de forma generalizada la actuación sobre algunos lugares para dar respuesta a las necesidades de las personas, eligiendo bien esas acciones en función del Modelo Territorial.

Y cuando me refería a recordar el legado de nuestros antepasados me refería por ejemplo a los ensanches de Bilbao o Donostia, o incluso de cascos históricos como los de Laguardia o Vitoria, que nacieron de la ocupación ya de marismas y arenales, ya de altozanos, dando una respuesta eficaz y mayoritariamente aplaudida que, en la actualidad, no podría darse con la legislación vigente. Debemos por lo tanto incluso readecuar en alguna manera la legislación al respecto, sin perjuicio de cumplir los compromisos con las directivas europeas, con el cambio climático y con todas y cada una de las cuestiones transversales. Debemos ser capaces de diagnosticar con acierto la situación, de interpretarla y de responder adecuadamente a las necesidades de nuestra sociedad, de las personas.

La revisión de las DOT constituye precisamente la oportunidad de recuperar el Norte.

En otro orden de cosas, el objetivo de la reciente modificación de las DOT referida a la cuantificación de vivienda lo considero acertado; no obstante, tal y como trasladé a este Consejo con ocasión de la tramitación de dicho documento, sin éxito alguno de mis propuestas concretas, todas ellas desechadas, discrepo de la solución adoptada para ello, que, además de vaciar de su contenido a los vigentes PTPs, propicia el crecimiento de los núcleos con mayor desarrollo en los últimos años en detrimento de aquellos otros que limitaron en los momentos de "bonanza", con buen criterio, sus crecimientos. Con ello se eliminan precisamente las medidas singulares previstas en los PTPs para el equilibrio territorial, a la vez que se favorece que se produzcan desequilibrios propiciando mayores desarrollos allí donde se han venido dando en los últimos quince años.

Espero que en este proceso de revisión de las DOT pueda subsanarse también esta cuestión.

Así, el objetivo fundamental de estas aportaciones no es otro que ayudar en la búsqueda del camino a seguir, con la esperanza de que ello sirva también para que los municipios puedan disponer de planes viables en plazos razonables para dar respuesta a las necesidades de sus ciudadanos; obsérvese que me he referido en todo momento a necesidades que no a demandas.

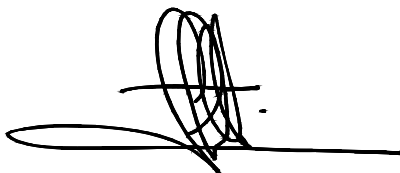
Y para ello, se ha de contar con todos, cada uno desde su propia competencia, para conocer todas las variables a considerar y decidir en consecuencia, cambiando el marco legal si ello resulta preciso y justificado.

Me adelanto a señalar que no quisiera que cuanto antecede se considere como una crítica agría o negativa; todo lo contrario, parte de alguien que entiende que son muchas las cosas que se han hecho bien, opinión que comparto, como es conocido, pero que quiere trasladar a quien corresponda la urgente necesidad de encontrar el de rumbo. Es por ello y por la responsabilidad de mi condición de miembro de ese Consejo por lo que me he decidido a trasladar estas notas.

Están basadas en la experiencia acumulada y en la actividad diaria como profesional liberal en ejercicio en el campo del urbanismo, trabajando fundamentalmente para la Administración Pública. Y, a la vista de la composición de la mesa del Consejo Asesor, creo que aportan una visión distinta de todas las demás, la visión de quienes, además de ver desacreditarse progresivamente su papel, a todos los niveles, empezamos a intuir que será imposible conciliar no los objetivos pero si la burocracia de la que esta sociedad se está dotando.

Así he decidido dar traslado de estas reflexiones en voz alta a los efectos de que puedan servir como aportaciones al proceso en curso y conocerse con anterioridad al debate de los temas referidos en el marco de la próxima reunión a celebrar el 20 de abril de 2016, a la que confío en poder asistir.

En Donostia-San Sebastián, a 31 marzo de 2016

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Fdo.: Santiago Peñalba Garmendia

APORTACIONES AL DOCUMENTO BASE DOT

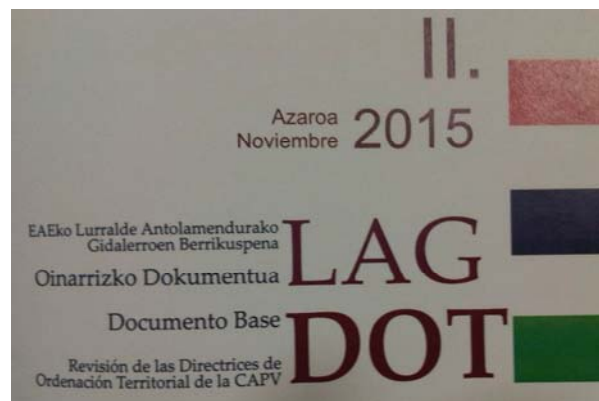
Inmaculada Ugarteche

18 de abril de 2016

Las aportaciones se centran en dos aspectos:

1.- La necesidad de considerar que el puerto de Bilbao (o cualquier otro) dispone de una superficie limitada y por tanto hay que preservar los espacios portuarios para uso portuario.

2.- Los puertos precisan de infraestructuras de conexión terrestres (carretera y ferrocarril). El tráfico de mercancías no demanda líneas de alta velocidad, demanda fiabilidad.



Pg. 163

Redacción actual

a).

- Dar continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría de Bilbao hacia el Abra Exterior.

Propuesta:

a)

- Dar continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría de Bilbao hacia el Abra Exterior, preservando el uso portuario (comercial /industrial) de las áreas portuarias colindantes con la ría como espacios de oportunidad y compatibles con la convivencia urbana.

Justificación:

En 2007, año record del tráfico portuario en el puerto de Bilbao (37,5 millones de toneladas), el área portuaria de Santurtzi (Abra Interior) recogía el 17,60% del tráfico (6.5 Mll. tm.). En el año 2015, el Abra Interior recibió 4 Millones de Tm (12.60%), mientras que el Abra Exterior ha crecido del 16.70% al 27.70%.

La expansión del puerto de Bilbao no debería recoger aquella industria que no conlleve un tráfico portuario asociado, puesto que este es el factor primordial que debe cumplir un puerto.

Al igual que sucede con los espacios urbanos antiguos, las empresas optan antes por las facilidades que ofrecen los nuevos espacios portuarios (menor coste de subida

desde el Abra hacia los muelles de la ría) que por los antiguos muelles. Sin embargo los espacios en el Abra son limitados.

Pg. 164

Redacción actual

k) Se impulsará el desarrollo del ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano, aprovechando la liberalización de líneas que supondrá la puesta en marcha de la variante sur para el transporte de mercancías. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

Propuesta:

k) Se impulsará el desarrollo de la Variante Sur Metropolitana para el Transporte de Mercancías que desvincule el tráfico de mercancías de la red de cercanías y de las líneas de Alta Velocidad, y el desarrollo ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano, aprovechando la liberalización de líneas que supondrá la puesta en marcha de dicha variante. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

Justificación:

El estudio informativo sobre la Variante Sur Ferroviaria que se presentó a información pública el pasado mes de Diciembre, incorporaba a la Variante Sur de Mercancías la línea de Alta Velocidad para pasajeros entre Bilbao y Santander. Por otro lado, en el mes de agosto de 2015, el Ministerio de Fomento publicó el estudio informativo de la entrada del tren de Alta Velocidad en Bilbao (Y Vasca), cuyo tramo final (Túnel de Cantalojas) confluye con los trenes de mercancías con origen / destino el puerto de Bilbao.

El puerto de Bilbao, como principal centro logístico de la CAPV precisa una solución de conectividad ferroviaria propia si finalmente se desarrolla el proyecto recogido en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario que señalaba la conversión de la red convencional entre Barakaldo y Santurtzi en un tranvía ligero.

Pg. 238

Redacción actual

9.3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Propuesta

9.3. Conectividad ferroviaria, marítima y aérea

Justificación

Frente al Término "movilidad" RAE

Móvil

1. adj. Que puede moverse o se mueve por sí mismo. U. t. c. s.

Movilidad:

1. f. Cualidad de movable.

Movible

1. adj. Que por sí puede moverse, o es capaz de recibir movimiento por ajeno impulso.

La conectividad

1. f. En diversas especialidades, capacidad de conectarse o hacer conexiones.

Cuando hablamos de modos de transporte, en ellos confluyen además de las infraestructuras, los servicios necesarios (tanto los propios aéreos, marítimos o ferroviarios como los de aproximación de mercancías/pasajeros a los puertos, aeropuertos o estaciones ferroviarias). Es entonces cuando podemos hablar de un sistema integrado.

Pg. 239

Redacción actual

II OBJETIVOS

- 1.- Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad
- 3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte de mercancías [marino](#)

Propuesta

- 1.- Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad y la red convencional para acceso a los puertos.
- 3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte de mercancías [marítimo](#).

Justificación:

1.- Las empresas del puerto de Bilbao movieron en 2015 algo más de 1.600.000 toneladas de mercancías en ferrocarril con origen / destino las instalaciones portuarias y con destino/origen puntos muy diversos de la península ibérica como Sevilla, Jundiz, Madrid, Valencia, Murcia, Barcelona, Castellón entre otros.

2.- Aceptación de la palabra marino

Pg. 239

Redacción actual

III ORIENTACIONES TERRITORIALES

a) Movilidad ferroviaria

Redacción propuesta

a) Conectividad ferroviaria

Pg. 240

Redacción actual

a.2 Trenes de cercanías

Redacción propuesta

a.2 Red convencional / Trenes de cercanías

Añadir:

e) Preservar el uso de la C3 y C1 para las mercancías con origen / destino el puerto de Bilbao en tanto en cuanto no esté operativa la Variante Sur Ferroviaria con capacidad equivalente o mayor que la actual para mercancías.

Pg. 241

Redacción actual

b) Movilidad portuaria

1.- Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando su conectividad a través de una nueva conexión ferroviaria en ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.

a) Promover el Puerto de Bilbao como gran elemento de conexión marítima de mercancías del País Vasco aprovechando las instalaciones hacia el Abra Exterior.

Propuesta

b) Conectividad portuaria

1.- Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando **su conectividad a través de unas nuevas conexiones ferroviarias en ancho convencional y ancho internacional**, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando, **en el caso de Pasaia**, la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.

a) Apoyar el desarrollo del Puerto de Bilbao como gran elemento de conexión marítima internacional la C.A.P.V. aprovechando todo el potencial de sus instalaciones, promoviendo las infraestructuras modales complementarias que precisa como hub intermodal tanto para mercancías como para pasajeros y promoviendo – junto con el sector empresarial - el desarrollo de servicios imprescindibles para ello.

Justificación

Además de mercancías, el puerto de Bilbao tiene un tráfico regular de pasajeros, tanto en ferry como en cruceros.

Un factor determinante en la logística es la conectividad, entendida ésta como los servicios (marítimos, carretera, ferrocarril) a los que se suman aduaneros, logísticos, embalaje especial etc, etc imprescindibles para que una infraestructura pase de infraestructura a plataforma logística integral.

Reflexiones para la discusión sobre el Documento Base de Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV de noviembre de 2015

Eugenio Ruiz Urrestarazu

UPV/EHU

Abril 2016

En este escrito se ofrecen unas breves reflexiones sobre algunos aspectos del Documento Base. No se hace una revisión total, sino que se han recogido aquellas que, en opinión del autor, han sido consideradas reseñables. En concreto se hace referencia a tres apartados:

- Bases del modelo territorial: bases territoriales, bases sociales; equidad territorial
- El policentrismo del sistema urbano vasco
- Un territorio interrelacionado con el exterior

Bases del modelo territorial

Las bases del modelo territorial se definen en la conformación deseable de un territorio inteligente, sostenible, social e integrador, interrelacionado y participativo. A este respecto se ofrecen las siguientes consideraciones:

1. Aunque todas estas bases, expresadas en forma de adjetivos del territorio, parecen razonables y apetecibles de alcanzar, su formulación resulta forzada, y puede provocar cierta confusión entre los conceptos de sociedad y territorio. Los adjetivos inteligente, social e integrador, y participativo, al menos, se deben referir más al concepto de sociedad que al de territorio. Un territorio en sí mismo no es inteligente, o socialmente equilibrado, o participativo; lo será la sociedad que lo habite y estructure, principalmente sus sectores más empoderados e influyentes. Son las sociedades las que crean, modelan y hacen evolucionar los territorios. La ordenación del territorio, que obedece a un plan preconcebido, tiene como finalidad esencial la mejora de la calidad de vida de las personas organizadas en sociedad. Como ya apuntaba el arquitecto Santiago Peñalba, las personas deben considerarse en la base de toda actuación, pero como, en muchas ocasiones, tienen intereses diferentes e incluso contradictorios, es necesario establecer prioridades y jerarquías de planificación y de actuación, teniendo como criterio rector el bien común. Aunque muchas veces sea difícil en la práctica definir este concepto de bien común, la participación social constituye una herramienta indispensable para su determinación. Una vez definidas las necesidades y prioridades sociales, se podrá proponer un diseño de modelo territorial a alcanzar.

En definitiva, y en mi opinión, las bases del modelo no deben ser preferentemente territoriales, sino sociales, en el sentido más amplio de la expresión. De acuerdo con esas bases sociales, con esa sociedad que se desea lograr, se proyectará un determinado modelo territorial. Bases sociales que no pueden ser ajenas al territorio concreto y sus características. El territorio siempre debe estar presente en la configuración de las bases del modelo, para no caer en dislates o en quimeras inalcanzables. Por mucho que deseen los vitorianos tener playa, o los bilbaínos vegetación tropical, o los donostiarras menos lluvia, su territorio se lo impide.

2. La equidad territorial debería formar parte de las bases del modelo. Aunque cabe colegir de la lectura del texto que este concepto está presente de un modo implícito,

ya que existen numerosas referencias indirectas al mismo, sería preferible hacerlo explícito. Podría constituirse como una más de las bases del modelo o integrarla en otra existente. Su importancia en la planificación territorial es decisiva, en la búsqueda de una sociedad más cohesionada, inclusiva e integradora. Porque hace referencia a una configuración territorial que asegure a toda la ciudadanía las mismas o similares condiciones de acceso al empleo, a los servicios públicos y a la vida de relación social. Representa la dimensión espacial de la justicia social. Y exige la aplicación en el territorio del principio de discriminación positiva a favor de los lugares más desfavorecidos.

3. Como cuestión secundaria, la redacción de este capítulo resulta un tanto confusa, ya que existe mucha mezcla de conceptos y actuaciones que, muchas veces, se repiten en uno y otro epígrafe, si que se llegue a establecer una jerarquía de importancia (p. ej., la regeneración urbana).

El tema del policentrismo del sistema urbano vasco

Un asunto de una importancia extraordinaria en la conformación del modelo territorial, y al que en el documento de revisión actual no se le presta mayor atención, es al carácter policéntrico del sistema urbano. En eso se sigue sin mayor análisis lo que se plasmó en las DOT vigentes como el Sistema Polinuclear Vasco de Capitales, huyendo de una estructura más jerarquizada (¿por imperativos políticos, reticencias provinciales?). Este policentrismo unas veces se aplica a las capitales, otras, a todo el territorio vasco que, según las DOT “se encuentra modélicamente estructurado”. Sin entrar en este escrito en la catalogación real del sistema urbano vasco, las propuestas hasta ahora realizadas parten de la premisa, manifestada de forma explícita, de que el policentrismo, que en ningún momento se define, es bueno, sin que se haya demostrado tal virtud. Pero, en todo caso, una vez adoptado como objetivo en las anteriores DOT, no creo que se sepa a ciencia cierta qué avances o retrocesos se han producido, durante la vigencia de las directrices, respecto del logro de ese supuesto estadio beneficiosos del sistema urbano. Sin ese conocimiento previo, mal se puede avanzar. ¿Conocemos si desde 1997, año de aprobación de las DOT, se ha asentado o se ha potenciado el policentrismo en el sistema urbano vasco, o se ha “retrocedido” hacia un sistema más jerarquizado o más macrocefálico? ¿Cuáles han sido las medidas o actuaciones de los instrumentos de ordenación que han favorecido una u otra evolución? Consecuencia directa de estas reflexiones y estas preguntas es que se precisa establecer un procedimiento de control de los planes de ordenación que sea capaz de monitorizar a tiempo real, o casi, la evolución del sistema. Sería una magnífica herramienta-guía para propuestas posteriores.

En segundo lugar, si en la revisión de las DOT se sigue apostando por el policentrismo del sistema urbano, habrá que proponer medidas, actuaciones o recomendaciones para avanzar en su consecución. No resulta fácil hacer propuestas y tomar decisiones, sin ese conocimiento previo que se mencionaba en el anterior párrafo.

Territorio interrelacionado

Estamos habituados a pensar y trabajar sobre territorios estancos, definidos por fronteras precisas. Reflejo de esa conformación mental son las representaciones cartográficas dominantes: los mapas-isla. Se dibuja el territorio que se desea mostrar y en su entorno sólo se representa el vacío, cuando es muy importante observar lo que le rodea. En general y

aunque pueda haber excepciones, las auténticas fronteras son construcciones humanas, no naturales, pero de una trascendencia colosal en la organización de las sociedades y en la estructura territorial, sobre todo la de las fronteras administrativas. Pero los territorios no se cierran en sí mismos, sino que continúan en el exterior, con un flujo de relaciones cada vez mayores. Por eso y con acierto, en el Documento Base (p. 38 o p.39) se plantea la oportunidad de relacionarse con los territorios limítrofes desde una perspectiva territorial. Se dice que la relación se podría establecer a través de marcos de colaboración entre los diversos entes territoriales concernidos. Dentro de estos marcos de colaboración, quizá sea el momento de dar un paso adelante e intentar lograr, en aquellas comarcas que estén implicadas, la redacción de instrumentos de planificación comunes y consensuados por ambas partes. No sé si esta propuesta es audaz o, peor aún, quimérica, dada la fortaleza que muestran las fronteras administrativas, no sólo internacionales, sino también autonómicas, y el celo de las administraciones públicas por defender sus competencias exclusivas.



PROPUESTAS ALEGACIONES

2.- BASES DEL MODELO TERRITORIAL

Las bases del modelo territorial de las vigentes Directrices de Ordenación Territorial aprobadas en 1997 hacen referencia a retos o cuestiones fundamentales como son la necesidad de responder a criterios de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población; de superar el modelo basado en la industria tradicional; de alcanzar un amplio consenso sobre los grandes temas asociados a la definición del Modelo Territorial de la CAPV; de conectar definitivamente el sistema polinuclear vasco de capitales con los puntos neurálgicos de desarrollo económico, y de plantear estrategias integradas de recuperación de núcleos pequeños, regresivos económica y demográficamente de gran valor cultural, ambiental y urbano; de coordinar las políticas sectoriales y los planeamientos municipales; y de poner en valor la ubicación clave de nuestro territorio en el contexto europeo y, especialmente, en el Arco Atlántico.

Teniendo en cuenta que los fines o los retos que sustentan dichas bases del modelo territorial siguen manteniéndose, consideramos que éstas deben conservarse e integrarse en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por nuevas bases que sean oportunas.

Desde la aprobación de las DOT en 1997 hasta hoy se han producido importantes cambios que han tener su reflejo necesariamente en las bases del modelo territorial revisado.

Desde 1997, también se han ido consolidando cuestiones entonces novedosas y ahora ya con una cierta madurez como son el del cambio climático, el paisaje, la infraestructura verde, la puesta en valor y evaluación de los servicios de los ecosistemas, la perspectiva de género, la salud, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, entre otros.

Pero también se ha producido una profunda crisis económica, financiera y fiscal de carácter europeo y mundial, que ha supuesto un fuerte revés también en nuestro territorio y que nos lleva a superar las secuelas de la crisis del boom inmobiliario y de la construcción, así como del impacto económico del control del gasto público. En este contexto, la innovación sigue mostrándose como la pieza clave para remontar los efectos negativos de estas situaciones y para mejorar nuestra calidad de vida y la de nuestro entorno.

Estas nuevas circunstancias, junto con las bases del modelo territorial ya existente, nos lleva a concluir que queremos que nuestro territorio sea un territorio en el que la innovación sea un eje tractor principal de nuestra sociedad, que siga conservando y fortaleciendo su gestión sostenible, que sea un territorio que integre a todas las personas y logre una sólida cohesión social, que sea un territorio activo que se relacione con su entorno próximo y más lejano pero también internamente, y que sea un territorio donde la participación y la buena gobernanza sean elementos consolidados de las políticas públicas.

Todo ello, nos lleva a proponer que las bases del modelo territorial revisado se ordenen en torno a las siguientes 5 visiones para que nuestro territorio sea, en definitiva, un:

2.- BASES DEL MODELO TERRITORIAL

Las bases del modelo territorial de las vigentes Directrices de Ordenación Territorial aprobadas en 1997 hacen referencia a retos o cuestiones fundamentales como son la necesidad de responder a criterios de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población; de superar el modelo basado en la industria tradicional; de alcanzar un amplio consenso sobre los grandes temas asociados a la definición del Modelo Territorial de la CAPV; de conectar definitivamente el sistema polinuclear vasco de capitales con los puntos neurálgicos de desarrollo económico, y de plantear estrategias integradas de recuperación de núcleos pequeños, regresivos económica y demográficamente de gran valor cultural, ambiental y urbano; de coordinar las políticas sectoriales y los planeamientos municipales; y de poner en valor la ubicación clave de nuestro territorio en el contexto europeo y, especialmente, en el Arco Atlántico.

Teniendo en cuenta que los fines o los retos que sustentan dichas bases del modelo territorial siguen manteniéndose, consideramos que éstas deben conservarse e integrarse en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por nuevas bases que sean oportunas.

Desde la aprobación de las DOT en 1997 hasta hoy se han producido importantes cambios que han tener su reflejo necesariamente en las bases del modelo territorial revisado.

Desde 1997, también se han ido consolidando cuestiones entonces novedosas y ahora ya con una cierta madurez como son el del cambio climático, el paisaje, la infraestructura verde, la puesta en valor y evaluación de los servicios de los ecosistemas, la perspectiva de género, la salud, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, **las sociedades resilientes** (Propuesta nº 1 (Pág. 30)), entre otros.

Pero también se ha producido una profunda crisis económica, financiera y fiscal de carácter europeo y mundial, que ha supuesto un fuerte revés también en nuestro territorio y que nos lleva a superar las secuelas de la crisis del boom inmobiliario y de la construcción, así como del impacto económico del control del gasto público. En este contexto, la innovación sigue mostrándose como la pieza clave para remontar los efectos negativos de estas situaciones y para mejorar nuestra calidad de vida y la de nuestro entorno.

Estas nuevas circunstancias, junto con las bases del modelo territorial ya existente, nos lleva a concluir que queremos que nuestro territorio sea un territorio en el que la innovación sea un eje tractor principal de nuestra sociedad, que siga conservando y fortaleciendo su gestión sostenible, que sea un territorio que integre a todas las personas y logre una sólida cohesión social, **seguridad y resiliencia** (Propuesta nº 2 Pág. 31), que sea un territorio activo que se relacione con su entorno próximo y más lejano pero también internamente, y que sea un territorio donde la participación y la buena gobernanza sean elementos consolidados de las políticas públicas.

Todo ello, nos lleva a proponer que las bases del modelo territorial revisado se ordenen en torno a las siguientes 5 visiones para que nuestro territorio sea, en definitiva, un:



1. Territorio inteligente.
2. Territorio sostenible.
3. Territorio social e integrador.
4. Territorio interrelacionado.
5. Territorio participativo.

2.1. UN TERRITORIO INTELIGENTE

La sociedad vasca y su economía tiene un anclaje industrial histórico y consolidado y reflejo de ello es su paisaje urbano industrial y la implantación de las empresas a lo largo y ancho de nuestro territorio. Un ámbito industrial y empresarial que está sometido a la competencia internacional de los distintos mercados, incluidos los financieros.

La crisis financiera de 2007 y la crisis del mercado inmobiliario han azotado también a la sociedad y a la economía vasca, que se vio igualmente envuelta en la onda expansiva del boom inmobiliario.

Junto a estas crisis a nivel mundial, en nuestro entorno también se ha producido una crisis del gasto público por parte de las instituciones que se han visto obligadas al cumplimiento de los criterios de estabilidad financiera derivadas de la pertenencia a la moneda única, al euro, y ello ha supuesto en los últimos años una contención del gasto público que ha tenido sus consecuencias en la dinamización de los mercados inmediatos de servicios e inversiones, especialmente las de infraestructuras.

Todo ello nos conduce a promover la búsqueda y la puesta en marcha de proyectos innovadores que supongan una mejora competitiva empresarial, que dinamice nuestro entorno y genere empleo de calidad, y todo ello, sobre la base de unos criterios de actuación respetuosos con el medio ambiente.

Tenemos además un territorio suficientemente artificializado que cuenta con espacios que pueden ser mejor utilizados y aprovechados para mejorar el rendimiento de lo ya urbanizado y evitar artificializar más suelo del necesario. La regeneración de entornos urbanos, residenciales e industriales, más desfavorecidos con enfoques innovadores basados en la movilidad sostenible, en la eficiencia energética de edificios y empresas, en la puesta en valor del espacio público, en la infraestructura verde y en la participación ciudadana revertirá en una mejora de nuestro paisaje cotidiano y de nuestra calidad de vida. La ejecución de estos trabajos llevará consigo la implantación de soluciones tecnológicas y también sociales de calado para la dinamización de nuestro entorno. Estamos hablando de definitiva de un territorio inteligente.

El territorio ocupa un lugar singular entre los factores necesarios para la innovación. A diferencia de los restantes factores de innovación, como son la educación, los valores sociales, el capital y el entorno empresarial y administrativo, este es el único que no se puede deslocalizar. El territorio constituye una oportunidad en materia de identidad, diferenciación y competitividad. Incorpora activos tangibles de la nueva economía, para la cual resultan esenciales factores clave para la innovación tales como la capacidad para atraer y fijar talento y empresas innovadoras y para conectarse de forma enriquecedora con otros espacios, así como la existencia de sistemas de transporte eficaces,

1. Territorio inteligente.
2. Territorio sostenible.
3. Territorio social e integrador.
4. Territorio interrelacionado.
5. Territorio participativo.

2.1. UN TERRITORIO INTELIGENTE

La sociedad vasca y su economía tiene un anclaje industrial histórico y consolidado y reflejo de ello es su paisaje urbano industrial y la implantación de las empresas a lo largo y ancho de nuestro territorio. Un ámbito industrial y empresarial que está sometido a la competencia internacional de los distintos mercados, incluidos los financieros.

La crisis financiera de 2007 y la crisis del mercado inmobiliario han azotado también a la sociedad y a la economía vasca, que se vio igualmente envuelta en la onda expansiva del boom inmobiliario.

Junto a estas crisis a nivel mundial, en nuestro entorno también se ha producido una crisis del gasto público por parte de las instituciones que se han visto obligadas al cumplimiento de los criterios de estabilidad financiera derivadas de la pertenencia a la moneda única, al euro, y ello ha supuesto en los últimos años una contención del gasto público que ha tenido sus consecuencias en la dinamización de los mercados inmediatos de servicios e inversiones, especialmente las de infraestructuras.

Todo ello nos conduce a promover la búsqueda y la puesta en marcha de proyectos innovadores que supongan una mejora competitiva empresarial, que dinamice nuestro entorno y genere empleo de calidad, y todo ello, sobre la base de unos criterios de actuación respetuosos con el medio ambiente.

Tenemos además un territorio suficientemente artificializado que cuenta con espacios que pueden ser mejor utilizados y aprovechados para mejorar el rendimiento de lo ya urbanizado y evitar artificializar más suelo del necesario. La regeneración de entornos urbanos, residenciales e industriales, más desfavorecidos con enfoques innovadores basados en la movilidad sostenible, en la eficiencia energética de edificios y empresas, en la puesta en valor del espacio público, en la infraestructura verde y en la participación ciudadana revertirá en una mejora de nuestro paisaje cotidiano y de nuestra calidad de vida. La ejecución de estos trabajos llevará consigo la implantación de soluciones tecnológicas y también sociales de calado para la dinamización de nuestro entorno. Estamos hablando de definitiva de un territorio inteligente.

