

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

Atn. D^a Izaskun Irujo Irujo

Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial

Donostia-San Sebastián, 1

01010 Vitoria-Gasteiz

2018 MAY. 09

SARRERA	IRTEERA
Zk. 387713	Zk.

BILBOKO PORTUKO AGINTZARITZA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO Erregistro Orokorra / Registro General	
- 8 MAY 2018	
IRTEERA / SALIDA	OF. 2
ZK./Nº 1188	

Santurtzi, 27 de abril de 2018

Asunto: Aprobación inicial de la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco: Trámite de Información Pública.

En relación a la Orden de 20 de febrero de 2018 del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de Gobierno Vasco, por la que se acuerda aprobar la Revisión de las vigentes Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero, así como someterla a los preceptivos trámites de información pública y de audiencia, esta Autoridad Portuaria de Bilbao procede a efectuar, en relación al Documento de Aprobación Inicial presentado, las siguientes consideraciones por cuanto a los aspectos del ámbito de la competencia de este Organismo portuario:

- Consideraciones preliminares en relación con la normativa sectorial portuaria de aplicación.
Inclusión en el Anexo IV a las Normas de Aplicación del Documento de Aprobación Inicial:

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, constituye el primordial cuerpo legislativo de la normativa sectorial portuaria, que resulta de directa aplicación a los bienes de dominio público comprendidos en el ámbito territorial de competencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, ámbito que se concierne con el comprendido en los límites de la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao, instrumento que incluye los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de la explotación portuaria en los diversos municipios ribereños de la Ría del Nervión. En la actualidad, la zona de servicio y los usos portuarios están definidos por la Orden FOM/2162/2015, de 6 de octubre, por la que se aprueba la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del

Puerto de Bilbao (BOE 17/10/2015), que fue objeto de una posterior modificación de carácter no sustancial por Resolución de Puertos del Estado de 28 de diciembre de 2016 (BOE 27/04/2017).

En este sentido, la normativa sectorial portuaria de aplicación a los indicados bienes demaniales portuarios dispone, en orden a la necesaria articulación de las diversas competencias concurrentes sobre el espacio portuario, que los diversos instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio portuaria como "Sistema General Portuario", determinando el carácter prevalente de la ordenación y usos portuarios de los citados bienes demaniales, así como su desarrollo a través de un Plan Especial o instrumento equivalente que garantice la explotación eficiente de los espacios portuarios, su desarrollo y conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, en los términos de lo dispuesto en el artículo 56 del citado Real Decreto Legislativo 2/2011, sin que quepa introducir elementos que interfieran o perturben el ejercicio de las competencias de explotación portuaria, que tienen carácter prevalente, tanto en cuanto a la realidad física como a la actividad portuaria (tal y como expresamente indicó el Tribunal Constitucional en su sentencia 77/1984, de 3 de julio).

De este modo, se otorga prevalencia legal a la ordenación y uso portuario de los citados bienes demaniales, de conformidad con las previsiones y los instrumentos delimitadores y planificadores establecidos en la normativa sectorial portuaria, respecto de la ordenación urbanística atribuida a los terrenos afectados.

Por todo ello, como consideración previa de carácter formal, se significa la necesidad de que el Anexo IV del Documento de Aprobación Inicial, relativo a las Normas sectoriales de aplicación, incorpore la legislación sectorial portuaria contenida en 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. En particular, los contenidos de los artículos 28 y 56.1 del citado cuerpo legal relativos al ámbito territorial de competencia y la articulación urbanística de los puertos y régimen de coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, en el sentido indicado.

- Consideraciones sobre los contenidos y normas de aplicación del Documento de Aprobación inicial de las Directrices de Ordenación del Territorio:

El Documento de Aprobación Inicial presentado dispone una estructura de contenidos en orden a establecer la estrategia territorial de la Comunidad Autónoma en un horizonte aproximado de veinte años, bajo un modelo territorial que diseña una estrategia sostenible,

en el que se definan políticas de transporte consensuadas, equilibrada e interrelacionada en respuesta a las necesidades del territorio en todos los niveles, destacando principalmente, por cuanto resulta de interés al Puerto de Bilbao, la conexión con el Arco Atlántico y las redes transeuropeas de transporte, logística y autopistas terrestres, principalmente la Variante Sur Metropolitana de Bilbao, ferroviarias y la consolidación de la movilidad y logística ferroviaria en un sistema intermodal integrado, que permita la conversión del País Vasco como nodo logístico europeo para el transporte internacional de mercancías a través de la combinación de los distintos modos de transporte y sobre la base de la red de plataformas logísticas de Jundiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa, los puertos de interés general del territorio y el sistema aeroportuario, objetivo compartido por esta Autoridad Portuaria, por cuanto que ello permite la creación de condiciones favorables para atraer la actividad económica al territorio y dimensionar y consolidar las plataformas ferroportuarias vinculadas con el Puerto de Bilbao, en línea con las actuaciones que se llevan a cabo y que en el ámbito comercial se vienen concertando bajo la marca Basque Country Logistics.

