

Trabajo Fin de Grado

**LA TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE COMO
NUEVO MODELO DE GESTIÓN TERRITORIAL Y AMBIENTAL:
SU IMPLEMENTACIÓN EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ**

Realizado por:

Laura del Valle Magariño

Dirigido por:

Maite Uriarte Ricote

Grado en Derecho

Año académico 2020/21

Resumen:

El cambio medioambiental global y la urbanización de las ciudades son dos de las cuestiones primordiales en las agendas políticas actuales, en consonancia con las previsiones para 2050, según las cuales, más de dos tercios de la población mundial residirá en zonas urbanas. Teniendo en cuenta los numerosos problemas medioambientales que se están dando, las nuevas políticas van dirigidas a que las ciudades sigan patrones ecológicos promoviendo la incorporación de infraestructuras verdes.

Por ello, el objetivo principal de este Trabajo de Fin de Grado consiste en analizar cómo el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha implementado en la capital vasca la técnica de la “Infraestructura Verde”, que constituye un nuevo modelo de gestión del territorio y de los recursos naturales pensado para preservar la biodiversidad y garantizar múltiples beneficios a los seres humanos.

Palabras clave: Infraestructura Verde, Directrices de Ordenación del Territorio, Plan Territorial Parcial de Álava Central, Plan General de Ordenación Urbana.

Laburpena:

Ingurumen aldaketa globala eta hirien urbanizazioa egungo agenda politikoen bi gai nagusietakoak dira, 2050eko aurreikuspen arabera, munduko biztanleriaren bi heren baino gehiago hiriguneetan biziko baita. Gertatzen ari diren ingurumen arazoak kontuan hartuta, politika berriak eredu ekologikoak jarraitzen dituzten hiriei zuzenduta daude, azpiegitura berdeak sustatuz.

Hori dela eta, Gradu Amaierako Proiektu honen helburu nagusia Gasteizko Udalak “Azpiegitura Berdea” biodibertsitatea zaintzeko eta gizakientzako onura ugari bermatzeko diseinatutako lurraren kudeaketa eta baliabide naturalen eredu berria aztertzea da.

Hitz gakoak: Azpiegitura Berdea, Lurralde Antolamendurako Zuzentarauak, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala, Hiri Antolamendurako Plan Orokorra.

Abstract:

The global environmental change and the urbanization of cities are two of the main issues on current political agendas, in line with the predictions for 2050 according to which, more than two-thirds of the world's population will reside in urban areas. Taking into consideration the numerous environmental problems that are occurring, the new policies are aimed at cities following ecological patterns by promoting the incorporation of green infrastructures.

For this reason, the main objective of this Final Degree Project is to analyse how the Vitoria-Gasteiz City Council has implemented in the capital of the Basque Country, the “Green Infrastructure” technique, which constitutes a new model for managing the territory and the natural resources designed to preserve biodiversity and guarantee multiple benefits to human beings.

Keywords: Green Infrastructure, Directives for Land Use Planning, Partial Territorial Plan for Central Alava, General Plan for Urban Planning.

Índice:

ABREVIATURAS EMPLEADAS	5
I. PRESENTACIÓN DE LA TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE	6
1. INTRODUCCIÓN	6
2. ANTECEDENTES	6
3. PREVISIONES COMUNITARIAS	9
4. REGIMEN JURÍDICO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN ESPAÑA.....	12
II. CONCEPTO, NATURALEZA, OBJETO Y FINALIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE.....	15
1. CONCEPTO.....	15
2. NATURALEZA	16
3. OBJETO Y COMPOSICIÓN.....	17
4. FINALIDADES Y BENEFICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE	19
III. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURA VERDE EN LA CAPV	21
1. LA LOTPV Y LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL.....	21
2. LA INFRAESTRUCTURA VERDE COMO PRINCIPIO RECTOR	24
3. SU PAPEL COMO ELEMENTO DEFINITORIO DEL MODELO TERRITORIAL...	25
4. INSTRUMENTOS PARA LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VERDES...	26
IV. LA INFRAESTRUCTURA VERDE Y EL CASO DE VITORIA-GASTEIZ	29
1. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL IDÓNEA PARA INTRODUCIR LA TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE.....	29
2. REGIMEN JURÍDICO URBANÍSTICO QUE PERMITE LA INCORPORACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL PLANEAMIENTO DE VITORIA- GASTEIZ.....	33
3. PROPUESTAS Y ESTRATEGIAS DE CARÁCTER GENERAL CONTENIDAS EN EL AVANCE DEL PGOU PARA POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL MUNICIPIO DE VITORIA-GASTEIZ	38

3.1 Reducción de la emisión de CO2 y de otros gases que provocan el denominado “efecto invernadero”	38
3.2 Desclasificación de ciertos Sectores Urbanizables no gestionados.....	39
3.3 Refuerzo de espacios y otros elementos naturales en el interior de la ciudad: <i>Proyecto de naturalización de los espacios vacantes en el barrio de Lakua</i>	40
3.4 Conocer la titularidad de los suelos integrantes del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz principalmente, mediante la figura del Plan Especial	41
3.5 Consolidación del “Anillo Agrario” que bordea la periferia de Vitoria-Gasteiz	43
4. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE SIN PREVISIÓN LEGAL ESPECÍFICA EN EL ÁMBITO LOCAL	44
4.1 Iniciativas previas ligadas a la expansión urbanística y los problemas ambientales de la ciudad: Desarrollo del Proyecto del “Anillo Verde”, actuaciones de menor entidad y reconocimiento como “ <i>European Green Capital</i> ”	44
4.2 Adopción de medidas precursoras: Políticas ambientales más relevantes	48
4.2.1 La Estrategia de Infraestructura Verde Urbana (EIVU) con especial mención al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP).....	48
4.2.2 Materialización de la EIVU a través del diseño y consolidación del Sistema de Infraestructura Verde Urbana (SIVU): Breve aproximación a sus componentes y elementos principales	50
4.2.3 Apunte final sobre las intervenciones de infraestructura verde puestas en marcha mediante la EIVU: nuevos diseños para nuevas funciones	51
CONCLUSIONES.....	52
BIBLIOGRAFÍA.....	57
NORMATIVA	61
JURISPRUDENCIA	64
ANEXOS	64

ABREVIATURAS EMPLEADAS

BOE: Boletín Oficial del Estado

BOTHA: Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava

CAPV: Comunidad Autónoma del País Vasco

CCAA: Comunidades Autónomas

CE: Constitución Española

CEA: Centro de Estudios Ambientales

CEE: Comunidad Económica Europea

COM: Comisión Europea

COVID-19: Enfermedad por Coronavirus de 2019

CO2: Dióxido de carbono

DIE: Documento Inicial Estratégico

DOT: Directrices de Ordenación del Territorio

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea

DUVMA: Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente

EAPV: Estatuto de Autonomía del País Vasco

EIVU: Estrategia de Infraestructura Verde Urbana

LOTPV: Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco

PGOU: Plan General de Ordenación Urbana

PTP: Planes Territoriales Parciales

PTS: Planes Territoriales Sectoriales

PMSEP: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

SbN,s: Soluciones Basadas en la Naturaleza

SIVU: Sistema de Infraestructura Verde Urbana

SSTC: Sentencias del Tribunal Constitucional

SUD, s: Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible

TTHH: Territorios Históricos

USA: *United States of America*

I. PRESENTACIÓN DE LA TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

1. INTRODUCCIÓN

El impacto del cambio climático sobre los usos que se proyectan sobre el suelo se prevé especialmente intenso en las próximas décadas, con una serie de implicaciones tanto sociales como económicas de suma gravedad. La planificación territorial y urbana es una herramienta decisiva para gestionar este fenómeno, asegurando la integración de los criterios de sostenibilidad con medidas de mitigación y adaptación.

Es por eso que, dentro del ámbito de la protección de la naturaleza y la biodiversidad, ha surgido un nuevo concepto que se recoge bajo el nombre de “infraestructura verde”. Sin embargo, no es posible afirmar que nos encontramos ante un término totalmente novedoso pues existen una serie de antecedentes jurídicos sobre los que se asienta su nacimiento¹, aunque debe resaltarse que ahora sí tiene un contenido jurídicamente establecido y una regulación parcialmente específica.

2. ANTECEDENTES

Para poder hablar de lo que actualmente se denomina “infraestructura verde” en el ordenamiento jurídico europeo, tenemos que remontarnos a sus antecedentes más lejanos que se encuentran en Estados Unidos. Si bien el concepto es relativamente nuevo, la idea fue concebida hace bastante tiempo, durante la segunda mitad del siglo XIX en la época de Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux, cuando se inició la construcción de los parques urbanos en diferentes ciudades de Estados Unidos para mejorar la calidad de vida de las poblaciones urbanas².

¹ FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, Dionisio, “La Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la conectividad y restauración ecológicas: un nuevo instrumento para proteger la biodiversidad”, *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 81, 2018, pg. 3.

² OLMSTED, indicó “*Ningún parque, no importa cuán grande o cuán bien diseñado esté, puede proveer a la ciudadanía los beneficios que brinda la naturaleza*”. BRAVO RIVERA, Juan, “La infraestructura verde, los parques y su relación con la recreación y la educación”, *Congreso Infraestructura Verde y Nuestros parques*, 2018, pgs. 102-106.

En el trabajo iniciado por el arquitecto Frederick Law Olmsted se plasmó la idea de que los parques quedasen vinculados entre sí o rodeasen barrios enteros con el objetivo de mejorar la salud pública y proporcionar efectos positivos a las personas. Esta arquitectura del paisaje norteamericana del siglo XIX debutó principalmente en la ciudad de Buffalo, Nueva York (The Buffalo Olmsted Park System)³. No obstante, una década más tarde, esta idea se proyectó en Boston de una manera similar que en la ciudad de Buffalo, Nueva York. Se creó un espacio denominado Emerald Necklace⁴ que perseguía principalmente prevenir el incipiente riesgo de las inundaciones. Este segundo trabajo introdujo la perspectiva sistémica entendida como la interacción entre los elementos naturales del paisaje y la propia ciudad, sirviendo de base para una planificación urbana sostenible⁵.

El trabajo de Frederick Law Olmsted en Estados Unidos, inspirado principalmente en el urbanismo europeo, concretamente, en el people's park británico y la promenade arbolada francesa, se convirtió en un legado para una serie de urbanistas, que, en generaciones posteriores, se adhirieron a esta visión sistémica de los parques, como Juan Claude Nicolas Forestier (Francia), Leberecht Migge (Alemania) y Holger Blom (Suecia)⁶. Estos se presentan como los primeros referentes europeos en la materia que dejaron su impronta en las ciudades de París, Frankfurt o Estocolmo⁷.

³ Sobre esta cuestión, resulta muy interesante el siguiente libro, SHIBLEY, R.G. & SCHNEEKLOTH, L.H., *The Olmsted city. The Buffalo Olmsted Park System: Plan for the 21st Century*, Buffalo Olmsted Parks Conservancy, Buffalo (USA), 2008.

⁴ AUSTRICH, R., "Frederick Law Olmsted y el Emerald Necklace" de Boston, *Urbano*, Septiembre, 2003, pgs. 93-99.

⁵ FARIÑA TOJO, José, "Zonas verdes urbanas, de equipamiento a infraestructura", *Práctica urbanística: Revista mensual de urbanismo*, nº 164, 2020, pg. 2.

⁶ URIARTE RICOTE, Maite, "El Valor Ambiental de la Infraestructura Verde en el Nuevo Modelo Vasco de Ordenación del Territorio", *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 106, 2020, pg. 5.

⁷ JIMÉNEZ, Marina & DE LAS RIVAS, Juan Luis, "Ecos de Olmsted en Europa. El sistema de parques y los orígenes del urbanismo europeo contemporáneo", *Revista de Arquitectura*, nº 20, 2018, pgs. 86-103.

A lo largo del siglo XX, se desarrollaron dos construcciones teóricas consideradas la base del concepto actual de infraestructura verde. La primera denominada “biología de la conservación”, que se reconoce actualmente como ciencia mustidisciplinar⁸ y una segunda construcción doctrinal conocida como “teoría del paisaje polarizado o de la biosfera polarizada”. La primera de ellas, tomó impulso en la década de los años sesenta, fruto de la preocupación existente por los efectos de la crisis ambiental. Su finalidad originaria fue la de proteger la diversidad de especies y ecosistemas amenazados, para más tarde, enriquecer su concepto con la incorporación del respeto a los procesos que participan en la evolución de los organismos imprescindibles para su adaptación a los cambios ambientales. Por su parte, la segunda abogaba por una zonificación dirigida a compensar los usos intensivos del mismo por usos naturales⁹, mediante la creación de una estructura en red de espacios naturales y seminaturales que permitiese la autorregulación y el desarrollo de asentamientos humanos en su seno.

La estructura interna de estas dos construcciones teóricas se asienta en los antecedentes de lo actualmente denominamos infraestructura verde. A su vez, la doctrina especializada ha apreciado la existencia de dos modelos en su implementación que han seguido sendos itinerarios evolutivos¹⁰. Por un lado, tenemos el movimiento de las denominadas “garden-cities” cuyo nacimiento data en la segunda mitad del siglo XIX en Inglaterra. Este movimiento creado por Howard evolucionó esencialmente en el seno de la planificación urbanística, desembocando en el concepto green belt (cinturón verde) que tenía por objeto evitar una expansión discrecional y arbitraria de municipios y ciudades y conseguir poblaciones de áreas colindantes que se uniesen a la ciudad y conservarían su identidad.

⁸ Que abarca o afecta a varias disciplinas. *Diccionario de la Real Academia Española*, edición del Tricentenario, actualización 2020.

⁹ Estamos ante un planteamiento del geógrafo ruso B. Rodoman, según el cual es necesario contraponer los núcleos antrópicos de uso intensivo del territorio a una articulación en zonas funcionales de los elementos del paisaje; *los asentamientos humanos deberán desarrollarse dentro de una red ecológico-ambiental constituida por espacios naturales y seminaturales*. TODARO, Vincenzo, “Procesos de integración entre redes ecológicas e instrumentos de planificación”, *Cuaderno de Investigación Urbanística*, nº 54, 2007, pg. 27.

¹⁰ TODARO, Vincenzo, *Ibidem*, pg. 19.

Por otro lado, tenemos el movimiento norteamericano heredero de Olmsted, que abogaba por una planificación de espacios verdes mediante un sistema de interconexiones entre áreas verdes urbanas y extraurbanas, cuya referencia fue la planificación territorial, materializado inicialmente en los parkways y actualmente en los greenways (corredor verde), y que evolucionó hacia la planificación ambiental. Esta distinción terminó por confluir en dos realidades concretas, el cinturón verde y el corredor verde, dos instrumentos de planificación europeos, que, de manera complementaria, podría entenderse que constituyen el sustrato material de lo que hoy en día adopta el nombre de infraestructura verde.

3. PREVISIONES COMUNITARIAS

En Europa, las primeras referencias al concepto de infraestructura verde aparecen en documentos de política regional y de cambio climático. Sin embargo, su verdadero marco de desarrollo es la Estrategia de la Unión Europea sobre la Biodiversidad hasta 2020, aprobada por la Comisión Europea en mayo de 2011. Previamente a esta Estrategia, en el ámbito del Consejo de Europa, el Convenio de Berna relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa de 1979¹¹ desde un primer momento obligaba a los Estados-partes a que tuvieran en cuenta, en sus políticas de planificación y de desarrollo, los requisitos que exige la conservación de las zonas protegidas, con el fin de evitar o reducir en la medida de lo posible cualquier deterioro que pudiera ocasionarse en las mismas.

De igual forma, el Convenio Europeo del Paisaje de 2007¹² advierte que el paisaje desempeña un papel importante de interés general en los campos cultural, ecológico, medioambiental y social dado que constituye un recurso favorable para la actividad económica y que su protección, gestión y ordenación puede contribuir a la creación de empleo. Por ello, entre las medidas que se anuncian en este Convenio se prevé que los Estados parten integren el paisaje en sus políticas de ordenación territorial

¹¹ *Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa*, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979 (Instrumento de ratificación del Reino de España de 13 de mayo de 1986, BOE de 1 de octubre de 1986).

¹² *Convenio Europeo del Paisaje* (número 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000 (Instrumento de ratificación del Reino de España de 6 de noviembre de 2007, BOE de 5 de febrero de 2008).

y urbanística, así como la incorporación de este elemento en cualquiera otras que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el mismo teniendo en cuenta al mismo tiempo aquellas de carácter cultural, medioambiental, agrícola y socio-económica¹³.

La Unión Europea, teniendo en cuenta los Programas Ambientales inicia su política de protección de espacios y de especies naturales con la regulación de las aves silvestres, mediante la Directiva 79/404/CEE, del Consejo, de 2 de Abril de 1979, sobre la Conservación de las Aves Silvestres, que posteriormente fue modificada en varias ocasiones, y sustituida por la Directiva de 2009 relativa a la Conservación de las Aves Silvestres¹⁴. Con esta Directiva, se puso el foco en la conservación de todas las especies de aves que residen normalmente en estado salvaje en el territorio europeo por lo que necesariamente los Estados Miembro debían mantener o adaptar las especies de aves que se señalaban en un nivel que se adecuase a las exigencias ecológicas, científicas y culturales de aquel momento.

