

GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL
Atn. D^a Izaskun Iriarte Irureta
Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial
Donostia-San Sebastián, 1
01010 Vitoria-Gasteiz

BILBOKO PORTUKO AGINTARITZA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO Erregistro Orokorra / Registro General	
28 JUL 2016	
IRTEERA / SALIDA	OF. 2
ZK./Nº	1375

Santurtzi, 20 de julio de 2016

Asunto: Consideraciones para la formulación del Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En relación al acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco adoptado en la sesión celebrada el día 27 de julio de 2015 por el que se dispone la iniciación del procedimiento de 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, publicada por resolución nº 36/2015, de 29 de julio, esta Autoridad Portuaria de Bilbao, en orden a intervenir en este proceso participativo, previo a la redacción del Documento de Avance de Directrices que se tramitará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, establecido en el ejercicio de una nueva gobernanza en la gestión de la política territorial para articular el proceso de revisión acordado, efectúa, en relación al Documento Base presentado, las siguientes consideraciones vinculadas al ámbito sectorial portuario de competencia de este Organismo portuario.

Las vigentes DOT establecen la estrategia territorial de la Comunidad Autónoma basada en una serie de objetivos, entre los que define singularmente sistemas de infraestructuras y dotaciones con criterios supramunicipales y orientados a apoyar la configuración de un nuevo modelo territorial, en sustitución del anterior que se considera superado basado en la industria tradicional, fijando nuevos criterios que den respuesta a necesidades de competitividad económica, bienestar social y desarrollo sostenible, en una dinámica demográfica regresiva y de envejecimiento de la población, apuntando la necesidad de avanzar en la conexión del sistema polinuclear vasco de capitales con los puntos neurálgicos de desarrollo económico y de plantear estrategias integradas de recuperación de núcleos pequeños regresivos económica y demográficamente, de gran valor cultural, ambiental y urbano.

Asimismo, se reconoce como elemento básico para el desarrollo de las DOT la coordinación e integración de las políticas sectoriales y la coordinación de los planeamientos municipales, poniendo en valor la posición geoestratégica del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca en el contexto europeo y, en particular, en el Arco Atlántico, zona de singular influencia comercial para el Puerto de Bilbao, cuya zona de servicio y usos portuarios están definidos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En relación a los indicados contenidos y objetivos, esta Autoridad Portuaria comparte con el Documento Base presentado que los señalados fines siguen siendo válidos y por consiguiente deben integrarse en las bases del modelo territorial que es objeto de revisión, y asimismo coincide en la oportunidad de actualizar o complementar tales criterios con las nuevas realidades y actuaciones que se han venido realizando los últimos años, particularmente en el ámbito portuario, y con aquellas otras que deberán desarrollarse a futuro de conformidad con los objetivos establecidos en el Plan Estratégico del Puerto de Bilbao.

En este sentido, el Plan Estratégico del Puerto de Bilbao aprobado para el periodo 2013-2017, coincidiendo con varios de los objetivos generales contenidos en la revisión de las vigentes DOT, está orientado principalmente a incrementar los tráficos marítimos y consolidar al Puerto de Bilbao como puerto de referencia del Norte de la Península Ibérica y del Sudoeste del Estado francés; al refuerzo de la conexión con regiones consideradas estratégicas, principalmente con el Norte de Europa y el continente Americano; al desarrollo y el refuerzo, ligado a lo anterior, de la intermodalidad entre diversos nodos de transporte, que permita desarrollar mayor volumen de tráfico de mercancías por ferrocarril con origen o destino al Puerto de Bilbao, lo que concierne directamente con un adecuado desarrollo de la conectividad y de la interrelación con los territorios limítrofes a la Comunidad Autónoma del País Vasco previsto en el documento de análisis; a la implantación de nuevos servicios y líneas marítimas, incluyendo el impulso del tráfico de cruceros; a la ejecución de inversiones para la generación de nuevas superficies con destino a la explotación portuaria; y, asimismo, a la materialización de actuaciones que propicien mayor vinculación con el entorno del Puerto de Bilbao, actuaciones a las que los diferentes instrumentos de planificación y ordenación territorial debieran dar oportuna respuesta en el marco competencial correspondiente y de necesaria coordinación y colaboración entre las Administraciones implicadas.

