MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BILBAO - ÁMBITO BZ.01 PUNTA ZORROTZA

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

Febrero 2026

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN 4
1.1 Base legal y Normativa de la aplicación 6
2 IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR 8
3 ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN 9
3.1 Objetivo de la modificación 9
3.2 Ámbito de la ACTUACIÓN 9
3.3 Justificación de la necesidad de la modificación 10
3.4 Carácter de la modificación 10
4 IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS 11
4.1 Alternativa 1: Torres sobre el eje metropolitano 11
4.1.1 Visión de desarrollo 11
4.1.2 Ordenación propuesta 13
4.2 Alternativa 2: Mezcla de usos - enfoque residencial 14
4.2.1 Visión de desarrollo 14
4.2.2 Ordenación propuesta 16
4.3 Alternativa 3: Mezcla de usos - mayor flexibilidad de actividades terciarias 17
4.3.1 Visión de desarrollo 17
4.3.2 Ordenación propuesta 18
4.4 Selección de la alternativa adecuada 19
5 PROPUESTA Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ADOPTADA 24
5.1 Descripción de la ordenación adoptada 24
5.1.1 Objetivos y actuaciones 24
5.1.2 Cuadro de cuantificación 25
5.2 Justificación del cumplimiento de los condicionantes urbanísticos de ordenación y de los estándares urbanísticos 29
5.2.1 Determinaciones derivadas del PGOU 29
5.2.2 Estándares dotacionales 29
5.2.3 Justificación en relación con el planeamiento supramunicipal 30
6 ANÁLISIS DE LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO 32
6.1 Medio físico 32
6.1.1 Climatología 33
6.1.2 Atmósfera, calidad del aire y cambio climático 35
6.1.3 Ruido 36
6.1.4 Geología 38
6.1.5 Calidad del suelo. Emplazamientos potencialmente contaminados. 38
6.1.6 Hidrología y puntos de agua 39

6.1.7 Permeabilidad y Vulnerabilidad de acuíferos 40
6.1.8 Unidades de paisaje 40
6.1.9 Posibles impactos sobre el medio físico. 40
6.2 Medio biológico 41
6.2.1 Vegetación potencial 41
6.2.2 Vegetación actual 41
6.2.3 Hábitats 41
6.2.4 Fauna amenazada 41
6.2.5 Red de espacios naturales 41
6.2.6 Posibles impactos sobre el medio biológico. 42
6.3 Medio socioeconómico 42
6.3.1 Descripción político – administrativa 42
6.3.2 Demografía 42
6.3.3 Estructura productiva y económica 42
6.3.4 Patrimonio histórico y cultural 43
6.3.5 Bienes y servicios 45
6.3.6 Riesgos (inundabilidad e incendios) 47
6.3.7 Posibles impactos sobre el medio socioeconómico. 47
7 INTERACCIONES CON OTROS PLANES O PROGRAMAS 49
7.1 Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao, 2022 49
7.2 Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano 49
7.3 Plan Territorial Sectorial (PTS) Agroforestal 51
7.4 Plan Territorial Sectorial (PTS) Litoral 52
7.5 PTS de ordenación de ríos y arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) 52
7.6 Plan Territorial Sectorial (PTS) de Zonas Húmedas 54
7.7 Plan Territorial Sectorial (PTS) del Patrimonio Cultural 54
7.8 Costas 54
7.9 Puertos 56
7.10 Red Ferroviaria de Interés General 57
7.11 Red Ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco 61
7.12 Carreteras 61
7.13 Servidumbres aeronáuticas 64
7.14 Estrategia de cambio climático en euskadi – klima 2050 66
7.15 Plan de prevención y gestión de residuos de Euskadi 2030 66
8 CONCLUSIONES 68
9 EQUIPO REDACTOR 69

1 INTRODUCCIÓN

La evaluación ambiental es un instrumento indispensable para la protección y preservación del medio ambiente. Este proceso permite la incorporación de criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, contribuyendo así a un desarrollo más equilibrado y responsable. A través de la evaluación de planes y programas, se garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales potenciales, promoviendo la identificación temprana de posibles afectaciones al entorno natural y estableciendo, de ser necesario, mecanismos de corrección o compensación.

De esta manera, la evaluación ambiental no solo actúa como una herramienta de control y mitigación, sino que también fortalece la conciencia y el compromiso ambiental en los diferentes niveles de gestión y planificación.

La evaluación ambiental es un instrumento plenamente consolidado que acompaña al desarrollo, asegurando que éste sea sostenible e integrador. En el ámbito internacional, mediante el Convenio sobre evaluación del impacto en el medio ambiente, en un contexto transfronterizo, de 25 de febrero de 1991, conocido como Convenio de Espoo y ratificado por nuestro país el 1 de septiembre de 1992 y su Protocolo sobre evaluación ambiental estratégica, ratificado el 24 de junio de 2009. En el derecho comunitario, por la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio, sobre evaluación de las repercusiones de determinados planes y programas en el medio ambiente, y por la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre, de evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, transpone estas Directivas al ordenamiento jurídico nacional.

Además, en lo que respecta al ámbito autonómico, serán tenidas en cuenta las siguientes normativas:

- *Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula del procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.*
- *Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.* El ámbito recogido en esta norma tiene carácter de normativa adicional de protección del medio ambiente, en relación con la legislación básica, en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Bilbao fue aprobado definitivamente en 2022 (en el pleno del 31 de marzo de 2022 y publicado en el Boletín Oficial de Bizkaia el 20 de mayo de 2022). En este se delimita el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza sobre el cual se determina que, en parte del ámbito, será necesaria la formulación de un Plan Especial de Ordenación Urbana para la determinación de la ordenación pormenorizada.

La modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) vigente, cuyo propósito es definir el planeamiento de desarrollo mediante la ordenación pormenorizada de una parte del ámbito BZ.01 Punta Zorrotza y sustituir el requisito del Plan Especial, será sometida al procedimiento de evaluación estratégica ordinaria, dada su naturaleza de modificación.

De este modo, *en lo relativo a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental,* el plan objeto de análisis se encuadra en el *Artículo 6, en el que se describe el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.*

> *Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.*
>
> *1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*
>
> *a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo;*

En cuanto a la *Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi*, el proyecto se encuadra en el Anexo II.A., en el que se describen los planes que deberán someterse a Evaluación Ambiental estratégica ordinaria.

Anexo II.A.– Planes y programas que deben someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

*Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes **planes y programas y sus revisiones** que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración o aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno*

Grupo 4. – Planes generales de ordenación urbana.

Por lo tanto, teniendo en cuenta todo lo anterior queda justificada la aplicación del procedimiento administrativo de **Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria** del plan.

La Evaluación ambiental Estratégica Ordinaria de la Modificación del PGOU de Bilbao – Ámbito BZ.01 Punta Zorrotza, contará de las siguientes fases:

I. **Solicitud de Inicio.**
II. Consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico.
III. Elaboración del Estudio Ambiental Estratégico.
IV. Información Pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.
V. Análisis técnico del expediente.
VI. Declaración Ambiental Estratégica.

El presente documento constituye el Documento Inicial Estratégico, que acompañará al borrador del plan con el fin de obtener el Documento de Alcance, emitido por el órgano sustantivo, como paso previo para la posterior elaboración del Documento de Evaluación Ambiental Estratégica.

A continuación, se adjunta una tabla resumen en la que se indica en qué epígrafes del presente documento se cumple con lo requerido en el artículo 18 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* (y sus modificaciones), en el que se indica el contenido y alcance que debe tener la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Artículo 18 de la *Ley 21/2013, de 26 de diciembre de Evaluación Ambiental* (y sus modificaciones).	**Identificación del epígrafe del Documento inicial**
a) Los objetivos de la planificación.	3 5
b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables	4
c) El desarrollo previsible del plan o programa.	3 5
d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático	6
e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes	7

1.1 BASE LEGAL Y NORMATIVA DE LA APLICACIÓN

La modificación de este Plan General en el ámbito de Punta Zorrotza se acomete en el marco del complejo conglomerado de disposiciones legales, directrices, planes y proyectos de distinto rango y naturaleza, vigentes en el modelo actual. Se exponen a continuación algunas de las principales disposiciones y documentos que conforman ese marco legal:

- Ley de Ordenación del Territorio, de 31 de mayo de 1990.
- Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo de 30 de junio de 2006.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la ley del Suelo.
- Decreto 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos.
- Ley 3/2015, de 18 de junio, de vivienda.
- Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.
- La Ley 22/1988 de Costas, de 28 de julio, modificada por la Ley de protección y uso sostenible del litoral, de 29 de mayo de 2013, y Reglamento General de Costas, de 10 de octubre de 2014.
- Disposiciones vigentes en materia de carreteras, incluidas, entre otras: la Ley de 30 de mayo de 1989, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, modificada y/o complementada con posterioridad en sucesivas ocasiones; Normal foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia; Decreto Foral 112/2013, de 21 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Desarrollo de los capítulos III y IV de la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.
- Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre.
- Decreto 211/2012 de 16 de octubre por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Ley del Ruido, de 17 de noviembre de 2003.
- Reales Decreto de 16 de diciembre de 2005 y 19 de octubre de 2007, de desarrollo de la Ley en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental (el primero) y zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (el segundo).
- Decreto 213/2012 de 16 de octubre de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.
- Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF) y el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre y sus posteriores modificaciones.
- Decreto 165/2008 de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.
- Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo y el Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, por el que se desarrolla la citada Ley 4/2015.
- Ley para la igualdad de mujeres y hombres, de 18 de febrero de 2005 (Ley 4/2005) y Ley de 22 de marzo de 2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (Ley 3/2007).
- Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.
- Legislación vigente en temas de puertos: Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco; etc.

- Legislación vigente en temas aeronáuticos:
    - Servidumbres aeronáuticas establecidas conforma a la Ley 48/1960, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo (B.O.E. nº 131, de 2 de junio) por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
    - Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).
    - Real Decreto 537/2023, de 20 de junio, (B.O.E. nº 147, de 21 de junio), por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas asociadas a las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea presentes en las comunidades autónomas de Cantabria, Galicia, La Rioja, Comunidad Foral de Navarra, País Vasco y Principado de Asturias para el caso en que las instalaciones sean aerogeneradores.
    - Orden de 17 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Bilbao

2 IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR

La modificación es de iniciativa pública, siendo el promotor el Ayuntamiento de Bilbao.

Ayuntamiento de Bilbao

Área de Planificación Urbana, Proyectos Estratégicos y Espacio Público.

Edificio San Agustín. Plaza Ernesto Erkoreka 12, 1ºB.

48001 Bilbao.

3 ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN.

3.1 OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN

Tal y como se ha comentado anteriormente, el vigente Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Bilbao, aprobado definitivamente en el pleno del 31 de marzo de 2022 y publicado en el Boletín Oficial de Bizkaia el 20 de mayo de 2022, delimita el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza, estableciendo la necesidad de formular un Plan Especial de Ordenación Urbana para determinar la ordenación pormenorizada de una parte de dicho ámbito. La modificación que nos ocupa en el presente documento tiene por objeto modificar el PGOU vigente, con la finalidad de definir el planeamiento de desarrollo mediante la ordenación pormenorizada de una parte del ámbito BZ.01 Punta Zorrotza y sustituir el requerimiento del Plan Especial por la presente Modificación.

Fundamentalmente se trata de definir, alterar y especificar las disposiciones generales del plan para lograr una regeneración urbana integral del área. Estas alteraciones de la ordenación, estructural y pormenorizada, constituye una Modificación del PGOU de acuerdo con las determinaciones de la Ley 2/2006 de 30 de junio de Suelo y Urbanismo (en adelante LSU), y al Decreto 123/2012 de 3 de Julio de Estándares Urbanísticos (en adelante DEU); artículo 103, 104 y 105 de la LSU y artículo 20 del DEU.

3.2 ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

El ámbito de la presente modificación se corresponde con gran parte del Ámbito Urbanístico BZ.01 Punta Zorrotza, el cual cuenta con un área de 325.039 m^2 y se encuentra delimitado en el plano P.1 del presente documento de inicio.

Tal y como se puede observar en la siguiente imagen, se localiza en la margen izquierda de la Ría de Bilbao, en el límite entre los municipios de Bilbao y Barakaldo, y en la confluencia del río Cadagua con la Ría. Limita al norte y este con la Ría del Nervión-Ibaizabal, al oeste con el río Cadagua y el término municipal de Barakaldo, y al sur con la línea de Renfe y el barrio de Zorroza.

Figura 1. Ámbito de la modificación – Punta Zorrotza

Fuente: IDOM, 2024.

Representa un área de oportunidad para la regeneración y transformación urbana, caracterizándose actualmente por un tejido industrial deteriorado y obsoleto (aunque algunos mantienen su actividad): Talleres de Zorroza, Matadero municipal, Molinos Vascos, Sader.

3.3 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN

Esta modificación viene motivada por la propia evolución de la ciudad y los objetivos estratégicos del PGOU: ciudad compleja, inclusiva y segura, en **continua renovación y regeneración**; ciudad polo de referencias a escala global; ciudad medioambientalmente sostenible; y ciudad socialmente equilibrada.

Actualmente el sector se caracteriza por acoger suelos en de antiguas actividades portuarias y económicas (matadero municipal, la industria SADER, aun en activo, de tratamiento de residuos y fabricación de abonos, algunos pabellones industriales, entre otros), un pequeño asentamiento residencial deteriorado. También incluye elementos de protección patrimonial, en situación de desuso, como: el Puente de Hierro de Pablo Alzola, los Molinos Vascos, los Talleres de Zorroza y un antiguo chalet en la zona portuaria. El estado de deterioro y abandono progresivo de las actividades industriales justifica su transformación y regeneración integral para poder acoger nuevos usos y servicios urbanos que promuevan la integración del ámbito a los objetivos que persigue la evolución de la ciudad, motivo por el cual el vigente PGOU (2022) establecía que, sobre el ámbito se debían generar propuestas de regeneración y transformación urbana por medio de un Plan Especial que definiera su ordenación pormenorizada.

Una de las cuestiones recogidas en el vigente PGOU es la delimitación de dos zonas globales dentro del ámbito BZ.01: por un lado, una zona residencial (A. Zona Residencial) y, por otro lado, una destinada a actividades económicas (B. Zona de Actividad Económica) y que era uno de los puntos objeto de estudio en el concurso de ideas convocado por el Ayuntamiento en mayo de 2023.

Por otro lado, en el año 2022 se realizó un estudio del soterramiento del ferrocarril, con el objetivo de mejorar la conectividad entre la Punta de Zorrotza y el barrio de Zorrotza.

Estas actualizaciones (el concurso de ideas de mayo de 2023 y el estudio de soterramiento de 2022) hacen necesarios ajustes menores en la ordenación estructural propuesta por el PGOU vigente como son las nuevas delimitaciones de las zonas globales o el ajuste del Sistema General Ferroviario. Por consiguiente, se considera necesario la realización de la modificación del PGOU que, además en el este caso y en sustitución del Plan Especial, define la ordenación pormenorizada del ámbito, y dé respuesta las nuevas necesidades de desarrollo de la ciudad.

En conclusión, la conveniencia y oportunidad de la modificación devienen del interés de transformar y regenerar un ámbito urbano, por medio espacios que promuevan el desarrollo de actividades residenciales, económicas, recreativas y de servicios que generar beneficios para la población; así como su vinculación y conexión con el actual barrio de Zorroza.

3.4 CARÁCTER DE LA MODIFICACIÓN

La presente modificación tiene un carácter estructural y pormenorizado, puesto que su objetivo es alterar el planeamiento vigente y definir la ordenación pormenorizada, de tal manera que se produzca una regeneración integral del ámbito de acuerdo con los objetivos estratégicos perseguidos por el vigente PGOU.

Esta alteración y definición de ordenación pormenorizada constituye una Modificación del PGOU de acuerdo con las determinaciones de la Ley 2/2006 de 30 de junio de Suelo y Urbanismo (en adelante LSU) establecidas en los artículos 103, 104 y 105; y el Decreto 123/2012 de 3 de Julio de Estándares Urbanísticos (en adelante DEU) en su artículo 20.

4 IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se han elaborado tres alternativas para cumplir con los objetivos de la presente Modificación. A continuación, se exponen y comparan las tres alternativas de ordenación contempladas:

- Alternativa 1: Torres sobre el eje metropolitano (Plano 1.1)
- Alternativa 2: Eje metropolitano curvo (Plano 1.2)
- Alternativo 3: Mezcla de usos (Plano 1.3)

Las tres alternativas mencionadas se basan en 5 áreas con vocaciones complementarias, sobre los cuales se irán describiendo y comparando cada una de estas alternativas de una manera gradual; es decir, la alternativa 1 supone el punto inicial y la explicación de las otras se hace mediante la descripción de las variaciones que cada una de ellas presenta respecto de la anterior. Las 5 áreas son:

- Anillo verde
- "La punta" – *Hub* Audiovisual y cultural
- Espacio residencial
- Espacio comercial y de equipamientos
- Patrimonio

4.1 ALTERNATIVA 1: TORRES SOBRE EL EJE METROPOLITANO

A continuación, se describe la propuesta basada en el desarrollo de torres sobre el eje metropolitano con la finalidad de otorgar un carácter diferenciador a este sobre el resto del ámbito.

4.1.1 Visión de desarrollo

Punta Zorrotza, un área urbana donde lo público y lo privado se integran armoniosamente, con un **anillo verde** que recorre las riberas del Nervión y el Cadagua, regenerando el entorno natural y conectando el espacio urbano mediante ejes transversales. El **eje metropolitano** adquiere un carácter diferenciado por medio de **podios comerciales con torres residenciales**, mientras que el resto del área presenta **edificaciones aterrazadas con vistas a los cuerpos de agua**. Los equipamientos urbanos, concentrados en el sur, favorecen la i**ntegración con el barrio de Zorroza**, promoviendo una convivencia fluida. Este desarrollo preserva el patrimonio histórico, creando un **entorno que honra el pasado y mira hacia un futuro sostenible y vibrante.**

5 áreas de relevancia

Anillo verde, promueve el aprovechamiento del espacio público en la ribera de la Ría del Nervión y el río Cadagua, siendo este el espacio público de mayor jerarquía, el cual reconoce y revaloriza las condiciones existentes:

- Conservación de la ribera natural del río Cadagua, para potenciar el paisaje natural y sus ecosistemas.
- Regeneración del dique como mirador a la Ría, dotado de mobiliario urbano, parques de niños, entre otros que potencian el parque lineal sobre los cuerpos de agua.

La propuesta busca generar un espacio urbano abierto, que fluye de forma continua entre lo público y lo privado, conectando el anillo verde de forma transversal mediante espacios libres y ejes permeables que favorecen la infiltración del suelo.

Por otro lado, se desarrollan parques urbanos que permiten conectar la zona consolidada de Zorrotza con La Punta (además de servir de área de esparcimiento para el barrio), siendo parte de la estrategia, junto con espacios públicos aterrazados y equipamientos concebidos con cubiertas caminables (nuevo equipamiento deportivo), para superar el desnivel generado por el soterramiento del tren y los saltos en la topografía existente.

La Punta, El fomento de la industria cultural creativa es el elemento clave en el desarrollo de "La Punta", por medio de la rehabilitación de tres pabellones industriales existentes, sobre los cuales se plantean áreas de expansión donde se localizarán las oficinas, camerinos y demás servicios vinculados. Las plantas diáfanas y flexibles de estas edificaciones permiten su rápida adaptación a las necesidades de la industria audiovisual.

Espacio residencial, enmarcado en un paisaje entre aguas (Ría del Nervión y Río Cadagua), se desarrolla una propuesta que potencia la conexión de las áreas residenciales con el entorno natural, por medio de edificaciones que se vuelcan aterrazadas hacia las vistas de los cauces.

Edificaciones entre 7 y 14 pantas de altura, con una crujía de 16 m (14,5 m construidos y 1,5 m de terraza), dan cabida a la edificabilidad residencial establecida en el PGOU con más de 207 mil m2t. Se evitan los patios de manzana y los patios de luces, y se presentan bloques y torres con una gran flexibilidad tipológica (viviendas pasantes, de una orientación y/o de doble orientación en esquinas); todas completamente exteriores, y que disfrutan de vistas hacia los cauces fluviales y/o parques urbanos.

Espacio comercial y de equipamientos, la actividad económica de la propuesta incluye alrededor de 130 mil m^2(t), incluyendo 95 mil m^2(t) en áreas destinadas mayoritariamente a usos terciarios y productivos, más 34.800 m^2(t) para usos autorizados terciarios en la planta baja de las áreas residenciales. Se destacan cuatro grandes áreas:

- el *hub* audiovisual, un espacio productivo para el desarrollo de las industrias creativas culturales e innovadoras.
- los Molinos Vascos como edificación protegida que podrá ser utilizado para usos terciarios, comerciales y gastronómicos, frente a un área pública con actividades de ocio, lo que le otorga una gran relevancia;
- los podios comerciales: Sobre el eje principal de conexión se desarrollan podios comerciales con torres residenciales, oficinas, coworking y áreas comerciales mayores (supermercados, áreas de ocio...), que se convierten en un atractor e intercambiador de dinámicas comerciales con el resto de la ciudad. Sus combinaciones con usos residenciales garantizan dinámicas en todo momento del día.
- Imbricación con el comercio de barrio: las plantas bajas en las edificaciones residenciales serán de uso comercial de proximidad, lo que le otorgará mayor vitalidad al sector y fomentará el comercio local. Su relación directa con todos los espacios públicos, recreativos, naturales y deportivos le otorgan un gran atractivo.

Mientras que, se proponen cerca de 50 mil m2s para equipamientos, concentrados en su mayoría al sur, cercanos al barrio consolidado de Zorrotza, con acceso desde el transporte público masivo y vinculados a espacios públicos y zonas verdes.

Patrimonio, la nueva ordenación busca regenerar y resaltar el pasado histórico del área: mediante la conservación del trazado del antiguo ferrocarril (por medio de un eje de movilidad sostenible) y la rehabilitación de las edificaciones protegidas.

- Molinos Vascos, espacio de actividad terciaria / actividades @. Su estructura arquitectónica particular será un punto de atracción para el área, destacando como pieza central en el frente urbano de la Ría del Nervión.
- Talleres de Zorrotza, formarán parte del equipamiento cultural propuesto en “La Punta” por lo que, podrán destinarse a salas de exposición, museos, teatro, galerías de arte, espacios de música, entre otros.
- Chalet, como centro de formación audiovisual. Su relación con el desarrollo de la industria audiovisual favorece su reutilización.
- Puente de Alzola, rehabilitación del puente con un posible recorrido peatonal de conexión hacia Burtzeña.

Figura 2. Alternativa 1

Fuente: IDOM, 2026.

4.1.2 Ordenación propuesta

Basado en la descripción anterior, la propuesta establece la zonificación detallada en el Plano 1.1. Alternativa de ordenación 1 y la especificada numéricamente en la siguiente tabla. En esta alternativa se asigna un total de 207.394 m²t para usos residenciales, de los cuales el 55% es destinado a Vivienda Libre y el restante 45% para Viviendas protegidas (VP). Estas últimas, se dividen a su vez en un 53% como Viviendas de Protección Oficial de régimen social (VPO) y 47% en Viviendas Protegidas Tasadas (VPT), las cuales se encuentran localizadas a lo largo de toda la propuesta, fomentando la integración social. Para el área comercial y terciaria se destinan alrededor de 130 m²t, y demás elementos:

Tabla 1. Parámetros urbanísticos – Alt 1

ZONIFICACIÓN		m²s	m²t		PGOU actual, 2022	
Residencial		**26.030**	**207.394**		202.146 m²(t)	
VP	*VPO*	*6.340*	*49.341 (53%)*	*93.714 (45%)*	Min. 45% en VP: 89.401 m²(t)	Min. 50% de las VP serán VPO
	VPT	*5.834*	*44.373 (47%)*			
Libre		*13.856*	*113.680 (55%)*		109.286 m²(t) – (55%)	
Servidumbre de uso público (m)		*27.450*	-			
Usos terciarios y comerciales compatibles en PB		***25.810***	***34.829***		+ 16.312 m²(t) destinada a otros usos autorizados (terciarios...) en zona residencial	

ZONIFICACIÓN	m²s	m²t	PGOU actual, 2022
Actividades económicas	**56.610**	**95.423**	108.740 m²(t)
HUB - Audiovisual	*42.409*	*47.656*	
Terciario / Actividades @ en parcela independiente	*14.201*	*47.767*	
Equipamientos	**46.874 Equip + 3.086 Aloj. dotacional**	-	2.980 m²(s) de alojamiento dotacional
Zonas verdes – Sistema Local (SL)	**70.379**	-	-
Red viaria (SL)	**39.740**	-	-
Espacios libres generales (SG)	**46.592**	-	-
Espacios libres generales (SG)[1]	**5.311**	-	-
Red ferroviaria (SG)	**9.493**	-	-

En conclusión, la alternativa 1 se centra en desarrollar una nueva área de uso mixto, que otorga un carácter diferenciador al eje metropolitano por medio de una tipología de torres, y cuya actividad económica se concentra en podios comerciales.