El territorio ocupa un lugar singular entre los factores necesarios para la innovación. A diferencia de los restantes factores de innovación, como son la educación, los valores sociales, el capital y el entorno empresarial y administrativo, este es el único que no se puede deslocalizar. El territorio constituye una oportunidad en materia de identidad, diferenciación y competitividad. Incorpora activos tangibles de la nueva economía, para la cual resultan esenciales factores clave para la innovación tales como la capacidad para atraer y fijar talento y empresas innovadoras y para conectarse de forma enriquecedora con otros espacios, así como la existencia de sistemas de transporte eficaces, paisajes y espacios



paisajes y espacios naturales de calidad y ámbitos de vida y de actividad atractivos y sostenibles.

Hacer de la CAPV un territorio inteligente implica impulsar los factores de innovación y facilitar la adaptación de nuestro territorio y de nuestras actividades económicas a las nuevas situaciones. Al igual que los ecosistemas naturales, los territorios inteligentes son espacios en los que se producen los cambios y novedades que permiten en este caso a la sociedad adaptarse a situaciones cambiantes.

Los atributos que determinan el potencial innovador de estos ecosistemas sociales son muy similares a los de los ecosistemas naturales. La diversidad, la complejidad, la densidad, la apertura al exterior, la conectividad y las posibilidades de interrelación son los factores esenciales para impulsar espacios creativos e innovadores. Los espacios de conocimiento e investigación, que concentran talento y creatividad, son asimilables a las "especies clave" altamente conectadas que están en la base de los procesos innovadores.

Las ciudades y los territorios dinámicos y atractivos son los elementos centrales de los ecosistemas innovadores en una etapa en la que las reglas de localización de los centros de innovación están cambiando. Son también espacios de la innovación los cascos históricos, los espacios costeros, los paisajes rurales y agrícolas, las áreas urbanas de arquitectura singular, etc. Es decir, espacios con identidad y calidad, capaces de integrar trabajo, residencia y ocio como partes inseparables de una realidad atractiva, sugerente y de alta calidad de vida.

Hacer de la Comunidad Autónoma del País Vasco un territorio inteligente significa crear las condiciones para que estas características alcancen su máxima relevancia. Se trata de lograr que el territorio de la CAPV sea más diverso (en su economía, en las características de su población, en su oferta de espacios y ambientes, etc.), de aumentar las interrelaciones entre sus diversos elementos y con el exterior, de lograr espacios más densos, articulados y complejos y de desarrollar nuevos elementos y nodos de conocimiento, creatividad e innovación.

2.2. TERRITORIO SOSTENIBLE

Desde la aprobación de las vigentes DOT en 1997, la sostenibilidad desde un punto de vista ambiental ha experimentado un enorme desarrollo y ha adquirido un valor fundamental. Cuestiones como la del cambio climático, el paisaje, la infraestructura verde o la evaluación y puesta en valor de los servicios que proporcionan los ecosistemas al entorno social y natural son asuntos de gran relevancia que deben tener su propio reflejo en las Directrices de Ordenación Territorial revisadas.

La esencia del concepto de sostenibilidad reside en legar a las generaciones futuras un entorno que no limite su capacidad para satisfacer sus propias necesidades. Implica la gestión responsable de los recursos naturales, de manera que se evite el agotamiento de los no renovables, junto con el aprovechamiento de los recursos renovables a un ritmo inferior a su tasa de renovación a fin de asegurar su mantenimiento indefinido.

naturales de calidad y ámbitos de vida y de actividad atractivos y sostenibles.

Hacer de la CAPV un territorio inteligente implica impulsar los factores de innovación y facilitar la adaptación de nuestro territorio y de nuestras actividades económicas a las nuevas situaciones. Al igual que los ecosistemas naturales, los territorios inteligentes son espacios en los que se producen los cambios y novedades que permiten en este caso a la sociedad adaptarse a situaciones cambiantes.

Los atributos que determinan el potencial innovador de estos ecosistemas sociales son muy similares a los de los ecosistemas naturales. La diversidad, la complejidad, la densidad, la apertura al exterior, la conectividad y las posibilidades de interrelación son los factores esenciales para impulsar espacios creativos e innovadores. Los espacios de conocimiento e investigación, que concentran talento y creatividad, son asimilables a las "especies clave" altamente conectadas que están en la base de los procesos innovadores.

Las ciudades y los territorios dinámicos y atractivos son los elementos centrales de los ecosistemas innovadores en una etapa en la que las reglas de localización de los centros de innovación están cambiando. Son también espacios de la innovación los cascos históricos, los espacios costeros, los paisajes rurales y agrícolas, las áreas urbanas de arquitectura singular, etc. Es decir, espacios con identidad y calidad, capaces de integrar trabajo, residencia y ocio como partes inseparables de una realidad atractiva, sugerente y de alta calidad de vida.

Hacer de la Comunidad Autónoma del País Vasco un territorio inteligente significa crear las condiciones para que estas características alcancen su máxima relevancia. Se trata de lograr que el territorio de la CAPV sea más diverso (en su economía, en las características de su población, en su oferta de espacios y ambientes, etc.), de aumentar las interrelaciones entre sus diversos elementos y con el exterior, de lograr espacios más densos, articulados y complejos y de desarrollar nuevos elementos y nodos de conocimiento, creatividad e innovación.

2.2. TERRITORIO SOSTENIBLE

Desde la aprobación de las vigentes DOT en 1997, la sostenibilidad desde un punto de vista ambiental ha experimentado un enorme desarrollo y ha adquirido un valor fundamental. Cuestiones como la del cambio climático, el paisaje, la infraestructura verde o la evaluación y puesta en valor de los servicios que proporcionan los ecosistemas al entorno social y natural son asuntos de gran relevancia que deben tener su propio reflejo en las Directrices de Ordenación Territorial revisadas.

La esencia del concepto de sostenibilidad reside en legar a las generaciones futuras un entorno que no limite su capacidad para satisfacer sus propias necesidades. Implica la gestión responsable de los recursos naturales, de manera que se evite el agotamiento de los no renovables, junto con el aprovechamiento de los recursos renovables a un ritmo inferior a su tasa de renovación a fin de asegurar su mantenimiento indefinido.



Conlleva, también, asegurar la calidad de los recursos de manera que estos mantengan su capacidad de uso, así como limitar la generación de residuos y contaminantes a fin de que estos no sobrepasen la capacidad de asimilación de los ecosistemas naturales.

La sostenibilidad sólo es posible si se plantea como un objetivo integrado en un marco más amplio que incluye la cohesión social y la generación de la riqueza capaz de asegurar el bienestar y la disponibilidad de recursos necesarios para abordar los retos del futuro. La sostenibilidad no sólo es el resultado de políticas estrictamente medioambientales, aunque la importancia de estas en materia de sostenibilidad sea grande. El modelo territorial y las iniciativas territoriales y urbanísticas son elementos clave para lograr un desarrollo sostenible, pues sus aportaciones son esenciales para que las políticas sectoriales sean realmente viables y eficaces.

Muchos de los principales desafíos a los que nos enfrentamos para lograr un desarrollo realmente sostenible a largo plazo están directamente asociados a cuestiones territoriales y urbanísticas. La artificialización del suelo constituye un elemento crítico de nuestro territorio. Aproximadamente el 6,83% de la superficie de la CAPV corresponde ya a infraestructura "gris" y zonas urbanizadas. Frente al énfasis en el crecimiento, se propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, limitar los procesos de expansión de las zonas edificadas y hacer de las iniciativas de renovación y reutilización de los espacios construidos el centro de las iniciativas de futuro.

Este enfoque es esencial para la sostenibilidad, pues evita la destrucción de suelos que son soporte para la vegetación, permite mejorar la gestión de los residuos y de recursos estratégicos como el agua, reduce la necesidad de desplazamientos motorizados y favorece el uso de sistemas de transporte colectivo. Aspectos tales como la forma urbana o la localización de determinados usos resultan esenciales para que el transporte colectivo predomine sobre el vehículo privado y se reduzca la necesidad de nuevos viarios.

La gestión activa de unos espacios agrarios que son esenciales para la sostenibilidad global del territorio y que se enfrentan a profundos cambios, la interconexión de los espacios naturales y la incorporación de la perspectiva paisajística a las intervenciones en el territorio son iniciativas necesarias para recuperar la biodiversidad y restaurar los ciclos naturales que son esenciales para garantizar la disponibilidad de recursos básicos, prevenir riesgos y fomentar el atractivo del territorio y la calidad de vida de los ciudadanos.

Las políticas de transporte, energía, espacios naturales, cohesión social, gestión de residuos, abastecimiento de agua, etc. solo son verdaderamente eficientes y viables si derivan de un modelo territorial y urbano previamente consensuado y orientado a lograr los objetivos de la sostenibilidad. Reforzar los aspectos asociados a la sostenibilidad es uno de los objetivos básicos de la Revisión de las DOT.

Conlleva, también, asegurar la calidad de los recursos de manera que estos mantengan su capacidad de uso, así como limitar la generación de residuos y contaminantes a fin de que estos no sobrepasen la capacidad de asimilación de los ecosistemas naturales.

La sostenibilidad sólo es posible si se plantea como un objetivo integrado en un marco más amplio que incluye la cohesión social y la generación de la riqueza capaz de asegurar el bienestar y la disponibilidad de recursos necesarios para abordar los retos del futuro. La sostenibilidad no sólo es el resultado de políticas estrictamente medioambientales, aunque la importancia de estas en materia de sostenibilidad sea grande. El modelo territorial y las iniciativas territoriales y urbanísticas son elementos clave para lograr un desarrollo sostenible, pues sus aportaciones son esenciales para que las políticas sectoriales sean realmente viables y eficaces.

Muchos de los principales desafíos a los que nos enfrentamos para lograr un desarrollo realmente sostenible a largo plazo están directamente asociados a cuestiones territoriales y urbanísticas. La artificialización del suelo constituye un elemento crítico de nuestro territorio. Aproximadamente el 6,83% de la superficie de la CAPV corresponde ya a infraestructura "gris" y zonas urbanizadas. Frente al énfasis en el crecimiento, se propone recuperar la densidad de los asentamientos urbanos, limitar los procesos de expansión de las zonas edificadas y hacer de las iniciativas de renovación y reutilización de los espacios construidos el centro de las iniciativas de futuro.

Este enfoque es esencial para la sostenibilidad, pues evita la destrucción de suelos que son soporte para la vegetación, permite mejorar la gestión de los residuos y de recursos estratégicos como el agua, reduce la necesidad de desplazamientos motorizados y favorece el uso de sistemas de transporte colectivo. Aspectos tales como la forma urbana o la localización de determinados usos resultan esenciales para que el transporte colectivo predomine sobre el vehículo privado y se reduzca la necesidad de nuevos viarios.

La gestión activa de unos espacios agrarios que son esenciales para la sostenibilidad global del territorio y que se enfrentan a profundos cambios, la interconexión de los espacios naturales y la incorporación de la perspectiva paisajística a las intervenciones en el territorio son iniciativas necesarias para recuperar la biodiversidad y restaurar los ciclos naturales que son esenciales para garantizar la disponibilidad de recursos básicos, prevenir riesgos y fomentar el atractivo del territorio y la calidad de vida de los ciudadanos.

Las políticas de transporte, energía, espacios naturales, cohesión social, gestión de residuos, abastecimiento de agua, etc. solo son verdaderamente eficientes y viables si derivan de un modelo territorial y urbano previamente consensuado y orientado a lograr los objetivos de la sostenibilidad. Reforzar los aspectos asociados a la sostenibilidad es uno de los objetivos básicos de la Revisión de las DOT.



En definitiva y de forma sintética el debate de la sostenibilidad nos conduce a trabajar por un territorio:

- Con un sistema de asentamientos más denso y compacto.
- Mejor conectado con el exterior y más interconectado internamente.
- Más equilibrado, diverso e interrelacionado, configurando una Ciudad-Región Policéntrica en Red.
- Con una biodiversidad más rica y mejor conservada y con paisajes más atractivos.
- Con unos espacios urbanos orientados a lograr un uso máximo de los sistemas de transporte colectivo.
- Que apuesta por la renovación y el reciclado como alternativas al crecimiento.
- Más eficiente energéticamente y menos generador de contaminantes y de gases de efecto invernadero.

La sostenibilidad territorial se apoya en las ventajas competitivas del territorio vasco y está en la línea de los objetivos territoriales que hoy día ya compartimos casi todos los países europeos: policentrismo, identidad y complementariedad entre los diferentes asentamientos.

El policentrismo dota de fortaleza a cada núcleo a partir de sus propias potencialidades y permite mayores oportunidades al configurar una estructura que en conjunto es más compleja, diversa, innovadora y sostenible que cada elemento por separado. El territorio policéntrico en red propicia la generación de sinergias y se basa en la variedad y complementariedad entre los distintos elementos territoriales.

Junto a la estructura en red, la calidad de los elementos territoriales es el otro factor clave para el futuro. Paisajes naturales, de bosques, agrarios o litorales y también paisajes urbanos que expresan condiciones de sostenibilidad y de calidad de vida conforman una variedad de ambientes decisivos para el atractivo de nuestro territorio.

Las nuevas tecnologías de gestión urbana, edificación sostenible, nuevos modos de transporte, bioclimatismo y energías renovables, biotecnología y calidad ambiental, domótica y telecomunicaciones y tantas otras deben incorporarse cada vez en mayor medida a la construcción de nuestro territorio, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo de este.

2.3. TERRITORIO SOCIAL E INTEGRADOR

Desde la adopción de las DOT vigentes, hay una serie de cuestiones que, si bien se mencionaban directa o indirectamente en el modelo territorial refrendado en 1997, hoy merecen un tratamiento específico y una especial atención y, además, todas ellas inciden en la base de un territorio social equilibrado.

Nos estamos refiriendo a cuestiones relacionadas con la perspectiva de género, los entornos saludables, la consideración de la utilización y la presencia del euskera, la regeneración urbana con especial atención en las zonas degradadas, la accesibilidad universal a los espacios urbanos y rurales, el reflejo territorial de la política social de vivienda, las nuevas pautas demográficas como la baja tasa de natalidad, el envejecimiento de la población y la

En definitiva y de forma sintética el debate de la sostenibilidad nos conduce a trabajar por un territorio:

- Con un sistema de asentamientos más denso y compacto.
- Mejor conectado con el exterior y más interconectado internamente.
- Más equilibrado, diverso e interrelacionado, configurando una Ciudad-Región Policéntrica en Red.
- Con una biodiversidad más rica y mejor conservada y con paisajes más atractivos.
- Con unos espacios urbanos orientados a lograr un uso máximo de los sistemas de transporte colectivo.
- Que apuesta por la renovación y el reciclado como alternativas al crecimiento.
- Más eficiente energéticamente y menos generador de contaminantes y de gases de efecto invernadero.

La sostenibilidad territorial se apoya en las ventajas competitivas del territorio vasco y está en la línea de los objetivos territoriales que hoy día ya compartimos casi todos los países europeos: policentrismo, identidad y complementariedad entre los diferentes asentamientos.

El policentrismo dota de fortaleza a cada núcleo a partir de sus propias potencialidades y permite mayores oportunidades al configurar una estructura que en conjunto es más compleja, diversa, innovadora y sostenible que cada elemento por separado. El territorio policéntrico en red propicia la generación de sinergias y se basa en la variedad y complementariedad entre los distintos elementos territoriales.

Junto a la estructura en red, la calidad de los elementos territoriales es el otro factor clave para el futuro. Paisajes naturales, de bosques, agrarios o litorales y también paisajes urbanos que expresan condiciones de sostenibilidad y de calidad de vida conforman una variedad de ambientes decisivos para el atractivo de nuestro territorio.

Las nuevas tecnologías de gestión urbana, edificación sostenible, nuevos modos de transporte, bioclimatismo y energías renovables, biotecnología y calidad ambiental, domótica y telecomunicaciones y tantas otras deben incorporarse cada vez en mayor medida a la construcción de nuestro territorio, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo de este.

2.3. TERRITORIO SOCIAL E INTEGRADOR

Desde la adopción de las DOT vigentes, hay una serie de cuestiones que, si bien se mencionaban directa o indirectamente en el modelo territorial refrendado en 1997, hoy merecen un tratamiento específico y una especial atención y, además, todas ellas inciden en la base de un territorio social equilibrado.

Nos estamos refiriendo a cuestiones relacionadas con la perspectiva de género, los entornos saludables, la consideración de la utilización y la presencia del euskera, la regeneración urbana con especial atención en las zonas degradadas, la accesibilidad universal a los espacios urbanos y rurales, el reflejo territorial de la política social de vivienda, las nuevas pautas demográficas como la baja tasa de natalidad, el envejecimiento de la población y la inmigración, la pobreza



inmigración, la pobreza energética, y el envejecimiento activo y autónomo, entre otros.

Además de dar respuesta a exigencias legales y programáticas de observar estas cuestiones en las diversas políticas públicas, se cree necesario realizar un análisis de estos temas para ver cómo deben quedar recogidos en el modelo territorial revisado y en su posterior desarrollo en los instrumentos de ordenación territorial y de urbanismo.

En el ámbito de la perspectiva de género, se considera necesario analizar la cuestión y ver el modo de trasladar esta perspectiva a la ordenación territorial y su desarrollo en el urbanismo. La conciliación de la vida laboral y personal y la seguridad personal son cuestiones que afectan todas las personas pero tienen un especial impacto en las mujeres. Se plantea abordar desde la ordenación del territorio la perspectiva de género en ámbitos como el de la movilidad, la accesibilidad, los equipamientos, incluidos los comerciales, la vivienda, el medio rural y el urbano, o la participación, entre otros.

Con relación a la salud, la tendencia tradicional de la salud pública centrada en proteger, prevenir y reducir los factores de riesgo de las enfermedades, se ha reorientado hacia la salud positiva que centra el foco de atención en los activos para la salud, como factores o recursos que potencian la capacidad de las personas y de las poblaciones para mantener la salud y el bienestar, lo que supone tener en cuenta el desarrollo de entornos y oportunidades que hagan fáciles y accesibles las opciones sanas. Este enfoque positivo es el promovido tanto por la Estrategia Europea de Medio Ambiente y Salud, de 11 de junio de 2003, como por el Plan de Salud de Euskadi 2013-2020 del Gobierno Vasco. Ambas estrategias parten de la base de que los problemas de salud no pueden abordarse de manera aislada y, en este sentido, la ordenación del territorio y el desarrollo urbano juegan un papel importante por su incidencia en la planificación urbana y rural, el transporte y las comunicaciones, la vivienda, el medio ambiente, las zonas de esparcimiento, los servicios sociales, los servicios relacionados con la cultura, el deporte, el trabajo, el desempleo y la economía local, todos ellos factores muy determinantes en la salud de las comunidades y en las desigualdades sociales. Asimismo, merece una mención especial la equidad social como factor imprescindible a incorporar en el estudio de la salud, ya que se ha constatado que, por ejemplo, las áreas más desfavorecidas también repercuten negativamente en la calidad de la salud de las personas que las habitan. En consecuencia, se propone incluir en el modelo territorial revisado también la perspectiva de los entornos saludables.

En el caso de la perspectiva lingüística de las lenguas cooficiales en nuestro territorio, el tratamiento de la presencia del euskera desde el enfoque territorial es una cuestión novedosa que está comenzando a ser objeto de estudio. En este proceso de revisión de las DOT se considera oportuno estudiar el modo en que la ordenación del territorio y el urbanismo interactúa con la utilización del euskera y poder realizar propuestas territoriales.

Cuestiones como la regeneración urbana y la recuperación de espacios construidos obsoletos o en desuso, la accesibilidad universal, el envejecimiento de la población, la

energética, y el envejecimiento activo y autónomo, entre otros.

Además de dar respuesta a exigencias legales y programáticas de observar estas cuestiones en las diversas políticas públicas, se cree necesario realizar un análisis de estos temas para ver cómo deben quedar recogidos en el modelo territorial revisado y en su posterior desarrollo en los instrumentos de ordenación territorial y de urbanismo.

En el ámbito de la perspectiva de género, se considera necesario analizar la cuestión y ver el modo de trasladar esta perspectiva a la ordenación territorial y su desarrollo en el urbanismo. La conciliación de la vida laboral y personal y la seguridad personal son cuestiones que afectan todas las personas pero tienen un especial impacto en las mujeres, víctimas de diferentes manifestaciones de violencia que requiere la aportación de medidas y estrategias bajo el prisma de las autoridades competentes de la seguridad pública. **(Propuesta nº 3 Pág. 37)** Se plantea abordar desde la ordenación del territorio la perspectiva de género en ámbitos como el de la movilidad, la accesibilidad, los equipamientos, incluidos los comerciales, la vivienda, el medio rural y el urbano, o la participación, además de la lucha frente a todas las formas y manifestaciones de la violencia ejercida contra las mujeres, entre otros.

Con relación a la salud, la tendencia tradicional de la salud pública centrada en proteger, prevenir y reducir los factores de riesgo de las enfermedades, se ha reorientado hacia la salud positiva que centra el foco de atención en los activos para la salud, como factores o recursos que potencian la capacidad de las personas y de las poblaciones para mantener la salud y el bienestar, lo que supone tener en cuenta el desarrollo de entornos y oportunidades que hagan fáciles y accesibles las opciones sanas. Este enfoque positivo es el promovido tanto por la Estrategia Europea de Medio Ambiente y Salud, de 11 de junio de 2003, como por el Plan de Salud de Euskadi 2013-2020 del Gobierno Vasco. Ambas estrategias parten de la base de que los problemas de salud no pueden abordarse de manera aislada y, en este sentido, la ordenación del territorio y el desarrollo urbano juegan un papel importante por su incidencia en la planificación urbana y rural, el transporte y las comunicaciones, la vivienda, el medio ambiente, las zonas de esparcimiento, los servicios sociales, los servicios relacionados con la cultura, el deporte, el trabajo, el desempleo y la economía local, todos ellos factores muy determinantes en la salud de las comunidades y en las desigualdades sociales. Asimismo, merece una mención especial la equidad social como factor imprescindible a incorporar en el estudio de la salud, ya que se ha constatado que, por ejemplo, las áreas más desfavorecidas también repercuten negativamente en la calidad de la salud de las personas que las habitan. En consecuencia, se propone incluir en el modelo territorial revisado también la perspectiva de los entornos saludables.

En el caso de la perspectiva lingüística de las lenguas cooficiales en nuestro territorio, el tratamiento de la presencia del euskera desde el enfoque territorial es una cuestión novedosa que está comenzando a ser objeto de estudio. En este proceso de revisión de las DOT se considera oportuno estudiar el modo en que la ordenación del territorio y el urbanismo interactúa con la utilización del euskera y poder realizar propuestas territoriales.

Cuestiones como la regeneración urbana y la recuperación de espacios construidos obsoletos o en desuso, la accesibilidad universal, el envejecimiento de la población, la inmigración y el



inmigración y el envejecimiento activo y autónomo en el domicilio forman parte de las bases territoriales de las DOT vigentes, sin embargo, durante todo este tiempo, son cuestiones que han cobrado una especial importancia y requieren también una especial atención por el efecto multiplicador de estas actuaciones, en un contexto tendencial que trata de limitar la innecesaria expansión de las ciudades y la artificialización innecesaria del suelo. Se trata pues de promover medidas en el modelo territorial revisado para integrar en el propio modelo territorial lo que en las DOT vigentes recibe el tratamiento de iniciativa territorial para el bienestar y la renovación.

Asimismo, el reflejo territorial de la política social de vivienda tras la entrada en vigor de la Ley 3/2015, de 18 de junio, de vivienda deberá ser igualmente objeto de análisis y propuestas dentro del proceso de revisión de las DOT.

2.4. TERRITORIO INTERRELACIONADO

El posicionamiento de Euskadi en el contexto de los grandes espacios de Europa constituye una de las bases del modelo territorial de las DOT vigentes y sigue manteniendo su validez.

Sin embargo, se propone reconvertir esta base en una base que responda a las necesidades de un territorio interrelacionado a todos los niveles.

En este sentido, se considera necesario seguir estando al nivel de rótula europea, de forma especial en el eje atlántico europeo, constituyendo una pieza fundamental de las redes transeuropeas de transporte y de logística, de las autopistas ferroviarias, de la red europea ecológica Natura 2000 y de los corredores ecológicos, entre otros.

En la línea de lo planteado en el Reestudio de las DOT, se recoge la oportunidad de relacionarse también desde una perspectiva territorial con los territorios limítrofes al de la CAPV, tanto en el marco de la Eurorregión Euskadi-Aquitania, como en marcos de colaboración que se puedan establecer con Navarra y la dimensión pirenaica, así como con Cantabria, La Rioja o Castilla-León.

Euskadi también ha de ser un territorio interrelacionado internamente, conformándose en una verdadera red polinuclear, facilitando, por ejemplo, la movilidad entre los distintos Territorios Históricos y entre sus comarcas, promoviendo, además, la movilidad sostenible del transporte público a través de medidas como el billete único para todo nuestro territorio. La interrelación interna supone un elemento esencial del modelo y de la estrategia territorial para la ordenación de nuestro territorio definido, necesariamente, sobre la base de la colaboración y el respeto institucional y de la participación de la sociedad.

2.5. TERRITORIO PARTICIPATIVO

Una de las bases del modelo territorial revisado es una base o un reto al que la nueva estrategia territorial ha de responder como es el de llevar a cabo el proceso de revisión de las DOT que sea un proceso participativo desde el inicio hasta su culminación.

El reto de la participación no se debería circunscribir

envejecimiento activo y autónomo en el domicilio forman parte de las bases territoriales de las DOT vigentes, sin embargo, durante todo este tiempo, son cuestiones que han cobrado una especial importancia y requieren también una especial atención por el efecto multiplicador de estas actuaciones, en un contexto tendencial que trata de limitar la innecesaria expansión de las ciudades y la artificialización innecesaria del suelo. Se trata pues de promover medidas en el modelo territorial revisado para integrar en el propio modelo territorial lo que en las DOT vigentes recibe el tratamiento de iniciativa territorial para el bienestar y la renovación.

Asimismo, el reflejo territorial de la política social de vivienda tras la entrada en vigor de la Ley 3/2015, de 18 de junio, de vivienda debería ser igualmente objeto de análisis y propuestas dentro del proceso de revisión de las DOT.

2.4. TERRITORIO INTERRELACIONADO

El posicionamiento de Euskadi en el contexto de los grandes espacios de Europa constituye una de las bases del modelo territorial de las DOT vigentes y sigue manteniendo su validez.

Sin embargo, se propone reconvertir esta base en una base que responda a las necesidades de un territorio interrelacionado a todos los niveles.

En este sentido, se considera necesario seguir estando al nivel de rótula europea, de forma especial en el eje atlántico europeo, constituyendo una pieza fundamental de las redes transeuropeas de transporte y de logística, de las autopistas ferroviarias, de la red europea ecológica Natura 2000 y de los corredores ecológicos, entre otros.

En la línea de lo planteado en el Reestudio de las DOT, se recoge la oportunidad de relacionarse también desde una perspectiva territorial con los territorios limítrofes al de la CAPV, tanto en el marco de la Eurorregión Euskadi-Aquitania, como en marcos de colaboración que se puedan establecer con Navarra y la dimensión pirenaica, así como con Cantabria, La Rioja o Castilla-León.

Euskadi también ha de ser un territorio interrelacionado internamente, conformándose en una verdadera red polinuclear, facilitando, por ejemplo, la movilidad entre los distintos Territorios Históricos y entre sus comarcas, promoviendo, además, la movilidad sostenible del transporte público a través de medidas como el billete único para todo nuestro territorio. La interrelación interna supone un elemento esencial del modelo y de la estrategia territorial para la ordenación de nuestro territorio definido, necesariamente, sobre la base de la colaboración y el respeto institucional y de la participación de la sociedad.

2.5. TERRITORIO PARTICIPATIVO

Una de las bases del modelo territorial revisado es una base o un reto al que la nueva estrategia territorial ha de responder como es el de llevar a cabo el proceso de revisión de las DOT que sea un proceso participativo desde el inicio hasta su culminación.

