



ASUNTO: INFORME SECTORIAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE BILBAO METROPOLITANO (BIZKAIA).

INFORME TÉCNICO:

Mediante Acuerdo Foral de 5 de octubre de 2021 la Diputación Foral de Bizkaia aprobó inicialmente la Revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano y lo sometió a información pública durante un plazo de 45 días hábiles. Más recientemente, mediante Acuerdo Foral de 21 de diciembre de 2021, se ha procedido a la ampliación del plazo de dicho trámite, estableciendo como nueva fecha límite el 9 de febrero de 2022.

El mencionado trámite se efectúa, según el Acuerdo Foral, con objeto de, entre otros aspectos, *“dar audiencia a todas las Administraciones Públicas territoriales interesadas para que puedan formular sus observaciones y sugerencias al plan”*.

Con fecha 29 de diciembre de 2021, se ha recibido en la Subdirección General de Planificación Ferroviaria un escrito de la Dirección General de Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia informando sobre el Acuerdo Foral de 21 de diciembre de 2021 por el que se ordena la ampliación del plazo de exposición pública de la Revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano.

Previo a la aprobación inicial de la Revisión, con fecha 5 de octubre de 2020, se recibió en la Subdirección General de Planificación Ferroviaria solicitud de informe sectorial, que fue emitido con fecha 6 de noviembre de 2020.

El presente informe técnico se emite en base al trámite de audiencia que establece el Acuerdo Foral y mediante el mismo se concluirá sobre la materialización de las consideraciones incluidas en el informe previo de esta Subdirección.

Análisis de la toma en cuenta del informe previo en el documento de Aprobación Inicial

2. Legislación sectorial del Estado

Sería conveniente que la legislación sectorial completa (Ley y Reglamento) se recogiera de manera explícita en el artículo 141 del Documento B: Normas de Ordenación del PTP.

Desaparece el artículo 141 del Documento B, parece que el artículo 130 es el más adecuado para incluir este aspecto, en el mismo se incluyen algunos de los principales aspectos de la legislación sectorial al respecto, si bien se debería recoger de manera explícita que la normativa sectorial de aplicación será la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, tal y como se adelanta en la redacción del apartado 2.3.2 del Documento A Memoria.





Por otra parte, de la misma manera que en el apartado 2.4 del Documento A relativo al PTP en el Ordenamiento jurídico se especifica que el PTP respeta las limitaciones establecidas por la Ley de Costas respecto al dominio público marítimo terrestre, se recomienda aclarar en el mencionado artículo 141 del Documento B que las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) no están sujetas a la planificación del PTP, ni tampoco del Plan Territorial Sectorial (PTS) de la red ferroviaria en la CAPV, sino a la legislación sectorial estatal descrita en dicho artículo y a la planificación desarrollada en los Estudios Informativos aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En el artículo 130 del documento B no se incluye la aclaración mencionada.

3. Análisis del documento urbanístico

3.1. Clasificación de los terrenos que ocupen las infraestructuras ferroviarias

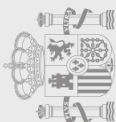
Respecto al estudio informativo “Estudio Informativo de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. Fase 1”, como novedad respecto al informe anterior y con objeto de tenerlo en cuenta en la elaboración de la Revisión, hay que señalar que durante la fase de información pública surgió la necesidad de diseñar una nueva alternativa en el entorno de Ortuella, lo cual dio lugar a la elaboración de un estudio informativo complementario. Dicho estudio, “Estudio Informativo de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. Fase 1. Variante en Ortuella”, fue aprobado provisionalmente, y a continuación sometido al proceso de información pública mediante anuncio en el BOE de 16 de octubre de 2021.

El plano nº1 de Ordenación del medio físico y del hábitat rural de la Revisión del PTP realiza una distinción entre suelos de especial protección naturalística, suelos de protección de recursos agropecuarios y forestales, protección de aguas superficiales, núcleos rurales y áreas agropecuarias estratégicas; pero no diferencia entre suelo urbano, suelo urbanizable y sistemas generales de suelo no urbanizable.

Esta diferenciación sigue sin realizarse, no obstante, según se indicaba en el informe anterior la escala no es la más adecuada para ello y, además, en el artículo 130 del Documento B se incluye el requerimiento del artículo 7.1 de la Ley 38/2015 para con los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística que desarrollen el PTP BM.