Años más tarde, el interés de la Comunidad Económica Europea por el medio ambiente y los espacios se plasmó al máximo nivel jurídico en el Acta Única Europea firmada el 17 y 28 de febrero de 1986. Con ocasión de esta acta, se introdujo un nuevo Título VII “Medio Ambiente” en el Tratado de la Comunidad Económico Europea y entre los objetivos de esta nueva Política Ambiental Comunitaria destacaba principalmente el relativo a “*garantizar una utilización prudente y racional de los recursos naturales*”. Posteriormente, los Tratados Europeos se modificaron varias veces, pero este objetivo se mantendrá intacto hasta el vigente Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 2007¹⁵, que lo reafirma¹⁶.

¹³ FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, Dionisio, *ob cit*, pg. 5.

¹⁴ Disponible en: [Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/147/oj/20091130).

¹⁵ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 2007 (versión consolidada publicada en DOUE C 202, 7.6.2016).

¹⁶ En esta materia la norma más importante de la Unión Europea es sin duda, la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre modificada posteriormente ya que constituye un importante salto cualitativo en la política de conservación de la naturaleza a nivel comunitario. FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, Dionisio, *ob cit*, pg. 7. Sobre la misma ver, GARCÍA URETA, Agustín, (Coord.), y otros, *La Directiva de Hábitats de la Unión Europea: balance de 20 años*, Ed. Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2012.

En Europa, el concepto de infraestructura verde se introdujo por primera vez en el Libro Blanco de la Comisión Europea para la Adaptación del Cambio Climático¹⁷. Es por eso que, en el año 2013, desde las instituciones europeas se acordó ofrecer una expresión más completa ante la dificultad de incluir en un solo párrafo todos los matices de su contenido¹⁸ recogidos en versiones anteriores: “*una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de una forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos. Incorpora espacios verdes (o azules en el caso de los ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos de espacios terrestres (incluidas las zonas costeras) y marinos. En los espacios terrestres la infraestructura verde está presente en los entornos rurales y urbanos*”¹⁹.

La propia Comisión Europea advierte que la Red Natura 2000 es la base de la infraestructura verde a nivel europeo, complementada con otros espacios naturales y seminaturales, entre los que se destacan parques, jardines privados, setos, franjas de protección cubiertas de vegetaciones a lo largo de los ríos o paisajes agrícolas cuyas estructuras contienen ricos elementos y prácticas, pero también elementos artificiales como tejados y paredes verdes o ecoductos o escaleras de peces²⁰. No sólo supone una

¹⁷ VERA REBOLLO, J. Fernando, OLCINA JANTOS, Jorge, & SAINZ-PARDO TRUJILLO, Alejandro, “La incorporación de la infraestructura verde en la ordenación territorial. El plan de acción territorial de la infraestructura verde del litoral de la Comunidad Valenciana, PATIVEL”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, nº 201, 2019, pg. 469.

¹⁸ Con anterioridad a 2013, se utilizó la definición de NAUMANN que presentó la infraestructura verde como “una red de áreas naturales y seminaturales, espacios verdes y áreas rurales y urbanas, terrestres, de agua dulce, costeras y marinas. (COMISION EUROPEA, “The multifunctionality of Green Infrastructure”, *Science for Environment Policy, In-depth Reports*, 2012).

¹⁹ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, y al Comité de las Regiones. Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa*, COM (2013) 249 final, punto 1.2.

²⁰ Las iniciativas más destacadas de carácter transnacional desarrolladas han sido el Cinturón Verde Europeo, el Corredor Verde del bajo Danubio, el Corredor los Alpes-Cárpatos, el proyecto LIFE ELIA-RTE para la transformación de los derechos de paso forestales de las rutas de líneas de alta tensión en corredores ecológicos en Bélgica y Francia, DRAVA LIFE, proyecto de gestión integrada del río transfronterizo Drava (COMISIÓN EUROPEA, *Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Revisión de los avances en aplicación de la estrategia sobre la infraestructura verde en la Unión Europea*. COM (2019) 236 final, pgs. 1 y 11); (COMISIÓN EUROPEA,

importante reserva de la biodiversidad y ecosistemas sanos, sino que también ofrece una amplia gama de servicios ecosistémicos a la sociedad cuyo valor ha sido calculado en entre 200.00 y 300.000 millones de euros anuales²¹. Además, desde 2014, la Unión Europea, a través de distintos mecanismos financieros, ha realizado una inversión anual de 95 millones de euros para la puesta en marcha de políticas y acciones de infraestructura verde en sus países²².

4. REGIMEN JURÍDICO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN ESPAÑA

En relación con los posibles antecedentes en España del concepto de infraestructura verde, por la propia naturaleza del mismo, no aparece en los textos legislativos históricos, aunque algún matiz integrador de la concepción es visible ya en la Ley 15/1975, de 2 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos, al establecer que la declaración de un espacio natural protegido no excluye la posibilidad de que, en determinadas áreas del mismo, puedan constituirse otros núcleos de protección distintos, siempre que éstos adopten alguna de las modalidades definidas en la propia Ley.

Con la Constitución Española ya en vigor, se aprobó la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres²³, que, junto a algunas novedades en relación con las figuras de espacios a proteger, regula los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, en cuyo contenido deben resaltarse la formulación de criterios orientadores para políticas sectoriales y la previsión de una importante medida como es la regulación de zonas periféricas de protección, destinadas a evitar impactos ecológicos o paisajísticos procedentes del exterior; siendo posible la determinación de limitaciones en la ley de creación concreta.

Guidance on a strategic framework for further supporting the deployment of EU-level green and blue infrastructure, COM (2019) 193 final, pg. 28 y ss.).

²¹ COMISIÓN EUROPEA, *Construir una infraestructura verde para Europa*, 2014, pg. 24.

²² COMISIÓN EUROPEA, *Supporting the Implementation of Green Infrastructure*, Final Report, Rotterdam, 2016, pg. 203.

²³ En relación con esta Ley, y su importancia, ver MARTÍN MATEO, R., & DÍEZ SÁNCHEZ, J., *Tratado de Derecho Ambiental. Volumen III. Recursos Naturales*, JIMÉNEZ JAÉN, A., *El régimen jurídico de los espacios naturales protegidos*, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2000.

Concretamente, tras ocho años de rodaje constitucional, la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, incorpora al Ordenamiento jurídico español el concepto de “*infraestructura verde*” y más específicamente introduce un nuevo Capítulo III, con un nuevo artículo 15, en el Título I, relativo a la “Estrategia Estatal de Infraestructura Verde” que garantice la conectividad y restauración ecológicas. En este precepto, se presenta el marco estratégico de la infraestructura verde para España, cuya Estrategia deberá ser aprobada mediante orden conjunta, a propuesta de los ministerios que hubieran participado en su elaboración en el plazo máximo de tres años. Con esta Estrategia estatal se persigue principalmente disponer de unas directrices que permitan identificar y conservar los elementos del territorio que componen la infraestructura verde del territorio español, terrestre y marino, y que tanto la planificación territorial como sectorial posibilite y asegure la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, la desfragmentación de áreas estratégicas para la conectividad y la restauración de los ecosistemas degradados²⁴.

En relación con estos objetivos a conseguir, la Ley exige que la Estrategia considere de forma especial, entre otros, los espacios protegidos, los hábitats en peligro de desaparición y de especies en peligro de extinción, áreas de montaña, cursos fluviales, humedales, vías pecuarias, corrientes oceánicas, cañones de alto valor natural originados como consecuencia de las buenas prácticas aplicadas por los diferentes sectores económicos, así como los hábitat prioritarios a restaurar, los terrenos afectados por los bancos de conservación de la naturaleza y los instrumentos utilizados por las administraciones competentes en la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje²⁵. Con este nuevo capítulo se pretende dar cumplimiento a la Comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité económico y social europeo y al Comité de las Regiones²⁶ e incorporar algunos de los objetivos de la Estrategia de la

²⁴ Artículo 15.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

²⁵ Artículo 15.3 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

²⁶ COMISIÓN EUROPEA, *Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa*, COM (2013) 249 final.

Unión Europea sobre la biodiversidad hasta 2020, sin perjuicio de la obligación prevista para las Comunidades Autónomas en el apartado 4 del art. 15 de la ley, de desarrollar sus propias estrategias en materia de infraestructura verde en un plazo máximo de tres años a contar desde la aprobación de la Estrategia estatal.

En el ámbito autonómico, y por lo que respecta al País Vasco, las primeras actuaciones se concretan a través de la denominada “Malla Verde” prevista, tanto en el Plan Territorial del Bilbao Metropolitano²⁷, como en el Plan Territorial del Área Funcional de Llodio²⁸. La “Malla Verde” se definía como el sistema integrado de equipamientos de espacios libres y áreas de esparcimiento del medio físico destinados a propiciar la permeabilidad del territorio a la población²⁹ con la búsqueda de mecanismos que permitiesen el disfrute de la naturaleza de forma compatible con la vocación de diferentes espacios.

También por su importancia y protagonismo destacado incluso a nivel nacional, debe citarse la infraestructura del “Anillo Verde” que surge a comienzos de la década de los 90 en Vitoria-Gasteiz, con la finalidad de dar solución integradora de los problemas de la periferia urbana de la ciudad y al estado de degradación general que la zona presentaba. Este último concepto y su ámbito de aplicación es, precisamente, el que hemos seleccionado para realizar un análisis más pormenorizado del desarrollo actual de esta técnica, como se muestra en los siguientes apartados.

²⁷ Decreto 179/2006, de 27 de septiembre, del País Vasco, por el que se aprueba el Plan Territorial del Bilbao Metropolitano.

²⁸ Decreto 19/2005, de 25 de enero, del País Vasco, por el que se aprueba el Plan Territorial del Área Funcional de Llodio.

²⁹ TABERNE PASTOR, Francisco, *Nuevo Régimen Urbanístico de la Comunidad Valenciana ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje*, Ed. Tirant lo blanch manuales, Valencia, 2020, pg. 41.

II. CONCEPTO, NATURALEZA, OBJETO Y FINALIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

1. CONCEPTO

La base de partida de lo que actualmente se entiende por Infraestructura Verde, como ya se ha mencionado en el epígrafe anterior de este trabajo, se encuentra en la creación en del primer sistema de parques en red en la ciudad norteamericana de Buffalo por parte de Frederick Law Olmsted (diseñador del Central Park de Nueva York) en colaboración con Vaux. En la búsqueda de este concepto se ha podido observar que existen diferentes criterios para su definición dependiendo del contexto en el que se utilice. Así, *The Conservation Fund*³⁰ define la infraestructura verde como una red estratégicamente planificada y gestionada de las tierras naturales, paisajes de trabajo y otros espacios abiertos que conservan los valores y funciones de los ecosistemas y proporciona beneficios asociados a las poblaciones humanas³¹.

No obstante, el término concreto de Infraestructura Verde se oficializa a finales de los años noventa del siglo XX por parte del Servicio de Bosques de USA y otras entidades conservacionistas y agencias federales de este país³² que la definen como una red interconectada de áreas naturales. Como parte de la expresión, la palabra infraestructura verde surgió a imitación de otras redes artificiales como la red de comunicación o eléctrica siendo el criterio básico el de conexión entre áreas de manera que entre éstas pueda darse cierto intercambio biológico. Esta primera idea ha cambiado a lo largo del tiempo pues se ha asimilado a cualquier sistema natural que soporta la vida al incorporar los espacios marinos que se encargan de regular el clima y las precipitaciones, posibilitando los procesos ecológicos, contribuyendo al sostenimiento de la flora y fauna y manteniendo los recursos³³.

³⁰ Este fondo para la conservación tiene su sede en Arlington, Virginia y se inició en el año 1985. FARINA TOJO, José, *ob cit*, pg. 2.

³¹ En relación con esto, *vid*, BENEFICT, M., & McMAHON E., *Green Infrastructure: Linking Landscape and Communities*, Ed. The Conservation Fund, Bergen, 2006.

³² FARIÑA TOJO, José, *ob cit*, pg. 3.

³³ COMISIÓN EUROPEA, “*Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación*”, 2009, 147 final.

Actualmente, el concepto de infraestructura verde sobrepasa la idea de red y de soporte vital tal y como se entendió en un primer momento pues se presenta, como una red estratégicamente planificada de espacios naturales y seminaturales y otros elementos ambientales diseñados y gestionados para ofrecer una amplia gama de servicios ecosistémicos³⁴. Incluye espacios verdes (o azules si se trata de ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos en áreas terrestres (naturales, rurales y urbanas) y marinas³⁵. Prima, por tanto, el componente físico o biológico del medio en el diseño de esta red y por ello, se define como una herramienta de gestión territorial que tiende a complementar la protección de la Red Natura 2000 ya que fomenta la conexión entre dichos territorios.

2. NATURALEZA

La infraestructura verde, más allá de constituir una red de espacios verdes interconectados, reporta un gran número de beneficios ambientales, sociales y económicos derivados de la multiplicidad de funciones y servicios ecosistémicos que brinda la naturaleza como son la regulación hídrica, el control de la erosión, la depuración del agua o la prevención del cambio climático, entre otros³⁶. Al tratarse de una estructura espacial que genera beneficios a las personas, la infraestructura verde tiene como objetivo mejorar la capacidad de los medios naturales para facilitar de esta manera bienes y servicios ecosistémicos múltiples y valiosos, tales como el agua y el aire limpios. Así, uno de los atractivos clave de la infraestructura verde es su capacidad para realizar diferentes funciones en la misma zona espacial siendo precisamente esta característica la que actúa como distintivo de las infraestructuras grises, fruto de las construcciones ofrecidas por la ingeniería civil convencional y diseñadas para cumplir una única función, sin tener en cuenta la mejora ambiental dentro de un contexto social y económico cada vez más amplio.

³⁴ La citada mejora de los servicios ecosistémicos necesariamente pasa por restaurar la conectividad de la fauna y flora en un hábitat natural como el europeo, especialmente fragmentado por los procesos antrópicos y amenazado por el cambio climático. URIARTE RICOTE, Maite, *ob cit*, pg. 9.

³⁵ COMISIÓN EUROPEA, *Medio Ambiente para los europeos*, nº 35, 2009, pg. 11.

³⁶ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. Documento de Propuesta*, Febrero de 2014, pg. 5.

Esta técnica presenta también una naturaleza multifuncional lo cual significa que puede promover soluciones que benefician a todos los escenarios “pérdidas pequeñas, grandes beneficios”, que ofrecen ventajas a un amplio abanico de partes interesadas, así como a la sociedad en general³⁷. Dicho, en otros términos, la multifuncionalidad de la infraestructura verde es una característica que le permite atender de forma simultánea a necesidades de lo más variadas, lo que le convierte en un instrumento transversal que puede considerarse en el desarrollo de políticas tanto territoriales como sectoriales (agricultura, energía, cambio climático, biodiversidad, urbanismo, vivienda, espacio público, etc.).

3. OBJETO Y COMPOSICIÓN

En su composición, la infraestructura verde admite una gran variedad de elementos que abarcan las zonas cuya utilidad prioritaria es su aportación a la conservación de la biodiversidad, tanto si poseen un alto valor ecológico o se encuentren o no bajo algún tipo de régimen de protección específico. No obstante, es importante tener en cuenta que no todos los espacios verdes o elementos que conforman el medio ambiente son aptos para constituir una infraestructura verde pues además de ser de alta calidad, estos espacios tienen que formar parte necesariamente de una red de infraestructura verde interconectada y ser capaces de ofrecer algo más que un espacio verde³⁸. Así, los tres componentes básicos que con carácter acumulativo configuran la infraestructura verde son;

1. Un diseño en red planificado de forma estratégica e integrado que conecte espacial y funcionalmente todas las áreas comunitarias que constituyen el marco de referencia del siguiente elemento.
2. La biodiversidad, eje sobre el que se asienta la infraestructura verde, entendida como las áreas naturales y seminaturales, verdes y/o azules, con especial riqueza

³⁷ COMISIÓN EUROPEA, *Construir una infraestructura verde para Europa*, 2014, pg. 7.

³⁸ VERA REBOLLO, J. Fernando, OLCINA JANTOS Jorge, & SAINZ-PARDO TRUJILLO, Alejandro, *ob cit*, pg. 473.

natural por su diversidad y que brindan múltiples servicios y beneficios al ecosistema³⁹ incluidos;

a.) Los elementos del paisaje de escala local que sean importantes para su conservación. Aquí cobran especial importancia los elementos ecológicos tales como los setos, muros de piedra, los bosques de galería, árboles aislados, cultivos, jardines, techos verdes, puentes verdes y las escaleras de peces, entre otros.

b.) Los elementos del paisaje a escala regional o nacional, como las áreas protegidas, lagos, cuencas fluviales, bosques de valor natural, pastos extensos, áreas agrícolas de intensidad baja y lagunas costeras.

c.) Los elementos que conforman el paisaje a escala comunitaria de carácter transfronterizo, como, por ejemplo, las cuencas hidrográficas internacionales o los bosques y cadenas montañosas que ostentan la consideración de infraestructuras verdes supranacionales.