El modelo territorial que se propone en el Documento Base gira en torno a diversas visiones del territorio, enfocados primordialmente, por cuanto a los aspectos que pudieran concernir al Puerto de Bilbao, a la puesta en marcha de proyectos innovadores que representen una mejora competitiva y empresarial que dinamice el entorno, la gestión responsable de los recursos naturales y de los espacios artificializados, la regeneración urbana y zonas

degradadas, o la interrelación del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca no sólo con el eje Atlántico Europeo sino también con los territorios de Comunidades limítrofes.

Por cuanto al aspecto de la sostenibilidad, el proceso de revisión de las DOT aporta una nueva visión de las iniciativas de renovación urbana, planteando, como opción central, una política de rehabilitación y regeneración urbana, con reutilización de los suelos construidos y operaciones de renovación de espacios obsoletos o en desuso frente a nuevos crecimientos de los centros urbanos, y una mayor flexibilidad del planeamiento en cuanto a mezcla de usos, tipologías y densidades en los nuevos desarrollos. En este apartado, cabe apreciar una mayor aproximación del Documento Base a las consideraciones indicadas al respecto en ocasiones anteriores por esta Autoridad Portuaria con motivo de la modificación de las DOT, reflexiones que en este momento se mantienen vigentes y cabe ratificar, en cuanto que 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, habida cuenta que la Ría de Bilbao, cuna de actividades industriales, constituye un espacio económico productivo a mantener en la actualidad y de oportunidad para el futuro, por lo que forzar la salida de instalaciones en marcha de estos espacios portuarios a un eventual emplazamiento en la zona del Puerto Exterior, pudiera condicionar negativamente el mantenimiento de la actividad económica del Puerto de Bilbao y de las actividades productivas vinculadas al mismo, abocando además a la ejecución de costosas infraestructuras portuarias.

Adicionalmente, se ha de considerar que la demanda productiva que en la actualidad se desarrolla en la Ría de Bilbao tendría difícil cabida, por cuestiones comerciales, presupuestarias y técnicas, en la zona del Puerto Exterior o en una futura zona de desarrollo adyacente a ésta, ya que la Ría de Bilbao ofrece una oferta diversa y adaptada a las concretas empresas productivas ubicadas en sus márgenes, entre otras, la Acería Compacta de Bizkaia, Navacel, Vicinay Cadenas, Bilbaína de Alquitraneos o Astilleros Murueta y La Naval, y su traslado forzoso al Abra Exterior pudiera poner en riesgo la heterogeneidad y riqueza de los espacios portuarios y la propia competitividad del puerto e industrias vinculadas, menoscabando el desarrollo económico futuro de la Comunidad.

Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria de Bilbao, sensible a las demandas sociales del territorio, ha definido en la actual Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, aprobada 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),

diversos espacios para los usos de interacción puerto-ciudad en los diferentes municipios ribereños a fin de permitir mayor integración de ciertos espacios portuarios en la trama urbana y municipal, en orden a su incorporación a sistemas urbanos de uso público o sistemas de movilidad sostenible atractivos en la línea indicada en el Documento Base, todo ello sin perjuicio de que pudiera promoverse puntualmente, en los casos en que procediera, la desafectación de aquellos otros bienes portuarios que se consideran claramente innecesarios para la explotación portuaria, desde la propia perspectiva de la actividad portuaria y bajo las anteriores premisas.

En otro orden, en cuanto a las infraestructuras y servicios logísticos y de transporte, el Documento Base contiene, entre otros, los aspectos de movilidad ferroviaria y portuaria y el modelo logístico formulado en orden a la conversión del País Vasco en un nodo logístico para el transporte internacional de mercancías en atención a la posición geoestratégica del territorio, proponiendo, entre los objetivos del documento, la potenciación de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Alta Velocidad; la consolidación del papel preponderante de la movilidad ferroviaria en un sistema global integrado; el fortalecimiento del sistema de puertos de la Comunidad Autónoma y del transporte marítimo de mercancías, así como la revisión del modelo en el que, entre otros, se promueve al Puerto de Bilbao como uno de los principales puertos comerciales, fomentando su conectividad a través de los nuevos accesos en ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto-ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios. Por cuanto al estricto modelo logístico, las orientaciones territoriales propuestas refieren la potenciación de las plataformas logísticas de Jundiz-Foronda y Arasur.