Por otra parte, en el artículo 141.1 del Documento B de Normas de Ordenación del PTP, sí se recoge que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística que desarrollen el PTP BM calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General tal y como establece el artículo 7.1 de la Ley 38/2015.

En la documentación actualizada de la Revisión este aspecto se incluye en el artículo 130 del Documento B.





3.3. Protecciones al ferrocarril

Este requerimiento se ve recogido en el artículo 141.3 del Documento B de Normas de Ordenación del PTP mediante referencia a los citados artículos de la Ley.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el artículo 130 del Documento B.

La escala y el alcance del PTP hace que sea poco práctica la incorporación de estas limitaciones en los planos; sin embargo, se podría completar el artículo 141.3 con la información descrita a continuación en este apartado, con objeto de que los documentos urbanísticos que desarrollen la Revisión del PTP la incluyan en sus documentos de texto y planos.

La información descrita a este respecto en el informe anterior no se incluye en el Documento B.

3.4. Aspectos a subsanar detectados en los documentos del PTP

- Documento A Memoria:

Apartado 2.2, página 17: se establecen ciertos casos de prevalencia de los PTS frente al PTP, poniéndose como ejemplo concreto la infraestructura de la Nueva Red Ferroviaria

Se elimina dicho comentario.

Apartado 7.3.2.1, página 129: en el cuarto párrafo se establece que la ordenación de la red ferroviaria se fundamenta en el PTS de la red ferroviaria en la CAPV y en los “nuevos estudios informativos de las actuaciones previstas”

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el apartado 8.4.2.1, en el mismo se diferencia entre la RFIG y el resto de la red ferroviaria de la CAPV en materia de planificación.

Apartado 7.3.2.3. Páginas 130/131: en la descripción de la red ferroviaria se consideran diferentes puntos de vista. El punto de vista A “por redes y operadores” puede dar lugar a confusión.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el apartado 8.4.2.3, en dicho apartado se consideran distintos puntos de vista, de manera que se elimina el relativo a “por redes y operadores”.

Apartado 7.3.2.3, página 137: al distinguir tramos previstos de la red ferroviaria, se aconseja incluir, junto a “aquellos previstos en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario del País Vasco”, “aquellos tramos de la RFIG que se prevén en los Estudios Informativos aprobados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”

En el apartado 8.4.2.3, dentro de “a) Análisis por administradores de las infraestructuras ferroviarias y tipificación de servicios” se distingue entre la RFIG y el resto de la red ferroviaria de la CAPV.





Apartado 7.3.2.4.a): se plantean una serie de directrices a desarrollar por los distintos agentes competentes entre las que destaca la generación de soluciones de Transporte colectivo en plataforma exclusiva (TCPE). Se añade que una posible implantación del TCPE pasa por la “tranviarización” de las líneas de cercanías C1 y C2 aprovechando la futura circulación de los trenes de mercancías por la nueva VSF.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el apartado 8.4.2.4.a), en el mismo se excluye esta directriz del PTP.

Apartado 7.3.2.4.b): se refiere la compatibilización de tráfico de mercancías y viajeros en la VSF en un futuro a causa de un “futuro servicio previsto de Alta Velocidad de viajeros entre Bilbao y Cantabria”

En la documentación actualizada se incluye en el apartado 8.4.2.4.b), en el cual se elimina esta redacción del PTP.

Apartado 7.3.2.5: se señala que, “con carácter vinculante”, se recogen en los Documento B y D una serie acciones asociadas a previsiones de las diferentes administraciones y a propuestas del propio PTP.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el apartado 8.4.2.5, en el mismo se mantiene que las directrices para las acciones tienen “carácter vinculante para las distintas actuaciones futuras a desarrollar dentro de los márgenes de flexibilidad que se deducen de sus propios enunciados”. Se debe suprimir de la redacción el carácter vinculante respecto a la RFIG o matizar que esta no está sujeta a dicho carácter.