3. Un objetivo tendente a obtener servicios ecosistémicos, que exige una gestión adecuada de las áreas verdes y azules que integran la infraestructura verde de forma que se mantengan o mejoren los servicios que la naturaleza proporciona.

Podemos concluir, por tanto, que una red estratégica e integrada que garantice la conectividad funcional y espacial, la biodiversidad concebida como el cuerpo de la misma y el mantenimiento y mejora de los servicios ecosistémicos constituyen y definen con carácter básico, los componentes de las infraestructuras del ámbito estatal, regional y local.

³⁹ URIARTE RICOTE, Maite, “El Valor Ambiental de la Infraestructura Verde en el Nuevo Modelo Vasco de Ordenación del Territorio”, *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 106, 2020, pg. 8.

4. FINALIDADES Y BENEFICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

De entre los beneficios principales que aporta la infraestructura verde debemos destacar que cada espacio y elemento que constituyen la misma desarrolla y tiene unas funciones determinadas que se traducen en servicios o beneficios concretos para el conjunto de la sociedad. De esta manera, las infraestructuras verdes en su acepción amplia cumplen cinco finalidades que dependen entre sí:

- 1) La protección de los ecosistemas y de la biodiversidad.
- 2) La mejora del funcionamiento del ecosistema y de sus servicios.
- 3) La promoción de la calidad de vida y de la salud.
- 4) El fomento de una economía verde mediante una gestión sostenible del suelo y agua.

Si bien la valoración del grado de cumplimiento de algunos de estos aspectos resulta sencilla, en ciertos casos su evaluación se presenta como un proceso de elevada complejidad en la que es preciso considerar la combinación de elementos cuantitativos y cualitativos, de aportaciones provenientes de la ecología, pero también medidas políticas y, en especial, la participación de los interesados. En este sentido, a las cuatro funciones antes citadas es preciso añadir una más:

- 5) La apuesta por una planificación espacial integrada, basada en una identificación de las zonas en las que confluyan varias de las finalidades antes descritas, en el ámbito de una política territorial y urbanística que contemple la restauración del hábitat⁴⁰.

La Estrategia Europea de Infraestructura Verde, enumera los beneficios que pueden atribuirse a esta técnica ordenados en grupos cuyos elementos son interdependientes entre sí. Principalmente destacan los de carácter ambiental, que se concretan; a.) en el incremento de la eficiencia en el suministro de los servicios ecosistémicos que mantienen la fertilidad de los suelos, el control biológico, la

⁴⁰ URIARTE RICOTE, Maite, “Planificar la infraestructura verde urbana”, *Revista Vasca de Administración Pública*, nº 99-100, 2014, pg. 2876.

polinización y el almacenamiento de los residuos hídricos; b.) en la mitigación y adaptación al cambio climático⁴¹ que favorecen el almacenamiento del carbono, el control de las temperaturas, y el control de los daños por eventos y factores externos; c.) en la prevención de desastres, que favorecen el control de la erosión y la reducción del riesgo de incendios forestales o del peligro de inundaciones; d) en la gestión del agua por favorecer la regulación de los flujos hídricos, su provisión y purificación; e.) en la gestión del suelo, pues reduce su erosión, y mantiene e incrementa su materia orgánica, fertilidad y productividad; f.) en la gestión del territorio, que lo hace más atractivo e incrementa sus propiedades; g.) en los beneficios para la conservación, que resulta en una valoración de los hábitats, especies y de la diversidad genética; h.) en las actividades agrícolas y silvícolas, por proporcionar un aumento de la polinización y del control de plagas; o i.) en el transporte y en la energía con bajas emisiones de carbono⁴².

Junto a todos estos beneficios, también se prevén otros de naturaleza socioeconómica. La mejora de la calidad del aire y la regulación de los niveles de ruido propician una mejorada salud y bienestar social. Además, las infraestructuras verdes facilitan el ejercicio y el esparcimiento, por lo que cobran especial valor en las ciudades. Por ejemplo, los parques urbanos, además de constituir agradables espacios de ocio y recreo, actúan como auténticos pulmones verdes reduciendo la contaminación atmosférica de la ciudad y mejorando la salud y bienestar de los ciudadanos.

Los bosques, por su parte, a través de la fotosíntesis actúan, como grandes sumideros de CO₂, evitando una afección masiva al medioambiente pues acumulan una gran cantidad de agua evitando posibles inundaciones en las zonas bajas de las cuencas hidrográficas, y son el hábitat de una variada y rica flora y fauna. Asimismo, los campos de cultivo aportan alimentos cercanos y mantienen la fertilidad de la tierra. Cuando las diferentes piezas que constituyen la infraestructura verde están conectadas entre sí funcionan mejor y aportan más beneficios.

⁴¹ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Infraestructura verde; mejora del capital natural de Europa*, COM (2013), 249 final, pg. 4.

⁴² URIARTE RICOTE, Maite, *ob cit*, pg. 10.

III. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO E INFRAESTRUCTURA VERDE EN LA CAPV

1. LA LOTPV Y LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Tal y como se dispone en las previsiones comunitarias mencionadas en apartados anteriores y debido a la propia naturaleza de esta técnica, la ordenación del territorio se presenta como la disciplina jurídica pensada para incorporar la infraestructura verde en el ámbito autonómico. Por este motivo, vamos a detenernos en este apartado a repasar qué tratamiento ha otorgado la normativa vasca a esta materia.

La ordenación del territorio se confunde normalmente con el concepto de urbanismo, confusión que resulta lógica pues el urbanismo siempre ha sido la forma de aproximación del poder público a una utilización más controlada del territorio. Sin embargo, la función principal del urbanismo se limita a organizar la vida en la ciudad, sin atender a una planificación territorial materialmente más amplia⁴³. Por ello, no es hasta la etapa postconstitucional donde es posible encontrar las primeras leyes que efectivamente pasan a preocuparse por la ordenación territorial cuya definición como la disciplina científica, técnica administrativa y una política concebida como enfoque interdisciplinar y global, cuyo objetivo es el desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector⁴⁴, termina concretándose en documentos internacionales.

Actualmente, la política territorial en la Unión Europea está evolucionando e incorporando simultáneamente nuevas perspectivas para lograr un desarrollo equilibrado y sostenible de las regiones. Principalmente se está poniendo el foco en dos cuestiones catalizadoras de esta transformación: la pérdida de la biodiversidad y el cambio climático al tiempo que se añade un tercer elemento, la crisis sanitaria en la que nos encontramos inmersos por el COVID-19. Todo este contexto en el que se proyecta el

⁴³ LASAGABASTER HERRARTE, Iñaki, & LAZCANO BROTONS, Iñigo, *Régimen Jurídico de la Ordenación del Territorio en Euskalherria*, Ed. Colección Urbanismo y Medio Ambiente, Oñati, 1999, pg. 29.

⁴⁴ Así fue definida en 1893 por la *Carta Europea de la Ordenación del Territorio* (Preámbulo, punto 9).

cambio de modelo que va a impulsar una segunda generación de planes territoriales, descansa principalmente, en la introducción de la técnica de la infraestructura verde.

Sin embargo, en el ámbito autonómico, la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOTPV) aprobada por el Parlamento Vasco, ya señalaba entre sus objetivos y finalidades principales la consecución de una ordenación territorial que garantizase una mejora de calidad de vida de la población y la eliminación de las diferencias existentes cuya justificación se asentaba en la degradación del territorio vasco como consecuencia de crecimiento industrial y urbano. Esta degradación se considera una necesidad inaplazable debiendo ser abordada por los poderes públicos para atender así a la persistente agudización de la crisis climática⁴⁵, por lo que implícitamente, podría entenderse que la Ley Vasca de Ordenación del Territorio ya contemplaba desde sus inicios que una manera de abordar dicha necesidad descansaba fundamentalmente en la implementación de la infraestructura verde.

Además, en esta ley se contemplan los instrumentos de planificación territorial encargados de contener y coordinar las determinaciones con incidencia territorial que emanan de diversas instancias administrativas competentes; las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), los Planes Territoriales Parciales (PTP) y los Planes Territoriales Sectoriales (PTS). Las DOT constituyen el “marco general de referencia” que debe ser respetado por el resto de instrumentos de ordenación regulados en dicha ley, así como por los planes de ordenación previstos en la legislación sobre régimen del suelo, al que en todo caso habrán de acomodarse los planes, programas y acciones con incidencia en el territorio que puedan desarrollar las diferentes Administraciones Públicas de carácter autonómico, foral o local, en el ejercicio de sus respectivas competencias⁴⁶. Esta relación jerárquica de la ordenación territorial se extiende hasta la planificación urbanística tal y como se prevé en los artículos 15 y 22 de la LOTPV, pues su contenido vincula a los planes urbanísticos⁴⁷.

⁴⁵ LASAGABASTER HERRARTE, Iñaki, & LAZCANO BROTONS, Iñigo, *ob cit*, pg. 40.

⁴⁶ Artículo 4 LOTPV.

⁴⁷ Este criterio también se reitera en la Ley 2/2006, de 30 de junio, del Suelo y Urbanismo del País Vasco, concretamente en su artículo 52.

Los PTP se conciben como desarrollo de las DOT en aquellas áreas que en estas se establezcan, que serán en todo caso, áreas supramunicipales, concretando los criterios de ordenación establecidos por las DOT, por lo que se considera que los PTP no tienen vida independiente⁴⁸, pues es la LOTPV la que determina el contenido de los PTP, que pretende ser una concreción de las DOT⁴⁹. La iniciativa para la formulación del Plan puede provenir del Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente (DUVMA) o de las Diputaciones Forales, pero también se reconoce la participación municipal. Así, los municipios que se encuentren comprendidos en las zonas delimitadas están facultados para instar el inicio de elaboración de los PTP, siendo este inicio obligatorio en caso de que el acuerdo haya sido adoptado por al menos dos tercios de los Municipios afectados, que representen a su vez como mínimo a la mitad de la población. Tanto la iniciativa para la formulación de un Plan como su posible aprobación inicial y provisional, puede ser llevada a cabo por cualquiera de estos dos órganos mencionados, sin embargo, de procederse a la aprobación definitiva o bien a la modificación de un PTP, se requiere perceptivamente la intervención del Gobierno Vasco.

Por último, pero no menos importante, tenemos los PTS. La LOTPV ha realizado una definición tan amplia que en ellos se podía incluir inicialmente cualquier tipo de plan, proyecto o similar. Se trata de aquellos planes con incidencia territorial que pueden elaborar los Departamentos del Gobierno Vasco⁵⁰ y los órganos forales de los TTHH⁵¹. Los PTS deben ser compatibles con la ordenación territorial vigente y excepcionalmente pueden darse rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. Las contradicciones serán causa de nulidad de la parte o partes del Plan Sectorial que las contengan. Estos planes, cuya naturaleza es reglamentaria,⁵² deben pasar por la Comisión de Ordenación del Territorio y se elevarán al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva en forma de decreto.

⁴⁸ LASAGABASTER HERRARTE, Iñaki, & LAZCANO BROTONS, Iñigo, *ob cit*, pg. 55.

⁴⁹ En relación con esto ver artículo 12 LOTPV.

⁵⁰ Artículo 16.1 LOTPV.

⁵¹ Artículo 16.2 LOTPV.

⁵² Artículo 13.1 LOTPV.

Esta breve aproximación a los instrumentos de planificación territorial del País Vasco, nos sirve para comprender mejor el análisis de la reciente puesta al día de las DOT que persigue actualizar su encuadre por exigencia de las perspectivas disciplinares que incumben en este ámbito tales como el cambio climático, la regeneración urbana, el paisaje, la economía circular, la movilidad o la infraestructura verde. Como ya se ha aludido anteriormente, es este último elemento por el que se ha optado para actualizar la protección ambiental del territorio y en el que se ha puesto toda la atención en la modificación de las DOT, para impulsar y abordar las posibles exigencias ambientales que se están planteado actualmente y puedan llegar a plantearse en el futuro.

2. LA INFRAESTRUCTURA VERDE COMO PRINCIPIO RECTOR

Con la modificación a la que se han visto sometidas las antiguas DOT⁵³, se ha procedido a su vez, a la revisión de sus principios rectores e introducción de otros nuevos. En la enumeración contenida en las mismas, destaca como primer principio rector la infraestructura verde junto a la puesta en valor de los servicios ecosistémicos. Le siguen en el orden siguiente: 2º visibilizar de forma específica el hábitat natural, 3º incorporar al sistema urbano la figura de los ejes de transformación; 4º optimizar la utilización del suelo ya artificializado promoviendo la regeneración urbana y la mixticidad de usos, así como evitar el crecimiento ilimitado a través del establecimiento del perímetro de crecimiento urbano; 5º promover una respuesta ágil y eficaz para las necesidades de suelo para nuevas actividades económicas, propugnado la regeneración, renovación y redensificación del suelo existente; 6º incluir la gestión del paisaje a través de los instrumentos de ordenación territorial; 7º incorporar el concepto de gestión sostenible de los recursos; agua, soberanía energética, economía circular y autosuficiencia conectada; 8º promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en que se contará con los servicios del tren de alta velocidad; 9º incluir cuestiones novedosas en la ordenación del territorio que se consideran de carácter

⁵³ DECRETO 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

transversal como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, la salud y la interrelación territorial; 10º promover una buena gobernanza en la gestión de la política pública de la ordenación del territorio, a través, principalmente, del seguimiento y la evaluación de los planes de participación , y de la integración administrativa.

3. SU PAPEL COMO ELEMENTO DEFINITORIO DEL MODELO TERRITORIAL

De entre los ocho elementos que se establecen como definatorios del modelo territorial que se contempla actualizado en las modificadas DOT, la infraestructura verde ocupa el primer lugar junto con la ordenación del medio físico⁵⁴. El capítulo dedicado al medio físico se consagra en el documento como uno de los más importantes y por ello, se le dedica no solo un artículo sino también un anexo normativo, ambos de carácter obligatorio. En concreto, la matriz de usos expresa la base sobre la que ordenar todo el suelo no urbanizable de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que es el 93% del territorio; además, se introducen directrices sobre elementos y procesos del medio físico y sobre control de actividades, teniendo como principios de todas ellas la sostenibilidad y el desarrollo equilibrado.

Respecto a la consideración que, en concreto, se le otorga a la infraestructura verde una vez incorporada la técnica en las DOT, ésta se introduce de tres maneras distintas. En primer lugar, se recoge su definición y los rasgos que la caracterizan. A continuación, se señala la infraestructura verde a nivel de Comunidad Autónoma y finalmente, se establecen directrices para su desarrollo a distintas escalas, a través del planeamiento territorial y urbanístico⁵⁵.

⁵⁴ Los otros siete elementos son los siguientes: (II) hábitat rural, (III) hábitat urbano, (IV) el paisaje, patrimonio cultural y natural y los recursos turísticos (V), la gestión sostenible de los recursos, (VI) la movilidad y la logística, (VII) una serie de cuestiones calificadas como transversales y (VIII) la gobernanza. (Decreto 128/2019, de 30 de julio por el que se aprueban de manera definitiva las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco, Memoria, pg. 51).

⁵⁵ Esta consideración determina su configuración como una herramienta para recomponer la fragmentación territorial existente y reforzar los servicios de los ecosistemas, superando la visión tradicional de espacios protegidos por una planificación consciente apoyada en la comprensión de los múltiples servicios la naturaleza y su funcionamiento. DECRETO 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, Disposición General III, pg. 2).

4. INSTRUMENTOS PARA LA CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VERDES

Antes de proceder al análisis de cómo se ha implementado esta técnica tan novedosa en el municipio de Vitoria-Gasteiz debemos realizar una serie de puntualizaciones respecto a la previsión territorial existente en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco y señalar, igualmente, la obligatoriedad recogida en las DOT respecto a la inclusión en los planes urbanísticos de la infraestructura verde local de forma que conecte con la correspondiente al Área Funcional⁵⁶ al que pertenece cada municipio.

Pues bien, para su creación a escala autonómica, el procedimiento queda repartido en dos instrumentos principales de ordenación territorial, las DOT y los PTP⁵⁷. Las primeras, han apostado decididamente por incluir el enfoque basado en los servicios ecosistémicos cuya implementación requiere de la creación y extensión de la infraestructura verde a todas las escalas del territorio autonómico. Para ello, establecen la necesidad de realizar una evaluación y cartografiado de los servicios ecosistémicos a fin de constatar los beneficios que las personas obtienen de la naturaleza, mediante la fijación de unidades ambientales y de unas fichas sobre servicios cartografiados. Por otra parte, el artículo 4 de las actualizadas DOT, con el fin de reforzar los servicios que aporta la naturaleza, establece las directrices relativas a la infraestructura verde, identificando los elementos que las componen, sus características y objetivos a seguir para que esta técnica garantice la conectividad ecológica del territorio, frente la pérdida de biodiversidad y mitigue los efectos de la fragmentación territorial producida por los asentamientos humanos y las infraestructuras grises⁵⁸.