El reto de la participación no se debería circunscribir



únicamente a la vida de este proceso de revisión, sino que deberían de buscarse los mecanismos necesarios para facilitar esta participación de modo estable en el desarrollo de la estrategia territorial.

El Libro Blanco de Democracia y Participación Ciudadana de Euskadi de diciembre de 2014 pone de manifiesto el significado y la importancia crucial de tener en cuenta los procesos de participación para la buena gobernanza. En este sentido, el Gobierno Vasco ha identificado este proceso de revisión de las DOT como uno de sus procesos en los que la participación es una de sus piezas clave, de modo que sirva también como experiencia de aprendizaje para la consolidación efectiva de la participación como pieza consustancial de la elaboración y el desarrollo de nuestras políticas públicas. Se trata, pues, de superar los trámites formales de información y audiencia pública e integrar la participación en la gestión pública.

Todo ello nos lleva, igualmente, a llevar a cabo una reflexión, sobre la base de la experiencia adquirida en estos últimos veinte años, tanto sobre los logros de la política de ordenación del territorio, como sobre sus ámbitos de mejora. Las DOT han consolidado aspectos fundamentales de la ordenación del territorio, como por ejemplo, el de trabajar en áreas funcionales supramunicipales que, precisamente por esa visión supramunicipal, se establece una perspectiva territorial integral; el de garantizar que en suelos no urbanizables únicamente se permitan usos del suelo que respondan a criterios de sostenibilidad; el de establecer límites a la creación de viviendas en los núcleos rurales preservando el carácter natural y no urbanizado de esos entornos; el de regular los usos del suelo en entornos inundables de ríos y arroyos, en zonas húmedas, en el litoral o en suelos no urbanizables de uso agroforestal; el de delimitar las áreas destinadas a las actividades económicas y equipamientos comerciales; así como el de contar con una fórmula para realizar el cálculo de la necesidad de vivienda de los municipios y del territorio, acogiéndose a criterios de racionalidad y sostenibilidad.

Pero también cuenta con aspectos que pueden ser objeto de mejora y, en cualquier caso, este proceso participativo debería servir también para poner sobre la mesa cuestiones que deberán ser analizadas. Así, por ejemplo, se plantea la conveniencia de que tramitación de los instrumentos de ordenación del territorio no se dilaten en el tiempo sin límite, o de que exista un diálogo entre los distintos PTP, o de clarificar la naturaleza de las determinaciones recogidas en los instrumentos de ordenación del territorio de modo que puedan ser fácilmente incorporadas en el planeamientos municipal, entre otros.

Se trata, en definitiva, de hacer de la política de ordenación territorial una política de buena gobernanza

únicamente a la vida de este proceso de revisión, sino que deberían de buscarse los mecanismos necesarios para facilitar esta participación de modo estable en el desarrollo de la estrategia territorial.

El Libro Blanco de Democracia y Participación Ciudadana de Euskadi de diciembre de 2014 pone de manifiesto el significado y la importancia crucial de tener en cuenta los procesos de participación para la buena gobernanza. En este sentido, el Gobierno Vasco ha identificado este proceso de revisión de las DOT como uno de sus procesos en los que la participación es una de sus piezas clave, de modo que sirva también como experiencia de aprendizaje para la consolidación efectiva de la participación como pieza consustancial de la elaboración y el desarrollo de nuestras políticas públicas. Se trata, pues, de superar los trámites formales de información y audiencia pública e integrar la participación en la gestión pública.

Todo ello nos lleva, igualmente, a llevar a cabo una reflexión, sobre la base de la experiencia adquirida en estos últimos veinte años, tanto sobre los logros de la política de ordenación del territorio, como sobre sus ámbitos de mejora. Las DOT han consolidado aspectos fundamentales de la ordenación del territorio, como por ejemplo, el de trabajar en áreas funcionales supramunicipales que, precisamente por esa visión supramunicipal, se establece una perspectiva territorial integral; el de garantizar que en suelos no urbanizables únicamente se permitan usos del suelo que respondan a criterios de sostenibilidad; el de establecer límites a la creación de viviendas en los núcleos rurales preservando el carácter natural y no urbanizado de esos entornos; el de regular los usos del suelo en entornos inundables de ríos y arroyos, en zonas húmedas, en el litoral o en suelos no urbanizables de uso agroforestal; el de delimitar las áreas destinadas a las actividades económicas y equipamientos comerciales; así como el de contar con una fórmula para realizar el cálculo de la necesidad de vivienda de los municipios y del territorio, acogiéndose a criterios de racionalidad y sostenibilidad.

Pero también cuenta con aspectos que pueden ser objeto de mejora y, en cualquier caso, este proceso participativo debería servir también para poner sobre la mesa cuestiones que deberán ser analizadas. Así, por ejemplo, se plantea la conveniencia de que tramitación de los instrumentos de ordenación del territorio no se dilaten en el tiempo sin límite, o de que exista un diálogo entre los distintos PTP, o de clarificar la naturaleza de las determinaciones recogidas en los instrumentos de ordenación del territorio de modo que puedan ser fácilmente incorporadas en el planeamientos municipal, entre otros.

Se trata, en definitiva, de hacer de la política de ordenación territorial una política de buena gobernanza.



HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Ertzaintzaren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de la Ertzaintza



PROPUESTAS ALEGACIONES

4.- CUESTIONES TRANSVERSALES

Las cuestiones transversales que se han identificado como objeto de análisis e inclusión en el modelo territorial revisado son las siguientes y se desarrollan a continuación:

1. La perspectiva de género.
2. El cambio climático.
3. La salud.
4. El euskera.
5. La integración territorial.

4.1. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Estado de la cuestión

La inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo ya tiene un recorrido reconocido y ha enriquecido la visión desde la cual se han analizado las ciudades y barrios estos últimos años.

Además, la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de hombres y mujeres, establece en su artículo 18.1 la obligación de los poderes públicos vascos "de tener en cuenta de manera activa el objetivo de igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas, planes, programas y otros instrumentos de formulación de políticas públicas" como es el caso de este procedimiento de revisión de las DOT.

Existen todavía lugares donde es difícil desarrollar actividades de la vida cotidiana porque aspectos como la movilidad reducida, la falta de equipamientos o la escasa seguridad lo impiden. De ahí que la participación cada vez mayor de las mujeres en este campo disciplinar favorezca un diseño cada vez más funcional y seguro de la ciudad y del territorio.

La incorporación de la perspectiva de género en la ordenación territorial debería revertir en la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos

Se trata de abordar la perspectiva de género en ámbitos de impacto territorial como, por ejemplo, los siguientes: Transporte y movilidad.

- Equipamientos y accesibilidad.
- Centros y equipamientos comerciales.
- Vivienda.
- Medio Rural.
- Seguridad.
- Participación.
- Otras cuestiones a abordar desde el planteamiento municipal.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la

4.- CUESTIONES TRANSVERSALES

Las cuestiones transversales que se han identificado como objeto de análisis e inclusión en el modelo territorial revisado son las siguientes y se desarrollan a continuación:

1. La perspectiva de género.
2. El cambio climático.
3. La salud.
4. El euskera.
5. La integración territorial.

4.1. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Estado de la cuestión

La inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo ya tiene un recorrido reconocido y ha enriquecido la visión desde la cual se han analizado las ciudades y barrios estos últimos años.

Además, la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de hombres y mujeres, establece en su artículo 18.1 la obligación de los poderes públicos vascos "de tener en cuenta de manera activa el objetivo de igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas, planes, programas y otros instrumentos de formulación de políticas públicas" como es el caso de este procedimiento de revisión de las DOT.

Existen todavía lugares donde es difícil desarrollar actividades de la vida cotidiana porque aspectos como la movilidad reducida, la falta de equipamientos o la escasa seguridad lo impiden. De ahí que la participación cada vez mayor de las mujeres en este campo disciplinar favorezca un diseño cada vez más funcional y seguro de la ciudad y del territorio, en muchos casos, colaborando en la identificación de las amenazas que ayuda a la definición y elaboración de estrategias que abordan la prevención y respuesta a situaciones que dificultan la consecución de ciudades y territorios más seguros. (Propuesta nº 4 Pág. 43)

La incorporación de la perspectiva de género en la ordenación territorial debería revertir en la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos

Se trata de abordar la perspectiva de género en ámbitos de impacto territorial como, por ejemplo, los siguientes: Transporte y movilidad.

- Equipamientos y accesibilidad.
- Centros y equipamientos comerciales.
- Vivienda.
- Medio Rural.
- Seguridad.
- Participación.
- Otras cuestiones a abordar desde el planteamiento municipal.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen para la



inclusión de la perspectiva de género en la ordenación del territorio y su desarrollo urbanístico son las siguientes:

L Promover las medidas necesarias para que los barrios cuenten con mezcla de usos, con suficientes equipamientos y comercios que generen vida propia, que refuercen la seguridad y mejoren su calidad de vida, que se creen espacios de encuentro y los flujos entre espacio público y privado, que fomenten la autonomía de todas las personas y que den respuesta a las necesidades sociales de los colectivos más vulnerables.

2. Impulsar la ciudad de proximidad, de distancias cortas, con un buen sistema de transporte público, suficientes equipamientos y comercios en los barrios accesibles a pie y con garantía de acceso a grandes equipamientos en transporte público. En este sentido, se trataría asimismo de dotar a la periferia de las infraestructuras necesarias para hacerla autosuficiente e independiente con cualidades de centralidad.

3. Planificar el territorio con criterios de multidimensionalidad, considerando diversos usos en un mismo territorio, facilitando el acceso a los lugares e instalaciones y reduciendo simultáneamente la necesidad de viajar. En este sentido, se debería fomentar la disposición de los espacios intersticiales interiores de los núcleos urbanos y la reconversión de los espacios obsoletos para usos mixtos, donde puedan implantarse actividades económicas compatibles con los usos residenciales y dotaciones en el seno de los núcleos urbanos.

4. Velar por que la clasificación y la calificación de nuevos suelos vayan unidas a la resolución de la accesibilidad por transporte público, peatonal y ciclista, garantizando así la seguridad de esta accesibilidad.

5. Integrar en la ciudad la seguridad en el espacio público como uno de los derechos fundamentales. Los procesos de revisión del planeamiento urbanístico abordarán con ayuda de la participación pública la detección de los "puntos peligrosos" para resolver en el nuevo planeamiento.

4.2. EL CAMBIO CLIMÁTICO

Estado de la cuestión

El cambio climático de origen humano, inducido por la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero (GEI), constituye un desafío también de dimensión territorial por su impacto en el calentamiento de la atmósfera; en la elevación del nivel del mar y en la mayor incidencia de fenómenos como inundaciones y sequías, por citar algunos ejemplos.

Esta problemática del cambio climático es central en la temática general de la sostenibilidad, con incidencias sobre tres componentes fundamentales: ambiental, social y económico. El equilibrio entre las emisiones globales de gases de efecto invernadero y la capacidad de absorción de estas emisiones en la biosfera aporta las claves para la sostenibilidad, de modo que se puedan satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la capacidad para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras. Por lo tanto, puede decirse que el cambio climático es uno de los mayores retos a los que se enfrenta la humanidad y debe

inclusión de la perspectiva de género en la ordenación del territorio y su desarrollo urbanístico son las siguientes:

L Promover las medidas necesarias para que los barrios cuenten con mezcla de usos, con suficientes equipamientos y comercios que generen vida propia, que refuercen la seguridad y mejoren su calidad de vida, que se creen espacios de encuentro y los flujos entre espacio público y privado, que fomenten la autonomía de todas las personas y que den respuesta a las necesidades sociales de los colectivos más vulnerables.

2. Impulsar la ciudad de proximidad, de distancias cortas, con un buen sistema de transporte público, suficientes equipamientos y comercios en los barrios accesibles a pie y con garantía de acceso a grandes equipamientos en transporte público. En este sentido, se trataría asimismo de dotar a la periferia de las infraestructuras necesarias para hacerla autosuficiente e independiente con cualidades de centralidad.

3. Planificar el territorio con criterios de multidimensionalidad, considerando diversos usos en un mismo territorio, facilitando el acceso a los lugares e instalaciones y reduciendo simultáneamente la necesidad de viajar. En este sentido, se debería fomentar la disposición de los espacios intersticiales interiores de los núcleos urbanos y la reconversión de los espacios obsoletos para usos mixtos, donde puedan implantarse actividades económicas compatibles con los usos residenciales y dotaciones en el seno de los núcleos urbanos.

4. Velar por que la clasificación y la calificación de nuevos suelos vayan unidas a la resolución de la accesibilidad por transporte público, peatonal y ciclista, garantizando así la seguridad de esta accesibilidad.

5. Integrar en la ciudad la seguridad en el espacio público como uno de los derechos fundamentales. Los procesos de revisión del planeamiento urbanístico abordarán con ayuda de la participación pública y las aportaciones de las autoridades competentes en materia de seguridad pública, la detección de los "puntos peligrosos" para resolver en el nuevo planeamiento. (Propuesta nº 5 Pág. 45)

4.2. EL CAMBIO CLIMÁTICO

Estado de la cuestión

El cambio climático de origen humano, inducido por la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero (GEI), constituye un desafío también de dimensión territorial por su impacto en el calentamiento de la atmósfera; en la elevación del nivel del mar y en la mayor incidencia de fenómenos como inundaciones y sequías, por citar algunos ejemplos.

Esta problemática del cambio climático es central en la temática general de la sostenibilidad, con incidencias sobre tres componentes fundamentales: ambiental, social y económico. El equilibrio entre las emisiones globales de gases de efecto invernadero y la capacidad de absorción de estas emisiones en la biosfera aporta las claves para la sostenibilidad, de modo que se puedan satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la capacidad para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras. Por lo tanto, puede decirse que el cambio climático es uno de los mayores retos a los que se enfrenta la humanidad y debe



hacerlo de manera coordinada.

La Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco, aprobada en junio de 2015, tiene dos objetivos principales: el primero, reducir las emisiones de GEI de Euskadi en, al menos, un 40% a 2030 y un 80% a 2050 respecto al año 2005, alcanzando en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final; y el segundo objetivo, asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático, objetivo que, en consecuencia, debe reflejarse necesariamente en la revisión del modelo territorial.

El cambio climático es una cuestión global, de ahí que la autoridad que adopta los acuerdos y establece los criterios de actuación en esta materia sea precisamente un organismo internacional, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCC, por sus siglas en inglés). En el marco de esta esfera internacional, la contribución de las regiones y de las ciudades ha cobrado un importante reconocimiento, que se materializará con un protagonismo especial de estos niveles territoriales en la Cumbre de la UNFCC de París en diciembre de 2015. Prueba de ello es la adhesión del Gobierno Vasco al Under 2 MoU and the compact of States and Regions, así como la de un número importante de municipios vascos al Compact of Mayors, iniciativas promovidas a nivel mundial que buscan la puesta en valor y la visibilidad de la contribución de los poderes locales y regionales a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero y a la mitigación de los efectos del cambio climático, a través de, entre otros, reportar sus datos correspondientes y sus compromisos al respecto a la base de datos internacional NAZCA de la UNFCC.

En lo referente a las ciudades, como elementos decisivos del sistema territorial, al ser centros de demanda de energía, alimentación y agua, así como espacios de producción de emisiones y calor, un enfoque sectorial, orientado principalmente al fomento productivo y a soluciones de infraestructura, es insuficiente. En cambio, la capacidad de planificación urbana se ajusta a esta exigencia, a través de sus instrumentos, así como la aptitud para coordinar respuestas adecuadas a corto, medio y largo plazo que influirá cada vez más en la eficiencia urbana y la vulnerabilidad de sus poblaciones.

El rol de las ciudades ante el cambio climático, en términos de mitigación de emisiones, transacciones de créditos de carbono y adaptación a los impactos locales y regionales, es un tema de creciente preocupación. Anticipar los cambios y planificar en torno a ellos las infraestructuras, la producción, la vivienda, la agricultura y los recursos renovables, entre otros, es la clave para reducir los riesgos asociados.

Los efectos del cambio climático sobre el medio urbano pueden ser múltiples y de diversa naturaleza en función del emplazamiento, aunque tres son los efectos claves por su impacto directo sobre la seguridad de los habitantes al ser las más probables: a) la exposición al efecto isla de calor; b) la exposición a la subida del nivel del mar y cambio de oleaje; y c) la exposición a inundaciones por avenidas.

hacerlo de manera coordinada.

La Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco, aprobada en junio de 2015, tiene dos objetivos principales: el primero, reducir las emisiones de GEI de Euskadi en, al menos, un 40% a 2030 y un 80% a 2050 respecto al año 2005, alcanzando en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final; y el segundo objetivo, asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático, objetivo que, en consecuencia, debe reflejarse necesariamente en la revisión del modelo territorial.

El cambio climático es una cuestión global, de ahí que la autoridad que adopta los acuerdos y establece los criterios de actuación en esta materia sea precisamente un organismo internacional, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCC, por sus siglas en inglés). En el marco de esta esfera internacional, la contribución de las regiones y de las ciudades ha cobrado un importante reconocimiento, que se materializará con un protagonismo especial de estos niveles territoriales en la Cumbre de la UNFCC de París en diciembre de 2015. Prueba de ello es la adhesión del Gobierno Vasco al Under 2 MoU and the compact of States and Regions, así como la de un número importante de municipios vascos al Compact of Mayors, iniciativas promovidas a nivel mundial que buscan la puesta en valor y la visibilidad de la contribución de los poderes locales y regionales a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero y a la mitigación de los efectos del cambio climático, a través de, entre otros, reportar sus datos correspondientes y sus compromisos al respecto a la base de datos internacional NAZCA de la UNFCC.

En lo referente a las ciudades, como elementos decisivos del sistema territorial, al ser centros de demanda de energía, alimentación y agua, así como espacios de producción de emisiones y calor, un enfoque sectorial, orientado principalmente al fomento productivo y a soluciones de infraestructura, es insuficiente. En cambio, la capacidad de planificación urbana se ajusta a esta exigencia, a través de sus instrumentos, así como la aptitud para coordinar respuestas adecuadas a corto, medio y largo plazo que influirá cada vez más en la eficiencia urbana y la vulnerabilidad de sus poblaciones.

El rol de las ciudades ante el cambio climático, en términos de mitigación de emisiones, transacciones de créditos de carbono y adaptación a los impactos locales y regionales, es un tema de creciente preocupación. Anticipar los cambios y planificar en torno a ellos las infraestructuras, la producción, la vivienda, la agricultura y los recursos renovables, entre otros, es la clave para reducir los riesgos asociados.

Los efectos del cambio climático sobre el medio urbano pueden ser múltiples y de diversa naturaleza en función del emplazamiento, aunque tres son los efectos claves por su impacto directo sobre la seguridad de los habitantes al ser las más probables: a) la exposición al efecto isla de calor; b) la exposición a la subida del nivel del mar y cambio de oleaje; y c) la exposición a inundaciones por avenidas.

Por ello, el impacto de estos tres efectos representan desafíos a la seguridad de nuestro territorio, convirtiendo a los sistemas de protección civil en un elemento esencial de respuesta unida a la capacidad de resiliencia, al objeto de preparar a las instituciones y sus ciudadanos ante el impacto de los mismos. (Propuesta añadir párrafo nº 6 Pág. 46)



Cabe señalar, además, que la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo prevé la introducción en las ordenanzas municipales de criterios de eficiencia energética, reducción de emisiones contaminantes, arquitectura bioclimática, altura del edificio, aislamiento térmico o condiciones de aireación de los edificios, aspectos todos ellos con incidencia en el cambio climático y que pueden suponer herramientas eficaces para actuar en esta materia.

Objetivos

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de cambio climático son, en general, los objetivos de la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco y, concretamente, los de mayor incidencia territorial como son:

1. Incrementar la eficiencia y resiliencia del territorio.
2. Promover un modelo energético bajo en carbono.
3. Fomentar la movilidad sostenible.
4. Aumentar la resiliencia del medio natural.
5. Aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones.
6. Garantizar el abastecimiento de agua y asegurar la resiliencia del medio construido y de las infraestructuras críticas (energía, agua, alimentación, salud y TIC) ante eventos extremos.
7. Minimizar la generación de residuos y un consumo más sostenible.
8. Promover la sensibilización social en valores de sostenibilidad territorial impulsada desde los documentos de planeamiento.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen en el ámbito del cambio climático son las siguientes:-

1. Trabajar sobre los mecanismos para la integración del cambio climático en los instrumentos de planificación territorial y urbana. Tal y como se recoge en la Estrategia de Cambio Climático, se propone realizar un proyecto de demostración a escala supramunicipal que incorpore un estudio de vulnerabilidad al cambio climático y mecanismos para la inclusión de medidas de adaptación.
2. Promover la infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza como medidas de adaptación al cambio climático y sostenibilidad urbana.
3. Incluir la adaptación al cambio climático a través de una cartografía temática de impactos y vulnerabilidad al cambio climático.
4. Regenerar los ecosistemas y naturalizarlos para mantener la resiliencia del territorio.
5. Promover y facilitar la conectividad entre ecosistemas que permitan la migración de especies.
6. Identificar las zonas costeras afectadas por la subida del nivel del mar y el oleaje extremo.
7. Reforestar las zonas degradadas y aumentar la superficie de bosque natural, como sumideros de carbono.
8. Mejorar la gestión forestal aumentando la superficie certificada y mejorando los programas de prevención de incendios.

Cabe señalar, además, que la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo prevé la introducción en las ordenanzas municipales de criterios de eficiencia energética, reducción de emisiones contaminantes, arquitectura bioclimática, altura del edificio, aislamiento térmico o condiciones de aireación de los edificios, aspectos todos ellos con incidencia en el cambio climático y que pueden suponer herramientas eficaces para actuar en esta materia.

Objetivos

Los objetivos de la revisión de la estrategia territorial en materia de cambio climático son, en general, los objetivos de la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco y, concretamente, los de mayor incidencia territorial como son:

1. Incrementar la eficiencia y resiliencia del territorio.
2. Promover un modelo energético bajo en carbono.
3. Fomentar la movilidad sostenible.
4. Aumentar la resiliencia del medio natural.
5. Aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones.
6. Garantizar el abastecimiento de agua y asegurar la resiliencia del medio construido y de las infraestructuras críticas (energía, agua, alimentación, salud y TIC) ante eventos extremos.
7. Minimizar la generación de residuos y un consumo más sostenible.
8. Promover la sensibilización social en valores de sostenibilidad territorial impulsada desde los documentos de planeamiento.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se proponen en el ámbito del cambio climático son las siguientes:-

1. Trabajar sobre los mecanismos para la integración del cambio climático en los instrumentos de planificación territorial y urbana. Tal y como se recoge en la Estrategia de Cambio Climático, se propone realizar un proyecto de demostración a escala supramunicipal que incorpore un estudio de vulnerabilidad al cambio climático y mecanismos para la inclusión de medidas de adaptación.
2. Promover la infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza como medidas de adaptación al cambio climático y sostenibilidad urbana.
3. Incluir la adaptación al cambio climático a través de una cartografía temática de impactos y vulnerabilidad al cambio climático.
4. Regenerar los ecosistemas y naturalizarlos para mantener la resiliencia del territorio.
5. Promover y facilitar la conectividad entre ecosistemas que permitan la migración de especies.
6. Identificar las zonas costeras afectadas por la subida del nivel del mar y el oleaje extremo.
7. Reforestar las zonas degradadas y aumentar la superficie de bosque natural, como sumideros de carbono.
8. Mejorar la gestión forestal aumentando la superficie certificada y mejorando los programas de prevención de incendios.



9. Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI.

10. Potenciar criterios de eficiencia energética y energías renovables.

4.3. LA SALUD

El estado de la cuestión

La inclusión de la perspectiva de la salud en la Ordenación del Territorio y en el urbanismo tiene justificación en las evidencias existentes sobre cómo las decisiones en la planificación tienen capacidad de cambiar entornos, de afectar a los lugares donde vivimos y trabajamos, a la forma de desplazarnos o a qué dedicar el tiempo de ocio. Son factores que afectan a la salud de la población.

A lo largo de la historia, la planificación y el urbanismo han ido proponiendo y diseñando medidas que han ayudado a superar grandes retos de salud, como las epidemias de cólera que asolaron Europa durante el siglo XIX y la tuberculosis, durante el siglo XX. Se hizo mediante la disminución de la densidad demográfica para evitar el hacinamiento humano, la construcción de redes de alcantarillado o de espacios verdes o con la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas (luminosidad, aireación, cuartos de baño.)

En los comienzos de este siglo XXI, los retos para la Salud Pública han cambiado y hoy nos enfrentamos a epidemias de enfermedades no transmisibles y crónicas como cáncer, enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2, asma, estrés o aislamiento social.

Hoy sabemos que la ordenación territorial y la planificación urbanística, la salud y el medio ambiente constituyen dimensiones complejas relacionadas mediante un gran número de variables por mecanismos más o menos directos. Los problemas actuales de las ciudades y las personas que las habitan, como la contaminación atmosférica y los problemas de ruido, la disminución de la actividad física, la modificación de los hábitos alimenticios, la pérdida de la conexión social o el desarrollo de lo urbano frente a lo rural/natural son aspectos determinantes de la salud e interrelacionados entre sí. Los cambios en los modos de movilidad pueden afectar, entre otros, al empleo, a la alimentación saludable, a la actividad física o a las oportunidades de mantener relaciones sociales.

Las decisiones en el urbanismo constituyen palancas de influencia ineludibles para promover la salud de las poblaciones, y la ordenación del territorio y el urbanismo tienen un papel clave en garantizar condiciones de vida que contribuyan a la salud, el bienestar y a una buena calidad de vida. La clave es garantizar que la opción más fácil sea siempre la más saludable.

El estado de salud de las personas y su calidad de vida se ve influida por factores sociales, políticos, económicos, ambientales y culturales. Son lo que la OMS llama "Determinantes sociales de la salud", es decir aquellos factores que influyen en el estado de salud de las personas, ya sea de forma aislada o en asociación con otros. Estos determinantes actúan junto con los determinantes de salud "individuales": la edad, el sexo, el patrimonio genético, los

9. Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI.

10. Potenciar criterios de eficiencia energética y energías renovables.

4.3. LA SALUD

El estado de la cuestión

La inclusión de la perspectiva de la salud en la Ordenación del Territorio y en el urbanismo tiene justificación en las evidencias existentes sobre cómo las decisiones en la planificación tienen capacidad de cambiar entornos, de afectar a los lugares donde vivimos y trabajamos, a la forma de desplazarnos o a qué dedicar el tiempo de ocio. Son factores que afectan a la salud de la población.

A lo largo de la historia, la planificación y el urbanismo han ido proponiendo y diseñando medidas que han ayudado a superar grandes retos de salud, como las epidemias de cólera que asolaron Europa durante el siglo XIX y la tuberculosis, durante el siglo XX. Se hizo mediante la disminución de la densidad demográfica para evitar el hacinamiento humano, la construcción de redes de alcantarillado o de espacios verdes o con la mejora de las condiciones de habitabilidad de las viviendas (luminosidad, aireación, cuartos de baño.)

En los comienzos de este siglo XXI, los retos para la Salud Pública han cambiado y hoy nos enfrentamos a epidemias de enfermedades no transmisibles y crónicas como cáncer, enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2, asma, estrés o aislamiento social.

Hoy sabemos que la ordenación territorial y la planificación urbanística, la salud y el medio ambiente constituyen dimensiones complejas relacionadas mediante un gran número de variables por mecanismos más o menos directos. Los problemas actuales de las ciudades y las personas que las habitan, como la contaminación atmosférica y los problemas de ruido, la disminución de la actividad física, la modificación de los hábitos alimenticios, la pérdida de la conexión social o el desarrollo de lo urbano frente a lo rural/natural son aspectos determinantes de la salud e interrelacionados entre sí. Los cambios en los modos de movilidad pueden afectar, entre otros, al empleo, a la alimentación saludable, a la actividad física o a las oportunidades de mantener relaciones sociales.