4.2 ALTERNATIVA 2: MEZCLA DE USOS - ENFOQUE RESIDENCIAL

A continuación, se describe la alternativa 2 basada en el fomento de una mezcla de usos en todo el ámbito, con un gran número de parcelas residenciales y algunas parcelas flexibles para actividades económicas.

4.2.1 Visión de desarrollo

Punta Zorrotza se concibe como una nueva área urbana sostenible y dinámica, donde el **desarrollo escalonado de edificaciones**, que incrementan su altura a lo largo de los ejes viales y disminuyen hacia los cuerpos de agua, crea un frente urbano que se integra armoniosamente con el entorno natural. **Torres emblemáticas se erigen como hitos del nuevo paisaje, mientras un anillo verde revitaliza las riberas del Nervión y el Cadagua,** ofreciendo espacios públicos y recreativos accesibles para todos. La oferta residencial, comercial y de equipamientos urbanos se complementa con una visión que respeta y revitaliza el patrimonio histórico, construyendo un entorno urbano inclusivo, vibrante y respetuoso con el medio ambiente.

5 áreas de relevancia

Anillo verde, al igual que la alternativa anterior promueve el aprovechamiento del espacio público en la ribera de la Ría del Nervión y el río Cadagua, siendo este el espacio público de mayor jerarquía, el cual reconoce y revaloriza las condiciones existentes. Adicionalmente, genera ejes de espacios libres para conectar transversalmente los cauces, aunque comparado con la alternativa anterior, se disminuye la cantidad de ejes verdes debido a la ocupación de las servidumbres de uso público (m) de la alternativa anterior por podios comerciales.

Por otro lado, se mantienen los parques urbanos que permiten conectar la zona consolidada de Zorrotza con la nueva área urbana, favoreciendo la conexión entre ambas áreas.

La Punta, se mantiene la propuesta presentada en la alternativa anterior, por lo que se propone la rehabilitación de tres pabellones industriales existentes, sobre los cuales se plantean áreas de expansión donde se localizarán las oficinas, camerinos y demás servicios vinculados. Sin embargo, en esta alternativa destaca la creación de una nueva edificación independiente dentro del *HUB*, lo que le otorgará mayor flexibilidad para adaptarse a las necesidades propias de la industria audiovisual.

Espacio residencial, se mantiene el enfoque de edificaciones lineales y escalonadas hacia los cauces de agua. Pero se traslada este mismo parámetro urbano al eje metropolitano, donde las edificaciones lineales se presentan trasversales a este, terminando con torres estratégicas que se erigirán como hitos del nuevo paisaje urbano. En

[1] Nuevos o propuestos en DPMT. No computables para el cumplimiento del estándar urbanístico.

general, las alturas varían desde los 4 a los 14 pisos, cumpliendo con la edificabilidad residencial establecida en el PGOU con más de 202.260 mil m²(t).

Espacio comercial y de equipamientos, la actividad económica de la propuesta incluye más de 132 mil m²(t), superior a la establecida en el actual PGOU de 125 mil m²(t). Específicamente, destacan:

- el *hub* audiovisual y los molinos vascos, concordantes con las alternativas anteriormente explicadas,
- Parcelas terciarias / actividades @: Sobre el eje metropolitano se delimitan 5 parcelas destinadas a actividades terciarias (comercio, oficinas, innovación, actividades @, entre otros).
- Podios comerciales: en el resto del ámbito urbano se establecen podios comerciales en planta baja que unen cada dos o tres edificaciones residenciales. Estos zócalos comerciales permiten una mayor área comercial flexible en comparación con la destinada únicamente a la planta baja de edificaciones residenciales, como planteaba la alternativa 1. Sin embargo, se delimitan zonas de servidumbre de uso público (m) que permiten la expansión del anillo verde hacia el espacio privado, a diferencia de la alternativa 2.

  Estos podios comerciales, conectados con los ejes viales y el anillo verde, aportarán una mayor vitalidad a los espacios en diferentes momentos del día, haciéndolos más atractivos.

Por otro lado, se han planificado más de 50 mil m² para equipamientos, principalmente ubicados a lo largo del eje metropolitano y/o el eje norte-sur, ya sea en parcelas independientes o en podios de edificaciones residenciales.

Patrimonio, al igual que la alternativa anterior esta ordenación busca regenerar y resaltar el pasado histórico del área mediante la conservación del trazado del antiguo ferrocarril (por medio de un eje de movilidad sostenible) y la rehabilitación de las edificaciones protegidas.

Figura 3. Alternativa 2

Fuente: IDOM, 2026.

4.2.2 Ordenación propuesta

Basado en la descripción anterior, la propuesta establece la zonificación detallada en el Plano 1.2. Alternativa de ordenación 2 y la especificada numéricamente en la siguiente tabla. En esta alternativa se asigna un total de 202.267 m²t para usos residenciales, de los cuales el 53% es destinado a Vivienda Libre y el restante 47% para Viviendas Protegidas (VP). Estas últimas, se dividen a su vez en un 56% como Viviendas de Protección Oficial de régimen social (VPO) y 44% en Viviendas Protegidas Tasadas (VPT), las cuales se encuentran localizadas a lo largo de toda la propuesta, fomentando la integración social. Para el uso productivo, terciario y comercial se destinan alrededor de 132 mil m²t (incluyendo las áreas de actividad económica y las zonas de usos terciarios autorizados en el área residencial), en equipamiento más de 40 mil m²s y cerca de 9 mil m²t (en la PB de edificios residenciales) lo que supera lo estipulado en los estándares, y demás elementos:

Tabla 2. Parámetros urbanísticos – Alt 2

ZONIFICACIÓN		m²s	m²t		PGOU actual, 2022	
Residencial		**58.008**	**202.267**		202.146 m²(t)	
	VP *VPO*	*14.931*	*53.725 (56%)*	*95.882 (47%)*	Min. 45% en VP: 89.401 m²(t)	Min. 50% de las VP serán VPO
	VP *VPT*	*12.044*	*42.156 (44%)*			
	Libre	*31.032*	*106.386 (53%)*		109.286 m²(t) – (55%)	
	Servidumbre de uso público (m)	*10.009*	-		-	
	Usos terciarios y comerciales compatibles en PB	***37.955***	***28.114***		+ 16.312 m²(t) destinada a otros usos autorizados (terciarios...) en zona residencial	
Actividades económicas		**55.754**	**104.234**		108.740 m²(t)	
	HUB - Audiovisual	*41.278*	*47.245*			
	Terciario / Actividades @ en parcela independiente	*14.476*	*56.989*			
Equipamientos		**38.244 Equip + 3.003 Aloj. dotacional**	**+ 10.044 en PB edif. residenciales**		2.980 m²(s) de alojamiento dotacional	
Zonas verdes – Sistema Local (SL)		**64.379**	-		-	
Red viaria (SL)		**27.710**	-		-	
Espacios libres generales (SG)		**46.342**	-		-	
Espacios libres generales (SG)[2]		**5.311**	-		-	
Red ferroviaria (SG)		**17.684**	-		-	

En conclusión, la alternativa 2 se centra en generar una zona de usos mixtos que fomenta la conexión con el entorno natural, con una tipología escalonada en toda la propuesta y con presencia de algunas parcelas de actividad económica de mayor flexibilidad.

[2] Nuevos o propuestos en DPMT. No computables para el cumplimiento del estándar urbanístico.

4.3 ALTERNATIVA 3: MEZCLA DE USOS - MAYOR FLEXIBILIDAD DE ACTIVIDADES TERCIARIAS

A continuación, se describe la alternativa 3 basada en el fomento de una mezcla de usos en todo el ámbito, pero generando un gran número de parcelas flexibles para actividades económicas que permitan su adaptación a las necesidades futuras de la ciudad (innovación tecnológica, actividades @, entre otros).

4.3.1 Visión de desarrollo

Punta Zorrotza se consolida como un **espacio urbano dinámico y sostenible**, donde la naturaleza y la ciudad se entrelazan en perfecta armonía. El parque del Nervión y el Cadagua se proyecta como eje verde estructurante, regenerando las riberas y conectando el entorno mediante corredores transversales que favorecen la movilidad peatonal y ciclista.

Las edificaciones residenciales aterrazadas se orientan hacia los cuerpos de agua, potenciando las vistas y la relación con el paisaje. En paralelo, **esta alternativa apuesta por un mayor número de actividades terciarias y espacios de usos mixtos, creando un tejido urbano vibrante que responde a las necesidades futuras de la ciudad**. Para otorgar un carácter más urbano al eje, este se enriquece con amplias áreas peatonales y zonas verdes, creando un ambiente más abierto y accesible para la convivencia y el encuentro ciudadano.

Los equipamientos urbanos, estratégicamente localizados, refuerzan la conexión con el barrio de Zorroza, promoviendo cohesión social y servicios de calidad. Todo ello se articula respetando y preservando el patrimonio histórico, integrándolo como parte esencial de la identidad del lugar. **Esta alternativa proyecta un futuro inclusivo y sostenible, donde la vida cotidiana se desarrolla en un entorno que celebra la historia, fomenta la interacción y apuesta por la regeneración de espacios naturales, al tiempo que impulsa la actividad económica y la innovación urbana.**

5 áreas de relevancia

Anillo Verde mantiene la esencia de integración entre naturaleza y ciudad, fomentando el uso y aprovechamiento del espacio público en las riberas del Nervión y el Cadagua. Este espacio público se convierte en el elemento más relevante, reconociendo y revalorizando las condiciones existentes: un entorno más natural en el río Cadagua y más urbano en la Ría del Nervión, como continuidad del sistema de ribera desarrollado en Bilbao.

Adicionalmente, ejes verdes transversales que conectan los cauces cada dos edificaciones residenciales, acompañados de espacios comerciales y viviendas en planta baja, que otorgan carácter local y dinamizan el uso del espacio público. Además, se mantienen parques urbanos que enlazan la zona consolidada de Zorrotza con la nueva área urbana, favoreciendo la cohesión territorial.

La Punta, se mantiene la propuesta presentada en las alternativas anteriores, por lo que se propone la rehabilitación de tres pabellones industriales existentes, sobre los cuales se plantean áreas de expansión donde se localizarán las oficinas, camerinos y demás servicios vinculados. Sin embargo, en esta alternativa se refuerza la apuesta por la actividad económica con la creación de dos nuevas edificaciones independientes destinadas a usos terciarios, que podrán conectarse con el HUB audiovisual y el equipamiento de La Punta, otorgando mayor flexibilidad para adaptarse a las necesidades futuras de la ciudad.

Espacio residencial, el diseño mantiene el enfoque de edificaciones aterrazadas a lo largo de todo el ámbito, incorporando en algunos puntos torres que emergen para jerarquizar y destacar espacios estratégicos. En general, las edificaciones se disponen de forma transversal a los ejes viales, concentrando las mayores alturas en las proximidades de estos corredores y reduciéndolas progresivamente hacia los cauces de agua y los parques o espacios públicos. Asimismo, se plantean edificaciones residenciales en planta baja vinculadas a espacios libres de uso privativo, favoreciendo la integración entre lo construido y el espacio abierto.

Actividades económicas y equipamientos, la actividad económica de la propuesta incluye más de 177 mil $m^2(t)$, superior a la establecida en el actual PGOU de 125 mil $m^2(t)$, incluyendo usos terciarios y comerciales en parcelas independientes y aquellos autorizados en la planta baja de edificaciones residenciales. Específicamente, destacan:

- el *hub* audiovisual y los molinos vascos, concordantes con las alternativas anteriormente explicadas,
- Parcelas terciarias / actividades @: Sobre el eje metropolitano se delimitan cinco (5) parcelas destinadas a actividades terciarias (comercio, oficinas, innovación, actividades @, entre otros). Estos contenedores de actividades económicas son muy flexibles para adaptarse a las necesidades de futuras y cambiantes de la

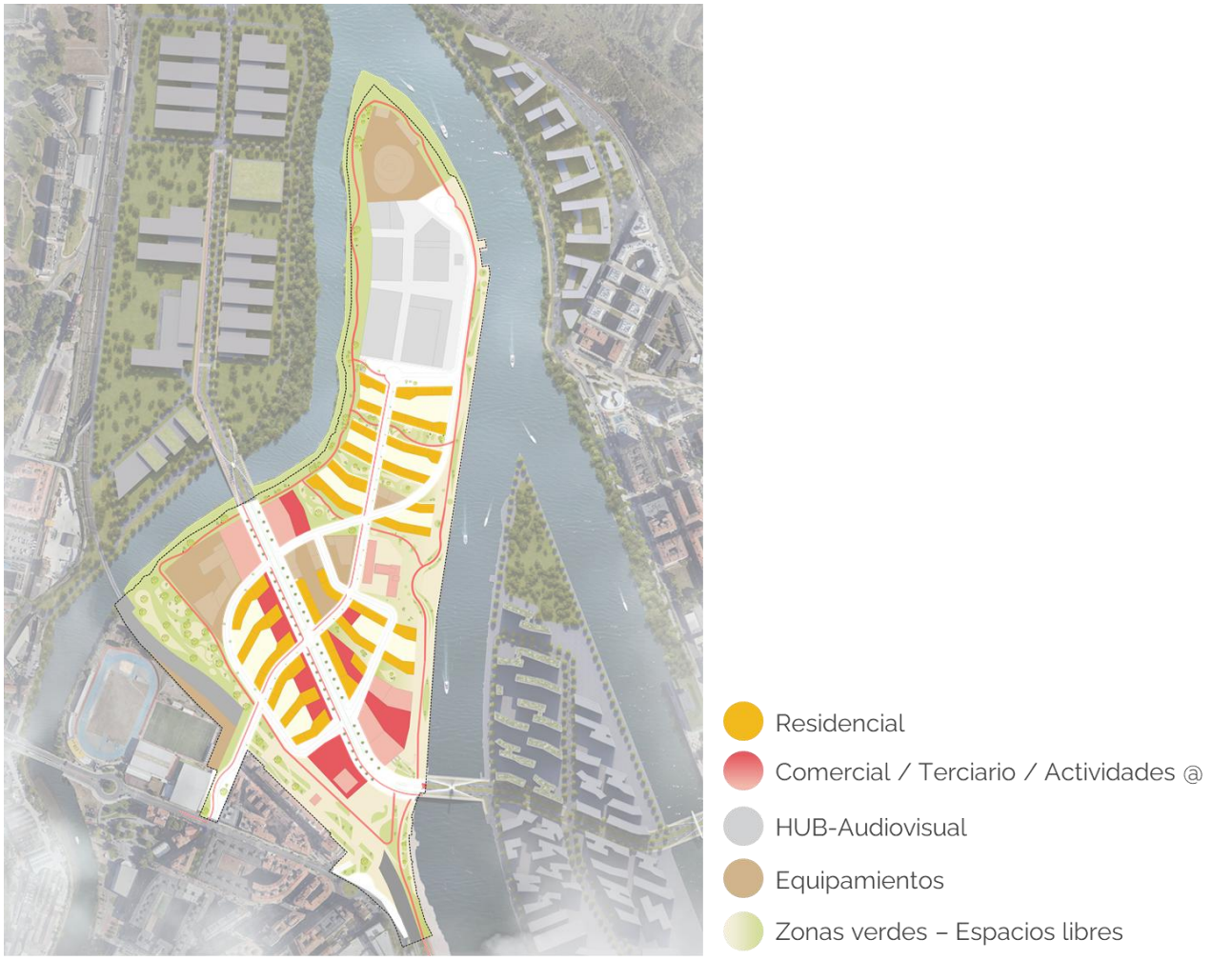
ciudad. Adicionalmente, en La Punta se establecen dos (2) parcelas de actividades económicas que otorgan flexibilidad para su integración con el HUB o el equipamiento.

- Plantas bajas comerciales: en el eje metropolitano se plantean podios comerciales de dos (2) pisos que conforman contenedores de mayor tamaño y, por tanto, un área comercial más flexible. Adicionalmente, en algunas edificaciones residenciales del resto del ámbito se plantean espacios comerciales en planta baja para dinamizar y servir al anillo verde y los principales ejes verdes conectores entre ambos espacios públicos.

Por otro lado, se han planificado cerca de 36 mil m² para equipamientos, principalmente ubicados a lo largo del eje metropolitano y/o el eje norte-sur, ya sea en parcelas independientes o en podios de edificaciones residenciales.

Patrimonio, al igual que las alternativas anteriores esta ordenación busca regenerar y resaltar el pasado histórico del área mediante la conservación de parte del trazado del antiguo ferrocarril (por medio de un eje vial auxiliar) y la rehabilitación de las edificaciones protegidas.

Figura 4. Alternativa 3



Fuente: IDOM, 2026.

4.3.2 Ordenación propuesta

Basado en la descripción anterior, la propuesta establece la zonificación detallada en el Plano 1.3. Alternativa de ordenación 3 y la especificada numéricamente en la siguiente tabla. En esta alternativa se asigna un total de 184.103 m²t para usos residenciales, de los cuales el 52% es destinado a Vivienda Libre y el restante 48% para Viviendas Protegidas (VP). Estas últimas, se dividen a su vez en un 52% como Viviendas de Protección Oficial de régimen social (VPO) y 48% en Viviendas Protegidas Tasadas (VPT), las cuales se encuentran localizadas a lo largo de toda la propuesta, fomentando la integración social. Para el uso productivo, terciario y comercial se destinan más de 177 mil m²t (incluyendo las áreas de actividad económica y las zonas de usos terciarios autorizados en el área residencial),

en equipamiento 35.943 m²s + 2.787 m²t (en la planta baja de edificios residenciales) lo que supera lo estipulado en los estándares dotacionales.

Destaca como elemento diferenciador, que en esta alternativa se apuesta por un mayor número de actividades @ / terciarias en contraposición del PGOU de 2022.

Tabla 3. Parámetros urbanísticos – Alt 3

ZONIFICACIÓN		m²s	m²t		PGOU actual, 2022	
Residencial		**55.798**	**184.103**		202.146 m²(t)	
VP	*VPO*	*15.068*	*46.296 (52%)*	*88.229 (48%)*	Min. 45% en VP: 89.401 m²(t)	Min. 50% de las VP serán VPO
	VPT	*11.587*	*41.933 (48%)*			
Libre		*29.143*	*95.874 (52%)*		109.286 m²(t) – (55%)	
Servidumbre de uso público (m)		*1.252*	-		-	
Usos terciarios y comerciales compatibles en PB		***21.902***	***19.366***		+ 16.312 m²(t) destinada a otros usos autorizados (terciarios…) en zona residencial	
Actividades económicas		**60.146**	**158.332**			
HUB - Audiovisual		*36.008*	*49.085*		108.740 m²(t)	
Terciario / Actividades @ en parcela independiente		*24.138*	*109.246*			
Equipamientos		**32.697 Equip + 3.246 Aloj. dotacional**	**+ 2.787 en PB edif. residenciales**		2.980 m²(s) de alojamiento dotacional	
Zonas verdes – Sistema Local (SL)		**52.461**	-		-	
Red viaria (SL)		**60.112**	-		-	
Espacios libres generales (SG)		**45.776**	-		-	
Espacios libres generales (SG)[3]		**5.311**	-		-	
Red ferroviaria (SG)		**9.493**	-		-	

En conclusión, la alternativa 3 se centra en generar una zona de usos mixtos que fomenta la conexión con el entorno natural mientras que, permite una mayor flexibilidad en el desarrollo de áreas de actividades económicas que se podrán adaptar a las necesidades cambiantes de la ciudad.

4.4 SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA ADECUADA

La alternativa 0, propone la no actuación. Sin embargo, las necesidades de crecimiento de la ciudad y el grado de deterioro del ámbito sugieren que Punta Zorrotza es un área que requiere de su regeneración para dar continuidad a los desafíos urbanos que se presentan a la ciudad en el futuro, acogiendo usos residenciales y comerciales que atiendan las nuevas necesidades.

Una vez constada la necesidad de regeneración del ámbito urbano, se evalúan las otras tres alternativas propuestas, comparando entre sí algún factor claves del desarrollo urbano:

[3] Nuevos o propuestos en DPMT. No computables para el cumplimiento del estándar urbanístico.

Tabla 4. Comparativa de alternativas

Factores	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
ESQUEMA VIARIO			
Eje norte-sur	Divide el *HUB*-audiovisual en dos parcelas y genera un vial rodado que conecta con Elorrieta.	Entienden que la evolución de la ciudad puede derivar en modificaciones futuras de la trama urbana, por lo que mantiene las alineaciones de las edificaciones dentro del "*HUB* -Audiovisual" para permitir el desarrollo de una vialidad, ya sea rodada o peatonal, de uso privado y funcional para este. A futuro, esta vialidad podría dar continuidad al eje norte/sur con un carácter público. En paralelo, se genera una calle local auxiliar (en coexistencia) que de servicio al equipamiento de "La Punta".	
Eje metropolitano	Plantean un eje metropolitano de 35 metros de ancho, con: • dos viales de circulación por sentido • isla central para el futuro desarrollo del tranvía. • Ciclovía • Aceras.		Plantea un eje de 35 metros de ancho, pero con una escala más urbana debido a su distribución modal: • un vial de circulación por sentido • isla central para el futuro desarrollo del tranvía u otro modo de transporte colectivo • Ciclovía • Amplias aceras con espacios verdes.
Vialidad local	Únicamente genera dos viales (metropolitano y norte-sur) lo que dificulta el acceso a las parcelas residenciales o en situaciones de emergencia.	Se generan dos viales auxiliares. El primero simula el antiguo trazado del ferrocarril y da servicio a los equipamientos en el sur y al área residencial en la zona central. El segundo es un vial auxiliar que se extienda hasta "la punta" para servir al *hub* y al equipamiento al norte.	Se generan diversos viales auxiliares en coexistencia (peatonal, ciclista y mov. motorizada) que permiten un acceso seguro y adecuado a todas las parcelas.
Vía ciclable	Reutiliza el antiguo eje ferroviario como un eje de movilidad sostenible; sin embargo, esto segrega la movilidad ciclable y su libre movimiento	Integra parte del eje ferroviario como calle auxiliar en coexistencia y añade una ciclovía bidireccional en el eje norte-sur, mejorando la conexión entre modos de transporte.	Crea una red diversa de viales de coexistencia que priorizan la seguridad y la movilidad no motorizada, reutiliza el eje ferroviario como calle compartida y complementa con una ciclovía bidireccional en el eje norte-sur, ofreciendo itinerarios más amplios e integrados.
ACTIVIDAD ECONÓMICA			
***HUB*-Audiovisual**	Mantiene tres pabellones existentes y permite su ampliación.	Mantiene tres pabellones existentes, sobre los cuales permite ampliaciones, y genera una nueva edificación que podrá adaptarse con	Mantiene tres pabellones existentes, sobre los cuales permite ampliaciones, y genera dos nuevas edificaciones de actividades

Factores	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
		mayor facilidad a los requerimientos de la industria audiovisual.	terciarias que podrán adaptarse con mayor facilidad a los requerimientos futuros de la ciudad.
Uso terciario	Presenta usos comerciales en zócalos, PB y dos parcelas completamente comerciales (molinos y sobre el eje). Sin embargo, los usos comerciales en PB resultan en espacios pequeños y pocos flexibles; adicionalmente únicamente una parcela de actividad económica podría resultar poca para la futura demanda de la ciudad.	Genera zócalos comerciales que unen las edificaciones residenciales lineales, sin embargo, podrían estas sobredimensionados para las necesidades futuras del ámbito. Adicionalmente, se plantean 5 parcelas de uso exclusivo terciario-comercial sobre el eje metropolitano y los Molinos Vascos, lo que resulta más flexible para la incorporación de diferentes modeles de actividad a futuro en la ciudad.	Se generan podios comerciales de mayor dimensión a lo largo del eje metropolitano, complementados con siete parcelas destinadas exclusivamente a uso terciario-comercial, además de los Molinos Vascos. Esta configuración ofrece espacios flexibles que facilitan la incorporación de distintos modelos de actividad en el futuro de la ciudad. Asimismo, se incorporan plantas bajas comerciales en las áreas residenciales, con el objetivo de cubrir las necesidades básicas de comercio en esta zona.
TEJIDO RESIDENCIAL			
Edif. residenciales	Se proponen edificaciones lineales aterrazadas sobre el eje norte-sur, y torres residenciales en el eje metropolitano. Siendo las de mayor altura sobre el eje metropolitano.	Se proponen edificaciones lineales aterrazadas en todo el ámbito de estudio, algunas de ellas finalizan en torres de mayor altura, siete de ellas con b+10 plantas y dos de b+14 plantas.	Se proponen edificaciones lineales aterrazadas en todo el ámbito de estudio, y se desarrollan algunas torres residenciales unidas a los anteriores para enfatizar puntos estratégicos y con mayor densidad, lo que favorece que los bloques residenciales que se relacionan con el agua cuentes con un perfil de menor altura (4-7 alturas) mayoritariamente.
Crujías residenciales	Se plantea una crujía de 16 metros en las edificaciones residenciales para obtener la edificabilidad estipulada.	Se disminuye la crujía a 14 metros, con una alineación máxima de 16 metros. Esta medida permite una mayor flexibilidad en la tipología de las unidades de viviendas. residenciales para obtener la edificabilidad estipulada.	
Garajes y aparcamientos compartidos	Se proponen aparcamientos compartidos cada dos bloques residenciales. En planta baja serán servidumbres de uso público (m).	Se proponen aparcamientos cada dos o tres bloques residenciales. En planta baja se proponen podios comerciales que generan espacios de uso público (m) que se relacionan tanto con el área comercial como con el espacio público.	Se proponen aparcamientos cada dos bloques residenciales. En planta baja se proponen espacios privativos que pueden servir para usos comunes de las parcelas residenciales.