⁵⁶ Las Áreas Funcionales son los ejes de actuación sobre el medio ambiente, los recursos naturales, el paisaje, los espacios urbanos, industriales y rurales, las infraestructuras y equipamientos del patrimonio histórico y cultural contenidos en las Directrices de Ordenación del Territorio. MONTEQUÍN ORTEGA, Marcos, “Definición de las Áreas funcionales como componente de la ordenación del territorio. El caso del planeamiento general de Gijón”, *Revista cuatrimestral de Geografía*, nº 1, 2017, pg. 96.

⁵⁷ URIARTE RICOTE, Maite, “El Valor Ambiental de la Infraestructura Verde en el Nuevo Modelo Vasco de Ordenación del Territorio”, *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 106, 2020, pg. 33.

⁵⁸ Las infraestructuras grises son aquellas creadas habitualmente por el ser humano sin basarse en la naturaleza (Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, Memoria, pg. 60).

En lo que respecta al planeamiento territorial de desarrollo, el instrumento elegido para introducir la infraestructura verde, es el PTP que ha de contener una serie de determinaciones de distinta naturaleza;

1. En primer lugar, se establece que los PTP necesariamente han de delimitar la infraestructura verde correspondiente a la escala de la CAPV y del Área Funcional y establecer para el planeamiento urbanístico los requisitos para su continuidad hasta el nivel local.

2. Cada PTP también ha de establecer los criterios, medidas y acciones para conseguir una efectiva continuidad ecológica. Entre éstos destacan principalmente la recuperación de la vegetación y de los ecosistemas, el restablecimiento de los elementos que permeabilizan la matriz agrícola y constituyen conectores ecológicos, así como el mantenimiento de los usos agrarios tradicionales⁵⁹.

3. En el contenido exclusivo de un PTP también deben aparecer señalados y claramente identificados los puntos de concurrencia o interacción de la infraestructura verde con las infraestructuras grises y las medidas necesarias para que se produzca dicha interacción.

4. De igual manera, en los PTP se deben incluir indicadores que tengan en cuenta la evaluación de servicios de los ecosistemas.

5. En última instancia, los PTP deberán completar las propuestas que se efectúen con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la administración supramunicipal interviniente a escala territorial, debiendo coordinarse las Administraciones para programar y financiar las propuestas aludidas sin que quede apartado el planeamiento territorial de carácter sectorial en relación a las determinaciones contenidas en las DOT en materia de infraestructura verde. Por este motivo, la LOTPV establece que la relación existente entre las DOT y los PTP con los PTS es de jerarquía, de tal modo que ninguna prescripción de este último puede ir en contra de los anteriores, lo que, en todo caso, produciría la nulidad de la parte correspondiente del PTS⁶⁰.

⁵⁹ Artículo 6.b) del Decreto 128/2019, de 30 de Julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco.

⁶⁰ Artículo 17.5 de la LOTPV.

Por lo que se refiere a este tipo de sanción prevista en el artículo 17.5 de la LOTPV y a la interpretación que puede realizarse de la misma es muy significativa una Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional⁶¹ que resolvió el recurso de inconstitucionalidad núm. 2.307/90, interpuesto por el Presidente del Gobierno de la Nación, representado por el Abogado del Estado, contra diversos preceptos de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, concretamente, contra el párrafo primero del art. 21 (en cuanto remite al art. 17.3, párrafo segundo, y 17. 5), el art. 25 y la Disposición adicional segunda de la mencionada ley. En síntesis, esta demanda de inconstitucionalidad se fundó en que estos preceptos vulneran el orden constitucional de distribución de competencias al constituir o permitir una invasión o constricción indebida de las competencias con incidencia territorial que al Estado reserva el art. 149.1 C.E.

Por su parte, los Letrados del Gobierno y del Parlamento vasco sostuvieron que los preceptos recurridos encuentran adecuada cobertura en el ejercicio de la competencia exclusiva que en materia de ordenación del territorio ha asumido la Comunidad Autónoma (art. 10.31 EAPV.), no produciéndose la extralimitación competencial que se denuncia. En esta sentencia, la representación procesal del Gobierno Vasco sostuvo que el citado apartado del mencionado artículo establece una relación de jerarquía entre Planes de ordenación territorial que resulta clásica en el Derecho Urbanístico en virtud de la cual la relación entre los planes de grado superior respecto a los demás se basa, entre otros principios, en el de jerarquía. Esta medida se complementa con otra, también tradicional, recogida en el art. 2.2 de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco, al disponer la primacía de los instrumentos de ordenación territorial respecto a los de ordenación urbana, que se repite específicamente para los Planes Territoriales Sectoriales y los Sectoriales de la Administración del Estado en el art. 22.

En relación con la argumentación realizada por la parte demandada, el Tribunal Constitucional determinó que la sanción de nulidad prevista en el artículo 17.5 de la LOPTV es comprensible en el propio ámbito de aplicación del precepto, esto es, la contradicción entre un Plan Territorial Sectorial o una Directriz de Ordenación del Territorio o un Plan Territorial Parcial pues es la ley la que crea y perfila las relaciones entre los instrumentos de ordenación territorial, de modo que dicha sanción no es sino

⁶¹ Sentencia del Tribunal Constitucional 149/1988, del 2 de julio de 1998, rec. 2.307/1998.

consecuencia de la jerarquía que existe entre aquéllos. Ahora bien, en su Fundamento Jurídico 3º, el Tribunal recuerda que “[l]a multiplicidad de actuaciones que inciden en el territorio requiere la necesidad de articular mecanismos de coordinación y cooperación, pero no su incorporación automática a la competencia de ordenación del territorio, de manera que el competente en esta materia, al ejercer su actividad ordenadora, estableciendo los instrumentos de ordenación territorial, deberá respetar las competencias ajenas que tienen repercusión sobre el territorio, coordinándolas y armonizándolas desde el punto de vista de su proyección territorial (...)

Así pues, la exclusividad con la que las Comunidades Autónomas, como es el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, han asumido la competencia en materia de ordenación territorial *no autoriza a desconocer las que, con el mismo carácter, vienen reservadas al Estado en virtud del art. 149.1 C.E.* [SSTC 56/1986, fundamento jurídico 3.º; 149/1991, fundamento jurídico 1.º B)], *cuyo ejercicio puede condicionar ciertamente la competencia autonómica*”. Con apoyo en esta argumentación, que ya constaba con precedentes del mismo tribunal, se dispone, en consecuencia, que el Estado puede incidir mediante sus planes sectoriales en la ordenación del territorio diseñada por las Comunidades Autónomas, siempre que lo haga en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas con una clara dimensión espacial, como las previstas en los apartados 4, 13, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 28 del art. 149.1 CE.

IV. LA INFRAESTRUCTURA VERDE Y EL CASO DE VITORIA-GASTEIZ

1. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL IDÓNEA PARA INTRODUCIR LA TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

Como ya se adelantaba en el apartado anterior de este trabajo las Directrices de Ordenación del Territorio, definitivamente aprobadas en virtud de Decreto 28/1997 de 11 de febrero del Gobierno Vasco (modificado en virtud de Decreto 4/2016 de 19 de enero del Gobierno Vasco en lo relativo a la cuantificación residencial), establecen los ejes básicos de actuación futura sobre el medio ambiente, los recursos naturales, el paisaje, los espacios urbanos, industriales y rurales, las infraestructuras y equipamientos y el patrimonio histórico y cultural.

También sabemos que las actualizadas DOT constituyen la base de referencia para el desarrollo armónico y coordinado del País Vasco, fundamentándose en criterios de integración e interconexión además de recoger la apuesta por introducir el enfoque de los servicios ecosistémicos en la ordenación territorial junto al compromiso de desarrollar una infraestructura verde en todas las escalas. Para el cumplimiento de los objetivos marcados, se han establecido una serie de directrices concretas en materia de infraestructura verde y servicios ecosistémicos⁶² en las que los Planes Territoriales Parciales juegan un papel fundamental. Es decir, en las nuevas DOT se prevé que, para lograr un modelo territorial más equilibrado, sostenible y con mayor potencial de desarrollo, los planes territoriales y sectoriales, así como el planeamiento municipal (en nuestro caso el Plan General de Ordenación Urbana⁶³ de Vitoria-Gasteiz) actúen de una manera global e integrada.

Recapitulando lo ya analizado en el apartado anterior de este trabajo, consideramos necesario mencionar nuevamente la manera de actuación precisa en materia de infraestructura verde asignada a los PTP por parte de las nuevas DOT.

1. En primer lugar, se establece la obligación para estos planes de delimitar la infraestructura verde correspondiente a escala de comunidad autónoma y del Área Funcional que corresponda, así como establecer para el planeamiento urbanístico los requisitos para alcanzar cierta continuidad hasta el nivel local.

2. Por consiguiente, se advierte que han de ser estos planes los que establezcan los criterios, medidas y acciones para conseguir una efectiva continuidad ecológica además de identificar los puntos de interacción de la infraestructura verde con la infraestructura gris y establecer las medidas adecuadas para la interacción de estos dos tipos de infraestructura.

3. Asimismo, los PTP deben incluir los indicadores que prevean la evaluación de los servicios de los ecosistemas además de complementar las propuestas de escala

⁶² En relación con esto ver, artículo 4 del Decreto 128/2019, de 30 de Julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco.

⁶³ A partir de este momento, PGOU.

territorial con las correspondientes medidas de ejecución y financiación de las mismas por parte de la administración supramunicipal pertinente debiendo las administraciones coordinarse para programar y financiar las referidas propuestas.

Una vez presentada la obligatoriedad para los PTP de incluir entre sus líneas de actuación la técnica de la infraestructura verde, vamos a proceder a examinar cómo afecta esta cuestión a Vitoria-Gasteiz. El ámbito propio de este municipio se integra en el territorio articulado a través del Plan Territorial Parcial (PTP) del Área Funcional de Álava Central aprobado por Decreto 227/2004 de 28 de diciembre que casualmente se encuentra inmerso en un procedimiento de revisión iniciado por el consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. En el documento que se va a actualizar, se ha propuesto reconducir el modelo expansivo del actual PTP con la articulación de un modelo territorial de Álava Central que busque un nuevo equilibrio del territorio donde la ciudad sea más ciudad y el campo más campo⁶⁴, mediante la inclusión de previsiones para la infraestructura verde.

En especial, se busca incrementar la participación de más Administraciones Territoriales y, a la vez, conseguir un incremento de la biodiversidad de la matriz territorial, por lo que necesariamente dicho modelo debe basarse en estrategias que incrementen la complejidad organizativa de los ecosistemas urbanos (diversidad antrópica) y la complejidad en los ecosistemas rurales y naturales (diversidad antrópica más biodiversidad). Esta decisión se apoya en la constatación de que los ecosistemas urbanos son utilizados por los sistemas urbanos como proveedores de recursos acogiendo a las infraestructuras de flujos residuales y, en su caso, soportando la contaminación generada por los núcleos urbanizados debido a su carácter más abierto en materia de energía e información. También se ha establecido que en la nueva estrategia deberán cambiar las reglas de juego actuales del binomio campo-ciudad, buscando un nuevo equilibrio en el que se les dé mayor relevancia a los servicios ecosistémicos del mundo natural y consecuentemente se logre frenar la expansión de las ciudades y núcleos urbanos, dirigiendo el eje transformador a la regeneración interna de los mismos con la incorporación de los principios de urbanismo ecosistémico.

⁶⁴ Toda la información disponible en; <https://www.euskadi.eus/revision-del-plan-territorial-parcial-de-alava-central/web01-a2libzer/es/.c> (Consultado a 10/05/2021).

En cualquier caso, hablamos de previsiones futuras sin ningún tipo de concreción particular ya que por el momento no existe una planificación territorial de ámbito autonómico que establezca por áreas funcionales mediante los PTPs previsiones específicas para la infraestructura verde. Ahora bien, es de esperar que estas previsiones queden perfectamente integradas y desarrolladas en la revisión del PTP de Álava Central tal y como las nuevas DOT exigen. Este panorama jurídico determina a su vez que no existan instrumentos de planificación territorial que contemplen la introducción de esta técnica en el municipio Vitoriano por lo que en opinión de la Jefatura del Área de Estudios e Investigación del Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz⁶⁵, sería más corrector hablar de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN,s) tanto en elementos de nueva creación (nuevos diseños), como en la transformación de espacios verdes (nuevas formas de gestión y mantenimiento) que constituyen un proyecto transversal en el que trabajan diferentes departamentos municipales: la Unidad de Paisaje Urbano⁶⁶ que trabaja coordinadamente con la Unidad de Anillo Verde y Biodiversidad⁶⁷ para establecer los criterios de diseño y gestión sostenible de la infraestructura verde en el medio urbano y el Centro de Estudios Ambientales (CEA) que para gestión la *Estrategia de Infraestructura Verde Urbana*⁶⁸, se encarga del asesoramiento, prestación de

⁶⁵ Facilitada por su titular, la técnico Ane Itziar Velasco.

⁶⁶ Organismo que se encarga de planificar, mantener y gestionar los espacios verdes que diseñan las zonas urbanas de la ciudad.

⁶⁷ Ambas unidades pertenecen al Departamento de Medio Ambiente y Espacio público y son los encargados de la gestión y mantenimiento de las zonas verdes urbanas, del Anillo Verde y de la transformación del espacio público.

⁶⁸ Hablamos en todo caso de *soft law*, no es un decreto ni acto administrativo, es una Estrategia en materia medio ambiental con naturaleza de propuesta. En particular, se basa en la *Estrategia Europea de Infraestructura Verde*, y se encuentra al mismo tiempo, perfectamente alineada con la *Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad del municipio de Vitoria-Gasteiz* basada en la ya citada *Estrategia Europea de Biodiversidad 2020* además de compartir objetivos con otros planes municipales relacionados, como los Planes de Lucha y Adaptación al Cambio Climático. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. Documento de Propuesta*, Febrero de 2014, pg. 14.

asistencia técnica y realización de estudios, así como de la promoción, difusión y enlace de la ciudadanía mediante procesos de participación ciudadana con la colaboración puntual de otros departamentos como el de Salud Pública que ha colaborado en la realización de un estudio sobre la Infraestructura verde y Salud en Vitoria-Gasteiz.

2. REGIMEN JURÍDICO URBANÍSTICO QUE PERMITE LA INCORPORACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL PLANEAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ

En las actualizadas DOT también se establecen una serie de directrices particulares en materia de infraestructura verde para el caso del planeamiento urbanístico. En este apartado consideramos fundamental analizar las previsiones concretas que se recogen en estas directrices para posteriormente estudiar de qué manera se ha abordado esta cuestión en el ámbito municipal.

1. En primer lugar, las actualizadas DOT establecen que se ha de incluir la infraestructura verde local conectada con la del Área Funcional y con la establecida a nivel autonómico.

2. Por consiguiente, las DOT determinan que es obligatorio considerar como parte de ésta (la infraestructura verde) a nivel local, los espacios calificados como sistemas generales y, opcionalmente, los sistemas locales de espacios libres y zonas verdes sobre los cuales serán de aplicación dos principios: a) la continuidad de los diferentes espacios de zonas verdes y b) la preservación del valor ecológico y refuerzo de servicios ecosistémicos, con la dotación de elementos de carácter ecológico que mejoren la calidad de vida y acerquen la naturaleza a las personas, con especial atención al Cambio Climático, pues necesariamente ha de promoverse la permeabilización de los espacios libres de la ciudad construida.

3. También es imprescindible que el planeamiento urbanístico delimite cada espacio protegido por sus valores ambientales, los corredores ecológicos y otros espacios multifuncionales que afecten a su territorio, mediante el establecimiento de una regulación específica.

Pues bien, en el caso concreto de Vitoria-Gasteiz, podemos afirmar que se trata una cuestión que lleva siendo estudiada desde el año 2014, año en el que tuvo lugar el desarrollo de un documento de propuesta para el establecimiento en la ciudad de un *Sistema de Infraestructura Verde Urbana*⁶⁹. En este periodo, la incorporación de los servicios ecosistémicos en el medio urbano, se concibió como un proceso gradual de transformación urbana que necesariamente debía de contar con unas normas concretas que garantizaran su viabilidad desde un punto de vista legal. En este sentido, se abordó la cuestión desde una perspectiva en la que el planeamiento urbanístico actuase como un instrumento esencial para la consolidación estructural de este sistema, pues de esta manera le conferiría el soporte legal necesario. Además, el sistema de infraestructura verde urbana propuesto contenía determinaciones que afectaban directamente al modelo de la ciudad, por lo que también se añadió la nota de que necesariamente había de incluirse en el Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz aprobado en el año 2000 por Decreto Foral 135/2000 y que entró en vigor tras la publicación del Acuerdo 143/2003 en el BOTHA⁷⁰.

En dicho año, el PGOU se encontraba en fase de revisión por lo que también se añadió la nota de que sería conveniente incluir ese sistema en el futuro plan, así como en sus instrumentos de desarrollo. Con el fin de atender y flexibilizar la gestión de los espacios claves del sistema, se señalaba que debía estudiarse la forma concreta de integrar y acomodar en la ordenación urbanística del PGOU los distintos elementos del sistema con la caracterización que le correspondiera a cada uno. Concretamente se señalaron las actuaciones concretas que debían quedar recogidas en el futuro plan, entre las que destacaban principalmente:

⁶⁹ Para la materialización de la EIVU tuvo lugar el desarrollo de este sistema en el año citado concebido como una red interconectada y complementaria de espacios verdes, incluidos todos aquellos elementos destacados por su importancia ambiental, paisajística o patrimonial, así como sus correspondientes procesos y flujos ecológicos. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *ob cit*, pg. 8.