Las decisiones en el urbanismo constituyen palancas de influencia ineludibles para promover la salud de las poblaciones, y la ordenación del territorio y el urbanismo tienen un papel clave en garantizar condiciones de vida que contribuyan a la salud, el bienestar y a una buena calidad de vida. La clave es garantizar que la opción más fácil sea siempre la más saludable.

El estado de salud de las personas y su calidad de vida se ve influida por factores sociales, políticos, económicos, ambientales y culturales. Son lo que la OMS llama "Determinantes sociales de la salud", es decir aquellos factores que influyen en el estado de salud de las personas, ya sea de forma aislada o en asociación con otros. Estos determinantes actúan junto con los determinantes de salud "individuales": la edad, el sexo, el patrimonio genético, los



hábitos de vida.

Si analizamos la esperanza de vida al nacimiento en la CAPV a nivel de áreas geográficas más pequeñas como son las zonas básicas de salud se puede observar que para este periodo 2006-2010 (Figura 1. Tabla 1. Figura 2):

La esperanza de vida al nacimiento en la CAPV muestra un patrón geográfico, con mayores valores en el sur y en el este, entre los hombres, y en el sudeste para las mujeres. Tanto en los hombres como en las mujeres, la esperanza de vida disminuye al aumentar la privación socioeconómica del lugar de residencia.

La brecha en la esperanza de vida entre las zonas básicas de salud con mejores y peores resultados fue de 10,5 años en los hombres y 7,0 años en las mujeres.

Las zonas básicas de salud con menor esperanza de vida son aquellas que mostraban una mayor privación socioeconómica.

Figura 1. Esperanza de vida al nacimiento en zonas básicas de salud CAPV, 2006-2010

(mapa y tabla 1)

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de salud son:

1. Impulsar y favorecer el análisis sistemático de impactos del territorio en la salud.
2. Contribuir a la equidad como igualdad de oportunidades de disponer, acceder y utilizar los diversos servicios de la comunidad por toda la población, independientemente del género, edad, etnia, estatus socioeconómico, diversidad funcional a través del análisis de las desigualdades desde el inicio de los procesos de planeamiento.
3. Mejorar la participación ciudadana en el ámbito de la ordenación del territorio y el urbanismo en base a los principios de transparencia, democracia e igualdad.
Orientaciones territoriales
Las orientaciones territoriales de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de salud son:
 1. Crear espacios agradables, seguros y que favorezcan el bienestar y la cohesión social de la ciudadanía.
 2. Reducir las desigualdades sociales en salud mediante el acceso a ambientes y entornos que mejoran la calidad de vida.
 3. Promover hábitos o estilos de vida saludables a través de la alimentación, la actividad física y la movilidad activa.
 4. Favorecer la accesibilidad a redes y equipamientos planificando la red de equipamientos básicos teniendo en cuenta su acceso equitativo.
 5. Promover el empleo local porque reduce los tiempos de desplazamiento y favorece el equilibrio entre la vida personal y profesional.
 6. Favorecer los desarrollos urbanos compactos con uso mixto del suelo porque fomenta las oportunidades variadas de empleo.

hábitos de vida.

Si analizamos la esperanza de vida al nacimiento en la CAPV a nivel de áreas geográficas más pequeñas como son las zonas básicas de salud se puede observar que para este periodo 2006-2010 (Figura 1. Tabla 1. Figura 2):

La esperanza de vida al nacimiento en la CAPV muestra un patrón geográfico, con mayores valores en el sur y en el este, entre los hombres, y en el sudeste para las mujeres. Tanto en los hombres como en las mujeres, la esperanza de vida disminuye al aumentar la privación socioeconómica del lugar de residencia.

La brecha en la esperanza de vida entre las zonas básicas de salud con mejores y peores resultados fue de 10,5 años en los hombres y 7,0 años en las mujeres.

Las zonas básicas de salud con menor esperanza de vida son aquellas que mostraban una mayor privación socioeconómica.

Figura 1. Esperanza de vida al nacimiento en zonas básicas de salud CAPV, 2006-2010

(mapa y tabla 1)

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de salud son:

1. Impulsar y favorecer el análisis sistemático de impactos del territorio en la salud.
2. Contribuir a la equidad como igualdad de oportunidades de disponer, acceder y utilizar los diversos servicios de la comunidad por toda la población, independientemente del género, edad, etnia, estatus socioeconómico, diversidad funcional a través del análisis de las desigualdades desde el inicio de los procesos de planeamiento.
3. Mejorar la participación ciudadana en el ámbito de la ordenación del territorio y el urbanismo en base a los principios de transparencia, democracia e igualdad.
Orientaciones territoriales
Las orientaciones territoriales de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de salud son:
 1. Crear espacios agradables, seguros y que favorezcan el bienestar y la cohesión social de la ciudadanía.
 2. Reducir las desigualdades sociales en salud mediante el acceso a ambientes y entornos que mejoran la calidad de vida.
 3. Promover hábitos o estilos de vida saludables a través de la alimentación, la actividad física y la movilidad activa.
 4. Favorecer la accesibilidad a redes y equipamientos planificando la red de equipamientos básicos teniendo en cuenta su acceso equitativo.
 5. Promover el empleo local porque reduce los tiempos de desplazamiento y favorece el equilibrio entre la vida personal y profesional.
 6. Favorecer los desarrollos urbanos compactos con uso mixto del suelo porque fomenta las oportunidades variadas de empleo.



7. Promover los espacios públicos abiertos y los entornos y la vivienda de calidad.

8. Disminuir la concentración de los agentes contaminantes priorizando la reducción en la fuente y la minimización de la exposición de la población.

4.4. EL EUSKERA

El estado de la cuestión

El Decreto 28/1997, de 11 de febrero, de aprobación definitiva de las vigentes Directrices de Ordenación del Territorio señala que "la presencia del Euskera a lo largo del territorio muestra gran heterogeneidad, con zonas en las que es prácticamente inexistente frente a otras en las que es la preferente. Qué duda cabe que elementos presentes en la Ordenación del Territorio tales como el desarrollo de telecomunicaciones o de redes de transporte resultarán fundamentales en procesos de transmisión lingüística y de conocimiento en virtud de las interrelaciones que provoca entre personas de las distintas zonas. La Ordenación del Territorio (...) deberá de actuar teniendo en cuenta estas características, considerando siempre el efecto que sobre ellas puedan tener las actuaciones que se propongan".

La Comunidad Autónoma Vasca está dando pasos decididos hacia la normalización del uso del euskera y el número de vascoparlantes ha ido creciendo sin interrupción a lo largo de los últimos 30 años. Así, tal y como se recoge en el informe final del proceso "Euskera 21 - Hacia un pacto renovado", aprobado por el Consejo Asesor del Euskera en 2009 y un año más tarde por el Parlamento Vasco, resulta fundamental aumentar los índices de conocimiento y cuidar los nichos vitales del euskera (euskararen arnaguneak) como elemento básico de una política lingüística equilibrada.

Según la V. Encuesta Sociolingüística de la CAPV y del V. Mapa Lingüístico (Gobierno Vasco, 2011), el 36,4% de la población mayor de 5 años es vascoparlante, el 19,3% es vascoparlante pasivo y el 44,3% es hispanófona. Actualmente, las personas vascoparlantes son 749.182, es decir 318.000 más que en 1981, lo que significa que el porcentaje de euskaldunes ha experimentado un ascenso de 14,5 puntos en los últimos 30 años. Entre las personas bilingües de origen y nuevas vascoparlantes, son cada vez más las que en casa utilizan siempre o casi siempre el euskera.

Cuadro 1. Reparto de la población según las zonas lingüísticas en la CAPV 1981-2011

La evolución nos muestra que, entre las zonas lingüísticas de la CAPV que se han euskaldunizado, es la segunda zona (cuadro 1) la que más ha crecido durante los últimos treinta años, sobre todo durante la última década. Estos últimos años, las ciudades con un mayor número de habitantes han pasado de la primera a la segunda zona (Bilbao, Vitoria-Gasteiz, Getxo, Irun o Errenteria), así como numerosos municipios que se hallan bajo su radio de influencia. También la tercera zona ha crecido en cuanto a vascoparlantes y número de municipios, sobre todo en algunas localidades de Donostialdea, Tolosaldea, Debagoiena y Durangaldea. En la cuarta zona, baja tanto el número de municipios como de euskaldunes, que pasan a formar parte de la tercera zona. Este descenso se debe principalmente a las características lingüísticas de la población que se ha trasladado a vivir a los núcleos más euskaldunes desde las ciudades más castellanoparlantes. Si

7. Promover los espacios públicos abiertos y los entornos y la vivienda de calidad.

8. Disminuir la concentración de los agentes contaminantes priorizando la reducción en la fuente y la minimización de la exposición de la población.

4.4. EL EUSKERA

El estado de la cuestión

El Decreto 28/1997, de 11 de febrero, de aprobación definitiva de las vigentes Directrices de Ordenación del Territorio señala que "la presencia del Euskera a lo largo del territorio muestra gran heterogeneidad, con zonas en las que es prácticamente inexistente frente a otras en las que es la preferente. Qué duda cabe que elementos presentes en la Ordenación del Territorio tales como el desarrollo de telecomunicaciones o de redes de transporte resultarán fundamentales en procesos de transmisión lingüística y de conocimiento en virtud de las interrelaciones que provoca entre personas de las distintas zonas. La Ordenación del Territorio (...) deberá de actuar teniendo en cuenta estas características, considerando siempre el efecto que sobre ellas puedan tener las actuaciones que se propongan".

La Comunidad Autónoma Vasca está dando pasos decididos hacia la normalización del uso del euskera y el número de vascoparlantes ha ido creciendo sin interrupción a lo largo de los últimos 30 años. Así, tal y como se recoge en el informe final del proceso "Euskera 21 - Hacia un pacto renovado", aprobado por el Consejo Asesor del Euskera en 2009 y un año más tarde por el Parlamento Vasco, resulta fundamental aumentar los índices de conocimiento y cuidar los nichos vitales del euskera (euskararen arnaguneak) como elemento básico de una política lingüística equilibrada.

Según la V. Encuesta Sociolingüística de la CAPV y del V. Mapa Lingüístico (Gobierno Vasco, 2011), el 36,4% de la población mayor de 5 años es vascoparlante, el 19,3% es vascoparlante pasivo y el 44,3% es hispanófona. Actualmente, las personas vascoparlantes son 749.182, es decir 318.000 más que en 1981, lo que significa que el porcentaje de euskaldunes ha experimentado un ascenso de 14,5 puntos en los últimos 30 años. Entre las personas bilingües de origen y nuevas vascoparlantes, son cada vez más las que en casa utilizan siempre o casi siempre el euskera.

Cuadro 1. Reparto de la población según las zonas lingüísticas en la CAPV 1981-2011

La evolución nos muestra que, entre las zonas lingüísticas de la CAPV que se han euskaldunizado, es la segunda zona (cuadro 1) la que más ha crecido durante los últimos treinta años, sobre todo durante la última década. Estos últimos años, las ciudades con un mayor número de habitantes han pasado de la primera a la segunda zona (Bilbao, Vitoria-Gasteiz, Getxo, Irun o Errenteria), así como numerosos municipios que se hallan bajo su radio de influencia. También la tercera zona ha crecido en cuanto a vascoparlantes y número de municipios, sobre todo en algunas localidades de Donostialdea, Tolosaldea, Debagoiena y Durangaldea. En la cuarta zona, baja tanto el número de municipios como de euskaldunes, que pasan a formar parte de la tercera zona. Este descenso se debe principalmente a las características lingüísticas de la población que se ha trasladado a vivir a los núcleos más euskaldunes desde las ciudades más castellanoparlantes. Si bien hace treinta años eran 79 los



bien hace treinta años eran 79 los municipios que formaban la cuarta zona, en la actualidad esa cifra se ha reducido en 17, que han pasado a engrosar la tercera zona. Esa pérdida se produce sobre todo en Mungialdea, Arratia y Busturialdea-Artibai. En todo caso, al analizar la evolución social del euskera, debe tenerse en cuenta esta perspectiva global y diacrónica, en la que se observa que la zona 2 ha crecido en detrimento de la zona 1 -nunca a costa de la zona 3-, y que la zona 3 ha crecido sobre todo a costa de la zona 2, y en una pequeña medida en detrimento de la zona 4. De todo ello cabe deducir que la evolución social del euskera en la Comunidad Autónoma del País Vasco en las tres últimas décadas es una evolución positiva y crecimiento para el euskera

La presencia territorial del euskera y su identificación como "arnasgune" o lugar donde vive y se utiliza de forma activa el euskera es un factor a tener en cuenta asimismo en la ordenación territorial y en la planificación urbanística y en su interacción con una política efectiva de cooficialidad lingüística. Los "arnasgunes" son espacios vitales del euskera, espacios con una situación sociolingüística y psicolingüística especial, y pueden ser espacios tanto funcionales como geográficos, como es el caso de la escuela, la administración, y el ocio infantil, por ejemplo.

La característica principal de los "arnasgunes" geográficos es que una parte considerable de las personas que viven o trabajan allí son bilingües, y que las relaciones entre las personas y las entidades se establecen mayoritariamente en euskera. Por ello, se considera pertinente impulsar y fortalecer el uso funcional y natural del euskera en dichos ámbitos, ya que facilita la oportunidad de vivir en euskera.

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de euskera es:

1. Tener en cuenta la presencia del euskera en el territorio en la elaboración y en el desarrollo de los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística como herramienta de apoyo a la política ya la cooficialidad lingüística.
2. Promover las medidas oportunas para el uso normalizado del euskera como lengua de uso habitual en las relaciones interpersonales en la Administración, en los servicios de naturaleza social como los sanitarios o los educativos, en el ámbito comercial o empresarial y en los espacios de ocio.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se propone para la revisión del modelo territorial en materia de euskera es el siguiente:

1. Analizar y observar la presencia del euskera en el territorio y tener en cuenta esta cuestión al elaborar los instrumentos de planificación territorial pertinentes.
2. Tener en cuenta el euskera en el paisaje lingüístico del territorio.
3. Desarrollar los criterios para la definición y delimitación de los "arnasgunes" o espacios vitales del euskera y su tratamiento en los instrumentos de planificación territorial y urbanística.
4. Priorizar la utilización de topónimos o términos en euskera, en su variante normalizada, en las nuevas

municipios que formaban la cuarta zona, en la actualidad esa cifra se ha reducido en 17, que han pasado a engrosar la tercera zona. Esa pérdida se produce sobre todo en Mungialdea, Arratia y Busturialdea-Artibai. En todo caso, al analizar la evolución social del euskera, debe tenerse en cuenta esta perspectiva global y diacrónica, en la que se observa que la zona 2 ha crecido en detrimento de la zona 1 -nunca a costa de la zona 3-, y que la zona 3 ha crecido sobre todo a costa de la zona 2, y en una pequeña medida en detrimento de la zona 4. De todo ello cabe deducir que la evolución social del euskera en la Comunidad Autónoma del País Vasco en las tres últimas décadas es una evolución positiva y crecimiento para el euskera

La presencia territorial del euskera y su identificación como "arnasgune" o lugar donde vive y se utiliza de forma activa el euskera es un factor a tener en cuenta asimismo en la ordenación territorial y en la planificación urbanística y en su interacción con una política efectiva de cooficialidad lingüística. Los "arnasgunes" son espacios vitales del euskera, espacios con una situación sociolingüística y psicolingüística especial, y pueden ser espacios tanto funcionales como geográficos, como es el caso de la escuela, la administración, y el ocio infantil, por ejemplo.

La característica principal de los "arnasgunes" geográficos es que una parte considerable de las personas que viven o trabajan allí son bilingües, y que las relaciones entre las personas y las entidades se establecen mayoritariamente en euskera. Por ello, se considera pertinente impulsar y fortalecer el uso funcional y natural del euskera en dichos ámbitos, ya que facilita la oportunidad de vivir en euskera.

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de euskera es:

1. Tener en cuenta la presencia del euskera en el territorio en la elaboración y en el desarrollo de los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística como herramienta de apoyo a la política ya la cooficialidad lingüística.
2. Promover las medidas oportunas para el uso normalizado del euskera como lengua de uso habitual en las relaciones interpersonales en la Administración, en los servicios de naturaleza social como los sanitarios o los educativos, en el ámbito comercial o empresarial y en los espacios de ocio.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales que se propone para la revisión del modelo territorial en materia de euskera es el siguiente:

1. Analizar y observar la presencia del euskera en el territorio y tener en cuenta esta cuestión al elaborar los instrumentos de planificación territorial pertinentes.
2. Tener en cuenta el euskera en el paisaje lingüístico del territorio.
3. Desarrollar los criterios para la definición y delimitación de los "arnasgunes" o espacios vitales del euskera y su tratamiento en los instrumentos de planificación territorial y urbanística.
4. Priorizar la utilización de topónimos o términos en euskera, en su variante normalizada, en las nuevas denominaciones de barrios, zonas industriales, centros de



denominaciones de barrios, zonas industriales, centros de salud o educativos..., especialmente en los arnasmunes y en las tres capitales, por ser las zonas con mayor número de vascohablantes.

4.5. LA INTERRELACIÓN TERRITORIAL

El estado de la cuestión

La CAPV ocupa una posición estratégica de rótula en la intersección del corredor europeo París-Madrid y de dos corredores transversales: el Eje Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Constituye una importante charnela de integración entre el Arco Atlántico y el Norte del Sur, dos grandes eurorregiones. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un relevante nodo de centralidad europeo donde, junto al territorio de la CAPV, se integran Navarra, Cantabria, La Rioja y Aquitania. Además, 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.

Junto a la visión convencional del territorio europeo constituido por la Dorsal, el Norte del Sur, el Arco Atlántico' y las Periferias, surge la Diagonal Europea como consecuencia de los procesos de transformación vividos por el continente europeo en la última década. Se trata de un espacio liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán. Estas ciudades lideran amplios espacios económicos y tienen un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes. En este contexto, la localización del País Vasco sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades, pudiendo desempeñar un papel esencial de conexión entre estos ámbitos.

A su vez, existen posibilidades de colaboración con territorios del entorno y especialmente con el País Vasco del Norte y Navarra. Así, en el espacio fronterizo existen dos áreas urbanas costeras con características próximas: el área funcional de Donostia-San Sebastián y el área urbana de Bayona, que configuran un continuo urbano hasta la frontera. Estas dos áreas, físicamente contiguas, conforman la Eurociudad Vasca Bayona - San Sebastián. Estas áreas disponen de procesos de cooperación en marcha, y poseen entre ambas una población cercana a 700.000 habitantes.

La Eurorregión Aquitaine-Euskadi creada bajo la forma de una Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) es una institución reciente, pero ya con retos importantes. Entre ellos, cabe destacar un proyecto que estudia la movilidad transfronteriza de personas en el eje Bayona-San Sebastián y que tiene como objetivo adecuar el transporte público a esta realidad, y cumplir así con los compromisos de sostenibilidad fijados por la Unión Europea (UE). El proyecto estratégico eurorregional 2014-2020 pretende alinear los objetivos de Aquitania-Euskadi con las directrices europeas en materia de innovación económica, movilidad sostenible y ciudadanía transfronteriza.

De la misma forma, Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Además, numerosas áreas del norte y del oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con la CAPV. El desarrollo de infraestructuras de conexión constituye un factor de

salud o educativos..., especialmente en los arnasmunes y en las tres capitales, por ser las zonas con mayor número de vascohablantes.

4.5. LA INTERRELACIÓN TERRITORIAL

El estado de la cuestión

La CAPV ocupa una posición estratégica de rótula en la intersección del corredor europeo París-Madrid y de dos corredores transversales: el Eje Ebro y el Eje de la Cornisa Cantábrica. Constituye una importante charnela de integración entre el Arco Atlántico y el Norte del Sur, dos grandes eurorregiones. Además, el Arco Atlántico está situado en el centro de gravedad de un relevante nodo de centralidad europeo donde, junto al territorio de la CAPV, se integran Navarra, Cantabria, La Rioja y Aquitania. Además, 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.

Junto a la visión convencional del territorio europeo constituido por la Dorsal, el Norte del Sur, el Arco Atlántico' y las Periferias, surge la Diagonal Europea como consecuencia de los procesos de transformación vividos por el continente europeo en la última década. Se trata de un espacio liderado por las ciudades de Lisboa, Madrid, Barcelona, Marsella y Milán. Estas ciudades lideran amplios espacios económicos y tienen un enorme potencial de interacción con los sistemas urbanos colindantes. En este contexto, la localización del País Vasco sobre uno de los ejes norte-sur más importantes del desarrollo europeo constituye un factor generador de nuevas oportunidades, pudiendo desempeñar un papel esencial de conexión entre estos ámbitos.

A su vez, existen posibilidades de colaboración con territorios del entorno y especialmente con el País Vasco del Norte y Navarra. Así, en el espacio fronterizo existen dos áreas urbanas costeras con características próximas: el área funcional de Donostia-San Sebastián y el área urbana de Bayona, que configuran un continuo urbano hasta la frontera. Estas dos áreas, físicamente contiguas, conforman la Eurociudad Vasca Bayona - San Sebastián. Estas áreas disponen de procesos de cooperación en marcha, y poseen entre ambas una población cercana a 700.000 habitantes.

La Eurorregión Aquitaine-Euskadi creada bajo la forma de una Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) es una institución reciente, pero ya con retos importantes. Entre ellos, cabe destacar un proyecto que estudia la movilidad transfronteriza de personas en el eje Bayona-San Sebastián y que tiene como objetivo adecuar el transporte público a esta realidad, y cumplir así con los compromisos de sostenibilidad fijados por la Unión Europea (UE). El proyecto estratégico eurorregional 2014-2020 pretende alinear los objetivos de Aquitania-Euskadi con las directrices europeas en materia de innovación económica, movilidad sostenible y ciudadanía transfronteriza.

De la misma forma, Pamplona es el principal centro urbano y productivo del entorno del País Vasco. Además, numerosas áreas del norte y del oeste de Navarra presentan una estrecha vinculación funcional con la CAPV. El desarrollo de infraestructuras de conexión constituye un factor de creciente



creciente interrelación entre ambos territorios, destacando en este sentido la autopista Pamplona-San Sebastián y la Pamplona-Alsasua, que la conecta con el sistema vasco de carreteras. El ámbito navarro del Bajo Bidasoa presenta una completa integración funcional con Irún y, en general, con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián.

Así mismo, en lo que respecta a otros territorios transfronterizos, la costa oriental de Cantabria concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria y funciona de hecho como parte del Bilbao Metropolitano; el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado una creciente centralidad de esta ciudad sobre los territorios ribereños y en concreto sobre los municipios de la Rioja Alavesa; finalmente, Miranda de Ebro en la provincia de Burgos presenta una intensa relación urbana con el sur de Álava y se encuentra polarizada por Vitoria-Gasteiz.

Por otra parte, la localización y la estructura policéntrica de las ciudades vascas y de los territorios de su entorno definen un ámbito clave para situar al territorio vasco entre los grandes espacios urbanos del oeste de Europa y como espacio central de las comunicaciones norte-sur. El sistema territorial en torno al País Vasco integra territorios y ciudades con los que existen sinergias y oportunidades de cooperación que se deberán desarrollar a través de los marcos oportunos de colaboración.

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de interrelación externa e interna son los siguientes:

1. Desarrollar la potencialidad de la CAPV como rótula europea.
2. Desarrollar la interrelación de Euskadi y Aquitania en el marco de la Euroregión.
3. Estrechar la colaboración y la relación territorial especialmente con Navarra, así como con La Rioja, Cantabria y Castilla-León.
4. Intensificar la interrelación territorial interna.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales para la revisión del modelo territorial que se proponen para el ámbito de la interrelación territorial son las siguientes:

1. Desplegar la potencialidad de los distintos modos de transporte, de la multimodalidad y de la centralidad logística de la CAPV a través de una ordenación territorial adecuada y racional para el conjunto del territorio.
2. Promover actuaciones territoriales medioambientales y de movilidad en el marco de la Euroregión.
3. Definir y desarrollar los instrumentos de ordenación territorial teniendo en cuenta la interrelación con los territorios limítrofes externos.
4. Definir y desarrollar los instrumentos de ordenación territorial teniendo en cuenta la interrelación con las áreas funcionales limítrofes.

interrelación entre ambos territorios, destacando en este sentido la autopista Pamplona-San Sebastián y la Pamplona-Alsasua, que la conecta con el sistema vasco de carreteras. El ámbito navarro del Bajo Bidasoa presenta una completa integración funcional con Irún y, en general, con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián.

Así mismo, en lo que respecta a otros territorios transfronterizos, la costa oriental de Cantabria concentra gran parte del desarrollo urbanístico de Cantabria y funciona de hecho como parte del Bilbao Metropolitano; el desarrollo funcional de Logroño ha propiciado una creciente centralidad de esta ciudad sobre los territorios ribereños y en concreto sobre los municipios de la Rioja Alavesa; finalmente, Miranda de Ebro en la provincia de Burgos presenta una intensa relación urbana con el sur de Álava y se encuentra polarizada por Vitoria-Gasteiz.

Por otra parte, la localización y la estructura policéntrica de las ciudades vascas y de los territorios de su entorno definen un ámbito clave para situar al territorio vasco entre los grandes espacios urbanos del oeste de Europa y como espacio central de las comunicaciones norte-sur. El sistema territorial en torno al País Vasco integra territorios y ciudades con los que existen sinergias y oportunidades de cooperación que se deberán desarrollar a través de los marcos oportunos de colaboración.

Objetivos

Los objetivos de la revisión del modelo territorial que se proponen en materia de interrelación externa e interna son los siguientes:

1. Desarrollar la potencialidad de la CAPV como rótula europea.
2. Desarrollar la interrelación de Euskadi y Aquitania en el marco de la Euroregión.
3. Estrechar la colaboración y la relación territorial especialmente con Navarra, así como con La Rioja, Cantabria y Castilla-León.
4. Intensificar la interrelación territorial interna.

Orientaciones territoriales

Las orientaciones territoriales para la revisión del modelo territorial que se proponen para el ámbito de la interrelación territorial son las siguientes:

1. Desplegar la potencialidad de los distintos modos de transporte, de la multimodalidad y de la centralidad logística de la CAPV a través de una ordenación territorial adecuada y racional para el conjunto del territorio.
2. Promover actuaciones territoriales medioambientales y de movilidad en el marco de la Euroregión.
3. Definir y desarrollar los instrumentos de ordenación territorial teniendo en cuenta la interrelación con los territorios limítrofes externos.
4. Definir y desarrollar los instrumentos de ordenación territorial teniendo en cuenta la interrelación con las áreas funcionales limítrofes.



HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Ertzaintzaren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de la Ertzaintza



2016 MAR. 31

**SRA. PRESIDENTA DEL CONSEJO ASESOR DE
POLITICA TERRITORIAL DEL GOBIERNO
VASCO****Sra. Dña. Ana Oregi Bastarrika**

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 115702

**Asunto: VALORACIÓN DEL DOCUMENTO BASE DE LA REVISIÓN DE LAS
DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL**

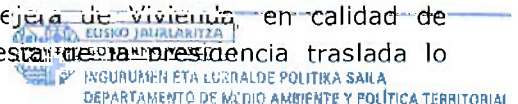
El pasado 27 de Enero en sesión del Consejo Asesor de Política Territorial del Gobierno Vasco, bajo la presidencia de la Viceconsejera Administración y Planificación Territorial, Dña. Izaskun Iriarte Irueta se presentó el documento base de la revisión de las DOT, al objeto de determinar los puntos a tratar para la reunión de abril y sugiriendo que las propuestas de los miembros se remitan por escrito antes del 31 de marzo para ser distribuidas a todos los miembros del Consejo.

Se explica que en la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco se ha creado una ponencia técnica que ya está trabajando en el documento y asimismo se trabajará con el presente Consejo Asesor de Política Territorial que ha de informar primeramente el Avance del Documento Técnico pero que no obstante se pretende que colabore de forma activa en su preparación antes de ese momento. Se propondrán varias reuniones de trabajo para conseguir este objetivo y toda la información que se vaya generando estará disponible on line en la página del Departamento y en el portal Irekia.