Factores	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Eje metropolitano	El eje metropolitano posee una mezcla entre torres, edificaciones lineales y equipamientos. Estas generan una imagen urbana no armoniosa.	Se genera una imagen urbana más armoniosa que presenta una continuidad de los bloques lineales aterrazados hasta el eje metropolitano, lo que favorece la interconexión visual de estos hasta los espacios públicos propuestos.	
EQUIPAMIENTOS			
Localización de equipamientos	La concentración de equipamiento al sur favorece su uso e interconexión con el barrio de Zorroza. Adicionalmente, su disposición en parcelas completamente destinadas a usos equipamentales, le otorga una mayor flexibilidad de desarrollo.	Aunque conserva algunos equipamientos al sur y en parcelas independientes, también destinado alguno de ellos podios que disminuyen la flexibilidad de desarrollo.	Presenta una mezcla de equipamientos en parcelas independientes y en podios, algunas localizadas al sur para favorecer su interconexión con Zorrotza y otros en los ejes viales para el desarrollo de equipamientos en zonas más centrales al ámbito.
ANILLO VERDE Y EJES TRANSVERSALES			
Espacios verdes	Plantea un anillo verde que se interconecta con una gran cantidad de eje transversales en dos modalidades, suelo público o servidumbres de uso público (m), favoreciendo la conexión entre ambos cauces de agua.	Anillo verde y construcción parcial de podios comerciales que generan plazas de servidumbres de uso público (m) que permiten la ampliación del anillo verde hacia el espacio privado; adicionalmente, se mantienen las conexiones transversales como ejes verdes sobre suelo público.	Anillo verde y potenciación de ejes transversales cada dos edificaciones residenciales.
PATRIMONIO			
Patrimonio construido - protegido	Las tres propuestas plantean la regeneración y conservación del patrimonio: • Molinos Vascos, como espacio de uso terciario / Actividades @. • Talleres de Zorrotza, forman parte del equipamiento propuesto en "La Punta" por lo que, podrán destinarse a salas de exposición, museos, teatro, galerías de arte, espacios de música, entre otros. • Chalet, dentro del área destinada al *HUB*-Audiovisual podrá destinarse a usos auxiliares del mismo o a un centro de formación audiovisual. Su relación con el desarrollo de la industria audiovisual favorecerá su reutilización. • Puente de Alzola, rehabilitación del puente con un posible recorrido peatonal de conexión hacia Burtzeña.		

En la tabla anterior, para cada alternativa, se han evaluado los aspectos en una escala de colores, considerando como negativos los señalizados en rojo, regulares en amarillo y positivos en verde.

De esta comparativa de variables se obtiene que **la alternativa 3 es la más favorable para el ámbito, presentando mejor equilibrio medioambiental** al promover espacios verdes permeables, mitigar riesgos de inundabilidad y renaturalización del Cadagua, así como promover una mayor resiliencia climática frente a olas de calor futuras. Esta alternativa ofrece un desarrollo moderado y equilibrado entre los usos residenciales y las actividades económicas, lo cual favorece un funcionamiento más autónomo y ambientalmente eficiente, al reducir la necesidad de desplazamientos y, por tanto, la generación de emisiones asociadas a la movilidad. En conjunto, se trata de una alternativa factible que atenderá las necesidades actuales y futuras de una ciudad cambiante, favoreciendo su

conexión con las inmediaciones del barrio de Zorroza y Zorrotzaurre, y generando espacios urbanos de calidad para el disfrute de toda la ciudad.

5 PROPUESTA Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ADOPTADA

5.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA

Conforme al anterior apartado 4.4, la alternativa seleccionada es la nº 3, la cual consiste en el desarrollo de un área urbana de usos mixtos que permita la regeneración de los actuales suelos portuarios e industriales en desuso.

5.1.1 Objetivos y actuaciones

Los objetivos estratégicos de la ordenación urbanística adoptada son:

- Reconocer y revalorizar las riberas de la Ría del Nervión y el Río Cadagua como espacios públicos de gran relevancia, por medio de un anillo verde y paseo fluvial.
- Regenerar y resaltar el pasado histórico de la zona, mediante la regeneración de las edificaciones protegidas (usos comerciales, culturales, entre otros) y la conservación del trazado del antiguo ferrocarril como un eje vial auxiliar de conexión.
- Mejorar la conexión de la Punta con el contexto urbano inmediato:
    a. Zorrotza: modificación de la calle Clara Campoamor para sobrepasar el soterramiento del tren.
    b. Burtzeña: puente de conexión de tránsito mixto (peatonal, ciclista, transporte público y rodada)
    c. Zorrotzaurre: puente de conexión de tránsito mixto (peatonal, ciclista, transporte público y rodada)
- Regenerar una zona degrada de la ciudad, por medio de un área de usos mixtos permeable:
    a. Residenciales, caracterizados por edificaciones residenciales escalonadas hacia los cauces de agua las cuales favorecen las visuales hacia el entorno natural.
    b. Actividades económicas, donde destacan la conformación del *HUB*-Audiovisual y la delimitación de parcelas terciarias con mayor flexibilidad de adaptación a las demandas cambiantes de la ciudad.
- Promoción de espacios públicos que permitan conectar el entorno natural y el construido.
- Impulsar la inclusión social, con viviendas de protección oficial (más del 48% de las viviendas propuestas) y espacios públicos verdes (32% del ámbito).
- Integrar el área con las redes peatonales, ciclistas y de transporte público, incluido el tranvía.
- Generar un área urbana dotada de servicios públicos necesarios para sus ciudadanos: escuela, centro de salud, equipamientos culturales, entre otros.
- Generar zonas con doble calificación, debido al paso subterráneo del ferrocarril y los usos de espacios públicos (viario y zonas verdes) en la rasante urbana. Adicionalmente, se dispone de un equipamiento bajo rasante para aprovechar el desnivel generado entre el soterramiento del tren y el eje vial metropolitano propuesto, motivo por el cual bajo rasante se califica como equipamiento, pero sobre rasante es un espacio público.

5.1.2 Cuadro de cuantificación

Ordenación estructural

La Zonificación Global del ámbito se divide en dos grandes zonas, una destinada de forma global a usos residenciales y otra destinada a usos de actividades económicas. Sobre las cuales se definirán las cesiones urbanísticas, detalladas en el apartado siguiente 5.2.2.

La siguiente tabla presenta la edificabilidad propuesta en estas dos zonas:

Tabla 5. Parámetros urbanísticos generales

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	m2 sup.	Edif. Total		Uso	EDIFICABILIDAD			nº viviendas		
		SR	BR		Existente[4]	Incremento	total	Existente	Incremento	Total
TOTAL	**325.039**	**361.801**	**222.140**					**41**	**1.805**	**1.846**
ZONA A: Zona residencial	231.031	312.715	150.124	Residencial	3.630	180.473	**184.103**	41	1.805	1.846
				Terciario-Activ. @	48.696	79.917	**128.612**			
ZONA B: Zona de actividades económicas	38.384	49.085	72.015	Terciario-productivo	22.368	26.718	**49.085**			
Red ferroviaria	9.493									
S.G Espacios verdes	45.776									
S.G Espacios verdes	5.311	Espacios libres generales (S.G.) - Propuestos o nuevos en DPMT - No computables para el cumplimiento del estándar urbanístico								
SR: Sobre rasante / BR: Bajo rasante										

Tal y como se puede observar, se propone una edificabilidad residencial de 184 mil m^2t y 128 mil m^2t de usos terciarios / actividades @ y comerciales en planta baja dentro de la zona A. Mientras que, se proponen 49.085 m^2t para usos productivos y terciarios / actividades @ en la Zona B de actividades económicas.

Ordenación pormenorizada

Estas dos zonas pormenorizadas presentan subzonas de desarrollo, cuyas edificabilidades y usos se presentan en las siguientes tablas:

[4] Fuente: Información extraída del Catastro.

ZONA A - Residencial

Tabla 6. Parámetros urbanísticos de la Zona A - Residencial

Nº PARCELA	SUP. M2	BAJO RASANTE		PLANTA BAJA					PLANTAS SUPERIORES					
				Edificabilidad por uso							Edificabilidad por uso			
		Altura	Edificabilidad	Terciario	Residencial	Equipamiento	Usos auxiliares	Sup. m2 de espacio libre (m)	nº edif	Altura[5]	Residencial Libre	Residencial VPO	Residencial VPT	Terciario
RE-1	2.101	2S	4.203	572	279		358		1			3.694		
									2			2.725		
RE-2	5.713	2S	11.426	1.133	953		566		1		12.070			
									2		8.046			
RE-3	2.452	2S	4.904	0	979		358		1			3.321		
									2			4.410		
RE-4	4.649	2S	9.298	0	1.849		514		1		8.291			
									2		6.968			
RE-5	4.454	2S	8.908	1.245	835		514		1				7.816	
									2				10.594	
RE-6	2.981	2S	5.962	1.019	309		358		1		2.866			
									2		6.013			
RE-7	3.476	2S	6.952	0	0	2.787	0		1				5.316	
									2				6.614	
RE-8	3.657	2S	7.314	1.901	0		462		1				5.295	
									2				6.299	
RE-9	2.945	2S	5.890	1.292	0		208		1		3.272			
									2		3.813			
RE-10	4.635	2S	9.269	2.478	0		358	1.252	1		2.940			
									2		15.001			
RE-11	10.515	2S	21.029	5.156	821		722		1			13.780		
									2			10.045		3.548
									3			8.320		
RE-12	8.220	2S	16.440	4.570	470		670		1		8.217			
									2		7.461			3.454
									3		10.917			

[5] La altura sobre rasante se encuentra escalonada desde los espacios públicos hasta los ejes viales, por lo que en la tabla únicamente se menciona como referencia el rango entre la altura mínima y máxima permitida para cada edificación.

Tabla 7. Parámetros urbanísticos de la Zona A – Subzonas terciarias

Nº PARCELA	SUP. M2	BAJO RASANTE		PLANTA BAJA Y SUPERIORES		
		Altura	Edificabilidad	nº edif	Altura[6]	Edif. Usos terciarios
T-3	4.874	-	-		b+7	15.000
T-4	3.041	2S	6.081	1	b+7	13.568
T-5	4.743	2S	9.486	1	b+7	17.230
T-6	4.353	2S	8.706	1	b+10	24.904
T-7	3.860	2S	7.720	1	b+7	20.434
T-8	3.268	2S	6.535	1	b+7	18.109

Tabla 8. Parámetros urbanísticos de la Zona A: Residencial – Subzonas dotacionales

Nº parcela	Uso	Sup. m2	BAJO RASANTE		SOBRE RASANTE	
			Altura	Edificabilidad	Altura[7]	Edificabilidad
EQ-1	Equipamiento sin definir	12.215	1S	12.215	b+4	36.650
EQ-2	Alojamiento Dotacional	1.010	2S	2.019	b+7	5.200
EQ-3	Equipamiento sin definir	2.517	1S	2.517	b+2	4.530
EQ-4	Alojamiento Dotacional	2.236	2S	4.473	b+7	10.450
EQ-5	Docente	10.215	1S	10.215	b+5	30.650
EQ-6	Equipamiento sin definir	4.483	2S	8.966	b+1	2.160
EQ-7	Deportivo	3.266	1S	3.266	b+2	5.880

[6] La altura sobre rasante de la tabla únicamente se menciona como referencia la altura máxima permitida para cada edificación.
[7] La altura sobre rasante de la tabla únicamente se menciona como referencia la altura máxima permitida para cada edificación.

ZONA B – Actividades económicas

Tabla 9. Parámetros urbanísticos de la Zona B: Actividades económicas

Nº PARCELA	SUP. M2	BAJO RASANTE		PLANTA BAJA Y SUPERIORES		
		Altura	Edificabilidad	nº edif	Altura	Edificabilidad
T-1	3.759	2S	7.518	1	b+7	11.372
T-2	2.933	2S	5.866	1	b+7	10.307
PR-1	29.316	2S	58.000	1	b+2	3.794
				2	b+2	3.372
				3	b+2	683
				4	b+2	6.329
				5	b+2	5.212
				6	b+4	8.015

5.2 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES URBANÍSTICOS DE ORDENACIÓN Y DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS

5.2.1 Determinaciones derivadas del PGOU

Como se ha señalado en el apartado **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, el PGOU establece que para el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza se deberá formular un PEOU que determine su ordenación pormenorizada. Sin embargo, debido al futuro soterramiento del ferrocarril en su paso por el ámbito, se decide generar una modificación del PGOU hasta su ordenación pormenorizada.

A continuación, se indican los valores señalados por el PGOU del 2022 y los adoptados por la presente modificación:

Edificabilidad urbanística

El PGOU de 2022 estable una edificabilidad sobre rasante residencial de 202.146 m²(t), lo cual se disminuye a 184.103 m²(t) en la presente modificación. Con una distribución del 48% para viviendas protegida, siendo superior al 45% establecido en el PGOU de 2022.

Por su parte, en la zona de actividades económicas (Zona B) el PGOU del 2022 le otorgaba una edificabilidad de 108.740 m²(t), mientras que en la propuesta esta edificabilidad se disminuye a 49.085 m²(t). Sin embargo, la propuesta incluye una mayor edificabilidad terciaria y comercial dentro de la zona A destinada a usos residenciales globales, esta edificabilidad es de 128.612 m²(t).

USO	EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA	PGOU, 2022	Modificación. Propuesta de ordenación
Zona A **Residencial**	Sobre rasante:	218.458 m²(t)	184.103 m²(t)
	Bajo rasante:	130.520 m²(t)	150.124 m²(t)
	CONDICIONES DE USO		
	Edificabilidad existente (vivienda libre)[8]:	3.477 m²(t)	3.630 m²(t)
	Incremento de edificabilidad	198.669	180.473 m²(t)
	○ Vinculada al régimen de la vivienda protegida (45%):	89.401 m²(t) 45%	88.229 m²(t) 48%
	○ De promoción libre (55%):	109.268 m²(t)	95.874 m²(t)
	Usos autorizados comerciales y terciarios en PB	16.312 m²(t)	19.366 m²(t)
	Usos terciarios y comerciales en parcelas independientes	-	109.246m²(t)
Zona B **Actividad económica**	Sobre rasante:	108.740 m²(t)	49.085 m²(t)
	Bajo rasante:	criterios generales establecidos en este Plan.	72.015 m²(t)

Otras determinaciones

- De acuerdo con el PGOU, el ámbito para la determinación de su ordenación pormenorizada deberá ordenar una parcela destinada a alojamientos dotacionales públicos con una superficie mínima de 2.980 m²(s). La presenta modificación, en su ordenación pormenorizada establece dos parcelas para alojamientos dotacionales que suman un total de 3.246 m²(s).

5.2.2 Estándares dotacionales

En cuanto a los estándares dotacionales exigidos por el Decreto 45/2025 de regulación de los Estándares Urbanísticos (DEU), se ha realizado el cálculo de estos en base a la superficie de terreno del ámbito computable y el incremento

[8] Se actualiza este dato por la reciente consulta catastral que arroja otros valores.

de edificabilidad según la sección 2, del Capítulo III del DEU. De acuerdo con la propuesta de la presente modificación, esta superficie computable y los incrementos de edificabilidad (residencial y urbanística) son los siguientes:

- Superficie computable (Zona A): StAi x Coef.IE

  231.031 m^2s x (260.390 m^2t / 312.715 m^2t) = 192.373 m^2s

  Incremento Edificabilidad urbanística residencial Zona A: 180.473 m^2t

  Incremento Edificabilidad urbanística Zona A (residencial + terciario-comercial): 260.390 m^2t

- Superficie computable (Zona B): StAi x Coef.IE

  38.384 m^2s x (26.718 m^2t / 49.085 m^2t) = 193.530 m^2s

  Incremento Edificabilidad urbanística Zona B (Actividades económicas): 26.718 m^2t

En base a estos incrementos de la edificabilidad, y a las distintas consideraciones dependiendo de la zona de uso global Residencial o de Actividad Económica, se realizan los cálculos de los diferentes estándares aplicables al ámbito. En la siguiente tabla se puede observar la cuantía exigida por el Decreto y la propuesta con la presente modificación (que siempre es mayor a la anterior).

Estándares	Exigido DEU (2025)		Modificación. Propuesta de ordenación		
	ZONA A Residencial	ZONA B Act. Económicas	ZONA A Residencial	ZONA B Act. Económicas	Total
SISTEMAS LOCALES					
Dotación local de suelo urbano *8 m2 (s)por cada 25 m2 construidos sobre rasante de edificabilidad urbanística* **> 35% sup. Computable** *En todo caso, igual o superior al 35 % de la superficie de los terrenos del ámbito de actuación*	83.325 67.331		145.675		145.675
Espacios libres y zonas verdes *ZONA A: Como mínimo, el 30 % de la dotación resultante se destinará a espacios libres locales públicos / y el 50% de la superficie de los espacios libres dispondrá de las condiciones propias de la zona verde.* *ZONA B: 6 % de la superficie computable de los terrenos del ámbito de la actuación*	24.997	1.254	52.461	2.382	54.843
SISTEMAS GENERALES					
SG Zonas verdes (m2s) *5m2 por habitante (1 habitante por cada 25m2 de incremento de edificabilidad residencial)*	36.095		45.776		45.776
Alojamientos dotacionales (m2s) *1,5 m2 por cada 100m2 de incremento edificabilidad Residencial*	2.707		3.246		3.246
APARCAMIENTO PUBLICO Y PRIVADO	1.805	267	4.170*	2.000*	6.171
ÁRBOLES (unidad)	2.604	267	2.604	267	2.871

**Calculado a razón de la capacidad aproximada de los sótanos permitidos, mediante la división de la edificabilidad bajo rasante y una superficie de 36 m^2 por aparcamiento.*

5.2.3 Justificación en relación con el planeamiento supramunicipal

La propuesta responde a las exigencias de los diferentes Planes territoriales parciales y sectoriales, destacando los siguientes elementos:

PTP del Bilbao Metropolitano

En términos generales la ordenación promueve la regeneración del área para generar una zona de usos mixtos residenciales y actividades económicas innovadoras (*hub*-audiovisual, terciario/actividades @ y comercios), adicionalmente:

- Se desarrolla el vial metropolitano de conexión con Zorrotzaurre y Burtzeña, y sus puentes respectivos.
- Se genera el anillo verde en las riberas del Nervión y el Cadagua como corredor urbano supramunicipal.
- Continuidad de la plataforma del tranvía que conectará (Zorrozaurre – Lutxana-Burtzeña) y de la conexión peatonal y ciclista a lo largo de la ría.
- Integración y conexión del barrio de Zorrotza con el nuevo entorno urbano.
- Dotar el área de equipamientos que pueden ser culturales, educativos, deportivos, entre otros. Localizando algunos emblemáticos a lo largo de la Ría.

PTS de ordenación de ríos y arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV)

Se incluyendo dentro de la ordenación los siguientes condicionantes establecidos en el PTS de ríos y arroyos:

- Recuperación de los márgenes del río Cadagua, con un enfoque en renaturalización.
- La zona de inundabilidad en el extremo de conexión con Burtzeña se destina a un parque urbano natural.
- Se respeta el retiro mínimo de la edificación de 15 metros como línea de deslinde del cauce público en ámbitos desarrollados. Específicamente se considera un retiro de 20 metros.

Ley de Costas 22/1988

En esta ley se define el Deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre que condiciona el desarrollo del ámbito, por lo que se respetan las siguientes servidumbres:

- Se respeta la servidumbre de protección en zonas urbanas de 20 metros, sobre la cual se prohíben las edificaciones destinadas a residencia o habitación, entre otros usos.
- Se cumple con la servidumbre de tránsito de 6 metros, para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento.
- Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, se establece una previsión de accesos que no están separados entre sí con más de 500 metros para tráfico rodado, y 200 metros para acceso peatonal.
- Zona de influencia de 500 metros a partir del límite interior de la ribera del mar, en la que se establecen una serie de limitaciones, destacando que las "*construcciones deberán evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes".* Motivo por el cual la ordenación propuesta se basa en el desarrollo de edificaciones transversales a los cauces de agua, favoreciendo las visuales y conexiones entre estos.

6 ANÁLISIS DE LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

El objeto del proceso de evaluación ambiental estratégica en la definición de una modificación de un PGOU como la que se pretende es permitir la consecución de la misma asegurando que sus implicaciones ambientales negativas se sitúen dentro de los límites admisibles incorporando para ello todas las normas o criterios que se consideren necesarios para lograr reducir o eliminar esos potenciales impactos.

En líneas generales la modificación puntual propuesta no prevé generar impactos negativos que no puedan ser subsanados o corregidos con las correspondientes medidas de minimización específicas que deberán aplicarse en cada caso o proyecto concreto.

Al margen de estas consideraciones, el Estudio Ambiental Estratégico que deberá elaborarse posteriormente, abordará con más detalle las zonas sobre las que actuará esta modificación puntual que se consideren más sensibles, analizando los posibles impactos que podría tener el llevar a cabo esta modificación.

A continuación, se realiza una descripción somera del ámbito de actuación de esta modificación, y una identificación previa de los impactos más relevantes que se prevén con la misma.

6.1 MEDIO FÍSICO

Desde el punto de vista del medio físico, se trata de un ámbito urbano, altamente antropizado y, como se indicó anteriormente, destinado fundamentalmente a usos de actividades económicas. Sin embargo, destacan ciertos elementos naturales de relevancia:

- Actualmente el ámbito de estudio presenta zonas de suelo permeable al suroeste, en las cercanías del trazado del ferrocarril, y en el área central. Estas áreas podrían representar una zona de oportunidad para su conservación y aprovechamiento como espacios verdes en el nuevo ámbito urbano.
- Existen dos tipos de conexión con los cuerpos de agua circundantes, antropizado y natural (o más bien naturalizada, puesto que también ha sido intervenida y cuenta con muros de contención de piedra en diversos puntos). Hacia la Ría del Nervión, se encuentra una conexión antropizada caracterizada por un dique/muelle de superficie dura; mientras que, hacia el río Cadagua se observa la ribera y conexión natural con este.

  Ambos elementos representan un potencial para generar un paseo fluvial (o anillo verde) que, con diferentes grados de intervención, permita acercar el agua a la ciudad y realizar un recorrido entorno a estos dos cauces.

Figura 5. Elementos del medio físico a destacar

Fuente: IDOM, 2024.