⁷⁰ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Nuevo Plan General de Ordenación Urbana. Documento de Avance, Introducción. El PGOU vigente como punto de partida*, Febrero de 2019, pg. 3.

1. La consolidación del Sistema propuesto mediante su acomodación a la ordenación urbanística de la ciudad.
2. El establecimiento de objetivos, criterios, normas y recomendaciones de uso y gestión que protejan el sistema e incrementen los servicios ecosistémicos en la ciudad.
3. El desarrollo de una Ordenanza de Zonas Verdes adecuada a los nuevos conceptos incorporados.
4. El desarrollo e integración de planes específicos, como el Plan del Arbolado Urbano, Plan de Paisaje...etc⁷¹.

No obstante, el Sistema de Infraestructura Verde Urbana tal y como se concibió en aquel momento, se consideraba un nuevo paradigma en la ordenación urbanística ya que en el momento en el que se propuso su desarrollo no existía una práctica urbanística que pudiese adaptarse a ello ni tampoco reglas fijas o tasadas para abordar la transformación. Más adelante, el 17 de abril de 2015, el CEA de Vitoria-Gasteiz, informó y propuso a la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de la ciudad, que dados los múltiples beneficios que reporta la infraestructura verde urbana⁷², tales como la mejora de calidad del aire, la atemperación del clima urbano y la consiguiente disminución del ruido y del estrés, resultaría conveniente impulsar la implementación de este nuevo tipo de infraestructura en el municipio de Vitoria, a fin de avanzar hacia la consecución de mayores cotas de sostenibilidad y bienestar en la ciudad. Fue así como el 22 de mayo de 2015, en una sesión ordinaria celebrada por la Junta de Gobierno Local, se procedió a la aprobación del documento de propuesta emitido en febrero de 2014. En este documento aprobado por la concejala-delegada del Departamento de Medio Ambiente y Espacio Público⁷³, quedaron igualmente plasmados los objetivos principales de la iniciativa y las líneas de actuación necesarias para su implementación.

⁷¹ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. Documento de Propuesta*, Febrero de 2014, pg. 19.

⁷² Entendida como una red interconectada de espacios verdes y otros elementos “naturales o seminaturales” urbanos y periurbanos que, integrados en un mismo sistema, resultan esenciales para el buen funcionamiento del ecosistema urbano. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *ob cit*, pg. 13.

⁷³ Por aquel momento, la concejala-delegada del Departamento de Medio Ambiente y Espacio Público de Vitoria -Gasteiz, era Idoia Garmendia Tellería.

Por un lado, entre los objetivos principales destacaban los siguientes;

1. Potenciar la biodiversidad en la ciudad, incrementando la conectividad espacial y funcional entre los espacios verdes urbanos y periurbanos.
2. Incrementar los servicios ecosistémicos en la ciudad, favoreciendo procesos de metabolismos urbano más cercanos a los procesos naturales, con disminución del consumo de los recursos naturales.
3. Integrar en la trama urbanizada los procesos y flujos ecológicos e hidrológicos a través de una adecuada planificación.
4. Mitigar las islas de calor urbanas, frenar el cambio climático y mejorar las condiciones y procesos de adaptación al mismo.
5. Promover el uso público compatible de los espacios verdes, incrementar las oportunidades de ocio y recreo, aumentar la accesibilidad y las conexiones campo-ciudad, conservar la herencia cultural y los paisajes tradicionales, así como extender el sentido de identidad y pertenencia.
6. Crear ambientes favorecedores de la salud, bienestar colectivo y la habitabilidad general de la ciudad.
7. Sensibilizar sobre la relación naturaleza-biodiversidad y sociedad, y en particular, sobre los bienes y servicios de los ecosistemas, incluida su valoración económica.
8. Contribuir al desarrollo económico a través de empleo verde⁷⁴.

Por otro, como líneas de actuación necesarias para la implementación de este nuevo sistema, se estableció la necesidad de contar con;

1. Un diseño del Sistema de Infraestructura Verde Urbana
2. Procesos de información, comunicación y participación ciudadana
3. Su integración en el planeamiento urbanístico
4. Una transformación y mejora de los elementos del sistema
5. Medidas de conocimiento, seguimiento y valoración.

⁷⁴ DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ, *Aprobación del documento de “la Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz”*, Mayo de 2015, pg. 3.

Actualmente, a pesar de que el PGOU siga inmerso en un proceso de revisión, es posible encontrar ciertas referencias en el avance de dicho plan, que aprobadas de manera provisional plantean cómo va a introducirse la infraestructura verde. El Documento Inicial Estratégico (DIE) de la Revisión del PGOU establece que, en el marco de reflexión para el desarrollo de este instrumento se atenderá de igual forma que en las DOT a las siguientes cuestiones: el medio físico, la actualización de la ordenación y la matriz de usos, los espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000, la infraestructura verde, los servicios ecosistémicos, el paisaje, el patrimonio cultural y los recursos turísticos; la movilidad; la gestión sostenible de los recursos, el agua, la economía circular y la energía; el hábitat rural; y el hábitat urbano, con especial atención a la regeneración urbana, a la compacidad del medio urbano, las áreas metropolitanas y los ejes de transformación, el perímetro de crecimiento urbano, la cuantificación residencial, y la sostenibilidad territorial en el suelo de actividades económicas; y cuestiones transversales como el cambio climático, el género, la salud, la accesibilidad y el euskera⁷⁵.

Por lo que a la infraestructura verde se refiere, en el avance del Plan se ha considerado que ha de atenderse a la misma de una manera global con especial atención a los elementos que la configuran: diferentes espacios verdes, entre los que destaca fundamentalmente el Anillo Verde, ecosistemas acuáticos y otros elementos naturales rurales y/o urbanos, pudiendo incluso incluir terrenos agrarios que no sean de titularidad pública, pero que de alguna manera “forman parte” y guardan conexión con la Infraestructura Verde. Nuevamente se vuelve a recoger la idea de que el planeamiento urbanístico es el instrumento clave para consolidar la infraestructura verde urbana ya que esta tiene incidencia directa en el modelo de la ciudad, considerándose absolutamente necesaria su inclusión en el PGOU para poder materializar los objetivos establecidos en orden al incremento y mejora de los elementos ambientales, disfrute de la ciudadanía y conservación de la diversidad biológica.

⁷⁵ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Tomo II propuestas y alternativas de ordenación. Documento de Avance*, Febrero 2019, pg. 39.

3. PROPUESTAS Y ESTRATEGIAS DE CARÁCTER GENERAL CONTENIDAS EN EL AVANCE DEL PGOU PARA POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL MUNICIPIO DE VITORIA-GASTEIZ

Una vez que ha quedado constancia de la existencia de previsiones específicas para la infraestructura verde en el documento de revisión del PGOU, es necesario explicar en esta parte del trabajo el enfoque concreto que se le ha otorgado. A diferencia de lo que ocurre con el PTP del Área Funcional de Álava Central, hemos de señalar que con la revisión del PGOU se ha brindado la oportunidad de incorporar el potencial paisajístico y medio ambiental del hábitat rural a los entornos más urbanos del municipio, con la promoción de toda una batería de acciones encaminadas a lograr una conexión más estrecha entre ambos espacios, aportar mayores beneficios a la comunidad y posibilitar el acceso al entorno rural con la introducción de elementos naturales dentro del medio urbano⁷⁶. A continuación, vamos a proceder a adelantar algunas de las propuestas y estrategias previstas en el documento de avance del PGOU que permiten promover la conservación de los enclaves naturales y potenciar la Infraestructura Verde del municipio de Vitoria-Gasteiz.

3.1 Reducción de la emisión de CO₂ y de otros gases que provocan el denominado “efecto invernadero”

El reto principal de esta actuación consiste en conseguir una gestión adecuada de los diferentes usos y lograr frenar esta problemática medioambiental potenciando en todo caso la infraestructura verde de la ciudad y reduciendo lo máximo posible el uso del vehículo privado. Para tal fin, se ha previsto una reducción considerable de los viales de gran sección con la implementación de ejes o corredores verdes encargados de conectar la ciudad con el Anillo Verde, esto es, se han instalado más zonas peatonales y carriles bici. Hablamos en todo caso de ejes de transición entre el entorno urbano y el Anillo Verde y Anillo Exterior, que pueden discurrir ocupando parte de los grandes viales, cosiendo los diferentes espacios verdes urbanos o espacios verdes interiores como, por ejemplo, parques, patios privados, avenidas arboladas, fachadas vegetales...etc.

⁷⁶ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Ibidem*, pg. 52.

Entre las propuestas y alternativas de ordenación contenidas en el Avance del PGOU, se sugieren ocho posibles ejes que complementarían el Anillo Verde, algunos de los cuales ya cuentan en la actualidad con paseos arbolados y elementos naturales variados, tal y como puede observarse en el Anexo I de este trabajo.

3.2 Desclasificación de ciertos Sectores Urbanizables no gestionados

Otra de las actuaciones que se contemplan para poder potenciar la infraestructura verde en el ámbito urbano, es la desclasificación de determinados Sectores Urbanizables no gestionados, actuación que se encuentra entre las posibilidades legales al alcance de la revisión integral del PGOU, en los términos previstos, entre otros, en el artículo 105.1 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

En primer lugar, resulta conveniente explicar ante que tipología de suelo nos encontramos y simultáneamente en qué consiste la acción de desclasificación. La mencionada ley vasca, con el fin de otorgar seguridad jurídica a la situación que ha generado la actual legislación básica del Estado en materia de competencia sobre la garantía igualitaria del estatuto de propiedad urbana, recoge una clasificación del suelo en tres categorías: urbano, urbanizable y no urbanizable⁷⁷.

Por suelo urbano ha de entenderse aquel que cuenta con servicios de infraestructura urbana, llamados servicios urbanísticos o bien que se encuentra consolidado por una edificación en la manera prevista en la legislación urbanística mientras que el suelo urbanizable es aquel suelo apto, acondicionado y preparado para poder absorber el crecimiento previsible que pueda darse mediante una transformación urbanística. De esta manera, por lo que a la desclasificación de suelo urbanizable se refiere, esta ley entiende que se trata de la acción inversa a la clasificación, es decir, si la clasificación de suelo consiste en la vinculación por la ordenación urbanística estructural de superficies concretas al régimen legal propio de las clases de suelos establecidas: urbano, urbanizable y no urbanizable⁷⁸, la desclasificación radica en la modificación o revisión de la clasificación preliminar otorgada a superficies concretas en atención al régimen de clases de suelo establecido.

⁷⁷ Exposición de Motivos V de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

⁷⁸ Artículo 16 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Una vez explicadas estas dos cuestiones, se ha previsto para el caso concreto de la capital vasca, que esta desclasificación afecte a aquellas áreas de la ciudad que cuentan con una baja densidad como es el caso de los nuevos barrios de Lakua, Zabalzana y Salburua, con el objeto de configurar un modelo de ciudad más compacta y cohesionada. En concreto se ha planteado la desclasificación de determinados sectores de la ciudad que se consideran de especial interés pues se sitúan próximos a las zonas o elementos naturales de mayor importancia tal y como puede observarse en los Anexos II y III de este trabajo.

3.3 Refuerzo de espacios y otros elementos naturales en el interior de la ciudad: *Proyecto de naturalización de los espacios vacantes en el barrio de Lakua*

Otra de las estrategias que la revisión del Plan General pretende impulsar, es el refuerzo de los elementos y espacios naturales que se encuentran dentro de la ciudad. Con ese mismo fin, el Centro de Estudios Ambientales ha puesto en marcha una serie de intervenciones piloto, entre las que destacan, la transformación de la avenida Gasteiz y el Proyecto de naturalización de zonas verdes y parcelas vacantes situados en el barrio de Lakua.

Respecto a la primera de las intervenciones señaladas, la reforma de la Avenida Gasteiz ha incorporado una serie de intervenciones orientadas a aumentar la biodiversidad y la conectividad ecológica, mejorar la gestión del agua y la calidad del espacio público. Este proyecto revitalizador ha consistido básicamente en el acondicionamiento de un corredor fluvial, que recoge las aguas limpias del río Batán, evitando su entrada en el saneamiento, la plantación de arbolado de alineación en torno al nuevo cauce y la peatonalización de ciertos viales⁷⁹.

Por otra parte, en el año 2015, se puso en marcha el *Plan de naturalización de zonas verdes y parcelas vacantes* situadas en el barrio de Lakua, con el objetivo de dar respuesta, a través de la técnica de la infraestructura verde y de soluciones basadas en la naturaleza (SbN's), a la problemática de un barrio altamente degradado por la

⁷⁹ MARAÑÓN, Blanca, “VITORIA-GASTEIZ GREEN CAPITAL, una ciudad a ESCALA HUMANA. Movilidad Sostenible e Infraestructura Verde Urbana, Ed. CEA (Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz), Vitoria-Gasteiz, 2020, pgs. 143-144.

construcción exponencial de vivienda. En lo que al proyecto concreto respecta, es preciso señalar que Lakua es un barrio con una gran superficie de zonas verdes de distinta tipología (cuenta con una gran variedad de parques, jardines interiores de manzana, medianas y rotondas revegetadas) tanto públicas como privadas, que suman aproximadamente 47 hectáreas, lo que representa a su vez, una dotación de 20,43 metros cuadrados de zona verde por habitante⁸⁰ tratándose, en todo caso de espacios, encespedados cuyo uso público y cobertura arbórea y arbustiva es escasa.

Junto a las zonas verdes, en este barrio abundan parcelas vacantes de propiedad municipal, que desde los inicios del barrio se han destinado a equipamientos y actualmente se encuentran en desuso. Estas parcelas vacantes ocupan casi el 7% de la superficie del barrio y muestran un aspecto descuidado lo que propicia la acumulación de suciedad además de otros problemas socio urbanísticos, como inseguridad por falta de continuidad espacial. Por esta razón, estas zonas se han entendido como espacios de oportunidad en los que poder desarrollar usos transitorios o provisionales a fin de poder extrapolarlas en otros barrios y espacios de la ciudad como Zabalgana o Salburua, en los que la ciudadanía está demandando más intervenciones para revalorizarlos⁸¹.

3.4 Conocer la titularidad de los suelos integrantes del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz principalmente, mediante la figura del Plan Especial

El Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz, es un elemento estructural de la Infraestructura Verde y se trata de un símbolo y pulmón para la ciudad, pues es accesible desde varios puntos dado su carácter continuo. Abarca áreas muy diferentes, tanto naturales y rurales, como urbanas y periurbanas, sobre las que a día de hoy se siguen proyectando problemas de conexión dada la ausencia de conectividad entre los procesos naturales y ecológicos y con las zonas urbanas adyacentes degradadas por la existencia de chabolas y vertederos.

⁸⁰ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La infraestructura verde urbana de Vitoria-Gasteiz Barrio a Barrio. Proyecto de naturalización de espacios verdes y parcelas vacantes en el barrio de Lakua*, 2016, pg. 10.

⁸¹ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *Ibidem*, pg. 23.

Por este motivo, uno de los objetivos principales que se pretenden conseguir con las propuestas contenidas en el avance del PGOU, es favorecer el acceso directo al Anillo Verde desde la ciudad evitando prolongadas discontinuidades y espacios vacíos. Dada la diversidad urbanística y jurídica de los suelos que conforman el Anillo Verde actual y para la obtención de otros nuevos con lo que reforzar el mismo, se ha señalado que el instrumento de ordenación urbanística que mayor flexibilidad podría aportar sería la figura del Plan Especial⁸². A tal efecto, se señala, que, en primer lugar, es necesario valorar qué suelos han sido ya adquiridos de cara a plantear la adquisición del suelo pendiente que ya esté incluido como sistema general. Por consiguiente, se establece que es necesario atender de una manera individualizada a la figura del Plan Especial, pues según el artículo 70 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco, los Planes Especiales tienen la potestad de desarrollar la ordenación estructural de los Planes Generales, con la finalidad de proteger y mejorar el paisaje y el medio natural, como sería el caso del Anillo Verde y de los suelos que lo conforman⁸³.

En esta misma línea, se dispone que el Plan Especial tendría la posibilidad de proteger y ordenar el Anillo Verde, al margen de las diversas clases de suelo que lo conforman (suelo urbano, suelo no urbanizable), sistemas generales, etc., en coherencia con lo que se pretende conseguir. No obstante, también se recoge en dicho documento de avance, la posibilidad de optar por alguna otra alternativa más ambiciosa con afección a otros municipios colindantes, en cuyo caso sería necesario plantear además de un Plan Especial, un Plan de Compatibilización, que permita coordinar la ordenación estructural de los planes generales afectados acorde a lo que establece la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo⁸⁴, lo que podría contribuir notablemente al refuerzo del Anillo Verde incluso darle continuidad, sin necesidad de ordenar ni obtener dichas áreas.