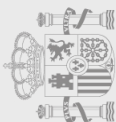
- Documento B Normas de Ordenación:

Artículo 76 Movilidad y viajeros: en el apartado 76.3.d de Directrices (Línea de Actuación (LA) d2) y en el 76.4 de Acciones concretas (“con carácter vinculante”) se realiza una nueva referencia a la realización de estudios de movilidad que recojan la reconversión de trazados ferroviarios en un TCPE con la culminación de la VSF.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el artículo 77, en este caso se habla de posible reconversión, si bien se deberá suprimir de la redacción del artículo 75.4 el carácter vinculante respecto a las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la RFIG o matizar que estas no están sujetas a dicho carácter.

Artículo 77 Transporte de mercancías: se recoge en el apartado 77.4 con “carácter vinculante” la materialización de la terminal logística en Lapatz (Basauri) asociada a la red de ancho convencional de ADIF.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el artículo 78, en el cual se elimina esta redacción del PTP.





Artículo 79 Red ferroviaria: en el apartado 79.2 se especifica que los trazados recogidos en el PTP tienen para las administraciones competentes el carácter de “criterio de conexión entre ámbitos” y que la representación en la documentación gráfica no presupone una propuesta concreta de trazado.

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el artículo 80 y el apartado señalado es el 80.1.

En el apartado 79.3 de Directrices (LA-d2 y LA-f2) se repite la incorporación al modelo del PTP de la “tranviarización” de las vías férreas que dejen de estar afectadas por los tráficos de mercancías absorbidos por la futura VSF (Sestao-Santurtzi y Barakaldo-Muskiz)

En la documentación actualizada de la Revisión se incluye en el apartado 80.2, en dicho apartado se cambia la anterior redacción refiriéndose ahora a la tranviarización de los servicios actuales en el “supuesto” de su desaparición.

En el apartado 79.4.a), página 76, de “acciones vinculantes” se incluyen ciertas actuaciones en la RFIG que se enumeran a continuación:

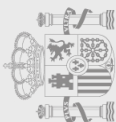
Se elimina este apartado.

- *Documento C Estudio económico-financiero y Programa de ejecución: se incluyen inversiones previstas de las cuales (al menos parcialmente) el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es responsable.*

Se recomienda la exclusión de las actuaciones correspondientes a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) del Estado, en cuanto a que se tratan de inversiones no sujetas a la planificación desarrollada en este PTP. En caso de optarse por su inclusión, se deberá hacer referencia a las fuentes de información de donde se hayan recabado las cifras, remarcar que las inversiones y los plazos que se establecen son valores meramente orientativos y señalar que el reparto de la responsabilidad en su asunción se fijará en los convenios o instrumentos análogos correspondientes. Por otra parte, se debería sustituir en todos los casos la denominación de Ministerio de Fomento por la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el caso de actuaciones de “Alta velocidad” se debería hacer referencia como administrador de infraestructuras ferroviarias a ADIF-Alta Velocidad en vez de a ADIF.

Se opta por la inclusión de las actuaciones correspondientes a la RFIG en el apartado 2.3.4 y se observa lo siguiente:

- Se hace referencia a las fuentes de información de las cifras, aunque queda pendiente de incluir la fuente de la actuación “Supresión de la barrera urbanística en Santurtzi, mediante la eliminación del tramo existente entre la estación ferroviaria y el Puerto Exterior”.
- Queda constancia de que las inversiones establecidas son orientativas en el 6º párrafo del apartado 2.
- Se podría deducir, según el apartado 1, que los plazos son orientativos, no obstante, se recomienda incluirlo de forma clara en la redacción.