La estructura y contenido del Documento que se presenta dividido en 12 capítulos, recoge las novedades que, en un momento más avanzado se refundirán con el contenido que permanezca como válido de las vigentes Directrices de Ordenación Territorial. La estructura del documento es en cierto modo paralela a la de las DOT vigentes si bien recoge cuestiones transversales como la perspectiva de género, el cambio climático, la salud, el euskera, etc. o materias a las que se les da la importancia que requieren como el paisaje.

La Sra. Presidenta propone al Consejo una metodología de trabajo y un calendario de reuniones con objeto de colaborar conjuntamente en el Documento que se presenta trabajando en cada una de las citadas reuniones los distintos contenidos.

Covadonga Solaguren Santamaría, Viceconsejera de Vivienda, en calidad de miembro del Consejo y en atención a la propuesta de la presidencia traslada lo siguiente:



2016 MAR. 31

SARRERA	IRTEERA
Zk. 208786	Zk.

Antecedentes: Avance del documento técnico

El 27 de julio de 2015 el Consejo del Gobierno Vasco acordó iniciar el procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por el Decreto 28/1997, de 11 de febrero, y encomendar al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial la dirección y preparación de dicha revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOT).

En dicho acuerdo, el Gobierno Vasco también determinó que el proceso de revisión iniciado se lleve a cabo en el marco de un amplio proceso de participación, de acuerdo con el compromiso recogido en el actual Programa de Gobierno y en consonancia con las resoluciones adoptadas por el Parlamento Vasco al respecto en la presente X Legislatura.

En el preámbulo del acuerdo del Consejo del Gobierno Vasco, se recogen las razones que justifican la puesta en marcha de un proceso de revisión de las DOT y que responden, en síntesis, a dos grandes finalidades: por un lado, pretende realizar una **revisión de la política y de los instrumentos de ordenación del territorio** y, por otro lado, se trata de **promover una cultura de participación y de buena gobernanza en la gestión y el desarrollo de la política territorial**.

Se hace especial incidencia en que el proceso de revisión de las DOT será novedoso y sustancialmente innovador, ya que girará en torno a un plan de participación y supondrá el lanzamiento de una nueva forma de trabajar en el ámbito de la ordenación territorial, en definitiva, **una nueva gobernanza**.

El primer paso de este proceso ha sido la elaboración de un "Documento Base" que tiene fecha de noviembre de 2015. Su principal cometido es recoger en un documento el enfoque o las propuestas que desde el Gobierno Vasco se presentan en el marco del proceso de revisión de las DOT, que sirva de primer punto de partida para la puesta en marcha del proceso de participación y para llegar a un documento de "Avance de Directrices" que sea fruto de un proceso de participación adecuado.

El Documento Base considera que los fines o los retos que sustentan las bases del modelo territorial de las vigentes DOT siguen manteniéndose y que éstas deben conservarse e integrarse en las bases del modelo territorial revisado aunque actualizadas y complementadas por nuevas bases que sean oportunas.

Desde la aprobación de las DOT en 1997 hasta hoy se han producido importantes cambios que han de tener su reflejo necesariamente en las bases del modelo territorial revisado. Entre estas cuestiones que entonces eran novedosas y que han ido adquiriendo cierta madurez estarían el cambio climático, el paisaje, la infraestructura

verde, la puesta en valor y evaluación de los servicios de los ecosistemas, la perspectiva de género, la salud, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, entre otras.

Estas nuevas circunstancias, junto con las bases del modelo territorial ya existente, lleva a la conclusión de que se apuesta por que nuestro territorio sea un territorio en el que la innovación sea un eje tractor principal de nuestra sociedad, que siga conservando y fortaleciendo su gestión sostenible, que sea un territorio que integre a todas las personas y logre una sólida cohesión social, que sea un territorio activo que se relacione con su entorno próximo y más lejano pero también internamente, y que sea un territorio donde la participación y la buena gobernanza sean elementos consolidados de las políticas públicas.

En base a lo anterior se propone que las bases del modelo territorial revisado se ordenen en torno a 5 visiones: 1.- Territorio inteligente; 2.- Territorio sostenible; 3.- Territorio social e integrador; 4.- Territorio interrelacionado y 5.- Territorio participativo.

En cuanto a las cuestiones sobre las que se considera oportuno abrir una reflexión desde el punto de vista territorial se proponen, por ejemplo, las siguientes: cuestiones transversales como el cambio climático, el género, la salud, el euskera; cuestiones relacionadas con el medio físico como la actualización de ordenación y matriz de usos, los espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000, la infraestructura verde, los servicios de los ecosistemas y el paisaje; la movilidad, el agua y la energía; el medio rural; y el medio urbano, con especial atención a la regeneración urbana, las áreas metropolitanas y ejes de transformación, el perímetro de crecimiento urbano, la cuantificación residencial, y la sostenibilidad territorial en el suelo de actividades económicas.

El Documento Base, incluye el capítulo 4 Cuestiones Transversales, en el que se analiza la perspectiva de género, cambio climático, la salud, lurralde eta euskera y la interrelación territorial. El paisaje se considera también una cuestión transversal, pero se le dota de un capítulo específico en atención a su relevancia territorial.

Concepto: La accesibilidad universal en el Documento Base de la Revisión de las DOT

La accesibilidad universal es un aspecto que ya aparece incluido en el Documento Base de la Revisión de las DOT, así como el envejecimiento activo, cuestiones ambas interrelacionadas en el presente informe.

Dentro del apartado 2.3. Territorio Social e Integrador, se incluyen las siguientes reflexiones de carácter general:



*Nos estamos refiriendo a cuestiones relacionadas con la perspectiva de género, los entornos saludables, la consideración de la utilización y la presencia del euskera, la regeneración urbana con especial atención en las zonas degradadas, la **accesibilidad universal a los espacios urbanos y rurales**, el reflejo territorial de la política social de vivienda, las nuevas pautas demográficas como la baja tasa de natalidad, el envejecimiento de la población y la inmigración, la pobreza energética, y el **envejecimiento activo y autónomo**, entre otros. (Pág. 37).*

*Cuestiones como la regeneración urbana y la recuperación de espacios construidos obsoletos o en desuso, la **accesibilidad universal**, el **envejecimiento de la población**, la inmigración y el **envejecimiento activo y autónomo** en el domicilio forman parte de las bases territoriales de las DOT vigentes, sin embargo, durante todo este tiempo, son cuestiones que han cobrado una especial importancia y requieren también una especial atención por el efecto multiplicador de estas actuaciones, en un contexto tendencial que trata de limitar la innecesaria expansión de las ciudades y la artificialización innecesaria del suelo. Se trata pues de promover medidas en el modelo territorial revisado para integrar en el propio modelo territorial lo que en las DOT vigentes recibe el tratamiento de iniciativa territorial para el bienestar y la renovación. (Pág. 38).*

Sin embargo, el Documento Base de las DOT no considera la **accesibilidad universal** y el diseño para todos como una cuestión transversal a la que dedicar un desarrollo específico (capítulo 4). Se apuesta por poner el foco en dos cuestiones como son la **perspectiva de género** o la **salud**, bajo las cuales se engloban muchos conceptos, pero otros muchos quedan ocluidos o directamente no aparecen. Estas cuestiones transversales adquieren un protagonismo y un desarrollo conceptual que no tienen otras cuestiones que se quedan difuminadas o subsumidas en las anteriores.

Por otro lado, da la sensación de que cada uno de estos apartados ha sido redactado por un especialista en el tema y que, si bien existe un mínimo guión común, cada uno de los apartados tiene una extensión y desarrollo muy desigual. Quizás sea precisamente esta visión de especialista la que hace que el enfoque de cada uno de los temas no sea todo lo transversal que podría ser.

Dentro del apartado de la perspectiva de género (4.1.), si bien el enfoque global está centrado en la perspectiva de género, los objetivos, las orientaciones territoriales y las orientaciones al planeamiento municipal, responden a cuestiones que van mucho más allá de la propia perspectiva de género. La utilización de un discurso más amplio orientado al **diseño para todos** reforzaría en gran medida la mayor parte de los planteamientos realizados sin que se pierda la importancia de la perspectiva de género.

Todos los aspectos incluidos en el apartado de "orientaciones para el planeamiento municipal" son coincidentes con los que se incluirían en un apartado específico dedicado a la accesibilidad universal y al diseño para todos pero, además, los argumentos a su favor resultarían mucho más potentes y mejor justificados.

A modo de ejemplo, resulta un tanto chocante el discurso en relación al comercio de centro urbano, en contraposición a los centros comerciales de periferia, en base a un argumentario centrado en la perspectiva de género. Resulta, cuando menos, discutible que la potenciación del comercio integrado en la trama urbana responda prioritariamente a una perspectiva de género, por encima de la perspectiva de edad, de personas discapacitadas o de colectivos económicamente vulnerables.

Lo mismo ocurre en lo relativo al transporte y la movilidad, los equipamientos y la accesibilidad, la vivienda, el medio rural, la seguridad o la participación.

Dentro del apartado de la **salud** hay varias alusiones a cuestiones que tienen que ver con la accesibilidad a los diversos espacios o la existencia de entornos ambientalmente amigables, con recursos verdes y espacios de ocio y encuentro accesibles.

Sin embargo, llama poderosamente la atención que en un apartado de estas características y con este enfoque, no haya una presencia más importante de conceptos como el envejecimiento activo, cuando se habla repetidas veces de buscar hábitos de vida más saludables y entornos urbanos que los faciliten. Tampoco hay una reflexión expresa al proceso de envejecimiento de la CAPV y a los retos que esto supone para nuestro territorio. Si bien se alude a diversos documentos estratégicos como el Plan de Salud 2013-2020, se echa de menos una integración en el discurso de los aspectos que se derivan de la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020 y que estos formen una parte más central de este apartado.

Reflexión: La necesidad de reforzar la accesibilidad universal como cuestión transversal en las DOT

La redacción de las DOT constituye una oportunidad incomparable para integrar la accesibilidad universal y el diseño para todos en las diversas políticas públicas en la CAPV, reforzando la transversalidad y dando al concepto la visibilidad que se solicita desde todos los colectivos que llevan décadas trabajando en el reconocimiento de los derechos de las personas discapacitadas y en apoyo a las personas mayores.

No parece necesario insistir demasiado en el papel de la accesibilidad universal o el de los entornos saludables en la configuración de un territorio sostenible y socialmente cohesionado, ya que estos conceptos aparecen ya de alguna manera integrados en el discurso del Documento Base. En el presente informe se desarrolla suficientemente el marco conceptual y normativo de este tipo de políticas y su vinculación a la

sostenibilidad territorial y urbana es evidente. También se podrían utilizar como argumento los materiales elaborados en relación a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible (Hábitat III) a celebrar en Quito, en octubre de 2016.

Tampoco parece necesario incidir más en el carácter transversal y la incidencia territorial y urbana de la accesibilidad universal y el diseño para todos, ya que ello ha quedado sobradamente reflejado en el despliegue de los principales retos a los que se enfrenta la CAPV en materia de accesibilidad universal que se recoge en el presente informe.

Se trata, fundamentalmente, de poner el acento en la accesibilidad universal y el diseño para todos como una cuestión transversal en el Documento Base de la Revisión de las DOT que le aporte la necesaria visibilidad y que contribuya a la concienciación social en esta materia, sin que ello suponga en ningún caso el menosprecio a otras cuestiones.

Como ya se ha comentado anteriormente, existe una coincidencia total en todos los profesionales que trabajan por la mejora de la accesibilidad y en todos los documentos en los que se recogen propuestas de mejora sobre la cuestión, en la importancia fundamental de un cambio en la conciencia colectiva sobre la importancia de la accesibilidad universal y su relevancia en la calidad de vida de los ciudadanos.

Si unimos esta necesidad de reforzar la concienciación social y la visibilización del problema a la de integrar esta cuestión de manera transversal en el conjunto de las políticas públicas en la CAPV, **la Revisión de las DOT constituye una oportunidad que no se puede desaprovechar.**

La importancia que las DOT han tenido en la CAPV desde su aprobación en 1997 ha sido, probablemente, mucho mayor por su papel a la hora de inculcar en el conjunto de la sociedad vasca una serie de objetivos y principios generales que han sido asumidos e integrados de forma prácticamente general, que por la inclusión de aspectos normativos, ya sean de aplicación directa (muy escasos por otra parte) o de aplicación indirecta a través del planeamiento territorial.

Esto quiere decir que en este papel de concienciación social y de visibilización del problema y sus retos asociados, las DOT juegan un papel muy relevante ya que sus destinatarios principales, además del conjunto de la sociedad, son los responsables políticos y técnicos de todos los ámbitos y materias con incidencia territorial.

En este sentido de abordar una visión integral del territorio y de establecer una serie de directrices generales con un enfoque prioritario al ámbito de la concienciación y la fijación de criterios generales de carácter disciplinar, se entiende la inclusión de capítulos como el de Territorio y Euskera, que tiene una trascendencia territorial y

urbanística como el tema que nos ocupa.

El hecho de que las DOT integren en su reflexión determinadas cuestiones disciplinares que se han ido desarrollando desde 1997, pone en primer término la necesidad de incluir la accesibilidad universal como una de las cuestiones de referencia en el modelo territorial de la CAPV. Desde el punto de vista contrario, existe un riesgo para la ordenación del territorio y el urbanismo del futuro en la CAPV de que conceptos que no sean recogidos en las DOT con la suficiente relevancia, acaben teniendo una menor incidencia social y una menor relevancia disciplinar.

El Documento Base de las DOT, en desarrollo del acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco que insta a la Revisión de las DOT, pone el acento reiteradas veces en la búsqueda de una nueva gobernanza en la gestión y el desarrollo de la política territorial en la CAPV. Todos los documentos de referencia en relación con la discapacidad y las personas mayores ponen el acento en el desarrollo de un modelo de gobernanza que integre la accesibilidad universal en el conjunto de las políticas públicas para avanzar hacia un país más inclusivo e igualitario. Existe, por lo tanto, una confluencia de ambos vectores en este punto.

Desde el punto de vista técnico y disciplinar, consideramos que el presente documento incluye suficientes argumentos para justificar la inclusión de la accesibilidad universal como una cuestión transversal en el Documento Base de la Revisión de las DOT.

Desde el punto de vista del compromiso político, nos limitamos a entresacar algunas frases del Lehendakari Iñigo Urkullu en la presentación del Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi en 2013:

En él [Libro Blanco] se establecen por un lado, los principios y valores sobre los que construir una sociedad más justa y solidaria. Por otro lado, nos ayuda a conocer mejor la realidad de las personas con discapacidad y sus familias, desde la óptica de quienes están comprometidos en el día a día, con su proximidad, experiencia y trabajo diario.

Profundizar en ese conocimiento, buscar el compromiso de agentes e instituciones; ahondar en la sensibilización; conseguir las mejores condiciones de accesibilidad del entorno y de las prestaciones sociales para una mayor autonomía. []. Objetivos, principios y valores que comparte el Gobierno y por los que trabajará con empeño, en su compromiso de fijarse como prioridad a las personas.

Propuesta: Contenidos a incorporar a la Revisión de las DOT

Una opción sería la creación de un apartado específico dedicado a la accesibilidad universal y el diseño para todos dentro del capítulo 4 del Documento Base de la Revisión de las DOT. Esta vía tendría la virtud de poner el acento en esta cuestión de forma específica, incidiendo en cuestiones como la visibilización del tema y el refuerzo de la concienciación colectiva. El inconveniente estaría en que existen muchos puntos en común con los aspectos tratados dentro del apartado de la perspectiva de género y también hay puntos de coincidencia con el apartado dedicado a la salud. La inclusión de un nuevo apartado centrado en la accesibilidad universal podría resultar un tanto reiterativo en relación a las cuestiones apuntadas en los otros apartados.

Atendiendo a la gran cantidad de aspectos coincidentes con el apartado dedicado a la **perspectiva de género** que parecería más adecuado reformular dicho apartado integrando la accesibilidad universal y el diseño para todos junto con la perspectiva de género, dando al conjunto un enfoque más transversal y coherente en relación a las orientaciones territoriales y las orientaciones para el planeamiento municipal.

Igualmente, sería aconsejable reformular el apartado dedicado a la **salud**, integrando los retos del envejecimiento en la CAPV, el papel del envejecimiento activo en el desarrollo de unos hábitos de vida más saludables y la necesidad de un entorno más amigable que favorezca dichos hábitos. Se trataría de dar un mayor protagonismo en este apartado a todos los aspectos que se derivan de la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020.

Más allá de la fórmula por la que se opte, lo importante es destacar algunas cuestiones que no están suficientemente explicitadas con el desarrollo que actualmente tiene el Documento Base de la Revisión de las DOT. Algunas de estas cuestiones serían las siguientes:

- Entre los aspectos disciplinares que han tenido desarrollo desde 1997, debería incluirse la accesibilidad universal y el diseño para todos. Además del desarrollo conceptual y normativo que estos conceptos han tenido a nivel internacional, hay que tener en cuenta el cambio de paradigma que introduce la LIONDAU en 2003, superando el enfoque de la eliminación de las barreras, a través de una visión orientada a la accesibilidad universal y el diseño para todos. No se trata, por tanto, únicamente de un contenido disciplinar, sino legislativo y de derechos.
- Esto sería extrapolable a conceptos como el envejecimiento activo o los entornos amigables con los mayores que desarrolla la Organización Mundial de la Salud en 2007.

- Parece inexcusable que la Revisión de las DOT recoja el concepto de diseño para todos, como estrategia para concebir, planificar o proyectar, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.
- Reforzar la idea de la inclusión en la planificación urbana ejes peatonales prioritarios bajo el concepto de itinerario, ligado a la accesibilidad a espacios públicos y equipamientos.
- Completar el enfoque, ya recogido en el apartado de perspectiva de género, en relación a la accesibilidad al espacio público y los equipamientos, con la necesidad de que tanto unos como otros estén adaptados a las condiciones de accesibilidad universal y de amigabilidad con las personas mayores, sin olvidar las cuestiones de información y comunicación que tan frecuentemente quedan en un segundo plano.
- Reflejar la necesidad de desarrollar y evolucionar los planes de accesibilidad con un enfoque más integral y su vinculación con las estrategias de movilidad sostenible y con el planeamiento urbanístico.
- Incidir en la participación de las personas mayores y con discapacidad en los procesos de planificación territorial y urbanística.
- Insistir en la idea de la cadena de accesibilidad y en la necesidad de potenciar la intermodalidad entre los diferentes sistemas de transporte, públicos o privados, motorizados o no motorizados, facilitando la transición entre unos y otros.
- Convertir el espacio público de barrios, pueblos y ciudades en entornos favorables para la práctica del ejercicio físico: itinerarios peatonales accesibles y señalizados, zonas de descanso adecuadas, zonas de ejercicios adaptadas para mayores y personas con discapacidad, etc.
- Necesidad de mejorar la accesibilidad en el sistema de transporte público, tanto en lo referente a los condiciones físicas y sistemas de información y comunicación, como en las políticas tarifarias y de integración de los diferentes modos de transporte.
- Reforzar la adecuación de las viviendas protegidas a las personas con discapacidad, más allá de la movilidad reducida.
- Analizar, estudiar la viabilidad y, en su caso, promover nuevas formas de alojamiento para las personas en proceso de envejecimiento o de discapacidad

que garanticen su mantenimiento en el hogar en caso de necesitar ayuda: cohousing, apartamentos con servicios, edificios de convivencia intergeneracional, sistemas de acogida, unidades de convivencia, etc.

- Desarrollo de un modelo de turismo accesible, adaptado a las personas mayores o con discapacidad, tanto en lo referente a la adecuación física de los establecimientos hoteleros o apartamentos y de los destinos turísticos, como a la generación de servicios turísticos adecuados.
- Fomentar la accesibilidad universal en los espacios naturales protegidos y en el patrimonio histórico y cultural.
- Fomentar procesos y mecanismos de cooperación y colaboración para lograr un tejido social más inclusivo y amigable, con iniciativas como auzokoa lagun, quiero mi barrio, banco del tiempo, establecimientos amigables, camino escolar, integración de personas mayores en asociaciones o colectivos de carácter comunitario o vecinal, etc.

Al objeto de una mayor comprensión del alcance y necesidad de la incorporación de la Accesibilidad Universal en la revisión de las DOT, adjuntamos informe "Análisis de la Accesibilidad Universal como estrategia en el contexto Europa 2020" como parte de los documentos y reflexión de la línea estratégica 5, Accesibilidad y Movilidad de Hábitat Urbano: Construcción Sostenible del Plan de Ciencia Tecnología e Innovación de Euskadi 2020.

En Vitoria-Gasteiz a 31 de marzo de 2016

**Viceconsejera de Vivienda
Etxebizitza Sailburuordea**

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
ENPLEGU ETA GIZARTE
POLITIKETAKO SAILE
Etxebizitza Sailburuordea

DEPARTAMENTO DE EMPLEO
Y POLÍTICAS SOCIALES

Fdo.: Covadonga Solaguren Santamaría



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ENPLEGU ETA GIZARTÉ
POLITIKETA XO SAIA

DEPARTAMENTO DE EMPLEO
Y POLÍTICAS SOCIALES

PERTSONA HELBURU
COMPROMISO CON LAS PERSONAS



Análisis de la Accesibilidad Universal como estrategia en el contexto Europa 2020 Estrategia

Promotor • Sustatzailea

**Gobierno Vasco, Departamento de Empleo y Políticas
Sociales, Dirección de Vivienda**

Fecha • Data

marzo 2016

Índice

1	MARCO CONCEPTUAL DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1
2.	CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LAS MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA CAPV	4
3.	MARCO NORMATIVO DE LA ACCESIBILIDAD	11
	MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL	
	Naciones Unidas	
	Unión Europea	
	NORMATIVA ESTATAL	
	NORMATIVA AUTONÓMICA	
4.	ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	19
5.	PRINCIPALES RETOS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA CAPV	22

1.-MARCO CONCEPTUAL de la accesibilidad universal

De la supresión de barreras a la Accesibilidad Universal y el Diseño para Todos

La accesibilidad es una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar las casas, las tiendas, los teatros, los parques y los lugares de trabajo. La accesibilidad permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno construido.

Desde este punto de vista, la falta de accesibilidad implicará marginación y pérdida de calidad de vida para cualquier persona, pero es indudable que las personas con discapacidades serán las más afectadas ante su ausencia o inaccesibilidad. El documento "Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad" de la Comisión de las Comunidades Europeas (2000), establece que las barreras presentes en el entorno obstaculizan la participación social en mayor medida que las limitaciones funcionales y que los logros en materia de acceso para las personas con discapacidad inciden positivamente en otros ámbitos, tales como la calidad de vida profesional, la protección de los consumidores y la competitividad de la industria europea.

La existencia de barreras puede condicionar en gran medida la vida de una persona o colectivo, llegando incluso a la exclusión social, a la discapacitación y a la estigmatización. La existencia de barreras ambientales, impuestas por las condiciones físicas o sociales del medio, ya sean vinculadas al entorno construido (arquitectónicas y urbanísticas), con el medio natural, con el transporte o con las reglas, normas o regulaciones; o barreras interactivas, las relativas a la habilidad requerida para las necesidades de comunicación o de relación con determinados mecanismos o tecnologías, dificultan la interacción de las personas con el medio y con otras personas. Sin embargo, estas barreras tienen especial incidencia en aquellos colectivos que cuentan con barreras intrínsecas, vinculadas con los niveles de funcionalidad física, psicológica o cognitiva de cada individuo (conocimiento, salud, dependencia física o psicológica).

Buena parte de los avances en materia de accesibilidad se han orientado a la supresión de barreras y han sido fruto de la reivindicación de las personas con discapacidad y de los colectivos y asociaciones que los agrupan y defienden y, progresivamente, como expresión del reconocimiento de sus derechos. Tradicionalmente se han identificado los siguientes tipos de barreras:

- Barreras arquitectónicas: las que se presentan en los edificios.
- Barreras urbanísticas: las que se presentan en la estructura e instalaciones urbanas y en los espacios no edificados de dominio público y privado.
- Barreras en el transporte: las que se presentan en las unidades de transporte particulares o colectivas (de corta, media y larga distancia), terrestres, marítimas, fluviales o aéreas.
- Barreras en las telecomunicaciones: las que se presentan en la comprensión y captación de los mensajes, vocales y no vocales y en el uso de los medios técnicos disponibles.

Sin embargo, este concepto se ha ido ampliando, de tal manera que hoy se concibe bajo la perspectiva de la Accesibilidad Universal, que rige la estrategia de crear espacios y servicios para todas las personas teniendo en cuenta el concepto de diversidad funcional, y el Diseño para Todos que entiende que para conseguir la accesibilidad en los servicios y entornos construidos debe considerarse su uso por cualquier persona.

En la esfera internacional, este cambio de paradigma viene consagrado por la "Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad" de la ONU, adoptada en diciembre de 2006 y que desarrolla aspectos como la accesibilidad universal (artículo 9), la movilidad personal (artículo 20) o el acceso a la información (artículo 21), entre otros, que ha sido firmada y ratificada por España, con lo que resulta plenamente aplicable.

A nivel estatal un hito clave lo constituye la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU) que constituye una evolución conceptual respecto a la normativa anterior centrada en la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de personas "con discapacidad", conocida comúnmente como LISMI.

En este marco, se define la **Accesibilidad Universal** como la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Parte de la premisa de la **Igualdad de Oportunidades**, esto es la ausencia de discriminación, directa o indirecta, que tenga su causa en una discapacidad, así como la adopción de medidas de acción positiva orientadas a evitar o compensar las desventajas de una persona con discapacidad para participar plenamente en la vida política, económica, cultural y social.

Presupone la estrategia del **Diseño para todos**, entendida como la actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.

Todas las personas son diferentes (capacidades, altura, peso, edad, etc.) por lo que tienen necesidades diferentes. Muchas de ellas están fuera de los estándares medios para los que se producen y fabrican la mayor parte de bienes, servicios y productos, por lo que han de ser tenidas en cuenta a la hora de ser diseñados. El Diseño para Todos tiene como objetivo diseñar productos y servicios que puedan ser utilizados por el mayor número posible de personas, considerando que existe una amplia variedad de habilidades humanas y no una habilidad media, sin necesidad de llevar a cabo una adaptación o diseño especializado, simplificando la vida de todas las personas, con independencia de su edad, talla o capacidad.

La accesibilidad universal forma parte, a modo de condición necesaria o presupuesto ineludible, del ejercicio normalizado de los derechos humanos fundamentales, tales como son la libertad de circulación, la libertad de comunicación o la libertad de expresión, entre otros. La ausencia de accesibilidad puede considerarse como una violación de estos derechos.

El Envejecimiento Activo y las Ciudades Amigables con los Mayores

La proporción de personas mayores crece en todo el mundo más rápidamente que cualquier otro grupo de edad, produciéndose un envejecimiento acelerado de la población y un aumento en la esperanza de vida. Para el año 2050 el número de personas de más de 60 años se habrá duplicado (alcanzando el 22% respecto al 11% de 2006) y, por primera vez en la historia de la humanidad, habrá más personas por encima de los 60 años que niños (0-14 años).

Gracias a la mejora de la sanidad y de unos hábitos saludables, se ha aumentado la esperanza de vida. Las personas llegan a la edad de jubilación laboral en unas condiciones físicas mucho mejores que hace unas décadas y esta etapa de la vida empieza a considerarse como una oportunidad de comenzar nuevos proyectos, dedicar más tiempo a cuidar la salud física y mental, realizar actividades que no podrían realizarse en el periodo de la vida anterior, etc.

La Organización Mundial de la Salud difundió en 2002 el documento "Envejecimiento Activo: un marco político". El Envejecimiento Activo se define como el proceso en que se optimizan las oportunidades de salud, participación y seguridad a fin de mejorar la calidad de vida de las personas a medida que envejecen.

El envejecimiento activo pretende mejorar la calidad de vida de las personas a medida que envejecen, favoreciendo sus oportunidades de desarrollo para una vida saludable, participativa y segura. El envejecimiento activo implica entender esta etapa de la vida como un ciclo más de crecimiento personal, añadiendo "vida a los años y no solamente años a la vida".