⁸² Uno de los mecanismos señalados en el artículo 186 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

⁸³ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Tomo II propuestas y alternativas de ordenación. Documento de Avance*, Febrero 2019, pg. 62.

⁸⁴ Artículo 92 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

3.5 Consolidación del “Anillo Agrario” que bordea la periferia de Vitoria-Gasteiz

Como ya se ha expuesto hasta el momento, Vitoria-Gasteiz, dispone en su ámbito urbano y periurbano de una gran cantidad de espacios y elementos territoriales de distinta tipología que desarrollan importantes funciones ambientales y sociales. De entre estos elementos de especial relevancia, destaca principalmente el llamado Anillo Agrícola o Agrario, una red interconectada de distintos espacios agrícolas de gran relevancia ecológica y paisajística que permiten la conservación de pequeños retazos de vegetación natural. Ya en el año 2014 se puso el foco de atención en este espacio concreto, pues se consideró que, dada la ocupación existente de suelo agrícola entre el ámbito urbano y periurbano de la ciudad, sería recomendable diseñar un sistema particular de carácter agrario que garantizase el desarrollo de prácticas agrícolas más respetuosas con el propio suelo. Para tal fin, se pusieron en marcha por las instituciones una serie de iniciativas de participación pública y privada encaminadas a promover la agricultura ecológica y, más concretamente, la horticultura ecológica en el ámbito rural y periurbano, así como en la propia ciudad⁸⁵.

En la misma línea que las iniciativas públicas y privadas aludidas, se ha previsto en el avance del PGOU que es necesario reforzar el papel del Anillo Agrario como conector ecológico para poder dotarlo de mayor entidad y asegurar la consolidación y protección de todos los suelos integrantes del mismo. En este supuesto, se recogen varias opciones o propuestas concretas, entre las que destacan, fundamentalmente, la implementación de algún tipo de figura que gestione las parcelas vacantes a modo de condicionante superpuesto, o bien considerar suficiente la regulación establecida por el PTS Agroforestal para las categorías en él establecidas de Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición⁸⁶.

⁸⁵ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura verde Urbana de Vitoria-Gasteiz. Documento de Propuesta*, Febrero de 2014, pg. 36.

⁸⁶ Estas dos categorías aludidas son Campiña y Agroganadera. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Tomo II propuestas y alternativas de ordenación. Documento de Avance*, Febrero 2019, pg. 63.

4. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE SIN PREVISIÓN LEGAL ESPECÍFICA EN EL ÁMBITO LOCAL

Desde hace varias décadas, Vitoria-Gasteiz trabaja para conseguir un modelo de ciudad más sostenible centrado en una serie de principios particulares sobre los cuales la ciudad ha ido diseñando y desplegando una serie de políticas urbanas poniendo especial énfasis en los problemas y retos más acuciantes de cada momento. En particular, por lo que a la implementación de la infraestructura verde se refiere, ya ha quedado constancia de que esta cuestión constituye un nuevo paradigma en la práctica urbanística dado que muchas de las medidas adoptadas en esta materia responden a factores de oportunidad que, por lo general, carecen de previsión legal específica en el ámbito autonómico (PTP de Álava Central) y en la planificación urbana (PGOU en vigor). En este apartado del trabajo, nos vamos a centrar en examinar por categorías dada su variedad e importancia, algunas de las medidas más significativas que han sido adoptadas.

4.1 Iniciativas previas ligadas a la expansión urbanística y los problemas ambientales de la ciudad: Desarrollo del Proyecto del “Anillo Verde”, actuaciones de menor entidad y reconocimiento como “*European Green Capital*”

Desde sus orígenes (1811) como aldea amurallada en el alto de una colina, Vitoria-Gasteiz ha ido experimentado un crecimiento ordenado y contenido dentro de sus límites físicos. Sin embargo, el siglo XXI ha introducido en la ciudad importantes cambios, tanto en su estructura morfológica como funcional, que han obligado a repensar algunas de las políticas urbanas desarrollados hasta el momento. La ciudad ha experimentado durante estos años una importante expansión urbanística e industrial que ha provocado importantes disfunciones ambiental y sociales, lo que ha llevado a adoptar nuevas políticas urbanísticas, edificatorias, ambientales y de movilidad que, entre otros objetivos, persiguen mejorar y revitalizar el espacio público, incluidas las zonas verdes, de manera que sea posible aumentar la compacidad y estabilidad urbanas, así como la salud y el bienestar de la ciudadanía.

Ahora bien, antes de proceder a explicar las políticas principales que están siendo desarrolladas en la actualidad, es necesario atender a modo de antecedentes, a las primeras iniciativas y medidas que se empezaron a desarrollar, ya en los años 80 y 90, muchas de ellas con carácter pionero.

Durante aquellos años, y como consecuencia del crecimiento industrial, demográfico e industrial que había experimentado la ciudad en los años 50-80⁸⁷, Vitoria-Gasteiz presentaba diversos problemas ambientales y sociales entre los que destacaban principalmente, una periferia urbana altamente degradada y un extrarradio que ofrecía unas condiciones precarias y de inseguridad para la estancia y el paseo⁸⁸. Este menoscabo medioambiental produjo una merma significativa de la biodiversidad y un deterioro notable de la calidad paisajística, agua y suelo lo que obligó a revisar los planeamientos existentes, crear otros nuevos y adoptar medidas para afrontar la irrupción de esta “nueva ciudad”. Por ello, en esta época y bajo el mandato del entonces alcalde José Ángel Cuerda las autoridades y el gobierno local empezaron a poner en el punto de mira el medio ambiente y la importancia de una correcta sostenibilidad de las ciudades⁸⁹.

⁸⁷ Entre los años 1956 y 1974, esta situación atrajo a miles de personas procedentes del medio rural alavés, resto de Euskadi y, en su mayor parte, de otras CCAA por lo que en tan solo 10 años (entre 1960 y 1970), la población vitoriana se duplicó, y en 30 años (entre 1950 y 1980) llegó a cuatriplicarse dando lugar a la construcción de nuevos barrios con densidad edificatoria media alta como Adurtza, Zaramaga Txagorritxu y San Cristóbal. Sin embargo, el ejemplo más significativo de este salto urbanístico fue el barrio de Lakua, diseñado en los años 70 para acoger a una población estimada muy superior a la real, y que, en aquellos años, comenzó un proceso de recesión económica que frenó el crecimiento demográfico. MARAÑÓN, Blanca, “*VITORIA-GASTEIZ GREEN CAPITAL, una ciudad a ESCALA HUMANA Movilidad Sostenible e Infraestructura Verde Urbana*”, Ed. CEA (Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz), Vitoria-Gasteiz, 2020, pgs. 20-21.

⁸⁸ TABERNE PASTOR, Francisco, *Nuevo Régimen Urbanístico de la Comunidad Valenciana ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje*, Ed. Tirant lo blanch manuals, Valencia, 2020, pg. 42.

⁸⁹ URBIÑA GABIÑA, Maialen, “*Los conflictos socioambientales en la planificación y gestión de la infraestructura Verde Urbana: El caso de Vitoria-Gasteiz*”, Tesis de Fin de Máster, Institut de Sostenibilitat Universitat Politècnica de Catalunya, pg. 6.

Así, en la década de los 90, y por primera vez, se contempló en el Plan General de Ordenación Urbana vigente en aquel momento⁹⁰, la ampliación del sistema de zonas verdes de carácter urbano a los espacios de la periferia y, consecuente, se desarrolló un proyecto de restauración ambiental, el denominado “Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz”. Este proyecto se concibió como un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico, enlazados estratégicamente mediante corredores eco recreativos que rodeaban la ciudad, con el objetivo de preservar desde el punto de vista ecológico, paisajístico y social la biodiversidad, dar solución a las áreas más intervenidas como a las más naturales⁹¹, conservar los enclaves naturales periurbanos y promover la restauración ecológica de otros espacios periféricos recuperables,⁹² además de convertir estos espacios en parques de uso público en los que la ciudadanía pudiera desarrollar actividades, deportivas, de ocio...etc⁹³.

En el año 1993, paralelamente al inicio del proyecto del Anillo Verde, tuvo lugar la restauración de una antigua gravera abandonada sita al oeste de la ciudad, que se encontraba en un estado sumamente grave de degradación por la acumulación de residuos y encharcamientos. Se procedió a convertir este espacio como su entorno en suaves terrenos cubiertos de praderas con el acondicionamiento de dos pequeñas lagunas y tareas de plantación que mejoraron notablemente el estado del bosque. También, en el año siguiente, comenzó a trabajarse en el restablecimiento y recuperación de los antiguos humedales de Salburua⁹⁴ que en los siglos XIX y XX fueron desecados para el cultivo.

⁹⁰ El primer PGOU de Vitoria fue de 6 de marzo de 1956 con revisión de 23 de diciembre de 1963 mientras que el PGOU vigente en tal momento fue el Decreto Foral 1250/1986 de 16 de junio de aprobado por la Diputación Foral de Álava. Información facilitada, tras consulta telemática, por la DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA, Casa de la Cultura Ignacio Aldecoa, Mediateka, Departamento de Cultura y Deporte, Vitoria-Gasteiz.

⁹¹ ROJO FRAILE, Eduardo, “Vitoria-Gasteiz, de la Infraestructura Verde Territorial a la Infraestructura Verde de Barrio”, *Revista Montes*, nº 131, 2018, pgs. 40-45.

⁹² En este sentido tuvo lugar la paralización del proyecto de canalización del río Zadorra, y en su lugar, se inició un proceso de acondicionamiento hidráulico asociado a la restauración ambiental del río y sus riberas. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 34-35.

⁹³ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), “Vitoria-Gasteiz- Verde, Red viva ciudad-naturaleza”, Noviembre 2018, pg. 8.

⁹⁴ Salburua no solo ha sido designado Humedal Ramsar de Importancia Internacional sino también Espacio Natural 2000 por su flora y fauna. Su recuperación contribuyó y sigue haciéndolo en la actualidad, a la mejora de la calidad del agua subterránea y a la prevención de inundaciones en la zona este de la ciudad. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 42-43.

Asimismo, en el año 1998, las Huertas de Olarizu, situadas al sur de la ciudad fueron acondicionadas y en el año 2007 se procedió a hacer lo mismo con las Huertas de Urarte, al norte del río Zadorra⁹⁵. En ese mismo año, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz aprobó su Agenda 21⁹⁶, que constituyó un importante revulsivo en la adopción de políticas y medidas en favor del medio ambiente y la sostenibilidad. Por consiguiente, durante los años 2001 y 2002, se planificó la recuperación ambiental del río Alegría, que, por aquel entonces, se trataba de un estrecho cauce sin apenas vegetación, rodeado de fábricas⁹⁷. Un año más tarde, tuvo lugar el acondicionamiento hidráulico ambiental del río Zadorra cuyas proximidades eran utilizadas por paseantes y ciclistas como zonas de ocio con la finalidad de crear una serie de cauces alternativos para que el agua circulase en episodios de lluvias fuertes y evitar así, las inundaciones en los polígonos industriales del noroeste de la ciudad. Finalmente, en el año 2011, para la conservación y divulgación de la biodiversidad vegetal local, regional, europea y local, se puso en marcha el Jardín Botánico de Olarizu que alberga un banco de germoplasma para la conservación de semillas y material genético vegetal y representa a los principales bosques de Europa.

En definitiva, por estas iniciativas y otros motivos similares, en el año 2012, Gasteiz obtuvo el reconocimiento de *European Green Capital* otorgado por la Comisión Europea, fruto de sus políticas ambientales y urbanísticas, especialmente de las relativas al cambio climático, movilidad sostenible, y protección de la naturaleza y biodiversidad⁹⁸.

⁹⁵ Se acomodaron como espacios destinados a la ciudadanía para la práctica de horticultura ecológica y para la promoción de un tipo de agricultura y alimentación social más cercana y saludable. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 44-45.

⁹⁶ La primera de una capital de provincia en España. En relación con esto, *vid*, AGUADO, I., BARRUTIA, J.M., & ECHEBARRIA, C., “The green belt of Vitoria-Gasteiz. A successful practice for sustainable urban planning”, *Revista Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2013.

⁹⁷ En la actualidad, funciona como corredor ecológico entre el río Zadorra y los humedales de Salburua ya que facilita el desplazamiento de especies amenazadas como el visón europeo y la nutria. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 44-45.

⁹⁸ MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 8-9.

4.2 Adopción de medidas precursoras: Políticas ambientales más relevantes

Una vez descritas las medidas pioneras más relevantes y como ya adelantábamos, es necesario explicar en este apartado final del trabajo, las políticas principales que, a día de hoy, están siendo desarrolladas en Vitoria-Gasteiz.

En estos momentos, estamos inmersos en una crisis sanitaria que ha derivado en una incipiente crisis económica cuyas consecuencias sociales, y por supuesto, ambientales siguen siendo inciertas. Ante esta situación de emergencia global, el discurso de la sostenibilidad en todas sus dimensiones, cobra su verdadero significado y se hace más necesario que nunca. Una pandemia se ha colado en nuestras vidas dejando al descubierto muchas de las debilidades y contradicciones del modo en el que nos planteamos nuestro día a día, el sistema económico imperante y la forma en la que diseñamos y gestionamos nuestras ciudades. A escala local, hemos sido testigos de cómo ha mejorado la calidad del aire de nuestra ciudad, tan importante para nuestra salud y bienestar, pero al mismo tiempo hemos podido detectar muchos de los puntos débiles que dificultan su adaptación, graves procesos de degradación y la pérdida de la biodiversidad o el temido cambio climático.

Por este motivo, Vitoria-Gasteiz viene trabajando en la idea de lograr ciudades y asentamientos humanos más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles para lo que ha puesto en marcha una serie de políticas sociales, urbanísticas y ambientales orientadas a la consecución de una mejora considerable del medio ambiente, salud y bienestar. Entre estas políticas que han hecho a la ciudad, merecedora de varias distinciones y galardones a nivel nacional e internacional prepondera la Estrategia de Infraestructura Verde Urbana, anteriormente presentada.

4.2.1 La Estrategia de Infraestructura Verde Urbana (EIVU) con especial mención al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP)

Llegados a este punto de trabajo, conviene precisamente nuevamente, que, en todo caso, la mencionada Estrategia es *soft-law*, es decir, no hablamos de una norma jurídica ni de un posible acto administrativo, sino que se trata de una estrategia con naturaleza de propuesta que toma como base la *Estrategia Europea de Infraestructura*

Verde, y que se encuentra al mismo tiempo, perfectamente alineada con la *Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad del municipio de Vitoria-Gasteiz* basada en la ya citada *Estrategia Europea de Biodiversidad 2020*. Con esta Estrategia se persigue naturalizar la ciudad y aumentar los servicios ecosistémicos de los espacios verdes, acercar la naturaleza a la ciudadanía y mejorar las condiciones de habitabilidad urbana. Dicho, en otros términos, se está trabajando en trasladar la filosofía y formas de gestión del Anillo Verde⁹⁹ al interior de la ciudad a través de intervenciones que vayan construyendo y tejiendo un verdadero sistema verde que impregne cada rincón y se encuentre al alcance de todas las personas. También es necesario añadir, que esta Estrategia guarda una estrecha relación con el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) de Vitoria-Gasteiz, el cual trata de gestionar de una manera adecuada las necesidades y modos de movilidad para reducir el impacto asociado al tráfico viario¹⁰⁰.

Para finalizar con nuestro estudio, vamos a realizar una serie de puntualizaciones en cuanto a la Estrategia destacada y el mecanismo elegido para su correcta materialización pues su aprobación en el año 2014 supuso una verdadera oportunidad de atender a la naturalización de los espacios verdes para poder así aumentar la biodiversidad en la ciudad y, de esa forma, las funciones y servicios ecosistémicos.

A tal efecto, se señalaron los objetivos principales que se pretendían conseguir con su aprobación y desarrollo: a.) Potenciar la biodiversidad urbana, con la creación de hábitats para la flora y fauna, y conectar espacial y funcionalmente los espacios verdes entre sí y con los espacios periurbanos, b.) Mejorar la calidad ambiental (ruido, aire...) en la ciudad, favorecer los procesos de metabolismo urbano más cercanos a los procesos naturales y disminuir el consumo de recursos naturales, c.) Integrar en la trama urbanizada los procesos y flujos ecológicos e hidrológicos y aumentar los índices de permeabilidad del suelo mediante la introducción de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUD,s),

⁹⁹ Como ya se adelantaba, gracias a su función conectora, el Anillo Verde, es un espacio clave del entramado ecológico municipal, ya que facilita, por un lado, la conexión de los principales espacios naturales y por otro, la penetración de la naturaleza en la ciudad. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 112-113.