Los señalados principios rectores deberán desarrollarse en consideración a aquellas necesidades que permitan preservar las actividades actuales y las necesidades de desarrollo futuro del Puerto de Bilbao, como infraestructura de primer orden y de interés estratégico para Euskadi, en constante evolución y desarrollo, que requiere de una adecuada intermodalidad entre los diferentes modos de transporte, esto es, una apropiada conexión con viarios de alta capacidad terrestre y ferroviaria para el transporte de mercancías, desde el límite de su zona de servicio hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte, conexiones y necesidades de transporte que deben resultar fluidas y ágiles, permitiendo aprovechar sinergias y mantener y mejorar su conectividad y competitividad, y ello concierne esencialmente a la capacidad viaria y ferroviaria que se precisa para atender convenientemente a los tráficos portuarios, considerando asimismo las posibles distorsiones que pudieran derivarse de una eventual prevalencia del tráfico de pasajeros frente al de mercancías, dada la concurrencia de ambos en el actual trazado ferroviario que enlaza con el Puerto de Bilbao, capacidad de transporte que no puede verse minorada o alterada por consideraciones de diseño o conveniencia urbanas, ajenas a criterios estrictamente portuarios, que pudieran generar un cuello de botella o distorsionar la operativa de estos tráficos.

En otro orden, la determinación de espacios de interés natural que pudieran considerarse en orden a mitigar los efectos de la denominadas *infraestructuras grises*, de nuevos espacios de oportunidad en los capítulos de infraestructura verde o de transformación y hábitat urbano, de morfología del territorio y protección del paisaje litoral, que se refieren en el Documento de Aprobación Inicial, tampoco deben desconocer o soslayar la realidad

portuaria y las necesidades futuras en orden a la prestación de servicios portuarios y la implantación y desarrollo de nuevas actividades ligadas a la explotación económica. Por ello, las Directrices de ordenación y uso del espacio en materia de infraestructura verde y servicios de los ecosistemas y en materia de compatibilización de planeamiento contenidas en el apartado de las Normas de Aplicación del Documento de Aprobación Inicial, deberán considerar estas especificidades propias del espacio y la actividad portuarios, que no pueden igualmente verse interferidas ni comprometidas por aspectos ajenos a los propios de la explotación portuaria, proponiéndose en este trámite, en su consecuencia, que los criterios contenidos en las normas de aplicación del documento de aprobación inicial contemplen las singularidades propias del sistema general portuario, de modo que no se vean perturbados por criterios ajenos a los estrictamente portuarios.

En este sentido, las actuales instalaciones industriales junto al cauce principal de la Ría del Nervión requieren de su permanencia en sus actuales emplazamientos y de una adecuada accesibilidad en los ámbitos marítimo y terrestre en atención a la especialización de sus instalaciones, ya que éstas, así como las ubicadas en el interior de la zona de servicio portuaria en el área Metropolitana de Bilbao, responden al ejercicio de actividades de incuestionable interés general, en términos de riqueza y empleo, lo que deberá considerarse en orden a la definición y/o programación en el tiempo de las propuestas del Documento de aprobación inicial para la mejora de las condiciones del paisaje, la continuidad de la denominada infraestructura o malla verde o la continuidad de los procesos de renovación urbana a lo largo de la ría y otros espacios esbozados.

Adicionalmente, cabe significar la escasa presencia de suelo destinado a actividades económicas o industriales en los diferentes municipios ribereños de la Ría del Nervión y en Bizkaia en general, así como la acogida en los últimos años en el Puerto de Bilbao de empresas demandantes de extensas superficies para la explotación logístico-industrial relacionadas con la producción de piezas de gran tamaño e innovación tecnológica, muy condicionadas por el transporte marítimo e intermodal, implantaciones que han requerido la cesión para su explotación de superficies e infraestructuras ganadas al mar, mediante la ejecución de costosos proyectos constructivos. Por ello, los principios rectores de las Directrices de Ordenación del Territorio deberán considerar la limitación física del espacio portuario existente, la necesidad de preservar el desarrollo futuro del puerto y la rentabilización de las instalaciones preexistentes definidas en la citada Orden FOM/2162/2015, por lo que, en atención a las señaladas competencias portuarias prevalentes para proyectar o autorizar futuros desarrollos en su ámbito competencial, atendiendo a las necesidades y demandas cambiantes del mercado, mediante, entre otras, la proyección de obras de infraestructura portuaria, deberá considerarse en la revisión de las