Para ello, es necesario apoyarse en el desarrollo de hábitos de vida saludable, físicos y mentales, la formación a través del reconocimiento de capacidades y competencias, la promoción de la igualdad de oportunidades, el fomento de la autoestima y la participación de las personas mayores en la sociedad, desde su experiencia, formación, valores, incidiendo en el papel de la familia y la comunidad. El envejecimiento activo se sustenta sobre la perspectiva de género y la intergeneracionalidad, favoreciendo la igualdad de oportunidades y la autonomía personal.

En paralelo al proceso de envejecimiento asistimos a un proceso acelerado de urbanización a nivel global. Desde 2007 más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. El envejecimiento y la urbanización de la población son el resultado de un desarrollo humano exitoso durante el siglo pasado, fundamentalmente. La prolongación del promedio de vida es fruto de avances críticos en la salud pública y en las condiciones de vida. El crecimiento urbano está asociado al desarrollo tecnológico y económico de un país o región. En este sentido las condiciones de las ciudades y comunidades en las que se desarrolla la vida de las personas mayores tienen una gran incidencia en su calidad de vida.

La misma Organización Mundial de la Salud impulsó en 2005 la iniciativa "Age-friendly Environments" o entornos amigables con las personas mayores. Se acuña el concepto de ciudades o comunidades amigables con los mayores, como marco para el envejecimiento activo. Una ciudad amigable con las personas mayores es un entorno urbano integrador y accesible que fomenta un envejecimiento activo.

En una ciudad amigable con los mayores, las políticas, los servicios, los entornos y las estructuras proveen sostén y facilitan el envejecimiento activo de las personas, mediante el reconocimiento de la amplia gama de capacidades y recursos existentes entre las personas mayores; la previsión y respuesta flexible a las necesidades y preferencias relacionadas con el envejecimiento; el respeto por sus decisiones y elecciones de estilo de vida; la protección de las personas más vulnerables y la promoción de su inclusión en todas las áreas de la vida comunitaria y de su aporte a las mismas.

Dado que el envejecimiento activo es un proceso que dura toda la vida, una ciudad amigable con los mayores no sólo es "amigable con las personas de edad". Los edificios y las calles libres de barreras mejoran la movilidad e independencia de las personas con discapacidad, tanto jóvenes como mayores. Un entorno de barrios seguros permitirá a niños, mujeres jóvenes y personas mayores salir al exterior con confianza para participar activamente en actividades de recreación física y social. Las familias soportan menos presión cuando sus integrantes de mayor edad cuentan con el apoyo comunitario y los servicios de salud que necesitan. La comunidad entera se beneficia por la participación de las personas mayores en el trabajo voluntario o remunerado. Por último, la economía local se favorece por el patrocinio de los adultos mayores como consumidores. La palabra determinante en entornos urbanos físicos y sociales amigables con los mayores es facilitación.

El Programa de la OMS brinda apoyo a ciudades y comunidades para que vayan adaptándose a las personas mayores, abordando ocho dimensiones de sus necesidades: entorno construido, transportes, vivienda, participación social, respeto e integración social, participación cívica y empleo, comunicaciones y servicios de apoyo comunitario y de salud¹.

En la Comunidad Autónoma Vasca esta estrategia adquiere la denominación de "Euskadi Lagunkoia Sustraietatik". Este proyecto, puesto en marcha por el Departamento de Empleo y Políticas Sociales del Gobierno Vasco, tiene como objetivo movilizar a instituciones, agentes y personas para hacer de nuestros barrios, pueblos y ciudades espacios amigables donde sea posible vivir sin obstáculos físicos y convivir sin barreras entre las personas.

¹ Ciudades globales amigables con los mayores: una Guía. Organización Mundial de la Salud, 2007.

De esta manera los conceptos de Accesibilidad Universal y Diseño para Todos y Envejecimiento Activo y Ciudades y entornos Amigables con las personas Mayores empiezan a caminar unidos ya que constituyen dos caras de la misma moneda.

La propia Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020 es un ejemplo, cuando recoge entre sus propuestas las necesidades de avanzar en el planeamiento y diseño urbano desde la perspectiva de amigabilidad, accesibilidad y diseño universal.

2.- CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LAS MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA CAPV

En paralelo a la evolución del concepto de la Accesibilidad Universal, hay una evolución de la conceptualización de las personas destinatarias de esta medida.

Buena parte del impulso de las medidas de accesibilidad ha venido dado por la defensa de los derechos de las personas con discapacidad. Según la definición de la ONU, se entiende por personas con discapacidad aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás².

En este sentido muchos de los avances logrados se han debido a desarrollos normativos específicamente centrado en este tipo de colectivos como puede ser la Ley 51/2003, de 2 diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU), en sus disposiciones finales, contiene mandatos explícitos de desarrollo y aplicación de las medidas determinadas por la ley.

La evolución del concepto hacia la Accesibilidad Universal y el Diseño para Todos, hace tener en cuenta la diversidad humana, la inclusión social y la igualdad. Este acercamiento integral e innovador constituye un reto creativo y ético para todos los responsables de la planificación, el diseño, la gestión y la administración, así como para los políticos. El Diseño para Todos tiene como objetivo principal hacer posible que todas las personas dispongan de igualdad de oportunidades.

Como regla general los beneficiarios de un entorno, producto o servicio diseñado bajo el concepto de diseño para todos no son exclusivamente el colectivo de personas con discapacidad. De una forma directa se pueden ver beneficiados todos aquellos que de forma temporal tengan limitadas sus capacidades. Sirva como ejemplo una persona que haya sido escayolada de un brazo o que tenga que realizar alguna función en situaciones de escasa luminosidad o elevado ruido ambiental. De forma indirecta se puede asegurar que se mejora la calidad de vida de toda la población. En definitiva, si se es capaz de diseñar pensando en aquellos que lo tienen más difícil, se estará contribuyendo a la creación de un mundo mejor para todos.

La vinculación del concepto de la Accesibilidad Universal y el Diseño para todos con el Envejecimiento Activo refuerza el carácter extenso del colectivo social beneficiario de las políticas de accesibilidad universal y diseño para todos y pone el foco en el colectivo de la tercera edad.

² Organización de Naciones Unidas. *Convención de Derechos Humanos para las Personas con Discapacidad*. Nueva York, 2006.

Este fenómeno tiene un doble efecto. Por un lado contribuye a ampliar desde el punto de vista numérico y porcentual el colectivo social que resulta beneficiario de las políticas de accesibilidad universal. Pero además tiene un gran impacto social ya que incide muy notablemente en la percepción social respecto al interés que tienen las medidas de accesibilidad universal. Todos aspiramos a hacernos viejos y a poder llevar a cabo un envejecimiento activo, con lo que desde una perspectiva egoísta, todas las personas que no tienen discapacidades comienzan a contemplar más claramente que este tipo de medidas responden a un interés universal y no sólo a dar respuesta a las necesidades específicas de unos pocos. Si bien todas las personas que no presentan discapacidades pueden tener circunstancias incapacitantes de manera coyuntural o transitoria, la perspectiva de la vejez les afecta más directamente aunque sea a medio o largo plazo. En este sentido, una tercera edad cada vez más extensa como colectivo, más formada y consciente de sus derechos, está llamada a ejercer un impulso muy relevante en las políticas para conseguir ciudades y territorios más inclusivos y adaptados para todos.

Si bien el nuevo paradigma de la Accesibilidad Universal y el Diseño para Todos hace que el destinatario de las políticas sea el conjunto de la población y no sólo colectivos específicos, es importante no perder de vista cuales son los colectivos prioritariamente afectados por este tipo de medidas. Existen tres grandes colectivos de beneficiarios:

- Las personas que tienen discapacidades permanentes derivadas de deficiencias físicas, sensoriales, mentales, etc.
- Las personas que tienen circunstancias transitorias derivadas de actividades o situaciones coyunturales que resultan incapacitantes.
- Las personas de edad avanzada no discapacitadas (65 años o más).

Cuantificación y caracterización de la población con discapacidad

Todos los trabajos orientados a la supresión de las barreras y a la mejora de la accesibilidad orientada a las personas con discapacidades se han preocupado mucho por cuantificar y caracterizar la población a la que iban destinadas prioritariamente dichas medidas. Este esfuerzo tiene un doble objetivo: por un lado, dejar constancia de que no se trata de un colectivo social numéricamente irrelevante, con independencia de que sus derechos sean los mismos que los del resto de la población. Por otro lado, es importante profundizar en las diferentes tipologías y grados de las discapacidades existentes, ya que en función de ello, existen necesidades específicas. A este respecto, cabe señalar que se ha tendido a uniformizar las personas con discapacidad, adoptando como estereotipo las personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida, cuando existen otros muchos colectivos con necesidades específicas y diferenciadas.

La fuente estadística de referencia para la cuantificación y caracterización de las personas con algún tipo de discapacidad es la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia, realizada por el Instituto Nacional de Estadística en 2008.

Hay que tener en cuenta que se trata de una encuesta y que tiene un carácter subjetivo dependiendo de la opinión de la persona encuestada. Por otro lado, utiliza un concepto amplio de discapacidad: se trata de personas que presentan limitaciones importantes para realizar actividades de la vida diaria que hayan durado o se prevea que vayan a durar más de un año y tengan su origen en una deficiencia. Esto quiere decir que estos datos no coinciden con los datos oficiales con los que cuentan las Comunidades Autónomas y no se restringen a las personas que disponen de un certificado de discapacidad.

Esta encuesta sirve para caracterizar el problema y también para poner de manifiesto la necesidad de mejorar el sistema de información sobre la discapacidad con información más actualizada.

Según esta encuesta, en Euskadi hay un total de 184.145 personas con algún tipo de discapacidad, de las cuales 169.400 personas viven en hogares y 14.745 en centros, refiriéndose a personas de 6 o más años. Esto supone un 8,53% de la población de la CAPV. Si nos centramos en la población que vive en hogares se trata de un 7,85% de la población total de Euskadi. Comparado con otras CC.AA., y limitándonos a la población que vive en hogares, Euskadi se encuentra entre aquellas que menor tasas de discapacidad presentan, siendo la tasa más alta la de Galicia (112,9 por mil habitantes) y las más bajas las de La Rioja y Cantabria (61,6 y 70,0 respectivamente).

De la población discapacitada que vive en hogares, el 40% de las personas con discapacidad son hombres y el 60% mujeres. Según Territorios, el 13% de las personas están en Álava, el 32% en Gipuzkoa y el 54% en Bizkaia.

Teniendo en cuenta la edad, la mayoría de las personas con discapacidad (61,5%) son personas de 65 y más años; el 25,44% son personas con edad comprendida entre los 45 y los 65 años y el 13,04% son personas entre 6 y 44 años.

Entre las personas que viven en centros, el 64,78% son mujeres y el 35,22% hombres. El 56,52% tiene 80 o más años, el 23,48% de 65 a 79 y sólo el 20% de 6 a 64 años.

**Personas con discapacidad en Euskadi según Territorio, sexo y edad
 (unidad: miles de personas; personas de 6 y más años en hogares)**

	Total	Varones	Mujeres
Euskadi	169,4	68,2	101,2
Álava	22,8	10,7	12,1
Gipuzkoa	54,5	20,4	34,1
Bizkaia	92,1	37,1	55

	De 6 a 44 años		De 45 a 64 años		De 65 a 79 años		De 80 y más años	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Euskadi	13	9,1	19,9	23,2	21,2	31,6	14,1	37,3
Álava	1,7	1,8	3,9	2,6	2,7	3,7	2,4	4
Gipuzkoa	3,4	2,2	5,1	6,9	7,6	11,3	4,3	13,7
Bizkaia	7,9	5,1	10,8	13,7	10,9	16,6	7,5	19,7
	22,1		43,1		52,8		51,4	
	13,05%		25,44%		31,17%		30,34%	

Fuente: Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi, con datos de la EDAD 2008, INE.

Personas de 6 y más años con discapacidad en centros en Euskadi según sexo y grupo de edad

	Total	Varones	Mujeres
Euskadi	14.745	5.193	9.553

De 6 a 64 años		De 65 a 79 años		De 80 y más años	
Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
1.743	1.206	1.685	1.777	1.765	6.569
2.949		3.462		8.334	
20,00%		23,48%		56,52%	

Fuente: Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi, con datos de la EDAD 2008, INE.

El Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi, realizado por EDEKA, coordinadora vasca de representantes de personas con discapacidad, en 2013, realiza una amplia explotación de los datos de dicha encuesta, analizando su distribución por sexo, grupos de edades, territorios históricos, por modos de residencia, tipología de municipios, tipo de hogar, tipo de discapacidad, necesidad o no de prestaciones sociales y sanitarias, servicios social o sanitario recibido, nivel de estudios, relación con la actividad, beneficiarios de medidas de acceso al empleo, etc. Completa el análisis con otras fuentes estadísticas aportando datos sobre personas con certificado de discapacidad, tipo de discapacidad, grupo de deficiencia, grado de discapacidad, relación con la actividad, etc., etc. En suma, constituye una caracterización muy exhaustiva y detallada de la población discapacitada en Euskadi.

Cuantificación y caracterización de la población con movilidad reducida

Sin embargo, los colectivos prioritariamente afectados por las políticas de mejora de la accesibilidad y el diseño para todos son más amplios que las personas con discapacidad. El informe extraordinario del Ararteko sobre el Diagnóstico de Accesibilidad del Sistema de Transporte Público en la CAPV (2011), incluye un análisis sociodemográfico del colectivo de personas con movilidad reducida en la CAPV que puede utilizarse como referencia para caracterizar y cuantificar la población beneficiaria de las políticas y medidas de accesibilidad universal.

Este estudio define diversos colectivos: personas mayores, personas con incapacidad permanente (hasta los 64 años), personas con discapacidad temporal, mujeres embarazadas y resto de la población que puede desarrollar en un momento dado tareas que dificultan temporalmente su movilidad. Para cada uno de estos colectivos se utilizan fuentes estadísticas o estudios específicos.

El resultado global es que el 37,5% de la población actual residente en la CAPV puede ser considerada como persona con movilidad reducida en un momento determinado de un día medio, dato que se asemeja a los porcentajes de población beneficiaria de la supresión de barreras de accesibilidad que reflejan otros estudios similares.

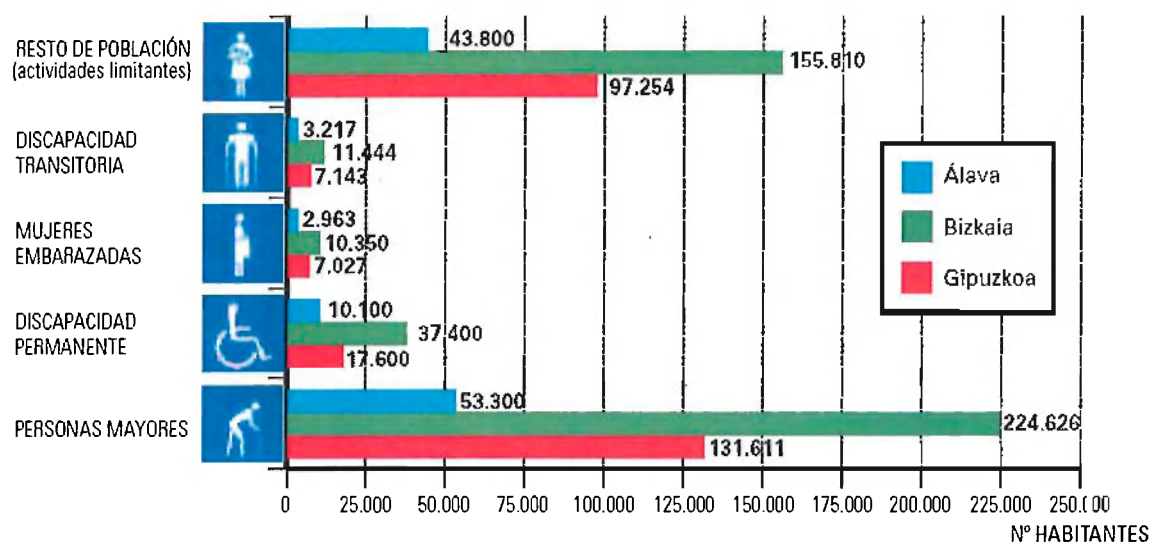
Distribución de la población por territorios y colectivos de PMR (personas con movilidad reducida)

Territorio		Personas mayores	% personas mayores	Discapacidad permanente	Total Movilidad reducida permanente	% Movilidad reducida permanente
Gipuzkoa	705.698	131.611	18,65%	17.600	149.211	21,14%
Bizkaia	1.152.658	224.626	19,49%	37.400	262.026	22,73%
Álava	313.819	53.300	16,98%	10.100	63.400	20,20%
Total CAPV	2.172.175	409.537	18,85%	65.100	474.637	21,85%

Territorio		Mujeres embarazadas	Discapacidad transitoria	Resto de población (actividades limitantes)	Total Movilidad reducida transitoria	% Movilidad reducida transitoria
Gipuzkoa	705.698	7.027	7.143	97.254	111.424	15,79%
Bizkaia	1.152.658	10.350	11.444	155.810	177.604	15,41%
Álava	313.819	2.963	3.217	43.800	49.980	15,93%
Total CAPV	2.172.175	20.340	21.804	296.864	339.008	15,61%

Fuente: Diagnóstico de accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV. Ararteko, 2011.

Distribución de los colectivos PMR (personas con movilidad reducida) por Territorio Histórico



Fuente: Diagnóstico de accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV. Ararteko, 2011.

El análisis realizado pone el acento en los resultados del proceso de envejecimiento al que se enfrenta la CAPV. El descenso significativo de la tasa de natalidad, unido al incremento de la esperanza de vida de la población, no hacen sino proyectar escenarios de incertidumbre social, con una pirámide poblacional invertida, donde altos porcentajes de población tendrán la consideración de personas con movilidad reducida por su avanzada edad.

El previsible envejecimiento de la población llevaría a que la tasa de dependencia (personas mayores de 65 años respecto de la población activa) se podría situar cercana al 50% (48,4%) en 2030, lo que representa una tasa casi siete puntos mayor que la media regional de dependencia europea que se estima del 41% en 2030 (Eurostat, 2008).

Cuantificación de la población mayor y proyección a 2029

A este respecto, la Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020³ recoge el análisis más actualizado sobre el peso demográfico actual de las personas mayores en la CAPV y las proyecciones de población, tomando como referencia el año 2029.

Según el Padrón Municipal de Habitantes de 2013, la población de la CAPV asciende a 2.191.682 personas, de las que el 20,2% ha superado el umbral de los 65 años, lo que supone un total de 443.250 personas. La población de 55 y más años es de 725.789 personas, casi la tercera parte (33,12%) del total de la población. La población sobre-envejecida, la de 80 y más años, es de 139.629 personas y representa el 6,37% de la población. Estos datos revelan que casi un tercio (el 31,5%) de las personas mayores de 65 años han superado ya los 80 años.

Si bien en el total de la población la proporción de mujeres (51,24%) es ligeramente superior a la de los hombres (48,76%), la diferencia en la proporción de cada sexo se va incrementando a medida que aumenta la edad de la población. De esta manera, en las personas de 65 y más años, las mujeres son casi el 58% y los hombres el 42%. En las personas octogenarias, las mujeres llegan a presentar el 65,4% mientras que los hombres se quedan en el 34,6%. Es decir, entre las personas de 80 y más años, el número de mujeres casi duplica al de hombres (x 1,89).

Estructura de la población de la CAPV 2013

Edad	Población total	% s/ pobl. total	Hombres	% s/ total hombres	Mujeres	% s/ total mujeres
Población total	2.191.682	100	1.068.746		1.112.936	
55 y más años	725.789	33,12	323.957	30,3	401.832	35,78
65 y más años	443.250	20,22	186.372	17,44	256.878	22,87
80 y más años	139.629	6,37	48.295	4,5	91.334	8,13

³ *Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020. Gobierno Vasco, Departamento de Empleo y Políticas Sociales, 2015.*

Edad	Población total	Hombres	% s/ grupo edad	Mujeres	% s/ grupo edad
Población total	2.191.682	1.068.746	48,76	1.112.936	51,24
55 y más años	725.789	323.957	44,63	401.832	55,37
65 y más años	443.250	186.372	42,05	256.878	57,95
80 y más años	139.629	48.295	34,59	91.334	65,41

Fuente: *Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020 con datos del INE: Padrón Municipal Habitantes, 2013.*

Desde el punto de vista de la evolución histórica se aprecia un notable incremento de los grupos de mayor edad. Si en el año 1996 las personas mayores representaban el 15,35% de la población, en 2013 suponen el 20,22%. Las personas octogenarias en 1996 suponían un 3,3% de la población total y en 2013 un 6,37%.

Si bien el incremento de la población total en este periodo ha sido de un 4,46%, el aumento de la población mayor ha sido vertiginoso. La población de 65 y más años ha aumentado en 121.297 personas (37,67%) y se ha doblado el número de personas octogenarias, con un aumento de 70.023 personas (100,6%).

En las proyecciones de población se mantiene el incremento porcentual del grupo de mayores. Los últimos datos aportados por el INE prevén una población en Euskadi para el 2029 de 596.329 personas que habrán superado los 65 años. Esta población será entonces el 29% de la población total. El número de personas de 55 y más años rondará el millón de personas, siendo casi la mitad de la población vasca. Aún más destacable será el aumento de las personas octogenarias. Se estima que para 2029 habrá más de 200.000 personas de 80 y más años en Euskadi, lo que supondrá un 9,9% de la población total y un 34,1% de la población mayor.

Proyecciones de población en la CAPV para el año 2029

Edad	Población total	% s/ pobl. total	Hombres	% s/ total hombres	Mujeres	% s/ total mujeres
Población total	2.056.975	100	989.187		1.067.788	
55 y más años	923.010	44,87	417.588	42,22	505.416	47,33
65 y más años	596.329	28,99	256.755	25,96	339.572	31,80
80 y más años	203.806	9,90	76.094	7,69	127.712	11,96

Edad	Población total	Hombres	% s/ grupo edad	Mujeres	% s/ grupo edad
Población total	2.056.975	989.187	48,09	1.067.788	51,91
55 y más años	923.010	417.588	45,24	505.416	54,76
65 y más años	596.329	256.755	43,06	339.572	56,94
80 y más años	203.806	76.094	37,34	127.712	62,66

Fuente: *Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020 con datos del INE: Proyecciones de población, 2013.*

La conclusión a la que nos lleva el análisis de las tendencias demográficas es la exigencia de que el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad y la consecución de entornos y ciudades amigables se incorpore con la máxima premura en las agendas de las instituciones y de los agentes competentes, así como en sus respectivos programas de inversiones, con el objetivo de lograr de forma efectiva territorios, ciudades y entornos más inclusivos en los que primen la igualdad de oportunidades.

3.- MARCO NORMATIVO DE LA ACCESIBILIDAD

Los avances legislativos de las últimas décadas, en el ámbito nacional e internacional, han constituido el elemento vehicular sobre el que se asientan las estrategias en favor del reconocimiento social del derecho a la igualdad de oportunidades y no discriminación de las personas con discapacidad.

La accesibilidad universal constituye un principio nuclear que, partiendo del marco jurídico internacional y comunitario, se ha ido incorporando al ordenamiento jurídico estatal a través de un marco normativo amplio y detallado.

MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL

Naciones Unidas

- **Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad**, recogidas en la Resolución 48/96 de 20 de diciembre de 1993.

Establecen en su articulado los requisitos para la igualdad de participación, los ámbitos en los que se debe materializar dicha igualdad, las medidas de ejecución y los mecanismos de supervisión.

Cabe hacer referencia al artículo 5 de esta resolución, que al regular las posibilidades de acceso establece: "Los Estados deben reconocer la importancia global de las posibilidades de acceso dentro del proceso de lograr la igualdad de oportunidades en todas las esferas de la sociedad. Para las personas con discapacidades de cualquier índole, los Estados deben: a) establecer programas de acción para que el entorno físico sea accesible, y b) adoptar medidas para garantizar el acceso a la información y la comunicación".

- **Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las personas con discapacidad**, de 13 de diciembre de 2006, en vigor en España desde el 3 de mayo de 2008.

- Art. 3: principios generales:
 - a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas;
 - c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad;

- Art. 9: Accesibilidad.
 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:
 - a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;
 - b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.
 2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:
 - a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;
 - b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;
 - c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad;
 - d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión;
 - e) Ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a edificios y otras instalaciones abiertas al público;
 - f) Promover otras formas adecuadas de asistencia y apoyo a las personas con discapacidad para asegurar su acceso a la información;
 - g) Promover el acceso de las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluida Internet;
 - h) Promover el diseño, el desarrollo, la producción y la distribución de sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones accesibles en una etapa temprana, a fin de que estos sistemas y tecnologías sean accesibles al menor costo.
- Art. 19: derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad:

Los Estados Partes en la presente Convención reconocen el derecho en igualdad de condiciones de todas las personas con discapacidad a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás, y adoptarán medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce de este derecho por las personas con discapacidad y su plena inclusión y participación en la comunidad. Entre otras cosas, esto comporta que las personas con discapacidad tengan acceso a una variedad de servicios de asistencia domiciliaria, residencial y otros servicios de apoyo de la comunidad, incluida la asistencia personal que sea necesaria para facilitar su existencia y su inclusión en la comunidad y para evitar su aislamiento o separación de ésta.
- Art. 20: Movilidad personal.

Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;
- b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible;
- c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad;
- d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.

Unión Europea

- **La Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras**, prevé lo siguiente con respecto a la accesibilidad:

Por «accesibilidad» se entiende el acceso de las personas con discapacidad, en las mismas condiciones que el resto de la población, al entorno físico, al transporte, a las tecnologías y los sistemas de la información y las comunicaciones (TIC), y a otras instalaciones y servicios. Todavía hay barreras importantes en todos estos ámbitos. Así, de media, en EU-27 solo el 5 % de los sitios web públicos se ajustan completamente a las normas de accesibilidad de internet, si bien un porcentaje más alto es parcialmente accesible. Muchas cadenas de televisión facilitan un número todavía muy reducido de programas subtítulos o que ofrezcan descripciones auditivas.

La accesibilidad es una condición previa a la participación en la sociedad y en la economía, y la UE tiene un largo camino que recorrer para conseguirla. La Comisión propone utilizar instrumentos legislativos y de otro tipo, como la normalización, para optimizar la accesibilidad al entorno construido, el transporte y las TIC, en consonancia con las iniciativas emblemáticas de la «Agenda digital» y la «Unión por la innovación».

Partiendo de los principios de una regulación más inteligente, la Comisión estudiará los beneficios de adoptar medidas legislativas que garanticen las accesibilidades de los productos y los servicios, incluidas las medidas encaminadas a intensificar el recurso a la contratación pública (que ha demostrado una elevada efectividad en los EE.UU.).

Asimismo, fomentará la incorporación de la accesibilidad y el «diseño para todos» en los planes de estudios educativos y de formación profesional de las profesiones pertinentes y potenciará un mercado de la UE para tecnologías de apoyo. Una vez haya realizado más consultas con los Estados miembros y otras partes interesadas, la Comisión se planteará proponer un «acta de accesibilidad europea» para 2012. Esta «acta» podría englobar el desarrollo de normas específicas para determinados sectores, de modo que se mejore sustancialmente el funcionamiento del mercado interior de productos y servicios accesibles.

La intervención de la UE apoyará y complementará actividades nacionales destinadas a poner en práctica la accesibilidad y eliminar las barreras actuales, y a mejorar la disponibilidad y la variedad de tecnologías de apoyo.

Garantizar la accesibilidad a los bienes y servicios, en especial los servicios públicos y los dispositivos de apoyo para las personas con discapacidad.

□ **Impulso al concepto de diseño para todos:**

La Unión Europea en los últimos años ha venido impulsando el concepto del diseño para todos en las iniciativas E-Europa, y ha potenciado una red específica para estimular las actividades en red sobre "Diseño para todos y accesibilidad electrónica".

Su filial a nivel nacional es REDEAC (Red Nacional de Centros de Excelencia en Diseño para todos y Accesibilidad Electrónica). Esta Red de Centros actualmente está coordinada por el CEAPAT (Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas).