¹⁰⁰ El PMSEP está suponiendo una oportunidad real y efectiva para fortalecer la infraestructura verde pues muchas de las intervenciones de movilidad sostenible puestas en marcha suponen la liberación de espacio para introducir arbolado, crear nuevas zonas verdes e incorporar soluciones que mejoren notablemente la calidad paisajística y medioambiental de los espacios reservados para la estancia y paseo ciudadano. MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 10-11.

d.) Mitigar las islas de calor urbanas, frenar el cambio climático y mejorar las condiciones y procesos de adaptación al mismo, e.) Promover el uso público compatible con los espacios verdes, aumentar las oportunidades de ocio y recreo e incrementar la accesibilidad y las conexiones campo-ciudad con una correcta conservación de la herencia cultural, paisajes tradicionales y el sentimiento de identidad y pertenencia, f.) Crear microespacios verdes que favorezcan la salud y bienestar colectivo y finalmente, g.) Favorecer la relación naturaleza, biodiversidad y sociedad, y en particular, sobre los beneficios y servicios que proporcionan los ecosistemas¹⁰¹.

4.2.2 Materialización de la EIVU a través del diseño y consolidación del Sistema de Infraestructura Verde Urbana (SIVU): Breve aproximación a sus componentes y elementos principales

Para alcanzar una correcta materialización de los objetivos fijados en la estrategia destacada y para concretar lo que ya se venía proponiendo en el año 2014 respecto a la manera de incorporar la técnica de la infraestructura verde en el interior de la ciudad, se ha conseguido definir y diseñar un verdadero Sistema en red, el *Sistema de Infraestructura Verde Urbana* que pretende ser un refuerzo de la multifuncionalidad del ecosistema urbano, característica fundamental de la infraestructura verde para la construcción de una ciudad más habitable, eficiente y sostenible.

Con el fin de diseñar esta malla verde de espacios verdes, se han tomado como referencia los postulados de la *Teoría de la Ecología del Paisaje* que abogan por potenciar el entramado ecológico del territorio mediante la conexión en red de los espacios núcleo, definidos como aquellos de mayor biodiversidad, a través de un conjunto de nodos y conectores específicos. No obstante, tanto esta teoría como su propio concepto de “red ecológica” están pensados para ser aplicados en el ámbito territorial, y, por tanto, para su correcta aplicación a las áreas urbanas se requiere realizar una serie de puntualizaciones y adaptaciones particulares.

¹⁰¹ MARAÑÓN, Blanca, *ob cit*, pgs. 120-121.

En este sentido, los elementos núcleos se corresponden con los parques periurbanos del Anillo Verde, espacios con un alto grado de naturalidad, altos índices de biodiversidad y buen estado de conservación, así como los espacios agrícolas de intereses adyacentes¹⁰². Los nodos, por su parte, se corresponden con los espacios verdes ubicados en el interior de la ciudad que, por tamaño y/o localización, constituyen piezas básicas estructurales del sistema verde urbano. Esto es, los nodos son los grandes parques urbanos, jardines, áreas intersticiales y otros espacios que localizados de manera estratégica conforman este sistema en red. Finalmente, los conectores son una serie de elementos de carácter lineal cuya función principal es facilitar la conexión ecológica entre los elementos núcleo y nodos. Por ejemplo, las calles arboladas y corredores asociados a cursos de agua situados entre los nodos y elementos o espacios núcleo, funcionan como conectores de este sistema.

4.2.3 Apunte final sobre las intervenciones de infraestructura verde puestas en marcha mediante la EIVU: nuevos diseños para nuevas funciones

En los últimos años, son muchas las intervenciones que se han llevado a cabo en parques, calles, plazas, solares, arroyos y otros lugares que actúan como nodos, conectores, espacios núcleo y elementos auxiliares del Sistema. Se trata en todo caso de actuaciones dirigidas a aumentar la biodiversidad y la conectividad ecológica de las zonas verdes, mejorar la gestión del agua, reverdecer edificios, plazas y espacios singulares, crear micro paisajes y acercar la naturaleza a la ciudadanía.

Principalmente, este tipo de intervenciones incluyen la realización de actuaciones de lo más variadas atendiendo primordialmente a lo que cada espacio concreto demande como, por ejemplo, la colocación de más árboles en calles y plazas para mejorar el confort climático y aumentar la captación de CO₂, la instalación de huertos y bosques urbanos sobre parcelas vacantes o sin uso, la creación de lagunas en parques periurbanos para prevenir inundaciones, la aplicación de técnicas de jardinería sostenible para reducir consumos y aumentar la biodiversidad del entorno más cercano a la ciudad.

¹⁰² AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La infraestructura verde urbana de Vitoria-Gasteiz Barrio a Barrio. Proyecto de naturalización de espacios verdes y parcelas vacantes en el barrio de Lakua*, 2016, pg. 8.

Con la puesta en marcha de la EIVU en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se localizan -si consideramos tanto las realizadas y las futuras- más de 128 iniciativas, pero, desde el año 2020, para incrementar los servicios ecosistémicos, se han desplegado una serie proyectos de distinto tipo y en diferente grado de ejecución, clasificados de acuerdo a su objetivo prioritario tal y como se puede ver en el Anexo IV de este trabajo. No obstante, volvemos a hacer hincapié en la idea de que, en cualquier caso, nos encontramos ante una serie de actuaciones que responden a cuestiones y factores de oportunidad que, por el momento y en atención a la realidad concreta a la que la ciudad se enfrenta, su puesta en marcha se considera necesaria. Además, es preciso señalar que para la transformación de las zonas verdes tanto públicas como privadas de la ciudad se ha establecido la obligatoriedad de contar con un amplio consenso ciudadano sobre su necesidad y beneficios asociados. Por ello, para avanzar colectivamente en el proceso de renaturalización de la ciudad y para conseguir un correcto desarrollo de las iniciativas en curso, se ha contado con un planteamiento amplio y participativo con la implicación de múltiples agentes sociales (vecindarios, colectivos ciudadanos, centros de enseñanza incluso Universidades), así como con la colaboración y apoyo de la iniciativa privada para dar respuesta a los objetivos y sensibilidades existentes.

CONCLUSIONES

Tras haber analizado la forma en la que el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, está tratando de implementar en el interior de la ciudad la técnica de la infraestructura verde, que constituye un nuevo modelo de la gestión del territorio y los recursos naturales, se va a proceder a exponer las conclusiones obtenidas con la realización de este trabajo. Con el objeto de facilitar su lectura y comprensión, se ha decidido presentar las mismas de una forma ordenada y estructurada en distintos apartados.

PRIMERA. – La irrupción de la infraestructura verde en la normativa europea.

Tal y como ha quedado constatado en el presente estudio, las primeras referencias al concepto de infraestructura verde se encuentran recogidas en documentos de política regional y cambio climático. No obstante, el verdadero marco de desarrollo de esta técnica ha sido la *Estrategia de la Unión Europea sobre la Biodiversidad hasta 2020*.

En mayo de 2011, la Unión Europea aprobó esta estrategia con el objetivo de garantizar el mantenimiento y mejora de los ecosistemas y servicios ecosistémicos mediante la creación de infraestructuras verdes, y su integración como un componente estándar en el desarrollo territorial europeo y, en especial, en las políticas comunitarias dirigidas a conseguir un mejorado desarrollo regional y rural, combatir el cambio climático y alcanzar una correcta gestión del riesgo de catástrofes y protección del medio ambiente.

SEGUNDA. - Previsiones estatales en materia de infraestructura verde.

Siguiendo el patrón europeo que insta a los Estados miembros de la UE a desarrollar sus propias estrategias de Infraestructura Verde y a identificar y evaluar el estado de los ecosistemas y de sus servicios a escala nacional, en España podemos encontrar la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la conectividad y restauración ecológicas concebida como un documento de planificación estratégica encargado de regular la implantación y desarrollo de la Infraestructura Verde, mediante el establecimiento de un marco administrativo y técnico armonizado para el conjunto del territorio español.

No obstante, con anterioridad a la aprobación de esta estrategia, y tras ocho años de aplicación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad en virtud de la cual se establecía el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración natural y de la biodiversidad española, se advirtió la necesidad de modificar y atender a ciertos aspectos de la misma, fundamentalmente a aquellos relacionados con la gestión de los espacios protegidos. Por esta razón, tuvo lugar la aprobación de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, que supuso la modificación de la anterior Ley del Patrimonio Natural y Biodiversidad con la incorporación en el ordenamiento jurídico español del concepto de infraestructura verde y en la que quedó perfectamente plasmada la necesidad de aprobar una Estrategia en dicha materia con la que sentar las bases para establecer un nuevo modelo de planificación y gestión territorial, donde integrar el desarrollo económico y social, la garantía del mantenimiento de los servicios ecosistémicos y la conservación de la biodiversidad.

TERCERA. - La introducción de la técnica de la infraestructura verde en la ordenación territorial del País Vasco.

En el ámbito autonómico, desde un primer momento, la ordenación del territorio se ha concebido como la disciplina jurídica idónea para incorporar el fenómeno de la infraestructura verde. Así, la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, ha señalado entre sus objetivos principales, que para alcanzar un modelo territorial adecuado a los retos contemporáneos existentes tales como la mejora de la calidad de vida de la población y la eliminación de las diferencias existentes justificadas en la degradación del territorio vasco, es necesario desarrollar una ordenación territorial en la se definan las áreas más idóneas para servir de asentamiento a las grandes infraestructuras relacionadas con la solución de los diferentes problemas ambientales (art. 6.6). Esta previsión ha llevado, a su vez, a la revisión mediante el Decreto 128/2019, de 30 de julio, de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), principal instrumento de planeamiento territorial de Euskadi contemplado en la ley vasca para la contención y coordinación de las determinaciones de incidencia territorial emanantes de diversas instancias administrativas.

CUARTA. - Apunte especial sobre las consideraciones contenidas en las DOT respecto a la infraestructura verde y los instrumentos elegidos para su creación.

Como ya se ha adelantado, la infraestructura verde es el principal elemento elegido para actualizar la protección ambiental del territorio vasco, de manera que permita impulsar y abordar las posibles exigencias ambientales actuales y futuras. Por ello, la novedad que se ha contemplado y previsto en la actualización de las DOT, ha sido la introducción de esta técnica en el planeamiento territorial y urbanístico como forma integral de preservar y reforzar los servicios que ofrece la naturaleza con el establecimiento de las directrices correspondientes. Respecto a la consideración concreta que se le ha otorgado a la infraestructura verde, es preciso señalar que esta se introduce de tres maneras distintas. En primer lugar, se recoge su definición y rasgos que la caracterizan. A continuación, se traza la infraestructura verde en el ámbito autonómico y, por último, se establecen las directrices concretas para su desarrollo en distintas escalas a través del planteamiento territorial y urbanístico.

Así pues, para la creación de infraestructuras verdes a escala autonómica, el procedimiento ha quedado repartido entre dos instrumentos principales de Ordenación Territorial, las DOT y los Planes Territoriales Parciales. Las primeras, como marco general de referencia, han apostado decididamente por incluir el enfoque basado en los servicios ecosistémicos para cuya implementación es necesaria la creación y extensión de la infraestructura verde a todas las escalas del territorio autonómico. A los segundos, se les exigen una serie de determinaciones de distinta naturaleza, pues actúan como instrumentos de planeamiento territorial de desarrollo. Entre estas determinaciones destacan principalmente: a.) diseñar una infraestructura verde que se corresponda con cada Área Funcional y con la prevista a escala autonómica, b.) establecer los requisitos que el planteamiento urbanístico deberá respetar y que resulten necesarios para que la infraestructura verde tenga continuidad a escala local, c.) incorporar los criterios, medidas y acciones para la consecución de una efectiva continuidad ecológica junto a la identificación de los puntos de encuentro de la infraestructura verde con infraestructuras grises para mayor resiliencia urbana y por último, d.) ofrecer indicadores que incorporen la evaluación de los servicios de los ecosistemas.

QUINTA. - La avanzadilla de Vitoria-Gasteiz en esta cuestión.

El caso de Vitoria-Gasteiz es un caso emblemático en la materia que nos ocupa. Desde hace varias décadas, la capital vasca está trabajando en una línea altamente comprometida con lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean más sostenibles y resilientes. Nos encontramos ante una ciudad en la que proyectos como la Agenda 21 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible se erigen como guía para encarar el tan incierto y difícil futuro que se nos presenta como consecuencia de la pandemia que se ha colado en nuestras vidas y que está dejando al descubierto muchas de las contradicciones y puntos débiles del modo en el que nos plateamos nuestras vidas, el sistema de acceso a los servicios públicos esenciales, la forma imperante para el diseño y gestión de nuestras ciudades...etc. Pese a ello, el esfuerzo de Vitoria-Gasteiz en esta cuestión ha sido admirable; estamos ante un modelo de actuación verde, reconocida como una de las ciudades con más propuestas e iniciativas respetuosas con el medio ambiente y comprometida con políticas de desarrollo sostenible, en las que la implicación de su ciudadanía le ha conducido a ser una de las ciudades europeas más sostenible, compacta, accesible, saludable, solidaria y, por supuesto, verde.

En esta última conclusión, consideramos fundamental hacer una distinción entre lo que existe a escala autonómica que afecta a la ciudad y cómo se ha previsto la incorporación de la técnica de la infraestructura verde en el planeamiento urbano de Vitoria-Gasteiz. Una vez analizadas en este trabajo las determinaciones contenidas en las DOT para los PTP en materia de infraestructura verde, hemos de mencionar que el plan de ordenación territorial comarcal que concierne a la ciudad de Vitoria-Gasteiz, es el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central aprobado por Decreto 227/2004 de 28 de diciembre que, casualmente, se encuentra inmerso en un procedimiento de revisión.

Por este motivo, Gasteiz se encuentra actualmente ante la falta de instrumentos de planificación territorial que contemplen la introducción de esta técnica en el municipio, por lo que resulta más correcto hablar de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN,s), tanto en elementos de nueva creación (nuevos diseños), como en la transformación de espacios verdes (nuevas formas de gestión y mantenimiento) que constituyen un proyecto transversal en el que trabajan diferentes departamentos municipales. Asimismo, en las actualizadas DOT también se establecen una serie de directrices particulares en materia de infraestructura verde para el caso de la ordenación urbana pero cuya materialización sigue pendiente de tratamiento específico pues el principal instrumento urbanístico, esto es, el Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz, también es víctima de un interminable procedimiento de revisión.

Sin embargo, en estos momentos, contamos con un documento de avance del PGOU, en el que han quedado señaladas una serie de propuestas y estrategias de carácter general con las que potenciar la infraestructura verde de la capital vasca. Este documento pone de relieve que en los últimos años se está trabajando en definir una serie de indicadores y umbrales orientados no solamente a conseguir intervenciones con factores de oportunidad, sino también a alcanzar una sistematización y regularización concreta de todo este entramado a través de unos estándares para poder detectar los déficits más significativos de la ciudad y aquellos espacios mejorables.

Aun así, hemos de puntualizar que la creación de estos estándares para el desarrollo de la infraestructura verde sigue siendo un hándicap en la práctica urbanística del municipio alavés, pues una cosa es la teoría y otra muy distinta la práctica y la realidad que manejamos debido a sendos factores que pueden alterar la visión e idea inicial ya que, en ocasiones, se observan distintas velocidades, se van transformando

aquellos sistemas más conocidos, pero otros se analizan desde enfoques divergentes otorgándose mayor atención a otras cuestiones de oportunidad y de cambio proliferantes en la ciudad. En todo caso es de reseñar que los patrones ecológicos que está adoptando la ciudad de Vitoria-Gasteiz, mediante la incorporación de la infraestructura verde tanto en el interior como en sus alrededores está suponiendo una mejora muy destacable de la salud de las personas, estrechamente ligada a la salud de la propia ciudad y su entorno. Como ya decíamos, esto es algo que la pandemia ha puesto en evidencia y que en Vitoria-Gasteiz y en especial, en nuestras acciones, tenemos muy presente. Nos preocupamos mucho por la salud de la naturaleza para así preservar la de nuestra ciudadanía.

Además, es fundamental el papel que han de desempeñar las ciudades como modelos del cambio sostenible para que los ciudadanos podamos desarrollar prácticas de diversa índole desde enfoques verdes con los que el compromiso por salvaguardar el medio ambiente, la naturaleza y la biodiversidad, mejorar la calidad del aire, el ruido, el agua, y fortalecer la gestión de los residuos y la promoción de la economía circular no queden entre dichos.

En Vitoria-Gasteiz, una ciudad innovadora que pretende buscar, compartir, aprender, sensibilizar y experimentar con el resto de ciudades europeas para poner su granito de arena en la solución de los principales problemas medioambientales y construir juntos ciudades más habitables y competitivas, estamos consiguiendo tejer una verdadera ciudad verde con acuerdos, iniciativas y acciones concretas que evidencian que la ciudad entiende a la perfección el papel que ostentan las infraestructuras verdes como único futuro posible en este escenario actual de cambio global.

BIBLIOGRAFÍA

AGUADO, I., BARRUTIA, J.M., & ECHEBARRIA, C., “The green belt of Vitoria-Gasteiz. A successful practice for sustainable urban planning”, *Revista Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2013.