6.1.1 Climatología

Los principales factores que influyen en la caracterización del clima son la latitud y altitud geográfica, la continentalidad, las características de la cubierta del suelo y su orientación.

De acuerdo con la situación y los aspectos dominantes de la región biogeográfica en la que se enmarca el proyecto, las condiciones meteorológicas se asocian a un clima mediterráneo (Cfb), según la clasificación climática de Köppen-Geiger. Este tipo de clima se extiende en gran medida por el tercio norte de la península ibérica, y se caracteriza principalmente por temperaturas moderadas durante todo el año, sin estación seca y veranos templados.

Los datos referentes a la climatología del ámbito se han obtenido del Sistema de Información Geográfica de Datos Agrarios (SIGA) del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, concretamente de la estación meteorológica Sondica 'Aeropuerto' (situada a 34 metros de altitud y con coordenadas de latitud 43º 18' y longitud 2º 55'W), que se ha considerado representativa por su proximidad a la parcela de estudio y por contar con datos de temperatura y precipitaciones.

Los valores medios mensuales de los datos recogidos para esta estación (para el periodo 1960-2003) se muestran en forma de tabla a continuación:

Tabla 1: Datos climáticos de la estación Sondica 'Aeropuerto' (termopluviométrica).

Mes	T	TMa	Tma	R	R24	ETP
Enero	9,00	19,80	-1,90	120,00	27,30	23,00
Febrero	9,70	21,30	-1,10	94,60	22,40	25,90
Marzo	10,90	24,70	-0,10	89,50	25,10	38,50
Abril	11,90	25,60	1,60	119,50	30,40	47,80
Mayo	15,00	29,80	4,40	88,50	23,90	75,00
Junio	17,60	32,70	7,30	62,70	24,30	95,20
Julio	19,80	34,20	10,20	56,00	22,70	114,20
Agosto	20,20	34,60	10,40	80,80	32,30	109,70

Septiembre	18,70	33,30	7,90	77,80	27,60	85,60
Octubre	16,00	28,20	5,10	117,90	29,90	62,00
Noviembre	11,90	23,30	1,00	155,50	33,50	34,60
Diciembre	9,60	19,80	-1,10	133,50	32,70	24,40
TOTAL	**14,20**	**37,20**	**-3,30**	**1.196,30**	**64,00**	**735,80**

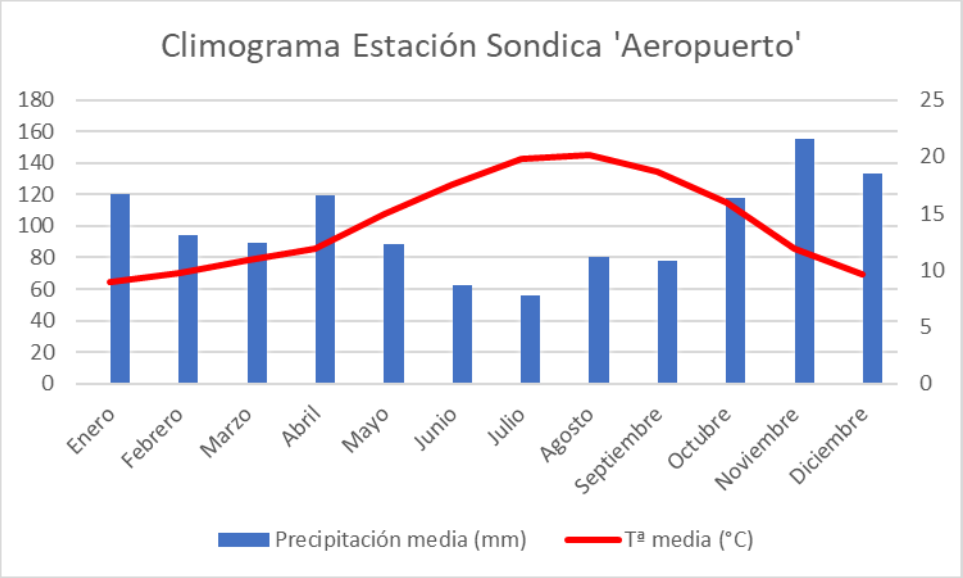
Fuente: elaboración propia a partir de los datos de SIGA, 2024.

Donde:

- T: temperatura media anual (ºC)
- TMa: temperatura media mensual de las máximas absolutas (ºC)
- Tma: temperatura media mensual de las mínimas absolutas (ºC)
- R: pluviometría media mensual (mm)
- R24: precipitación máxima en 24 horas (mm)
- ETP: evapotranspiración anual – Thornthwaite (mm)

Para relacionar los datos de las temperaturas y de precipitaciones, se ha elaborado el siguiente climodiagrama:

Figura 6. Climodiagrama de la estación Sondica 'Aeropuerto'



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de SIGA, 2024.

En particular, la meteorología de la parcela de estudio está definida por alcanzar las temperaturas mínimas y máximas en los meses de enero y agosto respectivamente con temperaturas promedio de 9°C y 20,2°C. La temperatura media anual es de 14,20°C.

En cuanto a la pluviometría, en términos generales, el nivel de precipitaciones a lo largo del año es moderado, alcanzando un valor medio anual de 1.196,30 mm. El mes con una media de precipitación mayor es noviembre, con 155,5 mm, mientras que el mes más seco es julio, con un promedio de 56 mm.

En cuanto al régimen de vientos en esta zona, se trata de un ambiente urbano por lo que la velocidad de este es baja. Se ha consultado el Mapa eólico ibérico elaborado por el Centro Nacional de Energías Renovables (CENER), que determina que en esta parcela la velocidad del viento medida a 50 metros de altura se encuentra entre los 3,7 y los 3,8 m/s.

6.1.2 Atmósfera, calidad del aire y cambio climático

Las emisiones generadas por la actividad en la zona de Zorrotza tienen un impacto significativo en la calidad del aire debido a su ubicación dentro del núcleo urbano de Bilbao. La proximidad a importantes vías de tráfico, como la Avenida de los Chopos y la Autopista AP-8, así como su conexión con la red de carreteras principales, además de la industria, contribuye a una alta intensidad de emisiones contaminantes. Además, la densidad poblacional en esta área aumenta la carga de agentes contaminantes, lo que puede afectar la calidad del aire en la región.

Para conocer los niveles de contaminación atmosférica en la ciudad de Bilbao, se ha utilizado el proyecto índice Mundial de Calidad del Aire[9], el visor de calidad del aire del MITERD[10] y los datos del gobierno vasco. Las estaciones más cercanas al ámbito de estudio corresponden con la estación Erandio a 1,68 km y Barakaldo a 1,75 km. Estas memorias se redactan en cumplimiento del *Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire*. Los contaminantes medidos en las estaciones son los siguientes:

- CO (monóxido de carbono): se trata de un contaminante primario indicador del tráfico rodado. Los cambios en la tecnología de los motores de los vehículos han derivado en la reducción de la presencia de este en el aire. La legislación establece como valor límite la máxima diaria de las medias móviles octohorarias.
- NO_2 (dióxido de nitrógeno): también es un indicador de actividades relacionadas con el transporte, ya que los vehículos (especialmente los diéseles) lo emiten de forma directa. Se produce también en la atmósfera por un proceso químico como la oxidación del monóxido de nitrógeno que es emitido del mismo modo por los vehículos.
  En el caso de este contaminante, no es un valor legislado, sino que hay umbral de información, umbral de alerta y un valor objetivo del promedio de tres años.
- PM_{10} y $PM_{2,5}$ (partículas en suspensión): es una mezcla compleja de componentes con características físicas y químicas distintas. Pueden ser contaminantes primarios o secundarios. Su fuente, como en el caso de la mayoría de los contaminantes del aire analizados, son las emisiones derivadas por el tráfico rodado. En este cómputo entran tanto las emisiones directas que suceden desde el tubo de escape hasta la resuspensión de materiales acumulados en el pavimento.

Las estaciones mencionadas arrojan los siguientes datos:

a. Estación de Erandio (CO, NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})

En cuanto al monóxido de carbono, el valor medio anual en el año 2022 ha sido de 1,4 mg/m^3, muy inferior al valor límite fijado por la legislación para la protección de la salud, que se sitúa en los 10 mg/m3 (valor límite octohorario).

El valor anual medio de dióxido de nitrógeno es de 21 µg/m^3, siendo el límite máximo diario 40 µg/m^3, fijado por el *RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y el RD 39/2017, de 27 de enero* que lo modifica.

El valor anual medio de $PM_{2,5}$ es de 9,1 µg/m^3, inferior al valor límite fijado por los RD mencionados, que es de 25 µg/m^3, y al valor guía de la OMS que es de 10 µg/m^3.

En cuanto a las PM_{10}, el valor medio anual es de 23 µg/m^3, que se sitúa por debajo del valor límite fijado por la directiva (40 µg/m^3).

b. Estación de Barakaldo (CO, NO_2, $PM_{2,5}$, PM_{10})

En cuanto al monóxido de carbono, el valor medio anual en el año 2022 ha sido de 1,2 mg/m^3, muy inferior al valor límite fijado por la legislación para la protección de la salud, que se sitúa en los 10 mg/m3 (valor límite octohorario).

El valor anual medio de dióxido de nitrógeno es de 18 µg/m^3, siendo el límite máximo diario 40 µg/m^3, fijado por el *RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y el RD 39/2017, de 27 de enero* que lo modifica.

El valor anual medio de $PM_{2,5}$ es de 12 µg/m^3, inferior al valor límite fijado por los RD mencionados, que es de 25 µg/m^3, y al valor guía de la OMS que es de 10 µg/m^3.

En cuanto a las PM_{10}, el valor medio anual es de 20 µg/m^3, que se sitúa por debajo del valor límite fijado por la directiva (40 µg/m^3).

[9] *https://aqicn.org/map/world/es/*

[10] *https://sig.mapama.gob.es/calidad-aire/*

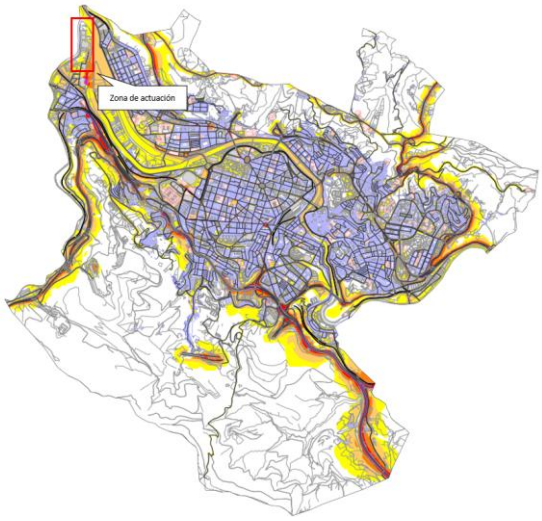
Atendiendo a los valores de las tres estaciones analizadas, se refleja un ámbito donde la calidad del aire se encuentra dentro de los límites que fija la ley, por lo que no se considera que haya un problema de contaminación significativo en el estado actual.

6.1.3 Ruido

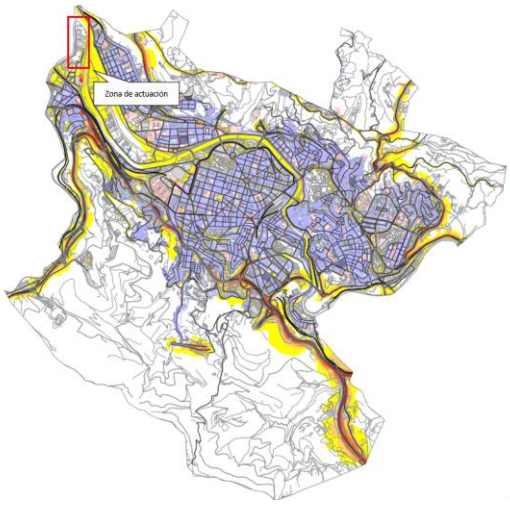
En el barrio de Zorrotza, los principales focos de emisión de ruido suelen ser el tráfico vehicular en las vías cercanas, como la autopista AP-8 y la carretera BI-711, así como las actividades industriales y portuarias en la zona.

También se encuentran otras fuentes de ruido de carácter puntual, como pueden ser las labores de carga y descarga de los locales comerciales cercanos o las actividades recreativas de las zonas verdes cercanas, siendo el ruido procedente de estas generalmente absorbidas por el ruido dominante, el tráfico. Como se muestra en las siguientes figuras pertenecientes al Mapa de Ruido de Bilbao, los niveles continuos equivalentes de día (Ld) y de tarde (Le) así como el conjunto de estos representado por el nivel continuo equivalente Día-Tarde-Noche (Lden), son similares entre sí. Destaca que la zona central supera los 75 dBA, el valor máximo clasificado. En la zona objeto de estudio los niveles se rebajan hasta lograr valores inferiores a 60 dBA.

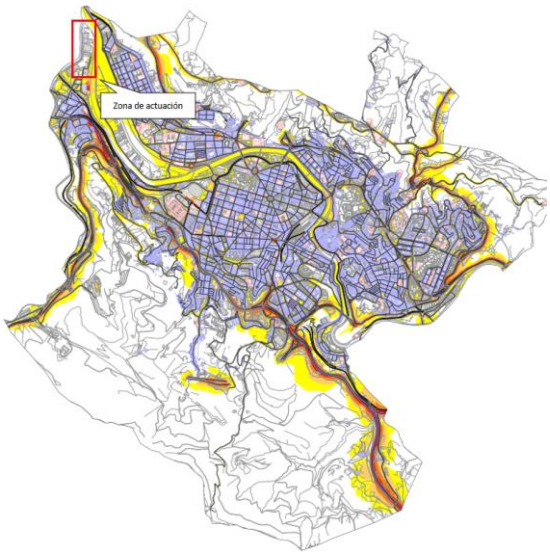
Figura 1: Mapa de Ruido de Bilbao.



Lden

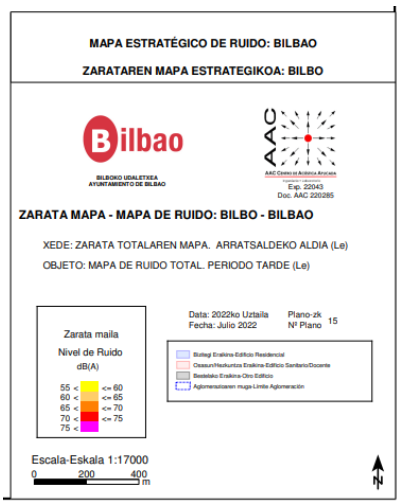


Le



Ld

Ln



Fuente: elaboración propia a partir del Mapa de Ruido del Ayuntamiento de Bilbao, 2024.

En cuanto a la zonificación, de acuerdo con las áreas acústicas definidas por el Ayuntamiento de Bilbao en cumplimiento de la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*; se trata de un Área Industrial, por lo que los objetivos que debe cumplir esta área son los que se muestran en la tabla siguiente y que vienen establecidos por el *Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

Tabla 2: Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índice de ruido		
		Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso distinto del contenido en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen.	-	-	-

Fuente: Anexo II Objetivos de calidad acústica del Real Decreto 1038/2012.

Como se puede comprobar, el nivel sonoro actual es compatible con los objetivos de calidad de las áreas urbanizadas existentes de uso industrial dominante (b) en este entorno, y definido por la zonificación acústica de este ámbito.

Tabla 3: Límites de niveles sonoros emitidos al medio ambiente exterior.

	Exterior Leq DBA		Interior	
USOS	DIA	NOCHE	DIA	NOCHE
Sanitario	55	45	30 Leq 35 MaxL	25 Leq 30 MaxL
Residencial	65	55	35 Leq 40 MaxL	25 Leq 30 MaxL
Docente	62	60	30 Leq 35 MaxL	
Oficinas	65	60	45 Leq	
Comercial	70	60	50 Leq	
Industrial	80	70	60 Leq	

Fuente: Ordenanza de Protección del Medio Ambiente (OPMA).

El ayuntamiento de Bilbao establece la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente (OPMA) los límites de niveles sonoros transmitidos al medio ambiente exterior por cualquier instalación, establecimiento, actividad o comportamiento. Se detallan en la tabla anterior los tipos de áreas acústicas y sus niveles sonoros límite en diferentes periodos del día.

La OPMA define los niveles limites sonoros menos restrictivos para el ámbito de actuación. Como se observa en la tabla anterior, el proyecto se localiza en el área acústica de tipo industrial, por tanto, sus niveles acústicos se sitúan por debajo de los límites establecidos por dicha normativa.

6.1.4 Geología

Desde el punto de vista geológico, el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza se asienta mayoritariamente sobre depósitos antropogénicos generados por actividades portuarias e industriales históricas (rellenos, escombros, materiales de muelle), que sellan completamente el sustrato natural. En la zona sur aparecen subordinados materiales consolidados del Terciario y Cretácico: margas, limolitas calcáreas/silíceas, margocalizas, calcarenitas, lutitas y areniscas, según muestran los Planos P. 2 (Litología) y P. 3 (Geomorfología). El relieve corresponde a una llanura estuarina antropizada, sin formas geomorfológicas naturales de relevancia.

Se localizan varios puntos de interés geológico en el entorno próximo al ámbito (P.2), fuera de sus límites precisos, que no se verán afectados por la ordenación propuesta.

Al tratarse de un ámbito urbano completamente antropizado y sellado, las características geológicas y geomorfológicas ya han sido plenamente alteradas, por lo que no existe ningún elemento de interés desde este punto de vista.

6.1.5 Calidad del suelo. Emplazamientos potencialmente contaminados.

Desde el punto de vista edafológico, el ámbito de estudio presenta suelos altamente antropizados, clasificados como cambisoles alterados por usos industriales históricos, con acumulación superficial orgánica limitada por sellado y compactación.

El ámbito BZ.01 Punta Zorrotza ha mantenido uso predominantemente industrial desde la Revolución Industrial (siglo XIX), aunque muchas actividades han cesado o decaído, como confirma la evolución en ortofotos históricas PNOA (1956-actualidad):

Figura 5: Evolución del uso del suelo en el ámbito de estudio.

Americano Serie B (1956-1957) PNOA 2005 PNOA 2010

PNOA 2014 PNOA 2012 Actualmente

Fuente: elaboración propia a partir imágenes del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) y Google Earth.

El uso del suelo no ha cambiado desde la edificación y el plan actual no conlleva tampoco dicho cambio, por tanto, no se considera una distinción determinante al uso actual.

Bajo estos términos conviene mencionar la presencia de la fábrica “Talleres de Zorrotza”. Alberga seis pabellones industriales y un edificio de oficinas, aunque un antiguo edificio de archivo ya no existe tras su demolición. Los pabellones se dividen en dos partes principales, con el taller mecánico cerca de Zorrotza y un amplio espacio de montaje en la Punta. Frente a ellos se encuentra el edificio de oficinas, junto al río Ibaizabal. Solo uno de los pabellones es posterior a la guerra del 36, específicamente el horno de tratamientos térmicos. Aunque abandonado, algunos pabellones se han renovado y adaptado como almacenes, mientras que la maquinaria utilizada en la producción apenas se conserva. Fundada en 1871 como "Marinel-Lofreinke-Tous y Cía", la empresa se especializó en la fabricación de estructuras mecánicas y metálicas, contribuyendo incluso a la construcción del Puente Colgante de Bizkaia. Tras sucesivas reconversiones, en 1987 se fusionó con otras empresas para formar "SAELMAT, S.A. de elevación, manutención y transporte".

El ámbito objeto de la presente Modificación, se localizan varias parcelas catalogadas dentro del “Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo”, sin descartar la aparición de nuevos emplazamientos. Por ello, deberá tenerse en cuenta lo establecido en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo y el Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, por el que se desarrolla la citada Ley 4/2015.

Esta información puede ser consultado en el Plano P. 4 de emplazamientos potencialmente contaminados.

6.1.6 Hidrología y puntos de agua

La red hidrológica del ámbito BZ.01 Punta Zorrotza pertenece a la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (Confederación Hidrográfica del Cantábrico), delimitada por la confluencia de la Ría de Bilbao (Nervión-Ibaizabal, canalizada/navegable, influencia mareal) al norte/este y el río Kadagua al oeste (P. 5 Hidrología y puntos de agua).

Históricamente, los márgenes fluviales fueron intervenidos por usos portuarios/industriales (diques/muros contención Ría, encauzamientos Kadagua), modificando su geometría natural sin alterar cauces principales. El plano identifica también diversos puntos de agua en el ámbito, principalmente antrópicos, a preservar/integrar en recuperación ribera.

6.1.7 Permeabilidad y Vulnerabilidad de acuíferos

Desde el punto de vista hidrogeológico, el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza presenta permeabilidades medias por porosidad debido a su composición antropogénica sobre terrazas fluviales, con bajas por fisuración en margas/limolitas calcáreas o silíceas (P.5 Permeabilidad). La mayoría del área muestra vulnerabilidad baja a la contaminación de acuíferos, salvo zona sur con vulnerabilidad no apreciable (Plano P.7 Vulnerabilidad).

Estas características no plantean restricciones significativas para la regeneración urbana propuesta, si bien requerirá medidas impermeabilización en ejecución para evitar posibles lixiviados.

6.1.8 Unidades de paisaje

El paisaje urbano e industrial de Zorrotza se caracteriza por una mezcla de elementos residenciales y áreas industriales (P. 8 de unidades de paisaje). En esta zona, es común encontrar una variedad de edificaciones, desde viviendas hasta naves industriales y fábricas.

Las áreas residenciales suelen consistir en viviendas unifamiliares, edificios de apartamentos y algunos conjuntos de viviendas sociales. Estas áreas están intercaladas con calles arboladas y espacios verdes, lo que contribuye a crear un entorno más agradable para los residentes.

Por otro lado, las áreas industriales de Zorrotza, siendo este el caso de la mayoría de la zona de Punta Zorrotza, están marcadas por la presencia de fábricas, talleres y almacenes. Estas instalaciones industriales suelen ocupar grandes espacios y están equipadas con maquinaria y equipos especializados para la producción y fabricación de diversos productos.

El paisaje urbano e industrial de la zona se caracteriza por una convivencia entre la actividad residencial y la actividad industrial. Aunque algunas áreas pueden estar más densamente urbanizadas y desarrolladas, en general, se observa una combinación de elementos que reflejan la historia industrial y la evolución urbana de la zona.

6.1.9 Posibles impactos sobre el medio físico.

Las actuaciones previstas en la modificación del PGOU para el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza, en líneas generales, no conllevan la generación de impactos significativos sobre el medio físico. Sin embargo, el Estudio Ambiental Estratégico abordará detalladamente las afecciones potenciales considerando las siguientes premisas:

- La implantación se produce en un entorno urbano-industrial altamente antropizado, con suelos contaminados potenciales y condicionantes hidrológicos.
- Durante la fase de obras, se generarán impactos temporales limitados en tiempo y espacio. El ruido procedente de movimientos de tierras y maquinaria pesada se mitigará mediante medidas correctoras acústicas específicas. El tráfico de camiones incorporará protocolos de control de polvo PM10/PM2.5 mediante riego y supresión. La erosión será mínima sobre los rellenos antropogénicos existentes, gestionándose los lixiviados de suelos contaminados conforme a la Ley 4/2015 mediante escombreras impermeables y desvío provisional de aguas pluviales.
- Durante la fase de operación, la calidad del aire y emisiones de GEI se evaluará considerando la nueva edificación y tráfico asociado, sin incrementos significativos previstos respecto a los niveles actuales existentes. El impacto acústico que se generará por tráfico peatonal y ciclista quedará absorbido por el ruido dominante de la AP-8. En geología y suelo, la remediación obligatoria de contaminantes evitará su propagación. El impacto paisajístico de la edificación se mitigará mediante Estudio de Integración Paisajística y recuperación obligatoria de ribera (20 m públicos, PTS Ríos).

En conjunto, la modificación del PGOU generará efectos mínimos sobre el medio físico, totalmente compatibles con la normativa vigente. La integración en un entorno urbano-industrial consolidado, junto con la preservación de

espacios permeables, ribera y puntos de agua, el control de ruido/emisiones y el cumplimiento de PTS Ríos, Leyes de Costas y 4/2015, garantizan impactos no significativos sobre paisaje, suelo, agua y atmósfera.