También el Consejo de Europa ha emprendido varias iniciativas para impulsar el concepto del Diseño Universal. En febrero de 2001 el Comité de Ministros del Consejo de Europa adoptó la Resolución AP/2001 sobre la introducción de los principios del Diseño Universal en los currículos de todas las profesiones que trabajan en la construcción del entorno. En este documento se recomienda a los Estados miembros que emprendan acciones de educación, formación y concienciación divulgando los principios básicos del diseño para todos, y que se tenga en cuenta la diversidad en los ámbitos académicos y educativos, principalmente.

Desde la elaboración del "European Concept for Accessibility", a la conclusión que podemos llegar es que un entorno accesible es un entorno que está diseñado para todas las personas dando respuesta a la diversidad. Para que sea accesible un entorno o un servicio tiene que ser:

- Respetuoso: debe respetar la diversidad e idiosincrasia de cada persona;
- Seguro: debe evitar situaciones de peligro para los usuarios/as;
- Saludable: no debe generar inconvenientes a personas que padezcan alguna enfermedad o alergia;
- Funcional: debe diseñarse de tal manera que se consiga que ese producto o servicio sirva para lo que tiene que servir;
- Comprensible: deben ser claras la información, la distribución espacial, las referencias temporales y espaciales;
- Estético.

Una de las reivindicaciones prioritarias del Foro Europeo sobre Discapacidad es que el diseño para todos/as sea considerado un requisito cuando se planifican los edificios, los sistemas de transporte, la infraestructura, y también en la normalización.

NORMATIVA ESTATAL

□ **Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI).**

Tiene su fundamento directo en el artículo 49 de la Constitución Española. Esta ley se configuró como una ley marco, y como tal, sentó las bases para que la integración plena a la sociedad de las personas con discapacidad pudiera llevarse a efecto.

□ **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU),** modificada en alguna de sus disposiciones por la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Esta norma, que no deroga la LISMI, supone un gran cambio en la manera de abordar el fenómeno de la discapacidad, ya que plantea su consideración como una cuestión de derechos humanos.

En este texto legislativo convergen las ya comentadas corrientes de accesibilidad universal y no discriminación, constituyendo el marco sobre el que se plasma un conjunto de disposiciones que persiguen con nuevos medios un objetivo ya conocido: garantizar y reconocer el derecho de las personas con discapacidad a la igualdad de oportunidades y a la participación en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social.

Los principios estratégicos que establece la LIONDAU son:

- Vida independiente: poder de decisión y participación social.
- Normalización: acceso en igualdad de condiciones que el resto de ciudadanos.
- Accesibilidad universal: condición general de bienes, procesos, entornos, servicios...
- Diseño para todos: proyección desde el origen de ese acceso universal.
- Dialogo civil: participación de las personas con discapacidad en las políticas que les afectan.
- Transversalidad: concepción general de las políticas y líneas de acción públicas.

Los ámbitos en los que se aplica son: telecomunicaciones y sociedad de la información; espacios públicos urbanizados, infraestructuras y edificación; transporte; bienes y servicios a disposición del público; y relaciones con las administraciones públicas.

La entrada en vigor de la LIONDAU y de sus posteriores normas de desarrollo ha supuesto un importante impulso de los nuevos conceptos demandados con insistencia por las personas con discapacidad y por el movimiento asociativo.

□ **Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.**

Esta norma regula las condiciones de accesibilidad en el espacio público urbano y en los edificios, garantizándose a todas las personas un uso independiente y seguro de aquellos. Asimismo, se da respuesta a la necesidad de armonizar y unificar términos y parámetros, así como de establecer las medidas de acción positiva que favorezcan a las personas con discapacidad el uso normalizado del entorno construido y de los espacios urbanos.

Por otra parte, se ofrece una normativa adaptada a la visión de la accesibilidad fundamentada en el diseño para todos y la autonomía personal, y también más abierta de las necesidades existentes, asumiendo la pluralidad dentro de la discapacidad.

□ **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.**

Esta norma determina las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para su utilización por las personas con discapacidad para los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial, fijando su calendario de implantación en el marco de lo establecido por la disposición final octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre.

También establece un plazo no superior a tres años (noviembre de 2010), desde la entrada en vigor del real decreto, para que el Ministerio de Fomento u órgano al que corresponda apruebe los manuales técnicos complementarios sobre accesibilidad en infraestructuras y material móvil de los modos y medios de transporte afectados por este real decreto.

- **Ley 49/2007, de 26 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.**

Esta norma de ámbito estatal en materia de accesibilidad es de aplicación supletoria a la legislación autonómica. Las comunidades autónomas han promulgado sus respectivas leyes para garantizar los principios de la accesibilidad universal.

- **Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural,** modificada el 21 de octubre de 2009.

Entre los objetivos de la ley está el siguiente:

b) Mantener y mejorar el nivel de población del medio rural y elevar el grado de bienestar de sus ciudadanos, asegurando unos servicios públicos básicos adecuados y suficientes que garanticen la igualdad de oportunidades y la no discriminación, especialmente de las personas más vulnerables o en riesgo de exclusión.

Las políticas de desarrollo rural sostenible de las Administraciones Públicas que se deriven de esta Ley deberán orientarse a la consecución de los objetivos siguientes:

b) Dotar al medio rural, y en particular a sus núcleos de población, de las infraestructuras y los equipamientos públicos básicos necesarios, en especial en materia de transportes, energía, agua y telecomunicaciones.

c) Potenciar la prestación de unos servicios públicos básicos de calidad, adecuados a las características específicas del medio rural, en particular en los ámbitos de la educación, la sanidad y la seguridad ciudadana.

f) Facilitar el acceso a la vivienda en el medio rural, y favorecer una ordenación territorial y un urbanismo adaptado a sus condiciones específicas, que garantice las condiciones básicas de accesibilidad, que atiendan a la conservación y rehabilitación del patrimonio construido, persigan un desarrollo sostenible y respeten el medio ambiente.

g) Fomentar la participación pública en la elaboración, implementación y seguimiento de los programas de desarrollo rural sostenible a través de políticas de concienciación, capacitación, participación y acceso a la información.

h) Garantizar el derecho a que los servicios en el medio rural sean accesibles a las personas con discapacidad y las personas mayores.

- **Código de Circulación, Real Decreto 1428/2003.**

Establece las obligaciones de las empresas de transportes y del personal de conducción en lo que respecta a facilitar el acceso y uso de los servicios de transporte por carretera. Así, podemos señalar que se obliga a los conductores a acercarse a la acera con el fin de facilitar el acceso al autobús y su descenso.

También se obliga a efectuar las paradas y arrancadas de los autobuses sin sacudidas ni movimientos bruscos, velando tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas por la seguridad de las personas.

NORMATIVA AUTONÓMICA

□ **Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.**

Constituye un marco general de actuación que recoge:

- El objeto de la ley y su ámbito material de aplicación.
- La definición de las medidas para garantizar la accesibilidad en los cuatro ámbitos de intervención (entornos urbanos y espacios públicos, edificios, sistemas de información y comunicación, y transportes), definición que incluye, por un lado, las condiciones generales, y por otro, las reservas.
- Las medidas que deberán adoptar las administraciones públicas (Gobierno Vasco, diputaciones forales, ayuntamientos y demás entidades públicas) para promover y fomentar la accesibilidad.
- Las medidas de control del cumplimiento de los requisitos normativos.
- El régimen sancionador, es decir, la definición de las infracciones, de las sanciones y del procedimiento aplicable en caso de incumplimiento de la normativa.
- La creación del Consejo Vasco para la Promoción de la Accesibilidad como órgano consultivo y de participación en esta materia.

Las condiciones técnicas aplicables en los diferentes ámbitos de intervención se recogen en los dos decretos de desarrollo de la ley que se citan a continuación.

□ **Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones, y sistemas de información y comunicación.**

Este decreto se compone de cinco anejos:

El anejo I establece los parámetros antropométricos, que incluyen una serie de definiciones básicas de conceptos de accesibilidad, identificando los colectivos de personas con dificultades de accesibilidad y estableciendo las medidas, dimensiones corporales, situaciones de alcance y control, necesidades de espacio para los movimientos y transferencias.

El anejo II regula las condiciones técnicas de accesibilidad en los espacios públicos y elementos de carácter comunitario.

El anejo III establece las condiciones técnicas de accesibilidad en la edificación.

El anejo IV fija las condiciones técnicas de accesibilidad de los sistemas de comunicación.

Por último el anejo V regula las condiciones técnicas de accesibilidad previstas en los anejos anteriores en las obras de reforma, ampliación o modificación en las urbanizaciones y en la edificación.

□ **Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte:**

Este decreto completa la previsión contenida en el texto legal con la regulación en su anejo de las normas técnicas de accesibilidad en el transporte. En el proceso de elaboración participaron directamente los colectivos afectados y la Comisión Permanente del Consejo Vasco de la Accesibilidad.

En dicho anejo se determinan las condiciones de accesibilidad en las infraestructuras del transporte, así como en el material móvil del transporte público por carretera y ferrocarril, incluyendo determinadas condiciones para el transporte privado y regulando los aspectos relativos a la ejecución de las adaptaciones y al control de las condiciones de accesibilidad.

Este conjunto de normas son de aplicación, en el ámbito de la CAPV, a todos los transportes públicos de viajeros competencia de las administraciones vascas y a los que discurran íntegramente dentro de la Comunidad Autónoma vasca, así como a los edificios, servicios, instalaciones y mobiliario destinados a dichos transportes.

□ **Ley 3/2015, de 18 de junio, de Vivienda.**

Artículo 2.- Principios rectores de la política de vivienda en Euskadi.

m) Orientación de todas las intervenciones, tanto en la construcción de nuevas viviendas protegidas y alojamientos dotacionales como en actuaciones de rehabilitación o reforma, hacia la mejora de sus condiciones de habitabilidad, funcionalidad y seguridad, con especial consideración hacia su accesibilidad, uso eficiente de los recursos naturales y sostenibilidad social, financiera y medioambiental, teniendo en cuenta los principios del diseño universal.

Artículo 40.- Principios reguladores de la intervención en la edificación y en los conjuntos urbanos y rurales existentes.

c) Fomento de la diversidad y de la cohesión social, permitiéndose en una misma promoción distintas modalidades legales de acceso, como propiedad y arrendamiento, de la calidad y versatilidad de los espacios públicos de la ciudad, mediante el fomento de la accesibilidad universal, y de la aplicación de criterios bioclimáticos tanto en los espacios abiertos como en los construidos.

Artículo 41.- Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado para el disfrute de una vivienda digna y adecuada. Específico deber de conservación de las viviendas de protección pública.

1.- En cumplimiento de la función social definida en el artículo 4 de esta ley, los propietarios de terrenos, construcciones, instalaciones y edificios tienen el deber de mantenerlos en las debidas condiciones de seguridad, salubridad, eficiencia energética, ornato público y decoro, realizando en ellos los trabajos y las obras precisas para conservarlos, o mejorarlos, a fin de mantener las condiciones requeridas para su habitabilidad, accesibilidad o uso efectivo correspondiente con un consumo energético y de recursos dentro de los límites que reglamentariamente se establezcan. El cumplimiento de las mencionadas condiciones será fiscalizado por el ayuntamiento correspondiente, de conformidad con lo previsto en la legislación urbanística, y subsidiariamente por el órgano competente en materia de vivienda del Gobierno Vasco.

3.- Las administraciones públicas competentes, y en especial las entidades locales, por sí o asociadas y con la colaboración del Gobierno Vasco y las diputaciones forales, impulsarán el fomento de la rehabilitación, renovación y revitalización del patrimonio edificado, a fin de hacer posible la satisfacción del derecho a disfrutar de una vivienda por parte de la ciudadanía en condiciones de habitabilidad, funcionalidad, eficiencia energética, accesibilidad y seguridad adecuadas.

Artículo 73.- Expropiación forzosa de viviendas de protección pública.

1.- Se considera que concurre causa de interés social que legitima la expropiación forzosa de las viviendas de protección pública, sus anejos vinculados, locales y edificaciones complementarias en los siguientes supuestos:

d) Inobservancia del deber de actualizar los servicios e instalaciones precisos para hacer efectiva la accesibilidad prevista por la legislación sectorial.

Régimen Sancionador. Artículo 83.- Infracciones muy graves.

a) Vulnerar las disposiciones legales sobre accesibilidad o las normas técnicas de construcción y edificación, instalaciones, materiales, productos, aislamientos, protección contra incendios o sostenibilidad energética y ambiental en viviendas o alojamientos, cuando se deriven situaciones de grave peligro o insalubridad.

4.- ESTADO DE LA CUESTION

Es evidente que en las últimas décadas se ha producido un importante avance en esta materia en la CAPV. Buena parte de los avances logrados se han debido al impulso del Movimiento Asociativo de la Discapacidad y al despliegue de estrategias en clave de diálogo civil y reflexión compartida, con una implicación creciente de las administraciones públicas vascas.

La evolución del marco legislativo ha tenido una gran relevancia en este proceso y ha sentado las bases para que la accesibilidad sea considerada no como una gracia sino como un derecho. La generación de normas técnicas derivadas del marco legislativo general constituye otro avance fundamental ya que ayuda a cuantificar y normalizar parámetros de aplicación en los procesos de planificación y diseño.

Se han producido avances innegables en los modelos de atención a la discapacidad explicitados por las administraciones públicas vascas en sus respectivas políticas y planes de actuación. Algunos ejemplos serían el Plan para la participación y calidad de vida de las personas con discapacidad en Bizkaia (2010-2013), el Plan Estratégico de la discapacidad en Gipuzkoa o proyectos como "vivir mejor" en Álava, el despliegue de los desarrollos de la Ley de Servicios Sociales y de otras políticas para la atención de las personas con discapacidad en Euskadi.

Han proliferado en nuestros municipios los Planes de Accesibilidad, que han tenido importantes repercusiones, no sólo en resultados concretos en las ciudades o pueblos en los que se han realizado, sino en el impulso de la toma de conciencia general sobre el problema y en la asunción de la accesibilidad como un requerimiento básico del medio urbano.

Las mejoras en la accesibilidad en nuestros pueblos y ciudades han sido evidentes y se han dejado en todos los ámbitos: calles plazas, paseos marítimos, playas, equipamientos y edificios públicos, transporte, etc. También se ha avanzado mucho en el reconocimiento del acceso a la vivienda para personas con discapacidad.

Cada vez se produce un mayor reconocimiento y visibilización entre la ciudadanía de que los avances en accesibilidad universal para las personas con discapacidad redundan en mejorar la calidad de vida, comodidad y usabilidad para toda la ciudadanía: personas mayores, carritos de bebés, situaciones temporales de movilidad reducida...

Por otro lado, el concepto de Diseño para Todos supone un nuevo enfoque que lleva a plantearse que no se trata sólo de cumplir con los parámetros reflejados en las normativas en vigor referentes a la accesibilidad sino que resulta patente la necesidad de su inclusión en el proceso de proyecto como un ingrediente más del mismo. Conceptos como Envejecimiento Activo y Entornos Amigables con las personas mayores vienen a incidir en este concepto y suponen un cambio de mentalidad y enfoque y nuevos retos.

Queda patente y clara la necesidad de su inclusión en el proceso de proyecto como un ingrediente más del mismo. Se trata de una responsabilidad más del proyectista a la hora de diseñar espacios para las personas, dejando de lado los parámetros del hombre medio y teniendo en cuenta el amplio espectro que supone la diversidad funcional del ser humano.

Pese a los avances conseguidos, las dificultades son muchas y generan frenos muy importantes para la obtención de los resultados esperados y los retos son muchos y diversos.

Principales frenos para lograr la accesibilidad universal

Recogemos a continuación de forma esquemática las principales dificultades encontradas en este proceso y que actúan como frenos al avance hacia la accesibilidad universal.

- La **dispersión competencial y administrativa**: no hay un único agente público que centralice poder suficiente para liderar autónomamente los cambios precisos. Nos encontramos ante un marco competencial multinivel, donde cada agente competente planifica y desarrolla su propia estrategia operativa, lo que complica la ejecución de acciones concertadas o la obtención de resultados homogéneos en el territorio.
- La **amplitud y variedad de sectores implicados**. La diversidad de sectores y la complejidad de las interrelaciones precisas para la plena accesibilidad dificulta la consecución de objetivos completos.
- La **cadena de accesibilidad** como ejemplo de los dos aspectos anteriores. El desplazamiento físico de las personas debe producirse de forma continua y sin rupturas, es decir, el recorrido tiene que ser accesible de principio a fin. Si uno de los eslabones de la cadena falla es imposible realizar el recorrido de forma completa, lo que hace disuadir del desplazamiento. Este ejemplo se enriquece con otros ejemplos como la facilidad de acceso a la información.
- Las **limitaciones del marco legal**, que resulta difícilmente aplicable y a menudo contradictorio, enviando señales poco claras a los agentes económicos y sociales respecto a la necesidad y relevancia de las mejoras de accesibilidad. Disparidad de criterios técnicos entre diferentes normativas; normativas ancladas en la concepción "anticuada" de la LISMI (paradigma de la eliminación de barreras y la adaptación), falta de vinculación con el planeamiento urbanístico, etc.
- **Escasa eficacia práctica de las disposiciones legales**, al carecer de un aparato sancionador eficaz.
- La **dificultad para imponer regulaciones** en ámbitos de elevada liberalización, como las telecomunicaciones o de difícil control o multiplicidad de agentes, como la edificación.
- Las **importantes implicaciones económicas** e insuficiencia de recursos tanto para actuaciones de mejora de la accesibilidad en espacios públicos, edificios o transportes, como para aspectos asistenciales, formativos, etc. Esta falta de recursos se ha visto notablemente agravada por la crisis económica, lo que ha ralentizado notablemente los avances.
- **Falta de asunción de la accesibilidad como una actuación prioritaria y transversal** por parte de los poderes públicos: falta de integración de la accesibilidad en las políticas territoriales y sectoriales, falta de consignación presupuestaria, falta de control de los incumplimientos normativos o de programas de actuación, etc.

- **Limitaciones de los Planes de Accesibilidad como herramienta para el cambio de paradigma:** planes operativos centrados en la supresión de barreras, en ocasiones, excesivamente burocratizados y ligados a subvenciones, falta de compromisos concretos en la ejecución de las propuestas, falta de visión integral y de vinculación con las políticas de movilidad, urbanismo, etc.
- Falta de **integración de la accesibilidad como requisito imprescindible en el urbanismo:** Esto determina una serie de carencias tanto en la legislación urbanística como en la de accesibilidad y, fundamentalmente, una falta de coordinación e integración entre los planes de accesibilidad y el planeamiento urbanístico.
- **Escasos avances en accesibilidad en el ámbito rural:** más aún teniendo en cuenta que sus dificultades son muy superiores en todos los órdenes para el desarrollo de una vida autónoma y de igualdad de oportunidades, con especial agravamiento para discapacitados, mujeres, mayores, etc.
- Existencia de limitaciones a la accesibilidad en el espacio público derivada de **problemas de mantenimiento o de incumplimiento cívico o normativo:** falta de consideración de la accesibilidad en tareas de mantenimiento y gestión del espacio urbano: mal estado del pavimento, inadecuada poda de árboles etc.; falta de consideración de la accesibilidad en el uso de la ciudad y en las labores de policía y control por parte de la administración: vehículos mal aparcados, obras, terrazas, toldos etc. Gran capacidad de mejora sin grandes cambios estructurales ni proyectos difíciles o costosos.
- El **desconocimiento y marginación de los beneficiarios más directos**, las personas con discapacidad y mayores, colectivos a los que a menudo la sociedad ha conferido un papel como sujetos pasivos.
- **Falta de formación de los técnicos y profesionales** responsables de la planificación, gestión, control y mantenimiento del espacio urbano.
- **Falta de participación de los usuarios** en los procesos de planificación, diseño y control del espacio urbano.
- **Desigual tratamiento de la diversidad funcional**, tanto en el acceso a la vivienda, el transporte como los sistemas de información y comunicación. Priorización de las personas con movilidad reducida frente a otros colectivos: discapacitados visuales, auditivos, etc.
- **Incapacidad de adelantarnos a las necesidades**, se resuelven las urgencias o los aspectos evidentes, sin poder atender a las dinámicas previsibles a corto medio plazo, tanto en el ámbito de la discapacidad como del envejecimiento de la población.
- **Escasa atención a las barreras de comunicación para las personas con discapacidad auditiva:** falta de adaptación de los sistemas de información y comunicación, falta de extensión del lenguaje de signos, falta de aprovechamiento de nuevas tecnologías para eliminar barreras de comunicación existentes en servicios básicos y para posibilitar a las personas el desenvolvimiento de una vida normalizada en el entorno, etc.

- **Nuevos retos derivados del envejecimiento de la población:** prevalece un componente cultural en la accesibilidad, y lo que hoy nos parece accesible, quizá dentro de unos años, con una población más envejecida, con más discapacidades, más conocimiento y más tecnología, no nos lo parezca en absoluto. El concepto "accesibilidad" indica una condición que nunca es absoluta y los estándares para entonces pueden ser otros, porque la capacidad funcional media puede ser otra y los valores sociales también.
- La **necesidad de un cambio profundo de perspectiva y de actitudes:** se necesita imponer una nueva cultura de lo accesible; ligada a conceptos como accesibilidad universal, diseño para todos, envejecimiento activo, etc., asumiendo que el público destinatario de dichas políticas es un colectivo muy amplio y no un pequeño grupo de población.
- Falta de **concienciación cívica** sobre la importancia de la accesibilidad. A pesar de los avances, todos los profesionales de los distintos ámbitos en los que se trabaja por la mejora de la accesibilidad comparten la idea de que en el camino hacia un mundo más accesible es imprescindible un cambio en la conciencia colectiva sobre la importancia de la accesibilidad y su relevancia en la calidad de vida de los ciudadanos. El I Plan Nacional de Accesibilidad (2004-2012), establece su primer objetivo en la concienciación, ligándola con la formación.

5.- PRINCIPALES RETOS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA CAPV

El presente apartado tiene por objeto trasladar una imagen sintética de los principales retos que tiene la CAPV por delante en materia de accesibilidad universal, diseño para todos y amigabilidad con las personas mayores, destacando la diversidad de ámbitos de actuación y su carácter transversal.

La mayor parte de las cuestiones recogidas forman parte de las propuestas de actuación reflejadas en los documentos utilizados como referencia (capítulo 8). Se ha hecho un esfuerzo de ordenación y estructuración de las diferentes ideas para obtener una visión coherente, ya que los diferentes trabajos tienen diversidad de enfoques, metodologías, desarrollo, etc.

Estrategia:

1. Desarrollar un modelo de GOBERNANZA que integre la accesibilidad universal en el conjunto de las políticas públicas para avanzar hacia un país más inclusivo e igualitario

Acciones relacionadas:

- **Integrar la accesibilidad universal en el conjunto de las políticas públicas** con el doble objetivo de establecer estrategias y acciones concretas y de avanzar en la concienciación social:
 - Inclusión de la accesibilidad universal en los planes estratégicos y directores de los diferentes ámbitos de actuación de las administraciones públicas en las materias relacionadas: vivienda, transporte y movilidad, turismo, servicios sociales, etc.
 - Incluir la accesibilidad universal como principio rector en la ordenación del territorio y el urbanismo, empezando por las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV.
 - Introducir el Diseño para Todos como objeto preferente de las políticas públicas en materia de innovación y nuevas tecnologías.

- Fomento de la I+D+i para apoyar soluciones técnicas accesibles: mobiliario urbano, instalaciones fijas, pavimentos, pendientes excesivas, sistemas de información y comunicación y otros campos técnicos.
- Incorporar la accesibilidad universal en la prestación de bienes y servicios, así como establecer su obligado cumplimiento en todos aquellos aspectos de la Administración ligados con la adquisición de bienes y contratos públicos.
- Desarrollar **políticas de discriminación positiva en el medio rural**, atendiendo a las mayores dificultades en las condiciones de vida por parte de la población discapacitada y de mayor edad:
 - Desarrollar soluciones específicas de transporte público adaptado, ya que la falta de accesibilidad a los servicios básicos (educación, sanidad...) y al ocio, constituye una merma de los derechos esenciales.
 - Necesidad de reforzar los mecanismos de integración social, a través de la colaboración y cooperación social, para paliar las carencias específicas.
 - Desarrollo de políticas de vivienda protegida adaptadas a las circunstancias específicas del medio rural.
 - Integración de la accesibilidad universal y la amigabilidad como parte esencial de los planes de desarrollo rural⁴.
- Llevar a cabo un proceso activo de **vigilancia normativa** en materia de accesibilidad universal y diseño para todos:
 - Reforzar la coordinación entre la normativa de accesibilidad a nivel estatal y autonómico.
 - Atención a la posible evolución de la normativa de accesibilidad autonómica.
 - Desarrollar por parte de las administraciones públicas competentes un efectivo seguimiento y evaluación del cumplimiento sobre accesibilidad en el otorgamiento de todo tipo de licencias de obra, apertura...
 - Aplicación de medidas de disciplina urbanística a los casos de incumplimiento de las medidas de accesibilidad. Debe de cumplirse el régimen de infracciones y sanciones establecido en el desarrollo de la Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de personas con discapacidad (LIONDAU).
- Reforzar los **mecanismos de planificación y gestión de la accesibilidad en el ámbito municipal**:
 - Que todos los municipios dispongan y apliquen planes de accesibilidad.
 - Potenciar la evolución de los Planes de Accesibilidad Municipal, incorporando criterios de accesibilidad universal y diseño para todos, potenciando la participación pública en su diseño y tramitación, etc.
 - Incorporar a los Planes de Accesibilidad Municipal la accesibilidad en los espacios privados de aproximación a los edificios residenciales.

⁴ *Habría que analizar en detalle si el Plan de Desarrollo Rural Euskadi 2015-2020, responde a estos principios y si cumple con lo establecido en la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. De manera genérica se plantea adaptar las estructuras básicas, los servicios y equipamientos a las necesidades y características de las zonas rurales, mejorar la movilidad en zonas rurales y mejorar la accesibilidad a las TIC. No hay ninguna mención expresa a la accesibilidad universal, diseño para todos, amigabilidad, etc., como conceptos, ni se utilizan como referencia en las propuestas de mejora del transporte público, turismo, etc. No hay medidas orientadas a garantizar el derecho a que los servicios en el medio rural sean accesibles a las personas con discapacidad y las personas mayores, tal como recoge la Ley 45/2007. No hay propuestas orientadas a garantizar un entorno social más inclusivo en el medio rural.*

- Integrar las actuaciones en materia de accesibilidad en el marco de un planteamiento global orientado a la movilidad sostenible.
 - Explorar mecanismos para la integración de los Planes de Accesibilidad Municipales y el planeamiento urbanístico.
 - Incorporar los criterios de Diseño para Todos en el planeamiento urbanístico y en su aplicación, adoptando la perspectiva de edad y de género.
 - En el planeamiento urbanístico, buscar la cercanía entre los diferentes espacios, potenciando los modelos urbanos compactos y complejos.
 - Promoción, elaboración y puesta en marcha de ordenanzas integrales de accesibilidad de ámbito municipal, como refuerzo de la normativa y de la capacidad de acción municipal.
- Impulsar la **formación y divulgación** en materia de accesibilidad universal y diseño para todos:
 - Especial atención a potenciar la formación sobre accesibilidad universal y diseño para todos en todos los ámbitos relacionados con la arquitectura, la construcción, el diseño, el urbanismo, tanto a profesionales privados como a técnicos de la administración pública. Muchas veces la incorporación de la accesibilidad no es un problema económico sino de consideración desde el diseño.
 - Formación en defensa legal y normativa a representantes del movimiento asociativo de las personas con discapacidad.
 - Recopilación y difusión de "buenas prácticas" en materia de accesibilidad universal y diseño para todos, con carácter ejemplificador.
 - Extensión normalizada de la lengua de signos y los medios necesarios para disponer de este apoyo para el desarrollo de la vida en comunidad. Acceso y atención en servicios básicos: salud (atención básica, especializada, urgencias...), policía, etc., gestiones personales (banco, entrevistas...). Aprovechar las nuevas tecnologías existentes, como la plataforma de video-interpretación SVIvisual en todos los ámbitos públicos o de servicios esenciales a la ciudadanía.
 - Desarrollar campañas de concienciación social sobre la importancia de la accesibilidad universal, la amigabilidad con las personas mayores y la construcción de barrios, pueblos y ciudades más inclusivos.
 - Promover la sensibilización en relación a los criterios básicos de la accesibilidad universal y el diseño para todos en el ámbito escolar.
 - Ampliar la red de municipios vascos adheridos a la iniciativa **Euskadi Lagunkoia Sustraietatik**, desarrollando el diagnóstico y plan de amigabilidad y su correspondiente evaluación y seguimiento.