Directrices de Ordenación del Territorio en tramitación la sujeción a la explotación portuaria de las superficies existentes pertenecientes a la zona de servicio portuaria, así como las destinadas actualmente a uso de reserva para futuros desarrollos ubicadas en los límites de la zona de servicio portuaria, en algunos casos en colindancia o proximidad con previsibles espacios de esparcimiento y áreas recreativas, debiendo respetar y considerar el prevalente interés portuario y con ello el del desarrollo económico del territorio, de conformidad con los respectivos Planes Estratégicos del Organismo portuario vigentes y que se aprueben en los próximos años, para el desarrollo y la competitividad del Puerto de Bilbao como parte esencial de la cadena logística y de transporte de Euskadi.

En este apartado y sin perjuicio de lo anterior, la organización del territorio debe atender a unos criterios comprensivos de la riqueza económica y cultural del Puerto y Ría de Bilbao, que respetando los usos portuarios existentes permita la racionalización y regeneración interior de los espacios que ya están siendo utilizados para actividades productivas, ahondado en la política de interacción puerto-ciudad, mediante soluciones que permitan la compatibilización y coexistencia de usos mixtos en los espacios portuarios, asegurando el mantenimiento de los espacios portuarios que presenten características de funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad productiva, sin perjuicio de un posible planteamiento respecto de la amplitud de usos que puedan desarrollarse en los mismos, más allá de los estrictamente portuarios, todo ello dentro del marco legal vigente.

Al respecto, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha venido acogiendo diversas demandas sociales del territorio, definiendo en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, aprobada por citada la Orden Fom/2162/2015, diferentes espacios para los usos de interacción puerto-ciudad en los distintos municipios ribereños de la Ría del Nervión, a fin de permitir mayor integración de ciertos espacios portuarios en la trama urbana, en orden a su incorporación a sistemas urbanos de uso público o sistemas de movilidad sostenible atractivos, en la línea indicada en el Documento de aprobación inicial, sin perjuicio de la promoción puntual de otras actuaciones que pudiera llevarse a cabo en espacios declarados innecesarios para la explotación portuaria, desde la propia perspectiva de la actividad portuaria y bajo las anteriores premisas.

Por todo ello, por cuanto al contenido del documento, se considera conveniente que los objetivos de la revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio converjan en la medida de lo posible con los de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que están orientados a incrementar los tráficos marítimos y consolidar al Puerto de Bilbao como puerto de referencia de la fachada Atlántica de la Península, asegurando que cuente con las suficientes conexiones como para ser un agente activo y participativo de la red de transporte, con el fin de

salvaguardar y aumentar las implantaciones comerciales, logísticas e industriales del Puerto de Bilbao, el refuerzo de la conexión con regiones consideradas estratégicas y del hinterland más próximo, mejorando la conectividad con el foreland estratégico y su integración con la infraestructura logística de Euskadi y como nodo logístico clave en el nuevo Corredor Atlántico, optimizando los accesos ferroviarios y las conexiones ferroviarias del Puerto de Bilbao con los trazados, actuales y futuros, de la Variante Sur Ferroviaria y por carretera de la Variante Sur Metropolitana, que permitan la implantación de nuevos servicios y líneas marítimas, la potenciación del tráfico de cruceros y la alineación de la estrategia de ordenación y ocupación del suelo portuario con la maximización de la generación de valor para Euskadi, de modo que los diferentes instrumentos de planificación y ordenación territorial den oportuna acogida a estas consideraciones en el marco competencial correspondiente y de necesaria coordinación y colaboración entre las Administraciones implicadas.

Por todo lo expuesto, se propone que la aprobación de las Directrices de Ordenación del Territorio tengan en cuenta las anteriores consideraciones señaladas en el presente escrito, referidas, por un lado, a la incorporación formal en el capítulo de Normativa de Aplicación del Documento de Aprobación de la normativa sectorial portuaria y, por otro, a la consecuente consideración de los criterios de ordenación y explotación prevalente del espacio portuario definido en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao, en orden a la definición de las Directrices y criterios de ordenación contenidos en el documento, con el fin de salvaguardar el cumplimiento de la normativa sectorial indicada y el desarrollo de las actividades de incuestionable interés general, generadoras de riqueza y bienestar para Euskadi, por lo que las actuaciones que desde las diferentes Administraciones territoriales competentes deban llevarse a cabo en orden a procurar el desarrollo de la Directrices de Ordenación del Territorio deberán ajustarse a la legalidad sectorial y ser concertadas institucionalmente en el tiempo en el ámbito de la consideración a las respectivas competencias, con el fin de compatibilizar los intereses generales del territorio a los propios del Puerto de Bilbao.

El Presidente,
Asier Atutxa Zalduegi