6.2 MEDIO BIOLÓGICO

6.2.1 Vegetación potencial

Antes de que el hombre interviniera alterando la Naturaleza, cada territorio estaba ocupado por una vegetación primitiva. Las acciones asociadas al hombre y su ganado provocaron y siguen provocando actualmente, grandes modificaciones en la vegetación primitiva. El País Vasco con intensa actividad industrial, ganadera, agrícola y forestal, posee un paisaje vegetal que en muchos casos está drásticamente alterado. El estado imaginario en el que estas acciones asociadas al hombre y su ganado han cesado, constituye la vegetación potencial de un territorio.

La vegetación potencial del ámbito BZ.01 Punta Zorrotza corresponde a formaciones de marismas estuarinas (**P**. 9 Vegetación Potencial), típicas de la confluencia Ría Bilbao-Kadagua en llanura aluvial antropizada. Antes de las intervenciones humanas (rellenos portuarios/industriales), predominaban praderas halófitas (*Spartina sp., Zostera noltii*) y carrizales/juncales costeros (*Phragmites australis, Juncus maritimus*), zonificados por gradiente salino/mareal.

Actualmente, el sellado urbano-industrial ha eliminado prácticamente esta vegetación natural, limitándola a ribera Kadagua y márgenes Ría intervenidos (muros piedra).

6.2.2 Vegetación actual

La vegetación actual difiere sustancialmente de la potencial, debido a intervenciones humanas históricas (rellenos portuarios, industrialización, urbanización (como puede observarse en el Plano 10 de vegetación actual).

El ámbito de estudio presenta vegetación ruderal-nitrófila generalizada. Esta unidad está compuesta por zonas totalmente alteradas o humanizadas, como poblaciones, grandes vías de comunicación, canteras y minas, escombreras, complejos industriales, baldíos, etc. Comprende un numeroso y heterogéneo grupo de plantas adaptadas a vivir en bordes de caminos y carreteras, viejos muros y tapias, terrenos removidos, etc.

La ordenación propuesta mejora la continuidad verde mediante la recuperación de espacios permeables y la imposición de ribera PTS (20 m públicos), sin impactos significativos sobre esta vegetación marginal actual.

6.2.3 Hábitats

Tal y como se observa en el P.11 de Hábitats de Interés Comunitario, las formaciones más próximas y visibles en las inmediaciones del ámbito BZ.01 Punta Zorrotza corresponden a prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos, localizadas en los márgenes de la ría y Kadagua, pero fuera del área de intervención directa. Dentro del propio ámbito delimitado, no se localizan hábitats de interés comunitario catalogados conforme a la Directiva 92/43/CEE, debido a su carácter urbano-industrial degradado y altamente antropizado, por lo que la modificación del PGOU no implica impactos ni restricciones específicas derivadas de estos elementos.

6.2.4 Fauna amenazada

En la zona de estudio no se han identificado áreas de especies amenazadas que puedan verse directamente afectadas por la modificación planteada. Las más cercanas corresponden al área de protección del visón europeo (*Mustela lutreola*), tal y como puede observarse en el P.12 de fauna amenazada, situada fuera del ámbito de estudio.

Por lo tanto, podemos afirmar que no hay solape directo con zonas prioritarias del visón europeo en la ría Nervión (distribución fragmentada en ríos como Artibai o Butrón, no en núcleo urbano de Punta Zorrotza). La actuación urbanística propuesta, centrada en regeneración sin nuevas líneas eléctricas aéreas ni alteraciones significativas de hábitats fluviales, no genera condicionantes que limiten la modificación.

6.2.5 Red de espacios naturales

Tal y como puede observarse en el P.13 de Espacios naturales, en el ámbito de estudio no se encuentra incluido dentro de los límites de ningún ENP (Espacio Natural Protegido), ni estatal ni autonómico.

6.2.6 Posibles impactos sobre el medio biológico.

No se prevé afección alguna al medio biológico, ya que la modificación del PGOU se localiza íntegramente en el ámbito urbano-industrial altamente antropizado, sobre terrenos previamente urbanizados, impermeabilizados y desprovistos de vegetación natural o comunidades biológicas relevantes. El proceso histórico de rellenos portuarios, industrialización y urbanización ha transformado por completo el paisaje original, eliminando la vegetación potencial de marismas estuarinas (praderas halófilas *Spartina sp.*, carrizales *Phragmites australis*) típica de la confluencia ría Bilbao-Kadagua, y limitándola actualmente a formaciones ruderal-nitrófilas en bordes intervenidos (muros de piedra).

En cuanto a biocenosis y ecosistemas, el emplazamiento carece de hábitats de interés comunitario, especies protegidas o valores ecológicos significativos: las formaciones herbáceas más próximas están fuera del ámbito delimitado, y la fauna presenta baja diversidad sin coincidencia con áreas prioritarias como las del visón europeo (*Mustela lutreola*). Asimismo, el ámbito no se incluye en la Red Natura 2000, red de Espacios Naturales Protegidos (ni corredores ecológicos prioritarios de Bizkaia.

Los aspectos relacionados con el ruido y otras posibles molestias ambientales–potenciales vectores indirectos sobre fauna– se analizarán con mayor detalle en el Estudio Ambiental Estratégico y, en su caso, en los trámites ambientales posteriores a nivel de proyecto.

En consecuencia, la implantación de la ordenación propuesta no supondrá afecciones significativas al medio biológico.

6.3 MEDIO SOCIOECONÓMICO

En el presente epígrafe se realiza una descripción del medio socioeconómico de la zona de estudio. Este incluye una descripción de los aspectos sociales, la estructura productiva y actividad económica, el patrimonio cultural e histórico y las vías pecuarias y las infraestructuras existentes.

6.3.1 Descripción político – administrativa

La zona de Punta Zorrotza (ámbito BZ.01, 325.039 m²) se localiza en el término municipal de Bilbao, en la margen izquierda de la ría del Nervión, en la confluencia con el río Cadagua, limitando al oeste con Barakaldo.

Punta Zorrotza es un área industrial con actividades en desuso, con un pequeño asentamiento residencial deteriorado y sin población residente significativa.

6.3.2 Demografía

Según el *Anuario Socioeconómico Bilbao 2025*, en 2024 Bilbao contaba con 348.800 habitantes a 1 de enero —un incremento del +0,5% respecto a 2023 que elevó su densidad a 8.585 hab/km².

En el Distrito Basurto-Zorrotza, limítrofe con Punta Zorrotza al sur, se registraron 33.318 habitantes (+0,7%), caracterizado por una edad media de 46,7 años e índice de juventud del 14,5%. Reflejaba una estructura demográfica envejecida similar a la tendencia bilbaína, con el 25% de la población superando los 65 años, de las cuales, el 52,6% eran mujeres (183.178 hab.) y, por otra parte, el grupo infantil menor de 15 años estaba limitado al 10,8%.

6.3.3 Estructura productiva y económica

Para En 2024, el Distrito Basurto-Zorrotza albergaba 2.140 establecimientos empresariales —un ligero incremento del +0,1% respecto a 2023— que generaban 17.124 empleos y presentaban una densidad de 64,2 empresas por 1.000 habitantes.

Destacaba por su elevado ratio empleo/establecimiento de 8,0, con 236 comercios minoristas y 403 servicios avanzados, junto a una renta media en el barrio Zorrotza de 19.001 € personal y 39.079 € familiar (nivel medio-bajo), manteniendo una tasa de paro registrado del 5,5%.

Tabla 4: Indicadores para el distrito de Basurto-Zorrotza para el año 2024.

2024	Basurto -Zorroza	Bilbao	Ranking
Población total	33.318	348.800	4º
Población extranjera total	3.487	41.491	7º
Densidad de población (hb/km²)	4.688,0	8.581,8	8º
Edad media de la población	46,70	46,90	6º
Índice de juventud (pob. 0 a 18 años/pob total) x 100	14,50	14,40	2º
Índice de sobreenvejecimento (pob 85 años y +/pob 65 años y +) x 100	19,1	20,0	6º
% Universitarios/as /total población	38,4	41,1	5º
% Paro Registrado/ población total	5,5	6,2	6º
Establecimientos empresariales	2.140	31.301	6º
Densidad empresarial (establecimientos por 1.000 hb)	64,20	89,70	4º
Empleo en establecimientos empresariales	17.124	163.819	3º
Empleo medio establecimientos (empleo/establecs.)	8,0	5,2	1º
Comercio minorista	236	3.980	6º
Hostelería	175	2.382	6º
Alojamiento turístico	92	1.516	6º
Servicios Avanzados	403	7.601	5º
Precio medio vivienda (m²)	2.949,5	3.202,2	4º
Antigüedad parque vivienda	51,76	56,1	6º
% viviendas vacías	5,2	5,5	4º
% Viviendas turísticas	5,7	100	7º

Fuente: anuario socioeconómico de Bilbao (Ayto. de Bilbao).

6.3.4 Patrimonio histórico y cultural

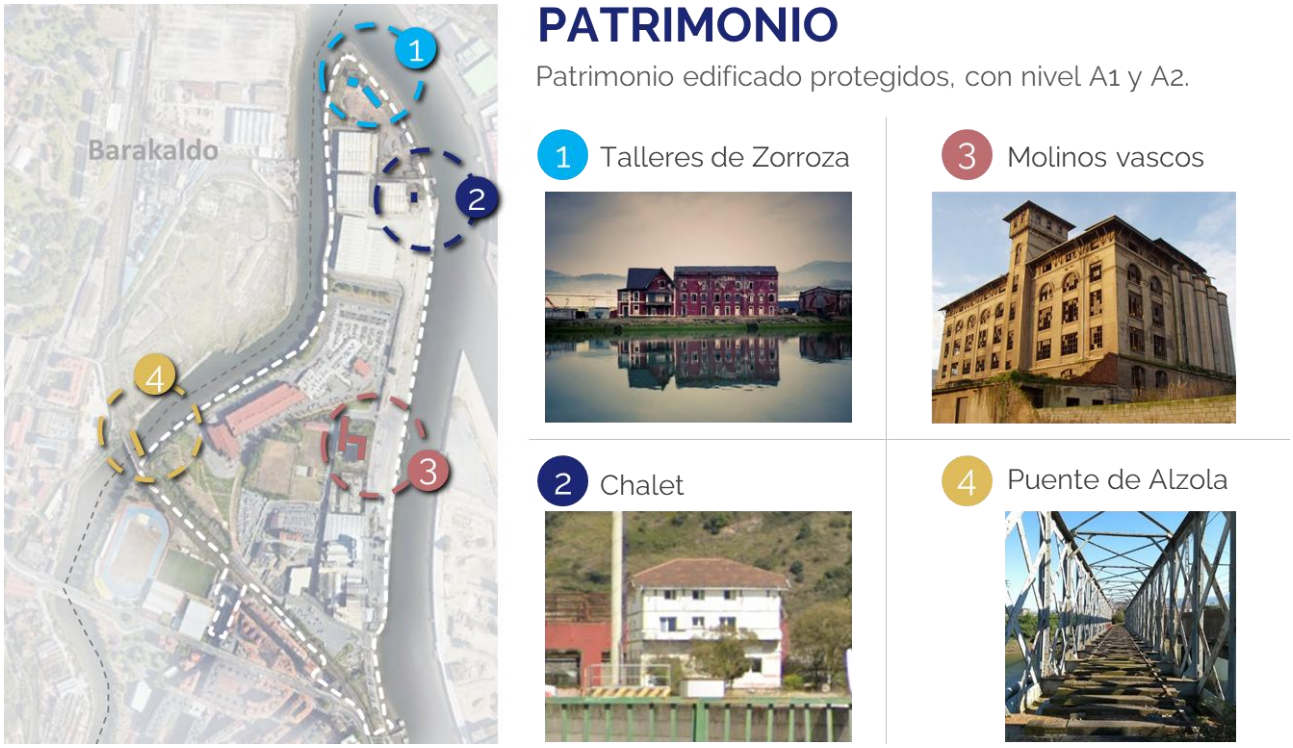
El ámbito posee algunas edificaciones catalogadas como patrimonio edificado, con diferentes niveles de protección:

- Molinos Vascos (Cod. ED-A1-004) y Puente de Hierro de Pablo Alzola (Cod. ED-A1-027) son bienes culturales de protección especial, nivel A1.
- Talleres de Zorrotza (Cod. ED-A2-008, 009, 010) son bienes culturales de protección media, nivel A2.
- Chalet (Cod. ED-D1-430) es un bien cultural de interés local, nivel D1.

Los bienes culturales de protección especial incluidos en el nivel A (A1 y A2) están sujetos, en cuanto al régimen de autorización, uso, actividad, defensa, sanciones, infracciones, intervenciones y demás extremos, a lo previsto en la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco.

Por su parte, el bien cultural de interés local nivel D1, se rige por lo estipulado en las normas urbanísticas generales del PGOU, destacando que para estos *edificios tendrán el carácter de elementos protegidos las fechadas exteriores, así como todo su aparato decorativo y ornamental (cornisas, cubiertas, líneas de forjados, etc.); los huecos originales en todas sus fachadas exteriores, incluida su ornamentación, así como aquellos otros elementos que expresamente lo determine la Comisión de Patrimonio.*

Figura 7. Edificaciones protegidas



Fuente: IDOM, 2024

La ubicación de estos emplazamientos puede ser consultada en el Plano nº14 de patrimonio histórico y cultural.

Adicionalmente, gran parte del área está delimitada como "zona de presunción arqueológica" denominada como Marino-astilleros de Zorroza (Cod. ARQ-P-11); y "otras zonas de interés arqueológico" correspondiente al Muelle de Alfonso Churruca y Olabeaga (Cod. ARQ-Z-17). Ambas se regirán por lo establecido en el art. 65 de la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco, destacando que:

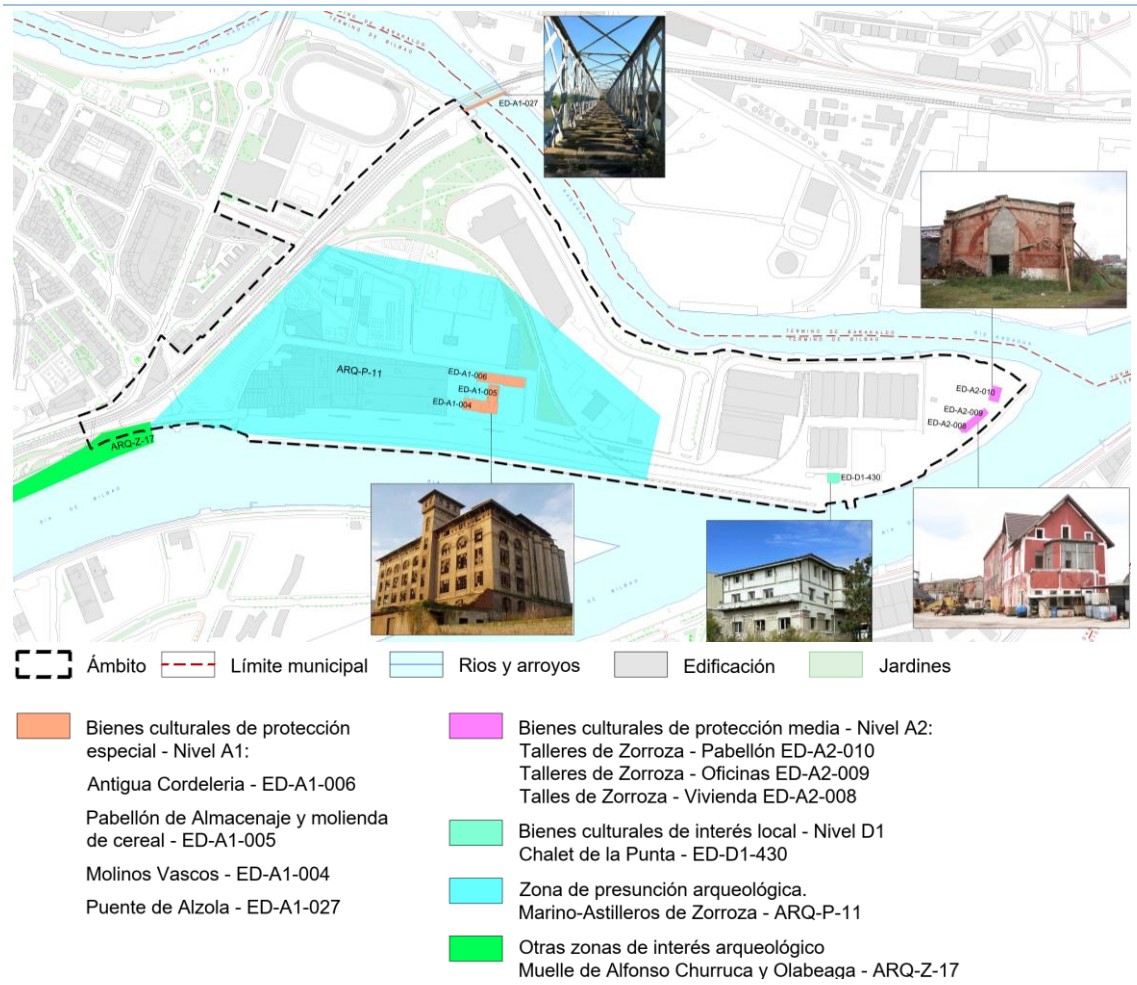
- *En las zonas, solares o edificaciones en que se presuma la existencia de restos arqueológicos, la persona propietaria o promotora de las obras que se pretendan realizar deberá aportar, con carácter previo al otorgamiento de la licencia urbanística, un estudio referente al valor arqueológico del solar o edificación y la incidencia que pueda tener el proyecto de obras. Las diputaciones forales regularán los supuestos en los que no sea necesaria la presentación de dicho estudio para la realización del proyecto arqueológico.*
- *Una vez realizado, en su caso, el estudio, la diputación foral determinará la necesidad del proyecto arqueológico, y a la vista de todo ello otorgará la autorización previa a la licencia de obras. (...)*
- *Con base en la información obtenida, se determinará la procedencia de su protección mediante la declaración de bien de interés cultural de protección especial o media, o bien se constará que carece de valores culturales merecedores de protección de conformidad con esta ley, por lo que no se le otorgará ninguna protección.*

A su vez, dentro del catálogo del PGOU se identifican otros elementos (no edificaciones) del *espacio público (tales como fuentes, estatuas, esculturas, grúas, faros, farolas, etc.) que por sus características estéticas, históricas o paisajísticas forman parte de la imagen urbana de un determinado lugar, ambiente o conjunto y merecen, por lo tanto, ser objeto de su valoración y de su protección sin que con ello se pretenda limitar la capacidad municipal de intervención sobre dichos espacios públicos*. Dentro del ámbito se identifican 5 elementos:

- Grúa de Estiba, en el astillero muelle de Punta Zorrotza. (Cod. EL-069)
- Embarcadero de pasaje 4, en Sirgueras, Muelle, 78. (Cod. EL-063)
- Restos de cargadero, en Sirgueras, Muelle, 77. (Cod. EL-062)
- Otros elementos (bajo nueva rampa), en Sirgueras, Muelle, 76. (Cod. EL-061)
- Baliza verde 1, en Sirgueras, Muelle, 76. (Cod. EL-060)

Sin embargo, la catalogación de estos cinco elementos únicamente responde a criterios de inventario a efectos de evitar su pérdida o deterioro, sin perjuicio de su emplazamiento.

Figura 8. Catálogo de Protección



Fuente: IDOM 2024, basado en el PGOU 2022.

6.3.5 Bienes y servicios

Red viaria, accesos y conexiones.
En Punta Zorrotza, la red viaria ofrece acceso a través de diversas carreteras locales y regionales, entre ella la N-634, uno de los once accesos a Bilbao (Basurto-Zorrotza N634), que conecta la zona con otras áreas de la ciudad y la región. En sus proximidades se encuentra la propia Zorroza, así como otras zonas como Cruces-Burtzeña (Barakaldo), y la conexión con Basurto por medio de la N-634. Además, la zona dispone de servicios de transporte público, incluyendo autobuses urbanos e interurbanos que circulan por la N-634, así como paradas de tren cercanas, lo que facilita la movilidad tanto dentro como fuera del entorno.

Transporte público.
Punta Zorrotza cuenta con la siguiente oferta de transporte público:

- Autobuses urbanos: Operados por Bilbobus, la empresa municipal de transporte, que cubre la ciudad y sus alrededores con varias líneas. En la zona de Punta Zorrotza, se puede acceder a través de líneas 18 y 85 que conectan Zorrotza con el centro de Bilbao cada 20 minutos, y la línea de paso 88 que enlaza el barrio de Kastrexana con Indautxu cada hora.
- Autobuses interurbanos: Operador por Bizkaibus, que cuenta con:
  - 6 líneas (A3115; A3122; A3136; A3137; A3144; A3336) conectan Bilbao con la margen izquierda (Barakaldo/Santurtzi/Sestao) a través de Zorrotza cada 20 y 30 minutos
  - 3 líneas (A3341; A3342; A3343) conectan Bilbao con municipios al suroeste de Bilbao (Sodupe/Artziniega/Okondo) cada 60 y 120 minutos

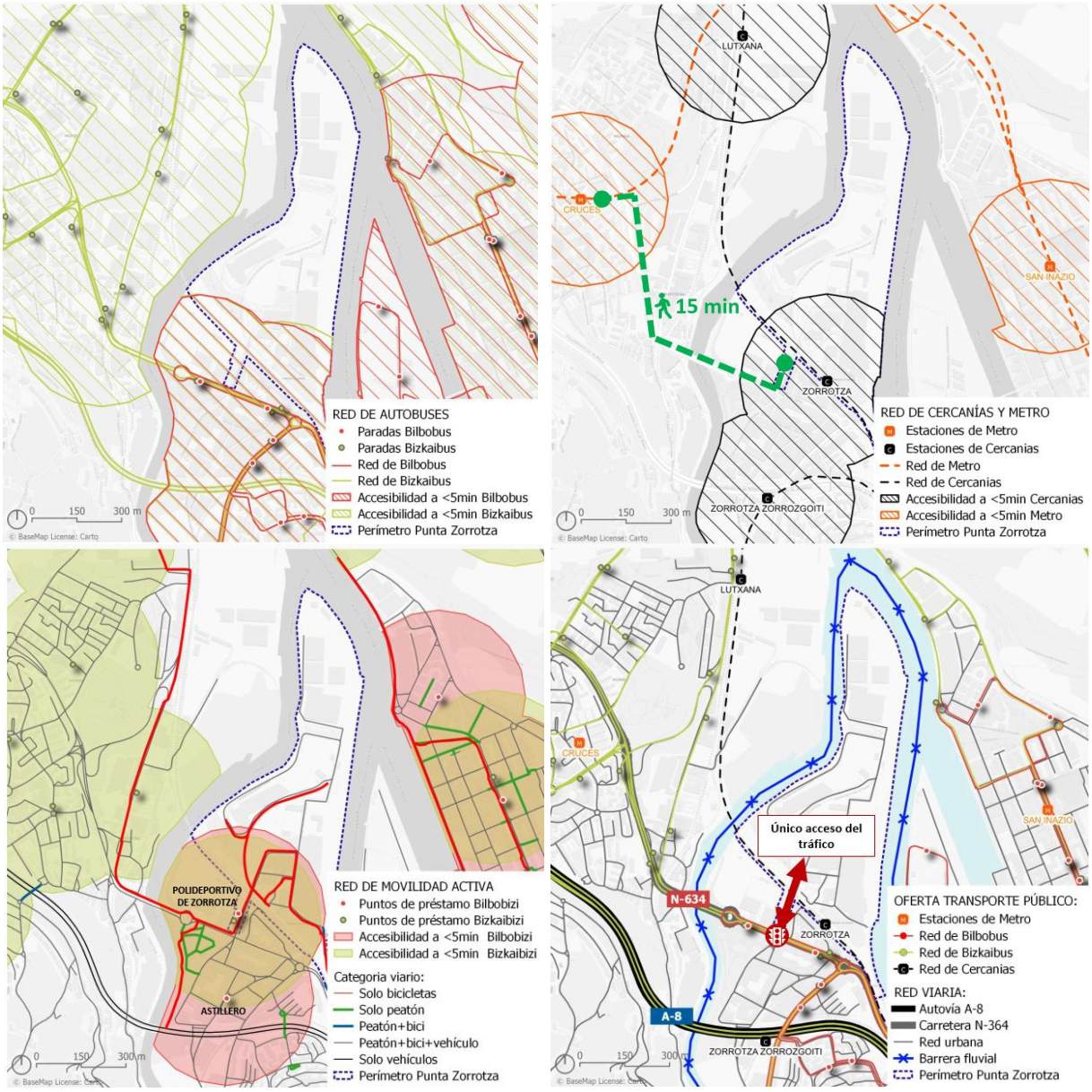
- 2 líneas (A0654; A2326) conectan Zorrotza con el campus de Leioa de la UPV/EHU Leioa cada 60 minutos

- Renfe Cercanías – Estación de Zorrotza: El ámbito incluye, en su límite sur, el recorrido de la línea de ferrocarril C1 Abando-Santurtzi y la línea C2 Abando-Muskiz, pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y forma parte de la Red de Cercanías Bilbao operada por ADIF-Renfe. La línea C-1 cuenta con una frecuencia de 15-20 minutos; y la línea C2- cuenta con frecuencias cada 20-30 minutos.
    - Bicicletas públicas: Bilbao dispone de un sistema de bicicletas públicas llamado BilboBizi, que permite alquilar bicicletas en diferentes estaciones para desplazamientos cortos y sostenibles por la ciudad. Por otro lado, existe la red de Bizkaibizi, como servicio público de alquiler de bicicletas eléctricas en Bizkaia para fomentar la movilidad sostenible entre municipios. El ámbito cuenta con 35 bicis en el Polideportivo de Zorrotza (19 de Bilbobizi y 16 de Bizkaibizi) y 19 bicis en el Astillero (Bilbobizi)

Un poco más alejado del ámbito se encuentra:

- Renfe Cercanías – Estación Zorrotza-Zorrozgoiti: Línea C-4/FEVE (Bilbao-La Calzada) con frecuencias de 30-60 minutos.
- Metro de Cruces (L2): A 1.2 km (15 minutos andando) desde el cruce de Clara Campoamor/N-634.