AUSTRICH, R., “Frederick Law Olmsted y el Emerald Necklace” de Boston, *Urbano*, Septiembre, 2003.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura Verde urbana de Vitoria-Gasteiz. Documento de Propuesta*, Febrero de 2014.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), *La Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz Barrio a Barrio. Proyecto de naturalización de espacios verdes y parcelas vacantes en el barrio de Lakua*, 2016.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ (Centro de Estudios Ambientales), “*Vitoria-Gasteiz- Verde, Red viva ciudad-naturaleza*”, Noviembre 2018.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Nuevo Plan General de Ordenación Urbana. Documento de Avance, Introducción. El PGOU vigente como punto de partida*, Febrero de 2019.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, *Tomo II propuestas y alternativas de ordenación. Documento de Avance*, Febrero 2019.

BRAVO RIVERA, Juan, “La infraestructura verde, los parques y su relación con la recreación y la educación”, *Congreso Infraestructura Verde y Nuestros parques*, 2018.

BENEFICT, M., & McMAHON E., *Green Infrastructure: Linking Landscape and Communities*, Ed. The Conservation Fund, Bergen, 2006.

COMISIÓN EUROPEA:

- *Medio Ambiente para los europeos*, n.º 35, 2009.
- *Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación*, 2009.
- *Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa*, 2013.
- *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, y al Comité de las Regiones. Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa*, COM (2013) 249 final.
- *Construir una infraestructura verde para Europa*, 2014.

- *Supporting the Implementation of Green Infrastructure*, Final Report, Rotterdam, 2016.
- “The multifunctionality of Green Infrastructure”, *Science for Environment Policy, In-depth Reports*, 2012.
- *Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Revisión de los avances en la aplicación de la estrategia sobre la infraestructura verde en la Unión Europea*, COM (2019) 236 final.
- *Guidance on a strategic framework for further supporting the deployment of EU-level green and blue infrastructure*, COM (2019) 193 final.

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ, *Aprobación del documento de “la Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz”*, Mayo de 2015.

FARIÑA TOJO, José, “Zonas verdes urbanas, de equipamiento a infraestructura”, *Práctica urbanística: Revista mensual de urbanismo*, nº 164, 2020.

FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, Dionisio, “La Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la conectividad y restauración ecológicas: un nuevo instrumento para proteger la biodiversidad”, *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 81, 2018.

GARCÍA URETA, Agustín (Coord.), y otros, *La Directiva de Hábitats de la Unión Europea: balance de 20 años*, Ed. Thomson Reuters-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2012.

JIMÉNEZ, Marina, & DE LAS RIVAS, Juan Luis, “Ecos de Olmsted en Europa. El sistema de parques y los orígenes del urbanismo europeo contemporáneo”, *Revista de Arquitectura*, nº 20, 2018.

LASAGABASTER HERRARTE, & Iñaki, LAZCANO BROTONS, Iñigo, *Régimen Jurídico de la Ordenación del Territorio en Euskalherria*, Ed. Colección Urbanismo y Medio Ambiente, Oñati, 1999.

MARTÍN MATEO, R., & DÍEZ SÁNCHEZ, J., *Tratado de Derecho Ambiental. Volumen III. Recursos Naturales*, JIMÉNEZ JAÉN, A., *El régimen jurídico de los espacios naturales protegidos*, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2000.

MARAÑÓN, Blanca, “*VITORIA-GASTEIZ GREEN CAPITAL, una ciudad a ESCALA HUMANA. Movilidad Sostenible e Infraestructura Verde Urbana*”, Ed. CEA (Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz), Vitoria-Gasteiz, 2020.

MONTEQUÍN ORTEGA, Marcos, “Definición de las Áreas funcionales como componente de la ordenación del territorio. El caso del planeamiento general de Gijón”, *Revista cuatrimestral de Geografía*, nº 1, 2017.

ROJO FRAILE, Eduardo, “Vitoria-Gasteiz, de la Infraestructura Verde Territorial a la Infraestructura Verde de Barrio”, *Revista Montes*, nº 131, 2018.

SHIBLEY, R.G, & SCHNEEKLOTH, L.H., *The Olmsted city. The Fuffalo Olmsted Park System: Plan for the 21st Century*, Buffalo Olmsted Parks Conservancy, Buffalo (USA), 2008.

URIARTE RICOTE, Maite:

- “Planificar la infraestructura verde urbana”, *Revista Vasca de Administración Pública*, nº 99-100, 2014.
- “El Valor Ambiental de la Infraestructura Verde en el Nuevo Modelo Vasco de Ordenación del Territorio”, *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 106, 2020.

URBIÑA GABIÑA, Maialen, “*Los conflictos socioambientales en la planificación y gestión de la infraestructura Verde Urbana: El caso de Vitoria-Gasteiz*”, Tesis de Fin de Máster, Institut de Sostenibilitat Universitat Politècnica de Catalunya.

TABERNE PASTOR, Francisco, *Nuevo Régimen Urbanístico de la Comunidad Valenciana ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje*, Ed. Tirant lo blanch manuales, Valencia, 2020.

TODARO, Vincenzo, “Procesos de integración entre redes ecológicas e instrumentos de planificación”, *Cuaderno de Investigación Urbanística*, nº 54, 2007.

VERA-REBOLLO, J.F., OLCINA-JANTOS, J., & SAINZ-PARDO TRUJILLO, A.,

- “La incorporación de la infraestructura verde en la ordenación territorial. El plan de acción territorial de la infraestructura verde del litoral de la Comunidad Valenciana, PATIVEL”. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, nº 201, 2019.
- “Análisis de la coherencia metodológica y de los datos utilizados en la memoria justificativa del PATIVEL”, Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana, Universidad de Alicante.

NORMATIVA

Ámbito Europeo

Carta Europea de la Ordenación del Territorio del Consejo de Europa de 20 de mayo 1893.

Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979 (Instrumento de ratificación del Reino de España de 13 de mayo de 1986, BOE de 1 de octubre de 1986).

Convenio Europeo del Paisaje (número 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000 (Instrumento de ratificación del Reino de España de 6 de noviembre de 2007, BOE de 5 de febrero de 2008).

Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora Silvestres.

Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Estrategia Europea sobre la Biodiversidad hasta 2020, aprobada por la Comisión Europea en mayo de 2011.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea de 2007 (Versión consolidada publicada en DOUE C 202, el 7 de junio de 2016).

Ámbito Estatal

Constitución Española, de 29 de diciembre de 1978.

Ley 15/1975, de 2 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos.

Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de Conectividad y Restauración Ecológicas aprobada por el Consejo de Ministros en octubre de 2020.

Ámbito Autonómico

Decreto 19/2005, de 25 de enero, del País Vasco, por el que se aprueba el Plan Territorial del Área Funcional de Llodio.

Decreto 179/2006, de 27 de septiembre, del País Vasco, por el que se aprueba el Plan Territorial del Bilbao Metropolitano.

Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban de manera definitiva las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Ley 2/2006, de 30 de junio, del Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Ámbito Local

Decreto Foral 1250/1986, de 16 de junio, aprobado por la Diputación Foral de Álava.

Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz cuya aprobación se llevó a cabo mediante los siguientes Decretos y Acuerdos Forales:

- Decreto Foral 135/2000, del Consejo de Diputados de 27 de diciembre, que aprueba el expediente de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz. Publicación en el BOTHA. nº 21 de lunes, 19 de febrero de 2001.
- Acuerdo Foral 930/2002 del Consejo de Diputados de 12 de noviembre que declara la ejecutoriedad del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en las áreas en las que había quedado suspendido por Decreto Foral del Consejo de Diputados 135/2000, de 27 de diciembre, y señala los aspectos que deben ser objeto de corrección. Publicación en el BOTHA. nº 135 de miércoles, 27 de noviembre de 2002.
- Acuerdo Foral 143/2003 de aceptación del cumplimiento de las condiciones impuestas en el Acuerdo del Consejo de Diputados número 930/2000, de 12 de noviembre, de declaración de ejecutoriedad del expediente de Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz. Publicación en el BOTHA. nº 37 de lunes, 31 de marzo de 2003.
- Acuerdo Foral 1212/2005 del Consejo de Diputados, de 28 de diciembre, que aprueba el texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en lo referente al suelo residencial de las Entidades Locales Menores del municipio. Publicación en el BOTHA. nº 7 de miércoles, 18 de enero de 2006.

JURISPRUDENCIA

Sentencia del Tribunal Constitucional 149/1998, de 2 de julio de 1998, rec. 2.307/1990.

ANEXOS

ANEXO I: Sugerencias de ejes asociables al Anillo Verde.



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VITORIA-GASTEIZ



1
Calle Zorrotaio, Parque Sansonendi, Parque las Góras



2
Calle Puerta de Arriaga



3
Portal de Betolio, Portal de Zurbano



4
Calles Raimundo Olabide, Triana y Heraclea Fournier



5
Paseo Batán



6
Avda. de las Derechos Humanos, Calle Castillo de Quejana



7
Avda. de las Naciones Unidas



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VITORIA-GASTEIZ



8
Soterramiento del Ferrocarril

ANEXO II: Desclasificación del sector 17 (Ampliación San Prudencio Sur) al suroeste de la ciudad.



ANEXO III: Desclasificación del sector 18 (Elorriaga Arcaute) al este de la ciudad, como continuación del nuevo barrio de Salburua y del sector 14 (Olarán).



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VITORIA-GASTEIZ



ANEXO IV: Catálogo de 111 proyectos de Infraestructura Verde en Vitoria-Gasteiz.



INCREMENTO DE LA BIODIVERSIDAD

1. Plantación de arbolado en plaza (C/Landaberde)
2. Plantación de arbolado en aparcamiento (C/Portal de Foronda)
3. Plantación de arbolado viario (C/Duque de Wellington)
9. Bosque de quejigo en parcela vacante (C/Sierra de Aralar)
11. Bosque mixto en parcela vacante (C/Río Barrundia)
12. Robledal en rotonda (C/Duque de Wellington)
16. Pradera de flor en parcela vacante (C/Rafael Alberti)
17. Parcela vacante naturalizada (C/Sierra de Urbasa)
24. Espacio naturalizado (Entorno del Centro de Interpretación Ataria, Anillo Verde)
26. Mejora ecológico-paisajística (Entorno de Margarita)
27. Mejora ecológico-paisajística (Entorno de Arñez)
28. Mejora ecológico-paisajística (Entorno de Lermenda)
30. Conservación de vegetación relicta (Parque Salinillas de Buradón)
31. Conservación de vegetación relicta (Cerro de Mendizabala)
32. Parque naturalizado (Parque del Este)
33. Espacio para la biodiversidad (Parque de la Biodiversidad)
34. Espacio para la biodiversidad (Jardines del Palacio Zulueta)
95. Rotonda naturalizada (Rotonda Santo Tomás)
98. Parque naturalizado (Crispiana)
99. Bosque de ribera (Encuentro ríos Batán y Zapardiel)
58. Vivero municipal (Jardín Botánico de Olarizu)
63. Mejora del hábitat del visón europeo (Humedales de Salburua y río Zadorra)
74. Mejora ecológica del bosque isla de Gobeo (Red Natura 2000)
75. Mejora ecológica del bosque isla de Zuazo (Red Natura 2000)
83. Rotonda naturalizada (Rotonda de La Antonia)
86. Mejora del arbolado (Barrios de Zaramaga y El Pilar)
87. Creación de humedal (Parque Borinbizkarra)
89. Creación de charcas para anfibios (Zonas verdes de Zabalzana)
96. Plantación de arbolado en aparcamiento (Pabellón deportivo Fernando Buesa Arena)



AUMENTO DE LA CONECTIVIDAD ECOLÓGICA

4. Corredor verde urbano (C/Portal de Foronda)
7. Mediana naturalizada (C/Calle Baiona)
13. Corredor verde urbano (Parque José Miguel Fernández de Pinedo)
15. Mediana naturalizada (C/Antonio Machado)
22. Arroyo naturalizado (arroyo Errekaleor)
25. Refuerzo de arbolado (río Alegría)
40. Arroyo naturalizado (arroyo Ali)
41. Calle naturalizada (Avenida de Gasteiz)
43. Arroyo naturalizado (arroyo Santo Tomás)

44. Eje urbano naturalizado (C/Los Herrán-Portal de Villarreal)
45. Eje urbano naturalizado (C/Bremen-Bulevar de Mariturni)
46. Bordo industrial naturalizado (C/Zuzobidea)
47. Eje urbano naturalizado (C/Portal de Zurbano-Paseo de los Humedales-Bulevar de Salburua)
48. Eje urbano naturalizado (C/Heracilio Fournier-Vía Verde del Vasco Navarro)
50. Bordo industrial naturalizado (C/La Peña)
51. Eje viario naturalizado (Carretera N-102)
52. Bordo industrial naturalizado (C/Larragana)
53. Corredor verde urbano (interior del barrio de Salburua)
54. Corredor verde urbano (río Zarauza-parque Salinillas de Buradón)
55. Corredor verde del ferrocarril
62. Mejora del hábitat fluvial para el visón europeo (ríos Cerio y Errekabam)
66. Refuerzo de la conectividad del Anillo Verde (Eskalmendi, Anillo Verde)
78. Restauración de corredor fluvial (río Zapardiel, en Gardelegua)
80. Corredor verde industrial (Gamarra-Zadorra)
81. Corredor verde urbano (Ibaiondo-Zadorra)
82. Bordo industrial naturalizado (C/Zomostea)
84. Arroyo naturalizado (arroyo Perretuin)
92. Calle naturalizada (Avenida de la Ilustración)
106. Ecoducto (parque de Armentia, Anillo Verde)



MEJORA DE LA GESTIÓN DEL AGUA

6. Jardines de lluvia (C/Voluntaria Entrega)
19. Balsas de laminación ríos Batán y Zapardiel (Lasarte)
41. Recuperación de arroyo e incorporación de SUD's (Avenida de Gasteiz)
57. Lagunas de laminación y derivación de arroyo (Olarizu)
64. Lagunas de laminación (Elomaga/Arcaute)
108. Cauce de derivación de avenidas (Fase 1 río Zadorra)
69. Acondicionamiento hidráulico ambiental (Fase 2 río Zadorra)
20. Acondicionamiento hidráulico ambiental (Fase 3 río Zadorra)
70. Acondicionamiento hidráulico ambiental (Fase 4 río Zadorra)
76. Lagunas de laminación (río Ali, en Armentia)
107. Balsas de laminación Salburua (Humedales de Salburua, Anillo Verde)



MEJORA DE SUELOS Y AGROECOLOGÍA URBANA

5. Bosque de frutales en parcela vacante (C/Sierra de Andía)
8. Mejora de suelos degradados (Mendebalde, Jundiz)
10. Cultivo de lavanda en parcela vacante (C/Río Santa Engracia)
14. Huerto urbano comunitario Lakualore (Lakua)
36. Huerto urbano comunitario Zabalortu (Zabalzana)

60. Actividad agroganadera experimental (Olarizu)
65. Parcelas agrícolas experimentales (Arcaute)
68. Huertas de Urarte y Edificio Ancora (Abetxuko, Anillo Verde)
72. Bosque comestible en Minguibaia (río Zadorra)
73. Parque agroecológico de Aramangelu (Abetxuko-Yurre)
88. Bosque comestible y robledal (Basalburu, Elorriaga)
105. Huerto urbano comunitario Ortubi (Zabalzana)



MEJORA DEL USO PÚBLICO Y LA ACCESIBILIDAD

18. Mejora de la accesibilidad al Cerro de Olarizu
23. Parque periurbano Las Neveras (Anillo Verde)
49. Pasarela peatonal Armentia-Zabalzana (Anillo Verde)
56. Itinerario verde Paseo del Sur
59. Equipamientos de uso público (Jardín Botánico de Olarizu)
61. Pasarela peatonal Las Neveras-Errekaleor (Anillo Verde)
67. Ruta Verde del Zadorra (Crispiana)
71. Ekoherrri, proyecto de Anillo Verde (Abetxuko)
72. Parque periurbano de Larragorri (Anillo Verde)
79. Itinerario Verde de Jundiz (Crispiana-Lermenda-Arñez)
90. Juegos naturalizados (Borinbizkarra)
91. Juegos naturalizados (Ejealde)
101. Mirador de Olarizu (Jardín Botánico de Olarizu)
110. Pasarela peatonal Zabalzana-Zadorra (Anillo Verde)
111. Pasarela peatonal en Gamarra (Anillo Verde)



REHABILITACIÓN URBANA Y CREACIÓN DE MICROPAISAJES

21. Restauración del Puente Viejo de Abetxuko (río Zadorra)
37. Restauración de caños medievales (casco medieval)
42. Fachada vegetal (Palacio Europa, Avenida de Gasteiz)
85. Naturalización del cementerio Santa Isabel
93. Azotea vegetal (Palacio Europa, Avenida de Gasteiz)
94. Jardín Secreto del Agua (Parque de la Florida)
95. Reforma de plaza (plaza Santa Bárbara)
97. Jardín de la Muralla (casco medieval)
98. Jardín de los Arquillos (casco medieval)
29. Colección de plantas útiles y amenazadas (Jardín Botánico de Olarizu)
99. Patio de la Casa de la Dehesa (Jardín Botánico de Olarizu)
100. Invernadero de cristal (Jardín Botánico de Olarizu)
102. Reforma de plaza (plaza Green Capital)
103. Micropaisajes florales (parque de la Florida)
104. Rosaledas (parque de Arriaga)