Respecto a estos referidos aspectos, cabe señalar la especial relevancia que para el Puerto de Bilbao representa en este momento el desarrollo de las conexiones ferroviarias que permitan la creación de condiciones favorables para atraer la actividad económica al territorio y dimensionar favorablemente las plataformas ferropuertarias vinculadas con el Puerto de Bilbao, ubicadas tanto en la propia Comunidad Autónoma de Euskadi, como son las plataformas de Jundiz o Arasur, en las que la Autoridad Portuaria tiene una señalada colaboración, a través de sus sociedades participadas en el primer caso o de manera directa en el segundo, participación que pretende fomentar y aumentar en el futuro, como en el de otras plataformas limítrofes, particularmente la ubicada en el municipio burgalés de Pancorbo, aspiraciones que tienen además su adecuado encaje en la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco, aprobada en junio de 2015, prevista en la orientación territorial propuesta en el correspondiente capítulo del modelo revisado en orden a potenciar la intermodalidad de los modos de transporte con menores emisiones de gases de efecto invernadero.

Adicionalmente, los modelos de movilidad ferroviario, portuario y logístico que refiere el documento, resultan manifiestamente adecuados, dado que el desarrollo y la evolución futura de la actividad portuaria se enfoca en clave de intermodalidad, basada en una adecuada conexión ferroviaria para el transporte de mercancías desde el límite de la zona de servicio

hasta el punto de conexión con las redes generales de transporte ferroviario. No obstante, dicha red debe disponer de una capacidad técnica ferroviaria suficiente que evite los cuellos de botella que pudieran derivarse de la 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, resultando que estos condicionantes no pueden verse minorados, condicionados o alterados por consideraciones de diseño urbano u otras ajenas a criterios estrictamente portuarios, que resultan insoslayables.

En este sentido, por cuanto a la movilidad ferroviaria, la capacidad técnica de la red ferroviaria disponente desde el Puerto de Bilbao hacia la Meseta discurre actualmente en doble vía, estando condicionada por la evolución que experimenten en el futuro los proyectos ferroviarios de la Variante Sur Ferroviaria y de la Alta Velocidad, ambos de carácter estratégico para el Puerto de Bilbao y para Euskadi, para cuya ejecución, cuanto más pronta mejor, deberán considerarse las intervenciones necesarias en orden a evitar la saturación de las vías que pudiera reducir la capacidad técnica demandada por los tráficos del Puerto de Bilbao, presente y futura, significándose singularmente que la eventual apertura del túnel del Serantes sin la ejecución de los anteriores referidos proyectos ferroviarios estratégicos, representaría, de hecho, un cuello de botella importante, al reducirse la capacidad de doble vía existente a una vía única, por lo que las actuaciones de las Administraciones públicas correspondientes deberán acompasarse en el tiempo de manera concertada, de modo que permita aglutinar el interés general y el portuario atendiendo a las inquietudes sociales de los municipios sin perjuicio del incuestionable interés general que representa la actividad portuaria en el territorio.

Finalmente, por cuanto a los accesos terrestres viarios actuales y los proyectados en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia para el Puerto de Bilbao cabe apuntar similares consideraciones, debiendo abordarse el segundo acceso a la zona de servicio portuaria a través del municipio de Zierbena, previsto en el citado documento, cuando las disponibilidades presupuestarias del territorio lo permitan, teniendo en cuenta a tal efecto, y de igual modo, la actual y futura demanda del tráfico de camiones con destino o salida al recinto portuario, sin perder de vista, asimismo, las actuales dificultades operativas de acceso para los transportes especiales de determinadas mercancías con destino a su exportación, como palas eólicas o productos off shore, situación que en un futuro cercano pudiera agravarse en el caso de que finalmente fructificasen diversas implantaciones previstas en el Puerto de Bilbao, cuestiones todas ellas que debieran analizarse para intentar acompasar en el tiempo los expuestos requerimientos operativos y los recursos presupuestarios.

El Presidente,