Figura 9. Oferta de Transporte público en Punta Zorrotza



Fuente: IDOM 2026.

Abastecimiento.
En el caso de Punta Zorrotza el suministro de agua se gestiona a través de la red pública de abastecimiento de la ciudad, que es administrada por la empresa municipal de aguas. Esta red proporciona agua potable a diferentes puntos de la zona, incluidos edificios residenciales, comercios e instalaciones industriales. Además, es posible que existan tanques de almacenamiento internos en algunos edificios o instalaciones para garantizar un suministro constante de agua en momentos de alta demanda o en caso de interrupciones en el suministro externo. Esta infraestructura asegura que las necesidades de agua de la zona sean cubiertas de manera eficiente y confiable.

Energía eléctrica.
Dicha zona recibe el suministro eléctrico de las líneas de abastecimiento general gestionadas por el ayuntamiento de la ciudad. Este sistema, operado por la entidad municipal correspondiente, garantiza la provisión de energía eléctrica a la zona mediante una red de distribución conectada a las centrales generadoras. Las líneas eléctricas, parte integral de esta infraestructura, transfieren la electricidad desde las fuentes de generación hasta los usuarios finales, incluidos hogares, negocios e instalaciones industriales en Punta Zorrotza. Esta distribución eléctrica se lleva a cabo de acuerdo con las regulaciones y normativas establecidas por las autoridades competentes para garantizar un suministro seguro y confiable a los residentes y empresas de la comunidad.

Gas.
El suministro de gas en la zona es provisto por el sistema de abastecimiento del Ayuntamiento de la ciudad a través de sus líneas de distribución general. Este sistema, administrado por la autoridad municipal correspondiente, asegura el suministro de gas natural a la zona mediante una extensa red de tuberías conectadas a las principales fuentes de suministro. Estas tuberías transportan el gas desde los puntos de entrada hasta los consumidores finales en Punta Zorrotza, incluyendo hogares, comercios e industrias. La distribución del gas se lleva a cabo conforme a las regulaciones y normativas establecidas por las autoridades pertinentes para garantizar un suministro seguro y eficiente a la comunidad. Además, el Ayuntamiento supervisa regularmente el funcionamiento de la red y realiza las acciones necesarias para mantener la integridad y calidad del servicio de suministro de gas en la zona.

6.3.6 Riesgos (inundabilidad e incendios)

Según el P.15 de riesgo de inundabilidad de los condicionantes superpuestos establecidos en el PGOU de Bilbao, parte del ámbito de estudio, con mayor énfasis la punta norte y en las inmediaciones del paso del ferrocarril por el río Cadagua, se encuentra dentro de las zonas de riesgo de inundabilidad en los períodos de retornos 100 y 500 años. Por otra parte, y tal y como puede observarse en el mismo plano, el ámbito de Punta Zorrotza no presenta riesgo significativo por incendio.

6.3.7 Posibles impactos sobre el medio socioeconómico.

En principio, no se prevén afecciones significativas sobre el medio socioeconómico derivadas de la modificación del PGOU en el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza, ya que se trata de una zona industrial en desuso sin población residente significativa y con un entorno urbano degradado que justifica su regeneración integral hacia usos mixtos residenciales, terciarios y equipacionales.

La estructura demográfica del distrito Basurto-Zorrotza no se verá alterada directamente, y la propuesta incluye vivienda protegida para fomentar integración social sin desplazamientos forzosos.

Respecto a la actividad económica y empleo, la transformación de suelos industriales obsoletos en un área de usos mixtos generará empleo de proximidad y dinamizará el tejido existente del distrito, alineándose con la densidad empresarial actual y reduciendo desplazamientos al centro urbano.

En lo relativo al patrimonio cultural e histórico, el ámbito contiene bienes protegidos y zonas de presunción arqueológica, pero la propuesta prevé su rehabilitación y reutilización, cumpliendo la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco y normas del PGOU, sin demoliciones que afecten elementos esenciales.

Las infraestructuras viarias y de servicios existentes (BI-634, N-637, Bilbobus, tranvía próximo) absorberán los nuevos flujos, mejorando significativamente la conectividad mediante el soterramiento ferroviario y los puentes previstos

hacia Zorrotzaurre y Burtzea. El riesgo inundable puntual (TR 100-500 años) se mitiga destinando las zonas afectadas a espacios libres y verdes.

En síntesis, los impactos sobre el medio socioeconómico serán mayoritariamente positivos y compatibles con el planeamiento, sin requerir medidas de compensación específicas más allá de los estudios arqueológicos preceptivos y la gestión temporal de afecciones en fase de obras (ruido, tráfico).

7 INTERACCIONES CON OTROS PLANES O PROGRAMAS

En este apartado se persigue identificar la relación jerárquica y transversal con otros planes o programas que pueden incidir en la generación de sinergias y efectos acumulativos ambientales adversos.

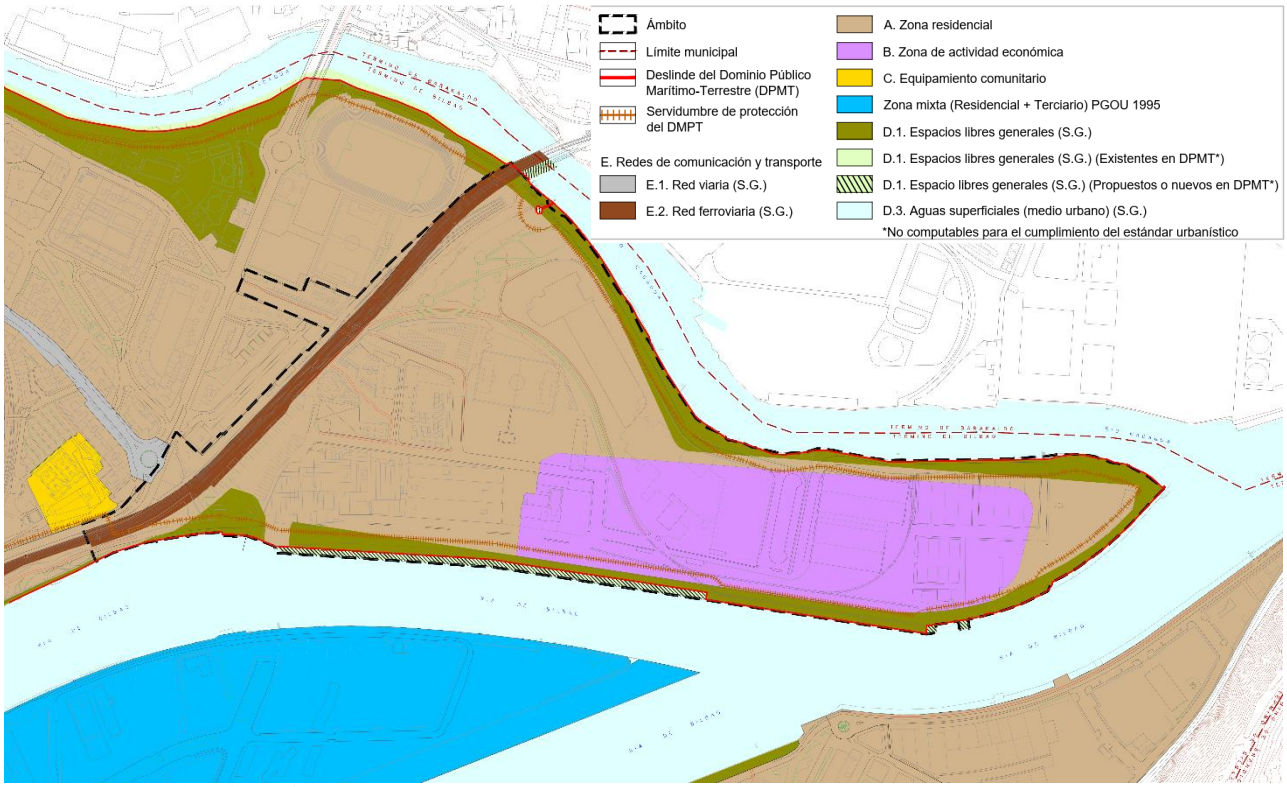
7.1 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BILBAO, 2022

En el año 2022 se aprobó definitivamente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (publicado en el BOB del 20 de mayo de 2022) cuyo objetivo es determinar el régimen urbanístico del futuro Bilbao.

Específicamente, el PGOU define el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza de 511.601 m^2, sobre el que su actual estado de deterioro justifica su regeneración urbana integral.

El PGOU delimita dos grandes zonas globales en el área: Zona A/BZ.01 Residencial y Zona B/BZ.01 Actividad Económica, destinadas, la primera a usos preferentemente residenciales y complementados con otros usos compatibles; y la segunda, se destina preferentemente a actividades económicas. Adicionalmente, delimita zonas de espacios libres generales (S.G.), Aguas superficiales (medio urbano) (S.G.), red viaria (S.G.), red ferroviaria y, puerto (S.G.).

Figura 10. Zonificación Global sobre rasante PGOU



Fuente: IDOM 2024, basado en el PGOU 2022.

7.2 PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BILBAO METROPOLITANO

El Plan Territorial Parcial de Bilbao metropolitano fue aprobado definitivamente por Decreto del Gobierno Vasco 84/2025, de 8 de abril. Este PTP es el instrumento de ordenación territorial que se desarrolla a partir de las DOT para definir la estructura y regular el modelo territorial para el Área Funcional del Bilbao Metropolitano; siendo a su vez, el instrumento de referencia para la concreción del planeamiento urbanístico municipal.

En este el área de Punta Zorrotza se delimita como "E.R-2 Área de Renovación" cuyo desarrollo por medio de usos mixtos propiciará la continuidad de los espacios de regeneración a lo largo de la Ría, la mejora ambiental y paisajística y la apertura de los frentes de la Ría y del Cadagua para el disfrute ciudadano; adicionalmente es un Espacio Relevante ER-2.

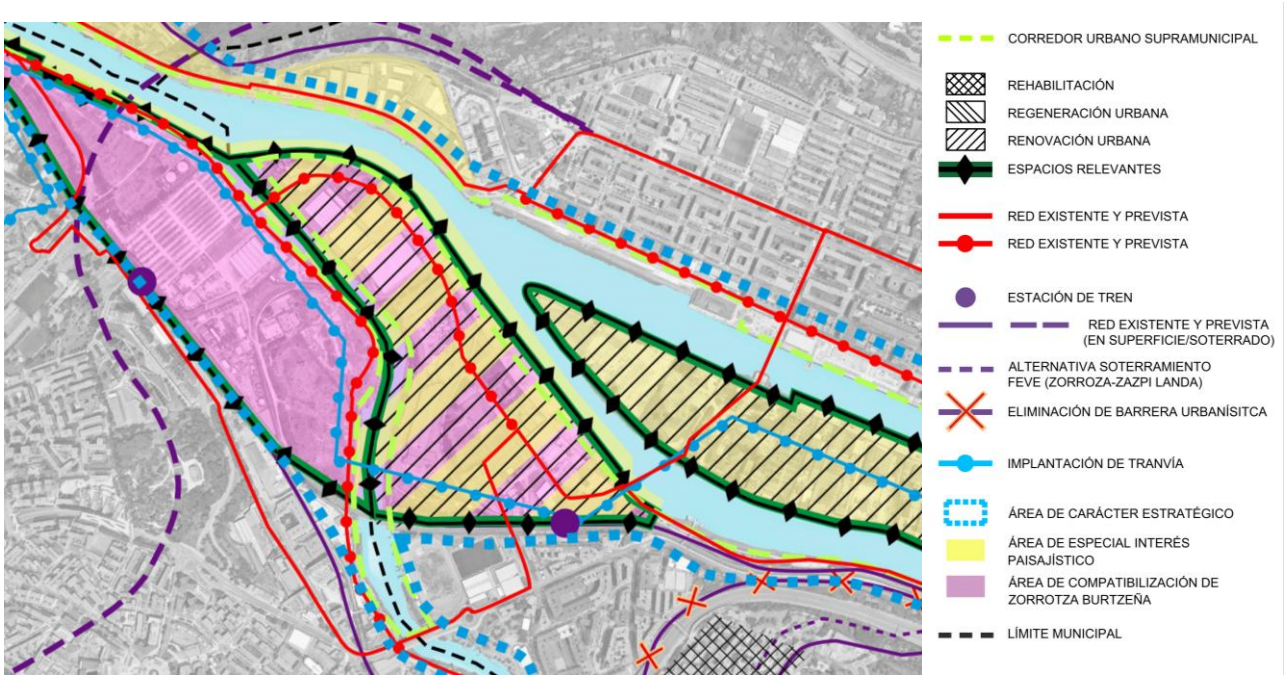
Los objetivos de la ordenación del ámbito son:

- *Generación de un nuevo tejido urbano mixto, denso, conectado, accesible y sostenible, donde los usos residenciales, de actividades económicas avanzadas y generadoras de conocimiento y los equipamientos puedan convivir en un cuidado entorno.*
- *Acercar a la vecindad de Zorroza y residentes del área metropolitana al disfrute de los parques de ribera y los bordes de agua de La Ría de Bilbao y del Kadagua de acuerdo con las determinaciones establecidas para el Corredor Urbano Supramunicipal de la Ría.*
- *Propiciar usos tractores en todo el frente de la Ría*

Entre los criterios de ordenación expuestos en el PTP de Bilbao Metropolitano, destacan:

- *Esta área de renovación forma parte, a su vez, de un ámbito de planificación coordinada con otro espacio relevante, el área de regeneración de Lutxana-Burtzeña en Barakaldo, con objeto de abordar de forma integrada la ordenación de ambos espacios separados por el río Kadagua.*
- *El criterio fundamental para la planificación coordinada es la continuidad de una plataforma exclusiva para el transporte colectivo y de una conexión peatonal y ciclista a lo largo de La Ría, a través de los puentes necesarios. Para ello habría que prolongar la plataforma exclusiva para el transporte colectivo de Zorrozaurre a través de Lutxana-Burtzeña hasta su conexión intermodal con la estación de Desertu-Barakaldo.*
- *La nueva ordenación deberá procurar su integración con la trama urbana de Zorroza y favorecer su apertura hacia los bordes fluviales. Se pretende incorporar usos mixtos de residencia y actividad económica innovadora, con intensidad de uso adecuada al área urbana en que se asienta, y optimizar la ocupación del suelo frente a la tipología tradicional de parque tecnológico.*
- *Punta Zorroza podría albergar usos singulares, como pueden ser equipamientos culturales, educativos, de ocio o instalaciones deportivas, en una sucesión de elementos emblemáticos localizados a lo largo de la Ría, que refuercen su carácter de eje metropolitano.*
- *Se incorporan los condicionantes a la ordenación establecidos en este PTP en relación con:*
    - *Corredores ecológicos, en particular lo relativo al Corredor Urbano Supramunicipal (art. 38 de la Normativa).*
    - *Infraestructura verde urbana (art. 40 de la Normativa).*
    - *Red metropolitana de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista (art. 79 y Anexo VI de la Normativa).*
    - *Red ferroviaria y transporte colectivo en plataforma exclusiva (art. arts. 77 y 80 y Anexo VI de la Normativa).*
    - *Cambio climático (art. 110 de la Normativa*
- *En correspondencia con los requerimientos del Corredor Urbano Supramunicipal de la Ría, se posibilitará el acceso público libre a todos los frentes de agua, en una banda continua a lo largo de los cauces, con profusa plantación de arbolado y parques de ribera, conectados por itinerarios peatonales y ciclistas a lo largo de la Ría.*
- *Se procurará reducir los riesgos de inundabilidad con la previsión de infraestructuras adecuadas y teniendo especial cuidado con los usos residenciales, garajes subterráneos y sótanos.*

Figura 11. Resumen de los condicionantes del PTP del Bilbao Metropolitano 2023



Fuente: Anexos del concurso de proyectos para la Modif del PGOU de Bilbao en el ámbito de Punta Zorroza, 2023.

El PTP establece las siguientes directrices vinculantes:

- *Aunque los elementos del Modelo de movilidad incorporados en la documentación gráfica de este PTP tengan carácter orientativo, se considera vinculante el criterio de su continuidad de acuerdo con los de Zorrotzaurre en Bilbao y los de Lutxana-Burtzeña en Barakaldo.*
- *En el desarrollo de este espacio relevante deberán tenerse en cuenta las siguientes directrices: o Plataforma exclusiva para el transporte colectivo para la conexión a lo largo de La Ría, a través de un puente entre Punta Zorroza y Lutxana-Burtzeña.*
    - *Mezcla de usos mixtos residenciales, actividad económica innovadora y usos singulares o equipamientos de carácter metropolitano en una trama urbana integrada con Zorroza.*
    - *Ordenación de una banda continua y de acceso libre, con abundante plantación de arbolado a lo largo de las riberas, conectada a través de itinerarios peatonales y ciclistas que salvando los cauces conecten con Zorrozaurre y Lutxana-Burtzeña. Esta banda deberá diseñarse como parte de la infraestructura verde urbana en el marco del corredor urbano supramunicipal de la Ría.*
    - *Utilización de superficies y acabados permeables como sistemas de drenaje sostenible, que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación.*

7.3 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) AGROFORESTAL

El PTS Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco, fue aprobado definitivamente según Decreto 177/2014, de 16 de septiembre (BOPV de 17 de octubre de 2014).

El ámbito de Punta Zorrotza (ver P. 17) se define en su totalidad, por la categoría de suelo "Residencial, industrial, equipamientos e infraestructuras", dado que forma parte de la trama urbana consolidade del núcleo de Bilbao. Sin embargo, no se identifican condicionantes superpuestos sobre el ámbito.

En cuanto a la regulación de los usos en las categorías de suelo afectadas, se entiende que las actuaciones en el suelo ordenado como Residencial, industrial, infraestructuras y equipamientos, quedan supeditadas al pronunciamiento desde el PGOU de Bilbao. Es por ello, que el PTS Agroforestal no aporta información alguna respecto a la Modificación del PGOU.

7.4 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) LITORAL

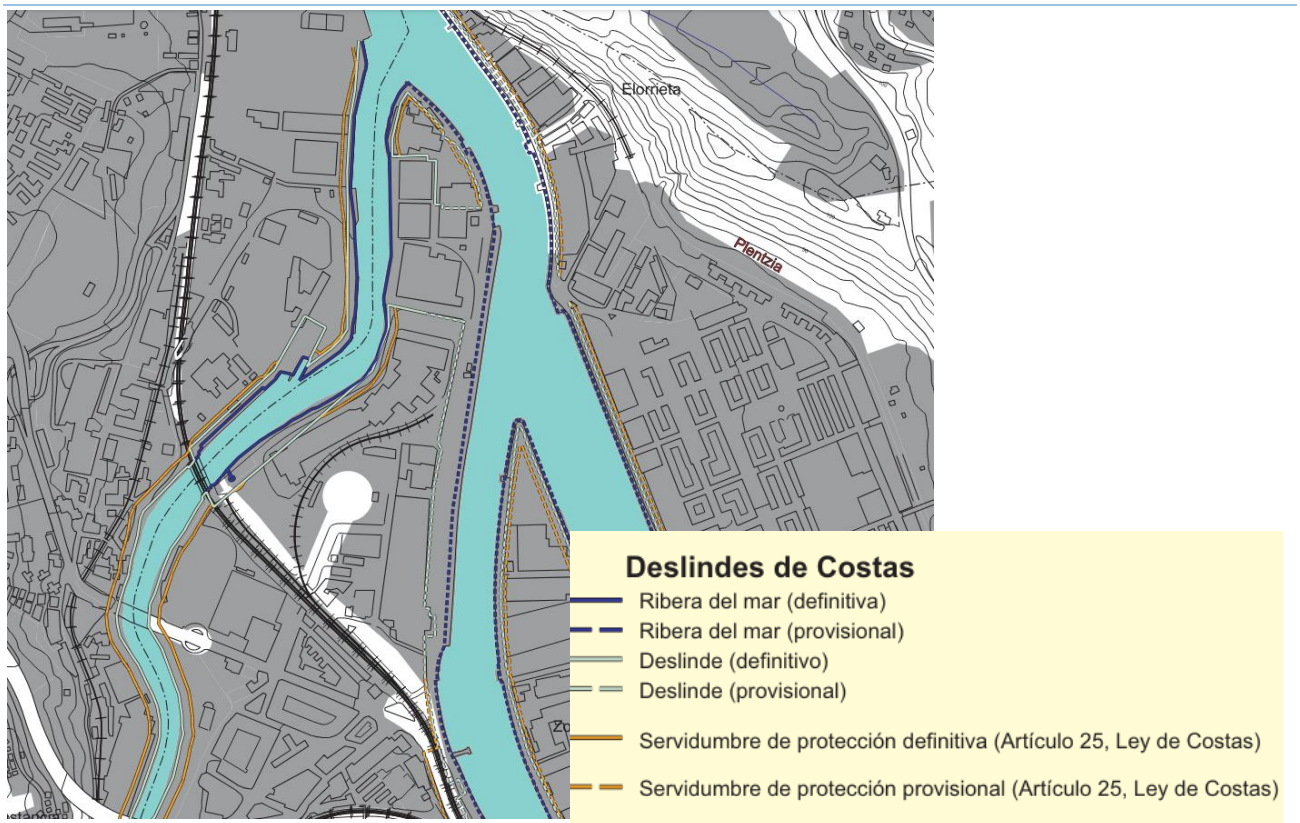
El Plan Territorial Sectorial del Litoral fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 43/2007, de 13 de marzo, cuyo fin es *lograr un mayor grado de blindaje ambiental y ecológico del patrimonio natural que constituye el litoral de la CAPV.*

El PTS define como ámbito de ordenación la Zona de Influencia definida en la Ley de Costas (Ley 22/1988): *"franja de anchura mínima de 500 m medidos a partir del límite interior de la ribera del mar".*

Esta zona se hace extensible por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible la influencia de las mareas, que en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco corresponde a la cota de 5 metros sobre el nivel del mar. Esta definición conlleva por lo tanto la ordenación tanto de la ribera del mar como la de las rías en las que se observa el fenómeno de las mareas

A continuación, se muestra un gráfico con la delimitación de las diferentes zonas referidas en ese PTS (ver también P. 18), en el ámbito de Punta Zorrotza:

Figura 12.PTP Litoral



Fuente: Plan Territorial Parcial Sectorial del Litoral, 2007.