Estrategia:

2. Promover la configuración de un ESPACIO PÚBLICO que posibilite su papel como ámbito de relación social y comunitaria por excelencia

Acciones relacionadas:

- Convertir y generar **espacios públicos de proximidad** con una ubicación central del área a la que sirven, para permitir el acceso de la población a espacios libres y zonas verdes con un tamaño medio, y a una distancia que permita su acceso por medios no motorizados (menos de 5min) a todos los grupos de población y que se encuentren imbricados en la red de equipamientos públicos.

- Velar por parte de los poderes públicos por **el cumplimiento de la normativa** de accesibilidad en todas las actuaciones que tengan incidencia en el espacio público.
- Definir en la planificación urbanística los **ejes peatonales prioritarios** bajo el concepto de itinerario:
 - Definición de una serie de ejes que configuren una red peatonal de primer nivel que conecte los diferentes nodos de centralidad (distritos o barrios, centro urbano...).
 - Concepto de itinerario: integración de los ejes principales con los puntos y zonas en los que "pasan cosas": equipamientos, colegios, zonas de compras, recorridos turísticos....
 - Establecimiento de una prioridad peatonal, con la peatonalización o semi-peatonalización del viario; reforzando en ellos las medidas de calmado de tráfico (limitación de los sentidos de circulación rodada, reducción de la velocidad, priorización al peatón en los tiempos de cruce en semáforos...), control del estacionamiento, etc.
 - Cuidado extremo en estos ejes de los criterios de accesibilidad, amigabilidad del espacio público, protección frente a las inclemencias meteorológicas, etc.
 - Apoyo con elementos mecánicos para salvar desniveles (ascensores, escaleras mecánicas, etc.). Priorizar los ascensores frente a las escaleras mecánicas por su mayor facilidad de uso por personas con movilidad reducida y potenciar la seguridad (fachadas acristaladas para aumentar la visibilidad, cámaras de seguridad....).
- Contemplar a la hora del diseño y mantenimiento del espacio público los **criterios básicos de amigabilidad con los mayores y diseño para todos**⁵.
 - Espacio limpio y libre de ruidos y malos olores.
 - Existencia de espacios verdes suficientes, distribuidos, accesibles, seguros y correctamente mantenidos, con refugio adecuado, baños y asientos de fácil acceso.
 - Caminos peatonales libres de obstrucciones, con una superficie lisa, baños públicos y de fácil acceso.
 - Existencia de asientos al aire libre dispuestos a intervalos regulares, especialmente en los parques, las paradas de transporte y los espacios públicos, con un adecuado estado de conservación.
 - Aceras lisas, niveladas, antideslizantes y suficientemente anchas como para permitir el paso de sillas de ruedas o coches de niños, con bordillos rebajados hasta la calle y adecuadamente mantenidas.
 - Aceras con prioridad de uso para los peatones, libres de obstáculos (vehículos estacionados, árboles, heces de perros, etc.).
 - Cruces peatonales adecuados, situados a intervalos regulares, antideslizantes y que permitan el cruce seguro de los peatones.
 - Condiciones adecuadas para ayudar al cruce de las calles muy transitadas: islas centrales, pasos sobre o bajo nivel (cuando no sean factibles los pasos a nivel), semáforos con señales visuales y auditivas y con tiempo suficiente para que las personas con dificultades puedan cruzar la calle.
 - Cumplimiento estricto de las reglas de tráfico en el entorno urbano para facilitar la coexistencia con el resto de usos: velocidad, respeto a los pasos de peatones, estacionamiento adecuado, etc.

⁵ *Ciudades Globales Amigables con los Mayores: una Guía. Organización Mundial de la Salud, 2007.*

- o Favorecer la generación de carriles-bici segregados en el entorno urbano, con indicación clara de las zonas de cruce y fomentar la educación y sensibilización de los ciclistas urbanos para reducir los atropellos de personas mayores y la sensación de peligro que les genera la convivencia con las bicicletas.
 - o Favorecer las condiciones de seguridad y su percepción por parte de los colectivos más frágiles: iluminación, aplicación de la normativa, vigilancia policial, etc.
 - o Existencia de baños públicos suficientes y situados estratégicamente, de fácil acceso para personas con distintos niveles de capacidad, correctamente señalizados, limpios y con buen estado de conservación.
- Convertir el espacio público de barrios, pueblos y ciudades en **entornos favorables para la práctica del ejercicio físico**: itinerarios peatonales accesibles y señalizados, zonas de descanso adecuadas, zonas de ejercicios adaptadas para mayores y personas con discapacidad, etc.
 - Atender las **opiniones de las personas con mayores dificultades** en cualquier actuación a desarrollar en el espacio público: mujeres, personas con movilidad reducida, etc.
 - Realización de **campañas orientadas al uso del espacio público de forma respetuosa** para las personas con más dificultades, especialmente enfocadas a conductores de vehículos motorizados, bicicletas, patines, etc., con el objeto de garantizar la seguridad de las personas mayores y con dificultades.
 - Generar por parte del Gobierno Vasco un **marco estable de actuación para la mejora del espacio público en las áreas degradadas o desfavorecidas**: incremento de los recursos económicos, convocatorias estables de ayudas a las corporaciones locales, primar las ayudas orientadas a la mejora de la accesibilidad y la inclusividad para mujeres, personas mayores, etc.

Estrategia:

3. **Garantizar la accesibilidad universal en el TRANSPORTE PÚBLICO, contemplada bajo el concepto de "cadena de accesibilidad"**⁶

Acciones relacionadas:

- Potenciar la **intermodalidad entre los diferentes sistemas de transporte** públicos y privados, facilitando la transición entre unos y otros.
- Desde el ámbito de la planificación urbanística **potenciar la densidad en el entorno de las terminales de transporte público** y en las zonas mejor servidas por el transporte público.

⁶ El informe extraordinario del Ararteko sobre el Diagnóstico de Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV (2011) realiza un análisis y recomendaciones de forma pormenorizada.

- Integrar la **accesibilidad universal y el diseño para todos en la planificación y proyecto de cualquier nueva estación, terminal**, etc. del sistema de transporte público, como parte esencial de su éxito y funcionalidad.
- Priorizar por parte de los Ayuntamientos las actuaciones dirigidas al **acondicionamiento de los entornos peatonales de las estaciones** de ferrocarril, metro, tranvía y paradas de autobuses urbanos e interurbanos.
- Mejora del **acondicionamiento de estaciones y aeropuertos** para las personas con algún tipo de discapacidad:
 - Franjas táctiles de guiado de los itinerarios de acceso a las terminales, servicios y elementos: mostradores de facturación, puntos de asistencia, aseos...
 - Adaptación del mobiliario, procurando reservar asientos para personas discapacitadas o mayores en vestíbulo y zonas de salida.
 - Instalación de placas guía en sistema Braille para orientar la circulación de las personas con discapacidad visual.
 - Instalación de sistemas de información, asistencia y guiado que faciliten el acceso a personas con discapacidad auditiva.
- Introducción de **mejoras de la accesibilidad por parte de los gestores de la infraestructura ferroviaria** (ADIF, FEVE, ETS-RFV):
 - Incorporación de material móvil accesible en la relación andén-tren, en el tránsito interior del vehículo y en el acceso a la información y servicios.
 - Acondicionamiento de los andenes para garantizar la relación andén-tren a nivel.
 - Plan de supresión de pasos peatonales a nivel e implantación de sistemas de acceso universal y seguro entre andenes.
 - Instalación de pasos a nivel metal-caucho en las estaciones sin paso alternativo.
 - Automatización de las puertas de acceso interiores de las estaciones y adaptación de las rampas y escaleras en los accesos, vehículos y andenes.
 - Implementación y mejora de los sistemas de comunicación y señalización.
 - Mejora de las condiciones de ergonomía y confort en toda la cadena de accesibilidad: mobiliario, máquinas autoventa, aseos, etc.
- Mejora de la **funcionalidad de la red de ascensores del Metro de Bilbao** (CTB):

Mapas para la localización de los ascensores, señalización orientada a las personas con movilidad reducida, incremento de la capacidad en los ascensores en las estaciones de nueva construcción.
- Mejora de la **accesibilidad universal en el tranvía de Bilbao** (ETS):

Accesibilidad de las máquinas expendedoras de billetes y a los dispositivos de cancelación de viaje, información accesible, sistemas acústicos de posición de la puerta; sistemas de información en "Modo T" en el interior de los tranvías.

- Analizar soluciones para la **mejora de la seguridad** para los usuarios en silla de ruedas en el tránsito peatonal entre la marquesina y la acera en el **tranvía de Vitoria-Gasteiz** (ETS).
- **Mejora de la accesibilidad de los autobuses** (operadores):
 - Programas de mantenimiento y sustitución de vehículos.
 - Mejora del acondicionamiento interior: Señalización interior de los escalones, puertas y plataformas de acceso, barras guía con elementos táctiles, dispositivo de cancelación de viajes en la puerta de acceso para personas con movilidad reducida.
 - Planes de formación para conductores sobre necesidades de viajeros con discapacidad, personas mayores, conducción amigable, etc.
- **Mejora de la accesibilidad en los servicios de taxi:**
 - Asegurar la cobertura poblacional mínima (1/3.000 hab.) superando el ratio en ámbitos supramunicipales.
 - Actuaciones de sensibilización del colectivo de taxistas sobre las necesidades de personas con discapacidad, personas mayores, etc.
- Establecer políticas tarifarias para el transporte público que faciliten que un **servicio accesible en cuanto a precio** por las personas económicamente más frágiles (que suele coincidir en parte con las personas mayores y con discapacidad).
- Facilitar la **integración tarifaria entre los diferentes modos** del sistema público de transporte: unificación de criterios de precio, validez de los diferentes títulos de transporte, despenalización del transbordo...

Estrategia:

4. Favorecer la adaptación de la VIVIENDA a las diferentes necesidades que presenta la sociedad

Acciones relacionadas:

- **Ampliar la reserva en vivienda protegida a personas con discapacidad**, más allá de la movilidad reducida, tanto en compra como en arrendamiento. Contemplar también otras necesidades de personas con discapacidad auditiva, visual o con otros tipos de *discapacidad que ahora entran en las condiciones de la población general*.
- **Ampliar la perspectiva de ayudas para adaptaciones** en las viviendas a todas las necesidades de las personas con discapacidad (no sólo en relación con barreras arquitectónicas para personas con movilidad reducida): comunicación (video portero), timbre adaptado...
- **Adaptar las viviendas reservadas** de acuerdo con las necesidades específicas de la persona con discapacidad adjudicataria.

- **Incrementar la dotación de vivienda pública para la promoción de programas de vida independiente y promoción de la autonomía** desde un concepto de corresponsabilidad transversal entre los ámbitos de vivienda y servicios sociales.

Las personas necesitan tener posibilidades y alternativas reales de hacer vida autónoma: para ello se requieren infraestructuras adecuadas (vivienda) y apoyos adecuados (servicios sociales y otros ámbitos).

- Mejorar la **colaboración entre los promotores y las entidades del movimiento asociativo** de personas discapacitadas para el asesoramiento sobre accesibilidad y adaptaciones en las viviendas.
- **Prever y planificar el incremento de demanda.** Es un reto y una necesidad que estas personas dispongan de recursos adecuados y suficientes de vivienda: reducidas, que aseguren su intimidad, atención individualizada...
- Dotar recursos suficientes para las **ayudas para la adaptación de las viviendas** considerando el sobrecoste que supone la realidad de la discapacidad para personas y familias.
- Analizar, estudiar la viabilidad y, en su caso, promover **nuevas formas de alojamiento** para personas en proceso de envejecimiento o de discapacidad que garanticen la permanencia en las mismas en caso de necesitar ayuda:
 - Cohousing.
 - Apartamentos con servicios.
 - Edificios de convivencia intergeneracional.
 - Sistemas de acogida.
 - Unidades de convivencia.
 - Especial apoyo a iniciativas en ámbitos rurales.
- Dar **mayor difusión a los recursos de asesoramiento y apoyo existentes** ante la población:

Existencia del Consejo de Accesibilidad y del servicio de asesoramiento gratuito que ofrece Bizilagun, ambos del Gobierno Vasco, que respetivamente atienden consultas sobre actuaciones de mejora de la accesibilidad al edificio y sobre los derechos de las personas propietarias.
- Dar **mayor difusión a las ayudas públicas existentes para la adaptación de la vivienda y su acceso** (Plan Renove de Rehabilitación de Vivienda 2013-2016 y otros).
- Elaborar una **guía sobre adecuación y construcción de viviendas y entornos amigables** desde el enfoque de diseño universal.

- Fomentar el **apoyo de asesoría desde las administraciones públicas** en las tareas de conservación de la vivienda y en las adaptaciones y eliminación de barreras necesarias para las personas que necesitan ayuda.
- Crear una **red de buenas prácticas que recoja iniciativas innovadoras de alojamientos y modelos de convivencia**.
- Fomentar la **formación para profesionales de la arquitectura y la administración pública** sobre el diseño de alojamientos individuales o colectivos para personas mayores, siempre desde la perspectiva de la atención centrada en la persona y la accesibilidad universal que debe hacer compatible los espacios de cuidados con los espacios de vida.

Estrategia:

5. Extender la accesibilidad universal y el diseño para todos a todos los equipamientos y servicios y, singularmente, en los ámbitos de OCIO, DEPORTE, CULTURA Y TURISMO

Acciones relacionadas:

- Potenciar la incorporación de la **accesibilidad universal en el conjunto de los edificios administrativos** y servicios de carácter público.
- Favorecer la **mejora de la accesibilidad en establecimientos comerciales** de titularidad privada.
- Potenciar el reequipamiento de los barrios con la implantación de **equipamientos de proximidad** buscando nuevas zonas de centralidad a nivel del barrio, de modo que una parte mayoritaria de la población tenga garantizado el acceso a estos servicios mediante un modo de transporte no motorizado en un tiempo menor de 10 minutos. Prever en el planeamiento la calificación del suelo en función de la proximidad a los equipamientos.
- Potenciar la **mejora de la accesibilidad para todos los edificios relacionados con el ocio y/o turismo**: establecimientos de restauración, de espectáculos y de residencia (hoteles, apartamentos...).
 - Asegurar y evaluar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en todos los espacios públicos destinados al ocio, deporte, cultura, etc., considerando las necesidades de los distintos colectivos.
 - Además de garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida: accesos y ubicaciones normalizadas para personas con diversidad funcional, espacios reservados, sistemas de comunicación y comprensión para personas con discapacidad visual o auditiva, etc.

- Desarrollar una **política integral y diversificada de cultura y deporte** para las personas con discapacidad, personas mayores, etc.
 - Potenciar los programas de ocio orientados a las personas con discapacidades que ya vienen desarrollando diversas entidades. Constituyen un recurso fundamental para desarrollar competencias para su autonomía personal y desenvolvimiento en el entorno. Es un recurso muy valorado por las personas usuarias y por sus familias.
 - Superar las actitudes proteccionistas de las entidades, impulsando a los usuarios a que participen en la toma de decisiones, demandas, etc. Factor clave: concienciación. Trabajo en la actitud con los profesionales.
 - Seguir fomentando la formación de los profesionales del ocio y la formación y empoderamiento de las personas con discapacidad respecto al ocio.
 - Desarrollar programas específicos para la realización de actividad física por parte de las personas mayores, como pieza clave para unos hábitos de vida saludables.
 - Convertir el espacio público de barrios, pueblos y ciudades en entornos favorables para la práctica del ejercicio físico: itinerarios peatonales accesibles y señalizados, zonas de descanso adecuadas, zonas de ejercicios adaptadas para mayores y personas con discapacidad, etc.

- Promover la creación de **servicios turísticos accesibles** para todas las personas y si ello no fuera posible, crear servicios específicos para personas mayores o con discapacidades.

- Fomentar la accesibilidad universal en los **espacios naturales protegidos** de forma compatible con los valores y capacidades del medio
 - Prestar especial atención en el diseño para todos en los centros de visitantes, edificios de acogida, centros de interpretación, etc., por su papel de concentradores de visitas, información y gestión: reserva de aparcamientos, accesibilidad a las instalaciones y en su interior, información adaptada (folletos, sistemas expositivos, web...), etc.
 - Diseño de itinerarios accesibles para todos: pendiente, anchura, materiales y pavimentos, barandillas, zonas de descanso, paneles informativos, mantenimiento...
 - Clasificación de caminos y senderos en función de su nivel de accesibilidad con información clara, precisa y objetiva antes de su inicio.
 - Creación de miradores, puntos de observación, etc. en puntos destacados, concebidos con criterios de diseño para todos.
 - Disposición de transporte interno para posibilitar el acceso a zonas emblemáticas o destacadas, ya sea de uso general o especialmente concebido para personas con discapacidad: con zonas de espera y vehículos adaptados.
 - Formación y preparación del personal con especial orientación a las personas con discapacidad, personas mayores, etc.
 - Realización de diagnósticos de accesibilidad de los diferentes espacios protegidos para identificar las carencias y vías de mejora.

- Fomentar la accesibilidad universal del **patrimonio histórico y cultural** protegido:
 - Serían extrapolables las acciones planteadas para el patrimonio natural protegido, adaptadas a las circunstancias específicas y diversas del patrimonio histórico.
 - Contemplar la accesibilidad y el diseño para todos como un elemento más en la intervención sobre el patrimonio histórico, con independencia de que la normativa no sea de obligado cumplimiento.

- Superar los déficits en accesibilidad universal y en capacidad de inclusión dentro de los **centros educativos**:
 - Contemplar la accesibilidad en el ámbito de la educación desde la perspectiva de la accesibilidad universal: además de eliminar barreras arquitectónicas, hay que asegurar la accesibilidad en todos los espacios y dispositivos: material adaptado, comunicación, comprensión (accesibilidad cognitiva).
 - Se destaca el déficit existente en la metodología de la inclusión: por ej. en disponer de material adaptado para todos los casos y personas que lo requieren.
 - Accesibilidad para que el alumnado pueda acceder a otras actividades fuera del aula: ocio, actividades extraescolares, excursiones...
 - Adaptación del currículo escolar a las capacidades/necesidades del alumnado con discapacidad.

- Asegurar las condiciones de accesibilidad universal en la **formación no reglada** que se concierte, contrate o subvencione por parte de Lanbide-SVE.

- Avanzar en las **adaptaciones de los puestos de trabajo**, aprovechando las tecnologías existentes y desde una perspectiva global: no sólo en el propio puesto, sino en espacios comunes y elementos de comunicación (pasillos, alumbrado, ascensores...).

- Avanzar en la accesibilidad universal en los **centros de salud**, con una perspectiva más amplia que la eliminación de barreras:
 - Extender el servicio de intérprete de lenguaje de signos (o dispositivos tecnológicos que lo faciliten) a los servicios de urgencia y atención hospitalaria.
 - Sistema de cita previa accesible y comprensible para todas las personas con discapacidad, considerando sus distintas habilidades.
 - Prescripciones médicas y recetas adaptadas a las distintas necesidades.
 - Señalética adaptada y personal de apoyo necesario para que las personas con discapacidad puedan desenvolverse con autonomía en los centros de salud, consultas, hospitales.
 - Dispositivos adaptados para la atención adecuada a las mujeres con discapacidad.

- Potenciar la implantación de **sistemas de Gestión de la accesibilidad universal**, principalmente en servicios y equipamientos públicos:
 - Fomentar la implantación de sistemas de gestión de la accesibilidad (Norma UNE 170001-2), de manera prioritaria en los equipamientos de servicio público.
 - Desarrollar e impulsar un sistema de certificación de la accesibilidad, según grados y niveles de accesibilidad, de manera similar a la certificación energética. Recurso de marketing e información interesante tanto en equipamientos públicos como en servicios privados (comercio, turismo, etc.)

Estrategia:

6. Fomentar la **INTEGRACIÓN SOCIAL** mediante la **potenciación de mecanismos de participación y cooperación**

Acciones relacionadas:

- Reforzar la **participación y representación de las personas mayores y con discapacidad** en todos los foros de todos los ámbitos y niveles: desde las comunidades vecinales hasta los Departamentos de las administraciones públicas, desde una perspectiva transversal:
 - En foros que no sólo tengan que ver con la discapacidad, sino también con la participación ciudadana general (ej.: teatros en el barrio, programación cultural...).
 - Apoyar el empoderamiento de las personas con discapacidad en el conocimiento, ejercicio y reivindicación de sus derechos.
 - Difundir el conocimiento de la normativa entre las comunidades de vecinos.
 - Sensibilizar sobre las necesidades, exponerlas (evidencias, carencias), buscar conjuntamente soluciones en clave de cooperación con todos los agentes implicados: personas con discapacidad, técnicos, administraciones...
 - Participación prioritaria en los procesos de diseño urbano, con especial atención a los Planes de Accesibilidad, diagnóstico y Plan de Amigabilidad, planeamiento urbanístico, diseño del espacio público, etc.

- Fomentar **procesos y mecanismos de cooperación y colaboración** para lograr un tejido social más inclusivo y amigable:
 - Auzokoa lagun: iniciativa ciudadana para fomentar el tejido social de los barrios y la ayuda mutua entre vecinos de un mismo edificio que se concreta en intercambio de ayuda para tareas cotidianas en el hogar (ej. Cambio de enchufes, bombillas, compras, riego de plantas, etc.).
 - Quiero mi barrio: iniciativa para favorecer la comunicación entre la ciudadanía y las corporaciones municipales de cara a la mejora de los barrios.
 - Banco del tiempo: sistema de intercambio de actividad por tiempo, potenciando la ayuda mutua para fomentar la colaboración, la solidaridad, la comunicación, la transversalidad intergeneracional, la igualdad de género, facilitar la autonomía funcional y evitar el aislamiento y la soledad.
 - Programa "Establecimiento amigable": campaña educativa orientada a ayudar a las empresas a atraer a la clientela de más edad, creando entornos amigables para todas las personas. El resultado es el distintivo "Somos amigables" que identifica a todos aquellos que se comprometen en participar haciendo pequeñas mejoras en su local y aumentando la calidad de la atención.
 - Impulsar iniciativas que faciliten la colaboración y participación activa de las personas mayores en asociaciones o colectivos de carácter comunitario o vecinal.
 - Programa "camino escolar" o similares: orientados a la cooperación para garantizar la movilidad infantil segura y sostenible entre las zonas de residencia y los centros escolares.

- Fomentar la **colaboración entre asociaciones de personas con discapacidad**:
 - Articular herramientas para aunar y sumar necesidades, superando particularidades de cada colectivo y optimizando los recursos existentes (colaboración de todos los agentes).
 - Crear canales de flujo de información. Compartir buenas prácticas y transferencia de conocimiento entre asociaciones.
 - Vigilar y exigir el cumplimiento de la normativa dirigida a garantizar la accesibilidad en materia de comunicación oral o en comunicación audiovisual.

DOCUMENTOS DE REFERENCIA para la elaboración del presente informe

Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo. Fundación Once y Fundación Arquitectura COAM, 2011.

Ciudades Globales Amigables con los Mayores: una Guía. Organización Mundial de la Salud, 2007.

Diagnóstico de Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV. Informe extraordinario de la institución del Ararteko al Parlamento Vasco, 2011.

Estrategia Vasca de Envejecimiento Activo 2015-2020. Gobierno Vasco, Departamento de Empleo y Políticas Sociales, 2015.

Euskadi Lagunkoia Sustraietatik: Guía práctica para la implantación y uso en municipios. Gobierno Vasco, Departamento de Empleo y Políticas Sociales, 2014.

La discapacidad en el medio rural. Cermi, Comité español de representantes de personas con discapacidad, 2006.

Libro Blanco sobre la Discapacidad en Euskadi. Edeka, coordinadora vasca de representantes de personas con discapacidad, 2013.

Libros Verde y Blanco de la accesibilidad en España. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO, 2002 y 2003.

I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012: Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO, 2003

MARZO 2016

ASISTENCIA TÉCNICA



LKS INGENIERÍA, S.COOP.

Marco Seguro, geógrafo

Ane Miren Martínez Bardeci, arquitecto urbanista

Luis Anduaga, arquitecto urbanista

María Teresa Rodríguez, arquitecto urbanista

LKS INGENIERÍA, S.COOP.

Garaia Innovation Centre • Goiru Kalea, 7
20500 ARRASATE-MONDRAGÓN Gipuzkoa
arrasate-mondragon@lksgroup.com

Plaza de Ezcabazabal, 8-6º
31600 BURLADA Navarra
pamplona-iruna@lksgroup.com

Parque Tecnológico de Bizkaia
Laida Bidea, 207C Planta -1
48160 DERIO Bizkaia
bilbao@lksgroup.com

Zuatzu 1, Ulia Eraikina, 1. solairua, 4. lokala
20018 DONOSTIA Gipuzkoa
donostia-ssebastian@lksgroup.com

Parque Tecnológico de Alava
Albert Einstein, E7 46-2º
01510 VITORIA-GASTEIZ Araba
vitoria-gasteiz@lksgroup.com

Pº de la Castellana, 184-9ª planta
28046 MADRID
madrid@lksgroup.com

LKS TASACIONES, S.A.

Garaia Innovation Centre • Goiru Kalea, 7
20500 ARRASATE-MONDRAGÓN Gipuzkoa
T: 902 31 21 00
F: 902 31 21 01
tasaciones@lkstasaciones.es

LKS BUILDINGENIA, S.L.

Garaia Innovation Centre • Goiru Kalea, 7
20500 ARRASATE-MONDRAGÓN Gipuzkoa
vitoria-gasteiz@lksbuildIngenia.es

FILLPACK ENGINEERING SERVICES, S.L.

Pº de la Castellana, 184-9ª planta
28046 MADRID
madrid@lksgroup.com

LKS MENOSKA, S.L.

Zuatzu 1, Ulia Eraikina, 1. solairua, 4. lokala
20018 DONOSTIA Gipuzkoa
donostia-ssebastian@lksgroup.com



www.lksgroup.com

T: 902 03 04 88

F: 902 78 79 43

LKS INDIA PVT LTD

ITI Road, Aundh Pune
"RACHANA VENTURA" 501&502, Survey No. 134/1
411007 ITI Road, Aundh Pune
(Mahrastra, INDIA)
T: +91 20 66864800
F: 020-66864850
pune@lks-global.com

Mala Panaji

Shop N. 1,2,3-Ground Floor Hose N.4/183, Rua Pauline De Dias
403001 Mala Panaji
(Goa, INDIA)
admingoa@lks-global.com
T: +91 832 2234221

Nungambakkam, Chennai

"PRINCE TOWERS", N.25&26, Unit N.507, 5th Floor, College Road
600034 Nungambakkam, Chennai
(Tamilnadu, INDIA)
admInchennai@lks-global.com
T: +91 44 45066070

New Delhi

Green park Extension U-12-A, First Floor
110016 New Delhi
(New Delhi, INDIA)
T: +91 11 41000577

LKS PERU

Miraflores
c\ Malecón 28 de Julio 365, Oficina 201
Miraflores
(Lima 18-Perú)
T: (+511)6822929
F: (511)205-3030
peru@lks-global.com

LKS COLOMBIA

Bogotá, D.C.
Calle 100 No. 17A -12 Oficina 301
110221 Bogotá, D.C.
T: +57(1)5209775-57(1) 5207621
F: +57(1)5302443
colombia@lks-global.com

LKS CHINA

Western Huangpujiang Road, Northern Yufeng Avenue, Qiandeng Town
215341 Kunshan City
(Jiangsu Province)
T: +862163410728
F: +862163410725
china@lks-global.com