7.5 PTS DE ORDENACIÓN DE RÍOS Y ARROYOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (CAPV)

El 19 de noviembre de 2013, bajo el decreto 4449/2013, se aprobó definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial (PTS) - Vertientes Cantábrica y Mediterránea (publicado en el BOPV del 12 de diciembre de 2013) que establece tres componentes para la conificación y/o tramitación de los márgenes de los ríos y arroyos (ver también P. 19):

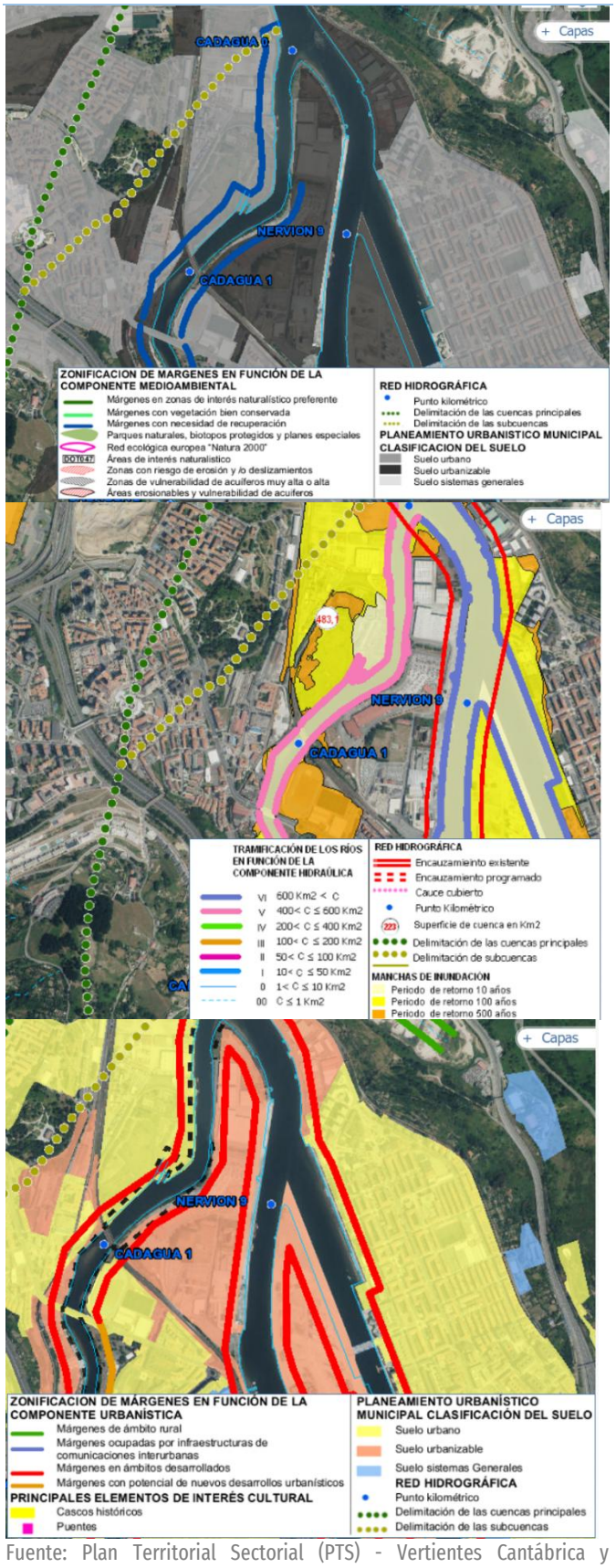
- **Componente ambiental:** Únicamente se definen parte de los márgenes del río Cadagua como zonas con necesidad de recuperación.

- **Componente hidráulica:** Se identifica la ría del Nervión como curso con encauzamiento existente (líneas rojas) de nivel VI (caudal >600 km2 - márgenes en morado). Por su parte, el río Cadagua se identifica como un caudal V entre los 400 y 600 km2 (márgenes en rosado).

  Adicionalmente, se señalan las manchas de inundabilidad (gama de amarillo a naranja) para los periodos de 10, 100 y 500 años. Destaca La Punta y el extremo de conexión con Burtzeña como las zonas con posible inundabilidad.

- **Componente urbanística:** Ambos cauces de agua son considerados como márgenes en ámbitos desarrollados.

Figura 13.Componentes del PTP de ríos y arroyos



Fuente: Plan Territorial Sectorial (PTS) - Vertientes Cantábrica y Mediterránea, 2013.

En las márgenes consideradas como Márgenes en Ámbitos Desarrollados los retiros mínimos de la edificación garantizarán un encuentro espacial suficientemente amplio entre la edificación y el río, y, en su caso, la viabilidad de las futuras obras de encauzamiento necesarias para la defensa ante inundaciones. Para toda nueva edificación en

las márgenes de los ámbitos desarrollados los retiros mínimos de la edificación de la línea de deslinde del cauce público serán los siguientes, **siendo de aplicación para Punta Zorrotza la distancia de 15 m.**

Figura 14. Retiros mínimos de la edificación según la cuenca

Niveles de tramos de cauce	Superficie cuenca afluente km^2	Retiro mínimo de la edificación en metros	
		con línea de deslinde (*) o encauzamiento definida	sin línea de deslinde o encauzamiento definida
VI	600 < C	15 m.	30 m.
V	400 < C ≤ 600 km^2	15 m.	25 m.

Fuente: Plan Territorial Sectorial (PTS) - Vertientes Cantábrica y Mediterránea, 2013.

Estos retiros mínimos tendrán carácter vinculante para la nueva edificación y carácter indicativo para las operaciones de conservación, reconversión o sustitución de la edificación existente. Esta propuesta es independiente de la clasificación urbanística específica de cada suelo en concreto, salvo en el aspecto de que en los suelos urbanizables las zonas de retiro podrán considerarse cesiones de suelo, obligatorias y gratuitas, como sistema local.

7.6 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) DE ZONAS HÚMEDAS

El Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas del País Vasco fue aprobado definitivamente por el Decreto 231/2012, de 30 de octubre, que modifica el Decreto (160/2004) por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Este PTS no ejerce impacto en el ámbito (ver P. 20), ya que no se identifican zonas húmedas registradas.

7.7 PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) DEL PATRIMONIO CULTURAL

Se inició la tramitación del Plan Territorial Sectorial del Patrimonio Cultural, quedando su tramitación suspendida en la fase de Documento de Avance, aprobado el 13 de junio de 2001.

Sin embargo, en el:

- Catálogo del PGOU se establecen los elementos que se encuentran protegidos (ver punto 5.3.4. de patrimonio del presente documento).
- Inventario del patrimonio cultural construido se señalan:
  - Talleres de Zorroza de Bilbao: Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco (Orden de 14 de abril de 1999).
  - Puente de Hierro de Don Pablo Alzola: Bien Cultural, con la categoría de Monumento (Decreto 230/2005, de 30 de agosto).
  - Grandes Molinos Vascos de Bilbao: Bien Cultural con la categoría de Monumento (Decreto 54/2009, de 3 de marzo).

7.8 COSTAS

La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y sus posteriores modificaciones, tiene por objeto *la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar (Art. 1).* En el Artículo 3 se establece que son bienes del dominio público marítimo-terrestre (entre otros):

- *Las riberas del mar y de las rías, que incluye:*
  - *La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que se establezcan reglamentariamente, o cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.*
  - *...*

- *El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo.*
- *Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.*

La relevancia de esta ley recae en que determina algunas restricciones del Deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre que condicionarán el desarrollo del ámbito:

- **Servidumbre de protección** del dominio público marítimo-terrestre en zonas urbanas será de 20 metros (Disposición transitoria tercera). No obstante, se respetarán los usos y construcciones existentes; y *se podrán autorizar nuevos usos y construcciones de conformidad con los planes de ordenación en vigor, siempre que se garantice la efectividad de la servidumbre y no se perjudique el dominio público marítimo-terrestre*, cumpliendo con las reglas establecidas en la disposición transitoria tercera de la ley.

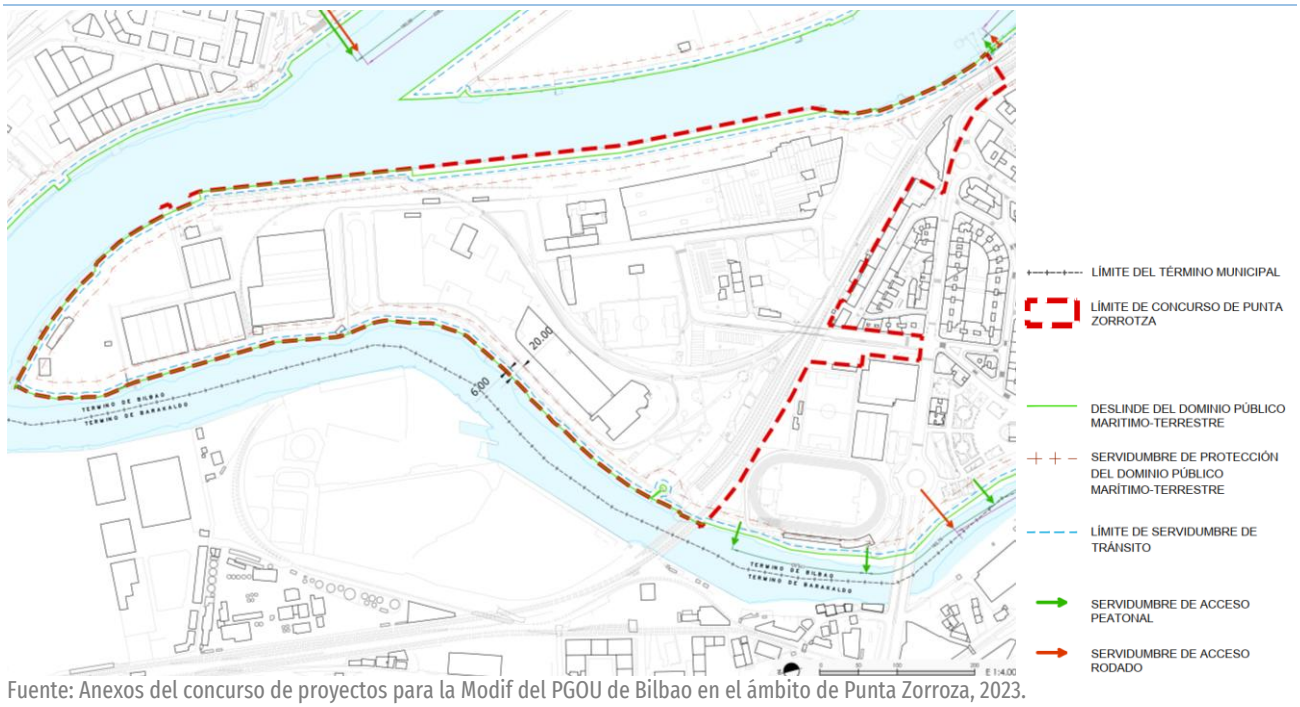
  En la zona de servidumbre de protección estarás prohibidos: las edificaciones destinadas a residencia o habitación, la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas, entre otros elementos detallados en el Art. 25.

- **Servidumbre de tránsito** recae *sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos*.
- **Servidumbre de acceso al mar:** Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán la previsión de accesos que, en zonas urbanas, no deberán estar separados entre sí con más de 500 metros para tráfico rodado, y 200 metros para acceso peatonal.

Adicionalmente, se estable una **zona de influencia de 500 metros** a partir del límite interior de la ribera del mar, en la que se establecen una serie de limitaciones, destacando:

> *b) Las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable programado o apto para urbanizar en el término municipal respectivo.*

Figura 15.Servidumbres de Costas



Fuente: Anexos del concurso de proyectos para la Modif del PGOU de Bilbao en el ámbito de Punta Zorroza, 2023.

El artículo 31 de la Ley 22/1988 indicada que *la utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos*

semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley. Además, el artículo 32 señala que *únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación.*

7.9 PUERTOS

La Ley sectorial estatal 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y sus posteriores modificaciones que se concretaron bajo el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, define como puerto marítimo *al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.*

Esta ley considera al Puerto de Bilbao como puerto de interés general. Según el Art. 56 de articulación urbanística de los puertos: *Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima.*

Este mismo artículo señala que la ordenación del puerto se remite a Planes Especiales. El Puerto de Bilbao cuenta con un Plan Especial de Ordenación con aprobación por la Orden Foral 59 de 1993, y cuyo Texto Refundido fue aprobado por el Acuerdo Foral nº 10/1998.

Desde entonces la utilización de la zona de servicio ha sufrido varias transformaciones, por lo que la Autoridad Portuaria de Bilbao consideró conveniente proceder a definir una nueva delimitación de la zona de servicio del puerto.

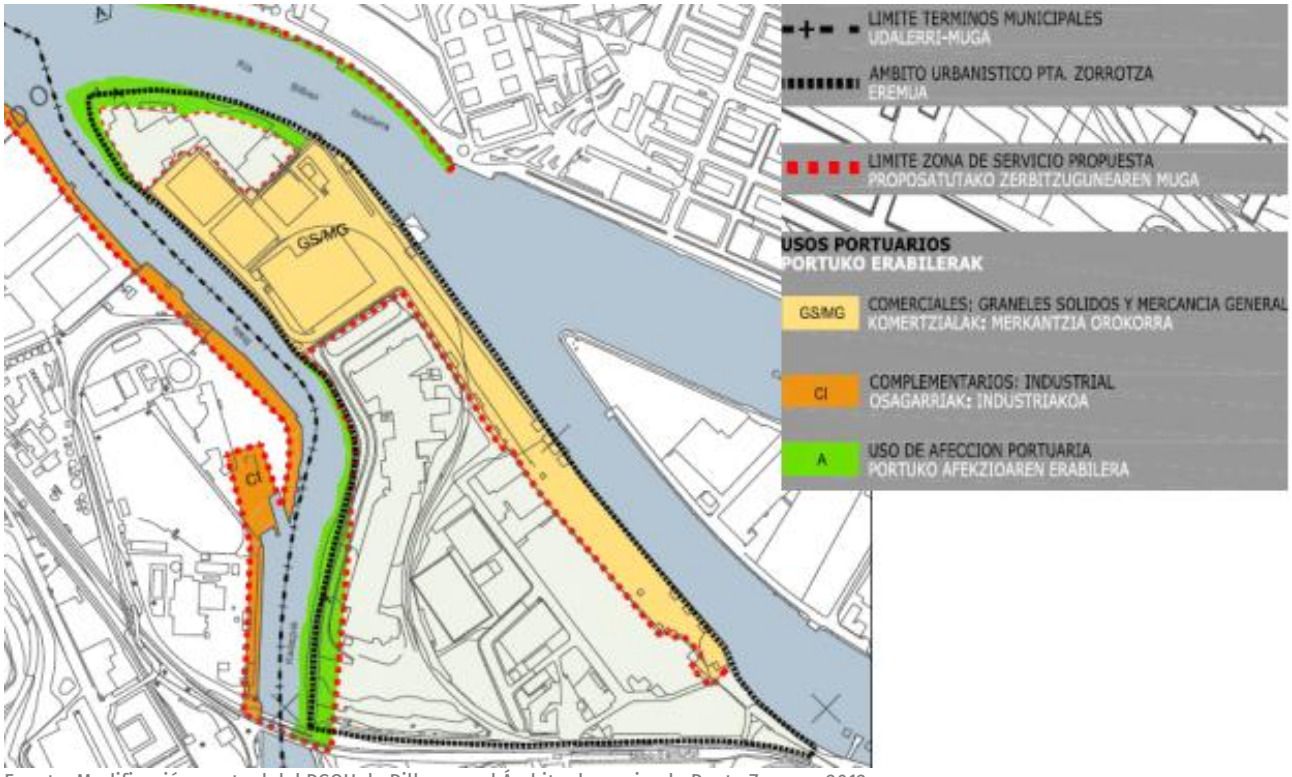
El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, fue aprobado definitivamente por Orden FOM/2492/2006 de 20 de julio (Ministerio de Fomento). Este no cuenta formalmente con un carácter urbanístico, sin embargo, en defecto del Plan Especial sirve también como plan ejecutivo de los instrumentos generales de ordenación urbana, legitimando la realización de obras y edificaciones.

Este Plan, por un lado, delimita la zona de servicio del puerto, en la que se incluyen los espacios de tierra y agua necesarios para la ejecución de sus actividades, los espacios de reserva y los destinados a tareas complementarias de aquéllas. y por otro, asigna los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, por lo que en general supone la delimitación de los siguientes deslindes del dominio público portuario:

- sobre la lámina de agua: Zona de Aguas del Puerto (Interior y Exterior)
- sobre la tierra: Zona de Servicio Terrestre

En esta última, la Zona de Servicio Terrestre se estructura en cuatro áreas funcionales, siendo el ámbito de Punta Zorroza parte del área 1: Bilbao: *Para el enclave de Zorroza, muelles y área asociada, se propone el uso global Portuario Comercial. Para el resto de los terrenos que permanecen en la zona de servicio en la Punta de Zorroza, en el río Cadagua y en el tramo de la margen derecha situado al norte del canal de Deusto, se propone el uso global Portuario de Afección.*

Figura 16. Plan de utilización del puerto de Bilbao – Zona de servicio terrestre y asignación de usos



Fuente: Modificación puntual del PGOU de Bilbao en el Ámbito denominado Punta Zorroza, 2012

7.10 Red Ferroviaria de Interés General

Es competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Red Ferroviaria de Interés General en material de planificación de la Red y del establecimiento o modificación de infraestructuras ferroviarias; siendo la legislación sectorial ferroviaria de aplicación la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF) y el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre y sus posteriores modificaciones.

Líneas de ferrocarril de competencia estatal en servicio en el ámbito de la presente modificación:

El ámbito incluye, en su límite sur, el recorrido de la línea de ferrocarril C1 Abando-Santurtzi, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General, que discurre en doble vía de ancho ibérico con una entrevía de 4m y forma parte de la Red de Cercanías Bilbao operada por ADIF-Renfe.

Sin embargo, existen proyectos en desarrollo que podrían modificar la línea antes mencionada:

- Proyectos de construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao, que consiste en definir un trazado para conectar el Puerto de Bilbao, a través de un túnel ejecutado bajo el Monte Serantes, con la red ferroviaria existente en el Barrio de Olabeaga de Bilbao. La principal implicación en la línea C1 que transcurre por el ámbito, es que una vez puesta en funcionamiento la variante sur, la circulación de mercancías será desviada por este, por lo que la línea C1 sólo daría servicios a pasajeros.

Figura 17. Esquema de la variante sur

Fuente: Dair Engineering, 2022.

- Informe soterramiento del ferrocarril en Punta Zorrotza, cuyo objetivo fue estudiar el soterramiento del ferrocarril a su paso por Punta Zorrotza partiendo de los cambios en las necesidades ferroviarias y la puesta en funcionamiento (a futuro) de la variante sur ferroviaria. Así *se propone un trazado que partiendo de la vía actual se separa hacia el norte respecto a las vías actuales y se soterra en la zona central de Punta Zorrotza.*

Figura 18. Soterramiento del ferrocarril en su paso por Punta Zorrotza

Fuente: Anexo - Informe soterramiento del ferrocarril en Punta Zorrotza.

Regulación y afecciones establecidos por la LSF

La LSF, en su artículo 12, establece que en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, se deberá definir una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación; las cuales se extienden a ambos lados de la vía y, su anchura, teniendo en cuenta que el ámbito en consideración es una zona urbana, se establece en:

- **Zona de dominio público – Art. 13**: comprende los terrenos ocupados por las líneas férreas y una franja de 8 metros a cada lado de la plataforma, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde las aristas exteriores de la explanación. Sin embargo, en suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable (delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente) la distancia establecida para la zona de dominio público será de 5 metros. En estos suelos, la zona de dominio público podrá ser reducida por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias adoptando las medidas de control del riesgo necesarias para que este resulte aceptable de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, siempre que se acredite la necesidad y el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a la planificación prevista por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de este, sin que, en ningún caso, la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

Las aristas exteriores de la explanación se definen como la línea de intersección entre el talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En el caso de túneles, se considerará como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo zona de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la montera de los túneles sea suficiente o en que se arbitre un sistema constructivo que permita, conforme a la oportuna y previa autorización de obra por parte del Administrador de Infraestructura Ferroviaria, la utilización del subsuelo o vuelo sobre el mismo, con plena seguridad para el servicio ferroviario, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra y, en todo caso, el contorno de las boquillas y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

En estas zonas solo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización de ADIF, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de internes general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificados, podrá autorizarse el cruce de la zona, tanto aéreo como subterráneo por obras e instalaciones de interés privado.

En zonas urbanas, y previa autorización de ADIF, se podrán realizar en esta zona, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas. En los supuestos de ocupación de esta zona, el que la realizare estará obligado a la limpieza y recogida del material situado en este terreno.

Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el planeamiento urbanístico podrá calificar con distintos usos, superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, con la finalidad de constituir un complejo inmobiliario, tal y como permite la legislación estatal de suelo (16.5 de la LSF) y diferenciar la calificación urbanística del suelo y el subsuelo, otorgando, en su caso, a los terrenos que se encuentren en la superficie calificaciones que los hagan susceptibles de aprovechamiento urbanístico (art.25 del Reglamento).

- **Zona de protección – Art. 14:** se define como una franja de terreno a ambos lados de la línea ferroviaria delimitada, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación. Sin embargo, en suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable (delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente), la distancia establecida será de 20 metros contados desde las aristas exteriores de la explanación.

  En el caso de túneles, la zona de protección comprenderá el área delimitada por dos líneas imaginarias situadas a una distancia de 20 metros desde la proyección vertical de la cara externa de cada uno de los hastiales.

  En esta zona no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización de ADIF. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de esta zona por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario (art. 16.2 de la LSF), siendo de resaltar el de integrar en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del planeamiento urbanístico.

  Podrán realizarse cultivos agrícolas en esta zona, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación quedando prohibida la quema de rastrojos (art. 16.3 LSF).

  En las construcciones e instalaciones ya existentes tan solo podrán realizarse obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción, siendo necesario para la realización de las mismas la previa autorización de ADIF (art. 16.4 LSF).

- **Línea límite de edificación – Art. 15:** a ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Esta línea se sitúa a 50 metros medidos horizontalmente desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Sin embargo, en zonas urbanas la línea límite de edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. Dicha arista se define como el borde

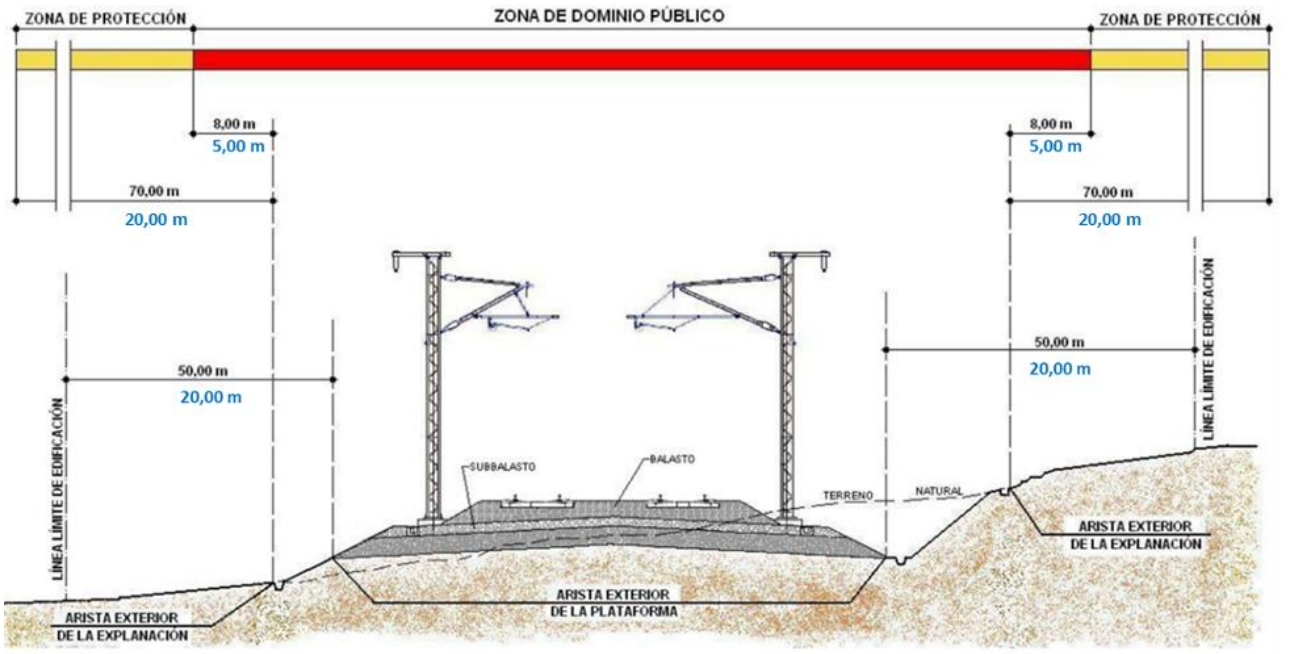
exterior de la estructura construida sobre la explanación, que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.

En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas, la línea límite de edificación no será de aplicación.

Queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación de edificaciones existentes, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes a la entrada en vigor de la LSF. Queda también prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea de edificación (Art. 30.1 RSF), sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2 c) del RSF.

Se podrán realizar, previa autorización del ADIF, obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes dentro de la línea límite de edificación. No podrá cambiarse el uso y destino de las edificaciones preexistentes.

Figura 19. Esquema de zonas colindantes a la red ferroviaria de competencia estatal - LSF



Anotaciones en azul determinan las limitaciones sobre suelo urbano

Fuente: IDOM 2024, basado en el Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana, 2022.

Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección

En el apartado 7, se definen las actuaciones que conforman la presenta modificación, resaltando la correspondiente a una doble calificación, debido al paso subterráneo del ferrocarril y la disposición de usos de espacios públicos (viario y zonas verdes) en la rasante urbana.

Estas actuaciones se realizarían sobre las zonas de dominio público o zonas de protección, por lo que, según el artículo 16 de la LSF, cualquier actividad, obra o instalación permitidas por la legislación vigente, requerirá previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias correspondiente, responsable del control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

Esta solicitud de autorización de obras a ADIF deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 70.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y cumplir los requisitos establecidos en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector ferroviario.

Adicionalmente, según este mismo artículo 16, las obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el

tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por sus promotores, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF).

7.11 RED FERROVIARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

Mediante Decreto 41/2001, de 27 de febrero, el Consejo de Gobierno aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco (PTS Ferroviario). También es destacable el Decreto 34/2005, de 22 de febrero, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco, relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios.

En él, se modifica el artículo 19 del PTS referente a especificaciones de orden técnico, así como algunos de los planos de ordenación, que posteriormente son modificados a través de la Corrección de errores publicada en el Boletín Oficial del País Vasco de 30 de noviembre de 2005.

Tomando en consideración la competencia sectorial atribuida en materia ferroviaria, este instrumento afecta a la totalidad de la Red Ferroviaria que discurre por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se engloban tanto las líneas de Largo Recorrido, las de Cercanías, como las líneas de Metro, los Funiculares y el Tranvía. Las dos primeras dependen del ADIF, cuya regulación específica, tal y como se indica en el apartado anterior (Red Ferroviaria de Interés General 7.10) relativo a la línea de la Red Ferroviaria de Interés General que atraviesa el ámbito de la presente Modificación, se determina en la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF) y el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, en lo que no se oponga a la misma.

7.12 CARRETERAS

En términos de carreteras, entran en consideración diferentes normativas tales como:

- la Ley de 30 de mayo de 1989, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, modificada y/o complementada con posterioridad en sucesivas ocasiones: LEY 5/2018, de 29 de noviembre, de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.
- Normal foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia;
- Decreto Foral 112/2013, de 21 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Desarrollo de los capítulos III y IV de la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.
- Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia aprobado definitivamente por la Norma Foral 8/99 del 15 de abril de 1999 y sus posteriores modificaciones.
- DECRETO 63/2020, de 19 de mayo, por el que se aprueba el tercer Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 2017-2028.

En ámbito de Punta Zorroza no contiene infraestructuras viales contempladas en el PTS de carreteras, tan solo calles urbanas - municipales, aunque en el entorno próximo se identifican importantes viales como la BI-10 que forma parte de la autopista de circunvalación de Bilbao por el sur (antiguo símbolo A-8) y la carretera BI-3742 de la red local (Según la Norma Foral 5/2021).

Figura 20. Mapa de carreteras de Bilbao Metropolitano

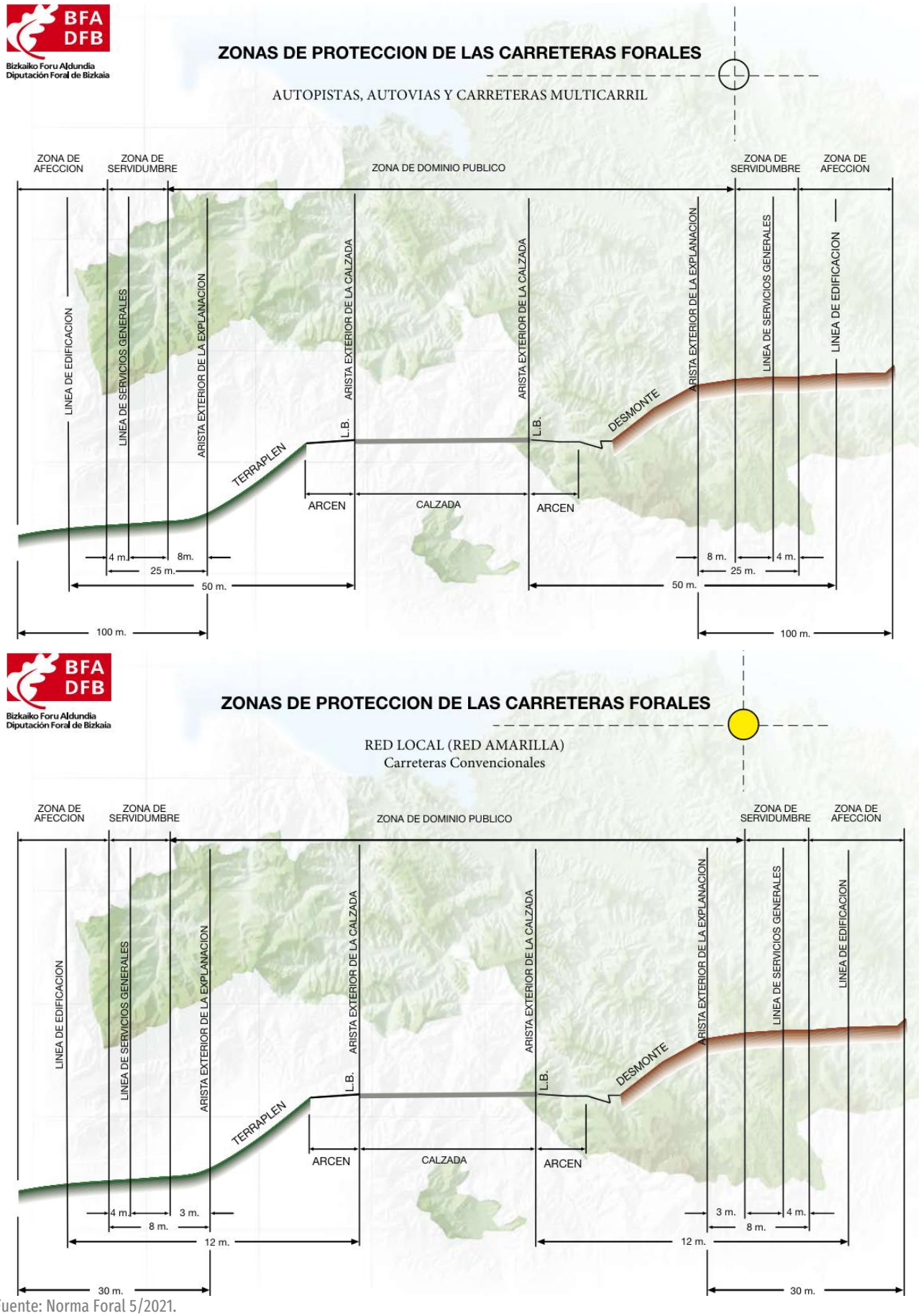
Fuente: Mapa de Bilbao Metropolitano y sus carreteras. Diputación foral de Bizkaia.

El título III de la Norma Foral 5/2021 indica las diferentes de influencia de carreteras.

- Art. 32: Define las 3 zonas de protección: de dominio público, de servidumbre y de afección. Sobre estas zonas se superponen, las siguientes líneas: línea límite a la edificación y línea de servicios generales.
- **Zona de dominio público** (Art. 33): constituida por los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, así como una franja de ocho metros de anchura en autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales de las redes de interés preferente, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.
- **Zona de servidumbre** (Art. 36): Consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de las carreteras, delimitadas internamente por la zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.
- **Zona de afección** (Art. 37): Consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas internamente por la zona de servidumbre y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente; de cincuenta metros en las carreteras pertenecientes a la red básica; y de treinta metros en el resto de las carreteras, medidas en todo caso desde las citadas aristas.
- **Línea de edificación** (Art. 38): La línea límite a la edificación es exterior a la zona de servidumbre y se sitúa a ambos lados de las carreteras a cincuenta metros en autopistas, autovías y carreteras multicarril; a veinticinco metros en carreteras convencionales de las redes de interés preferente y básica; a dieciocho metros en carreteras de la red comarcal y complementaria y a doce en carreteras de la red local, medidos en todo caso desde la arista exterior de la calzada.

  Desde esta línea límite a la edificación hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción tanto sobre rasante como bajo rasante.
- **Línea de servicios generales** (Art. 39): A ambos lados de la carretera y en una franja de terreno de cuatro metros de anchura situada con inmediación a la zona de servidumbre, por la parte interior de la misma hacia la carretera, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los de esta naturaleza que no estén directamente relacionados con la carretera.

Figura 21. Zonas de protección de las carreteras



Fuente: Norma Foral 5/2021.

7.13 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

- Servidumbres aeronáuticas establecidas conforma a la Ley 48/1960, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo (B.O.E. nº 131, de 2 de junio) por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).
- Real Decreto 537/2023, de 20 de junio, (B.O.E. nº 147, de 21 de junio), por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas asociadas a las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea presentes en las comunidades autónomas de Cantabria, Galicia, La Rioja, Comunidad Foral de Navarra, País Vasco y Principado de Asturias para el caso en que las instalaciones sean aerogeneradores.
- Orden de 17 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Bilbao

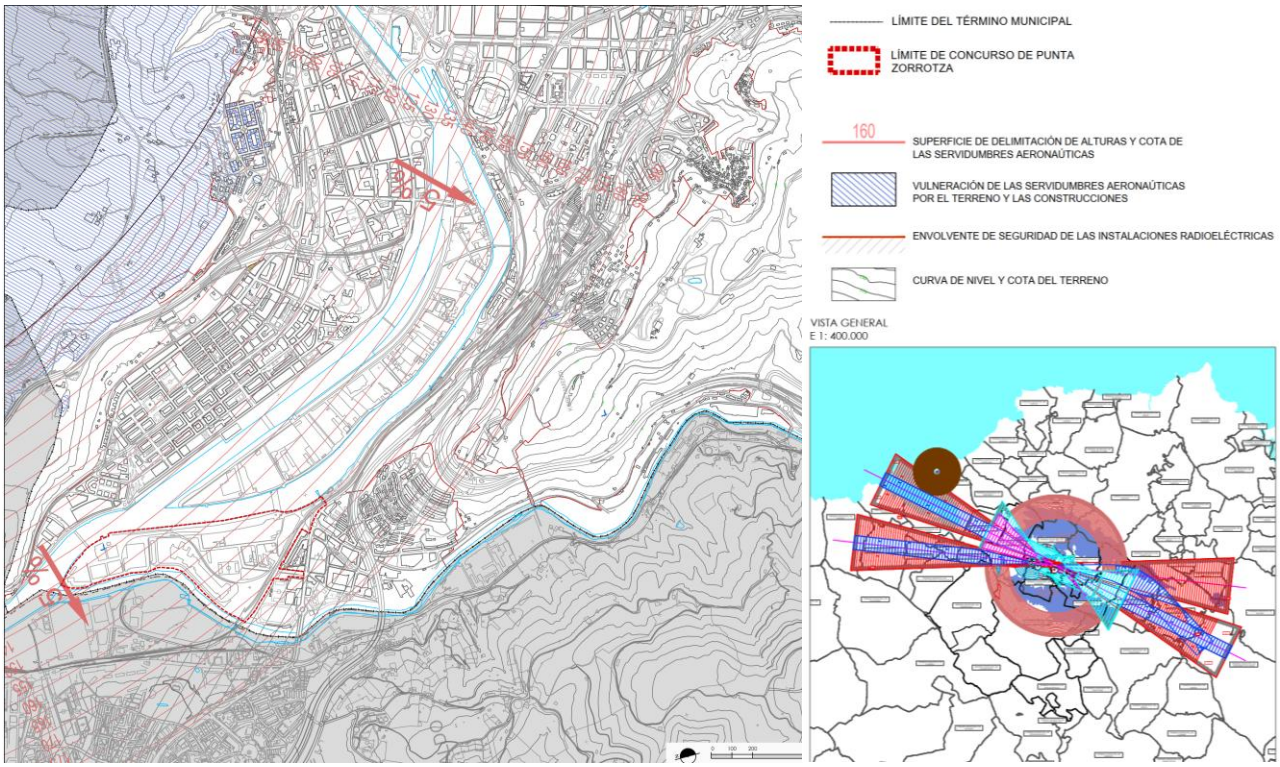
Afecciones sobre el Territorio

Consideraciones generales

La totalidad del ámbito de estudio se encuentra incluida en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Bilbao. Las líneas de nivel de las superficies limitadores de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao que afectan a dicho ámbito determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción o instalación, infraestructuras, entre otros. En términos generales, la superficie de limitación de alturas de las servidumbres del aeródromo en el ámbito de la presente modificación varía entre 140 y 170 m.s.n.m.

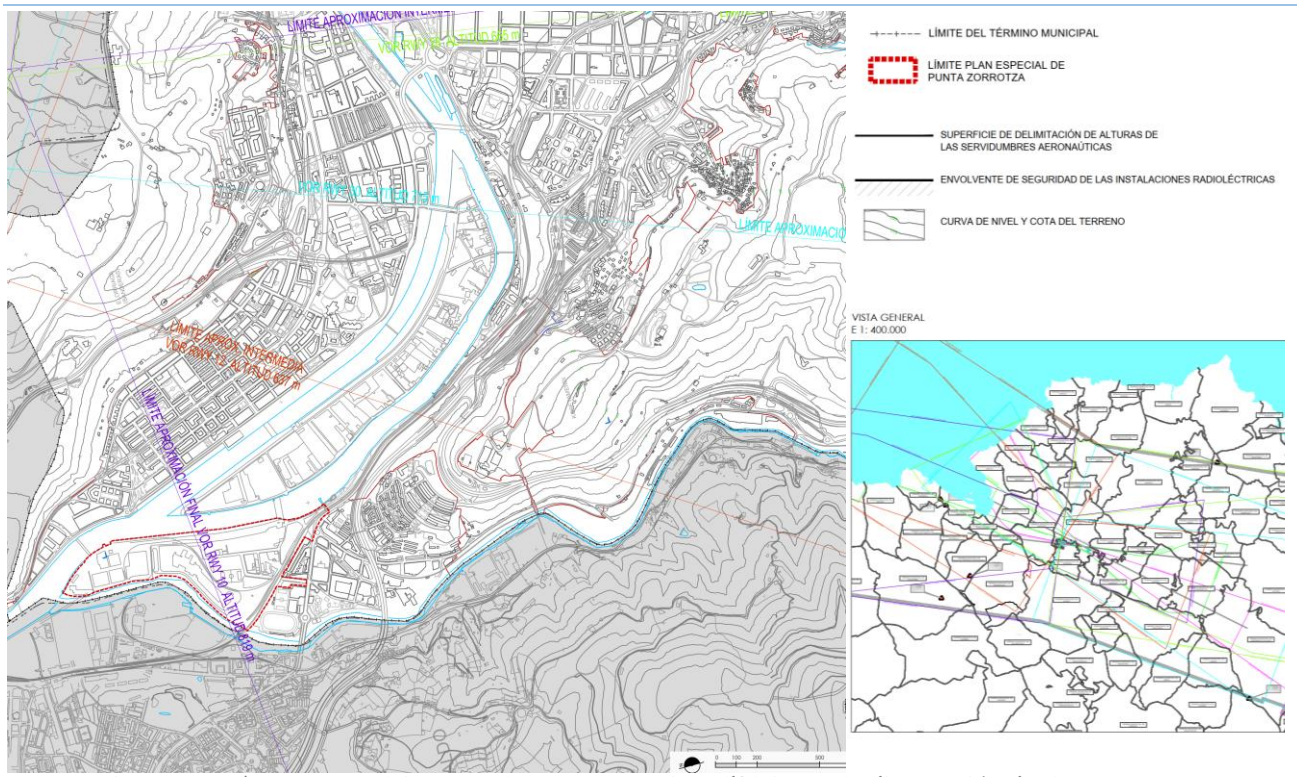
Este mismo decreto 370/2011 establece en su artículo 6.2 que *el planeamiento territorial o urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao, habrán de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

Figura 22. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas



Fuente: Real Decreto 1031/2020 - Anexos del concurso de proyectos para la Modif del PGOU de Bilbao en el ámbito de Punta Zorroza, 2023.

Figura 23. Servidumbres de la operación de aeronaves



Fuente: Real Decreto 1031/2020 - Anexos del concurso de proyectos para la Modif del PGOU de Bilbao en el ámbito de Punta Zorroza, 2023.

7.14 ESTRATEGIA DE CAMBIO CLIMÁTICO EN EUSKADI – KLIMA 2050

Euskadi cuenta con una economía competitiva baja en carbono y adaptada a los efectos climáticos, derivada de la consolidación de una política de cambio climático basada en el conocimiento, que ha permitido aprovechar las oportunidades que ofrecen la innovación y el desarrollo tecnológico.

La Estrategia Vasca de Cambio Climático, Klima 2050, define la Visión de Euskadi al año 2050, asentada sobre cinco premisas como condiciones esenciales a tener en cuenta en la política de cambio climático:

- Integrar la mitigación y adaptación al cambio climático en la planificación pública.
- Impulsar la acción ejemplarizante y coordinada de la Administración para lograr la transformación hacia una sociedad baja en carbono y adaptada.
- Apoyar la innovación y el desarrollo tecnológico, que permitan la reducción de emisión de gases de efecto invernadero en todos los sectores, y reducir la vulnerabilidad del territorio al cambio climático.
- Favorecer la corresponsabilidad de todos los agentes de la sociedad vasca en las acciones de mitigación y adaptación.
- Adaptar el conocimiento local sobre cambio climático a la toma de decisiones.

Alineados con los compromisos internacionales, y tras el análisis de diferentes escenarios, con base en hipótesis socioeconómicas y energéticas, la estrategia define los siguientes objetivos:

Objetivo 1: Mitigación

- Reducir las emisiones de GEI de Euskadi en al menos un 40 % a 2030 y en al menos un 80 % a 2050, respecto al año 2005.
- Alcanzar en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40 % sobre el consumo final.

Objetivo 2: Adaptación

- Asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático.

Para la consecución de estos objetivos el Plan define 9 Metas y un total de 24 Líneas de actuación:

- M1. Apostar por un modelo energético bajo en carbono
- M2. Caminar hacia un transporte sin emisiones
- M3. Incrementar la eficiencia y la resiliencia del territorio
- M4. Aumentar la resiliencia del medio natural
- M5. Aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones
- M6. Reducir la generación de residuos urbanos y lograr el vertido cero sin tratamiento
- M7. Anticiparnos a los riesgos
- M8. Impulsar la innovación, mejora y transferencia de conocimiento
- M9. Administración Pública vasca responsable, ejemplar y referente en cambio climático.

La ordenación propuesta contribuye mediante movilidad sostenible (eje metropolitano con tranvía y ciclovía bidireccional), soluciones basadas en la naturaleza (anillo verde riberas) y edificación eficiente, reduciendo el riesgo de inundación y vulnerabilidad climática (olas de calor, escorrentía) en la confluencia del Nervión-Kadagua.

7.15 PLAN DE PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS DE EUSKADI 2030

Este Plan tiene como objetivo ser un instrumento de planificación de residuos en el ámbito autonómico, transformando los residuos en recursos. Con él se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva Marco de Residuos a través de la Directiva 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo sobre los residuos.

El Plan incorpora los planes autonómicos de gestión de residuos incluidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, (derogada por la Ley 7/2022, de 8 de abril de residuos y suelos contaminados para una economía circular), que establece que corresponde a las Comunidades Autónomas la elaboración de los programas de prevención de residuos y de los planes autonómicos de gestión de residuos.

El Plan adopta los 4 principios básicos que son identificados por la Guía Metodológica para la elaboración de Planes de Residuos de la Comisión Europea:

- Principio de precaución para la protección de la salud humana y el medio ambiente. Las actuaciones en materia de residuos deberán evitar cualquier afección, tanto a la salud humana como a la calidad del agua, el aire, el suelo, la fauna, la flora, el paisaje y ser coherente con las estrategias de lucha contra el cambio climático.
- Principio de jerarquía de gestión de residuos

  La prevención y la reutilización constituyen los pilares fundamentales para evitar la generación de residuos, mientras que la preparación para la reutilización, el reciclado, el resto de las valorizaciones y la eliminación conforman, en este orden de prioridad, las opciones a impulsar para que un residuo ya generado pueda seguir constituyendo un recurso.

- Principio de quien contamina paga y de responsabilidad del productor

  El agente responsable de la producción del residuo debe cubrir el coste total asociado a la gestión de este, incluyendo la gestión del littering, o basura abandonada en la naturaleza y el océano.

- Principios de autosuficiencia, proximidad y universalidad

  Los residuos deberán ser tratados en las instalaciones adecuadas más próximas, lo que exigirá el establecimiento de una red suficiente de infraestructuras.

Los objetivos estratégicos del Plan a nivel marco son:

- Prevención
- Recogida y separación selectiva
- Valorización
- Reducir la eliminación

El ámbito presenta suelos contaminados potenciales (actividades portuarias/industriales históricas, Ley 4/2015). La regeneración generará RCD de demolición; se prevén **estudios de calidad del suelo obligatorios** y **plan de gestión RCD** con >70% valorización (reutilización in situ prioritaria). Compatible con ordenación (jerarquía residuos, proximidad), incorporando medidas preventivas en EAE para minimizar impactos.

8 CONCLUSIONES

La modificación del PGOU de Bilbao en el ámbito BZ.01 Punta Zorrotza se ha elaborado en plena coherencia con el marco normativo y de planificación territorial vigente, priorizando la integración ambiental como eje de su regeneración urbana al transformar un área industrial degradada y antropizada en un entorno permeable y conectado con sus condicionantes naturales.

El análisis ambiental confirma la ausencia de valores ecológicos relevantes (sin hábitats protegidos, corredores ecológicos prioritarios ni especies amenazadas), permitiendo una intervención que optimiza recursos existentes sin impactos significativos sobre medio físico ni biológico. Se potencia la renaturalización de riberas Ría Nervión-Cadagua mediante:

- Anillo verde supramunicipal continuo (32% espacios libres).
- Retiros >20 m de cauces (PTS Ríos).
- Permeabilización suelo y ejes transversales para infiltración/conectividad ecológica.

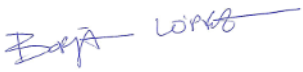
Esto contribuye a mitigación inundaciones, control nivel freático alto y adaptación climática.

La propuesta alinea con KLIMA 2050 (resiliencia climática, movilidad baja carbono) y PPGR 2030 (RCD >70% valorización, descontaminación suelos), consolidando un modelo urbano sostenible conforme a Ley 10/2021 Admin. Amb. Euskadi.

En conclusión, la ordenación propuesta constituye una intervención ambientalmente responsable que regenera un ámbito urbano deteriorado hacia un modelo sostenible: espacios libres de alta calidad conectados con Zorroza, resiliencia frente a riesgos climáticos (inundabilidad, nivel freático), y una centralidad metropolitana que recupera su condición ribereña como activo natural estructural, alineándose con los objetivos de ciudad verde y compacta del PGOU de Bilbao.

9 EQUIPO REDACTOR

La redacción del presente documento de inicial estratégico la lleva a cabo el equipo técnico de IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U, en la cual ha participado el siguiente equipo:

Técnico	Titulación/ Especialidad	DNI	Firma
Fco. de Borja López Roca	Arquitecto	[redacted]	
Itxaso Mora	Licenciada en Biología	[redacted]	
Yohany Socas	Urbanista	[redacted]	
Cristina Vicente	Ingeniera química	[redacted]