- En su caso, se señala que el reparto de la responsabilidad en su asunción se fijará en los convenios.
- Se sustituye la denominación de Ministerio de Fomento por la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- En las actuaciones de “Alta Velocidad” se hace referencia al administrador ADIF-Alta Velocidad.
- En la actuación “*Materialización de la Red de Alta Velocidad hasta Bilbao. Tramo: estación de Bilbao Abando y corredor de acceso, con llegada a la estación de Abando. (Según Estudio Informativo de la Nueva Red del País Vasco)*” se debe cambiar la redacción entre paréntesis por “(Según Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Tramo: estación de Bilbao Abando y corredor de acceso)”
- Se eliminan del documento las siguientes actuaciones:
 - o “Materialización de terminal ferroviaria de mercancías de Lapatza (Basauri)”, “Coste de 2.500 miles de euros”, “Organismo responsable: Mº de Fomento “(ADIF)”.
 - o “Materialización de la Rede de Alta Velocidad hasta Bilbao, actualmente en ejecución, con llegada a la estación de Abando”, “Coste de 270.000 miles de euros”, “Organismo responsable: Mº de Fomento “(ADIF)”.
 - o “Vinculado a la remodelación de la estación de Abando, reubicación de las cocheras de ADIF”, “Coste de 30.000 miles de euros”, “Organismo responsable: Mº de Fomento “(ADIF)”.
 - o “En la red de ancho ibérico, conexión a la nueva terminal ferroviaria de mercancías de Lapatza (Basauri)”, “Coste de 800 miles de euros”, “Organismo responsable: Mº de Fomento “(ADIF)”.
- *Documento D Planos: a destacar el plano 10 relativo a Infraestructuras del transporte ferroviario, el plano 12 relativo a Infraestructuras intermodales y accesibilidad y los planos 18.1, 18.3 y 18.4 de Síntesis del modelo territorial y que cuentan con un mayor grado de detalle.*

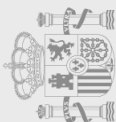
En el presente documento los mencionados planos se corresponden con los planos 13, 15 y 25 respectivamente.

Se debería eliminar la propuesta de “tranviarización” de las líneas C1 y C2 en la margen izquierda del Nervión que se muestra en los planos citados considerando dispuesto en relación al Apartado 7.3.2.4.a) del Documento A y el artículo 76 del Documento B.

Se elimina la propuesta de “tranviarización” de las líneas de cercanías C1 y C2 de los planos correspondientes.

Asimismo, debería excluirse de la información gráfica la terminal logística de Lapatza, según lo especificado para el artículo 77 del Documento B.

Se elimina de la documentación gráfica la propuesta de terminal logística de Lapatza.



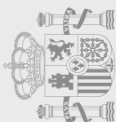


Las alusiones que se realizan en este plano a Feve y a Renfe, deberían ser modificadas por ADIF (Ancho métrico) y ADIF (Ancho convencional) respectivamente.

- Se eliminan las referencias a Feve.
- Se deben eliminar las referencias a Renfe en el plano 13.

Análisis de otros aspectos del documento de Aprobación Inicial

- Documento A Memoria.
 - o En el apartado 8.4.2.3.a) se indica que la RFIG *“está administrada por la empresa ADIF”*. Debe corregirse esta redacción, ya que tal y como se indicaba en el informe previo, existen distintos administradores de infraestructuras ferroviarias de la RFIG, como ADIF o ADIF-AV entre otros.
 - o En el apartado 8.4.2.3.a).1 se indica que *“la red de ancho internacional está gestionada por ADIF y sobre ella operará Renfe Alta Velocidad”*. En este caso es necesario modificar la redacción teniendo en cuenta los siguientes aspectos:
 - Las líneas de la RFIG de ancho internacional están principalmente administradas por ADIF-AV, aunque también existen algunas administradas por ADIF.
 - En cuanto al operador (o empresa ferroviaria, según el informe anterior), actualmente el transporte ferroviario (definido en el artículo 47 de la Ley 38/2015) en España se encuentra liberalizado, es decir, se presta en régimen de libre competencia por cualquier empresa que reúna los requisitos establecidos en la Ley 38/2015. Por su parte RENFE-OPERADORA es una entidad pública empresarial estructurada en cuatro sociedades mercantiles estatales, dos de ellas, Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, prestan servicios de transporte de viajeros y mercancías respectivamente.
 - Lo expuesto en el punto anterior en relación con las referencias a *Renfe Alta Velocidad* se debe aplicar también a las relativas a *Renfe Ancho Convencional* y *Renfe Ancho Métrico* en otros párrafos del apartado 8.4.2.3.a).
 - Lo anterior debe considerarse también para corregir el cuadro resumen del conjunto de la red ferroviaria del área funcional incluido en la página 154.
- Documento B Normativo.
 - o El artículo 3.2 señala que las determinaciones de los documentos “B. Normas de ordenación” y “D. Planos de ordenación” poseen un carácter normativo y vinculante. En dichos documentos se encuentran algunas actuaciones planificadas e infraestructuras existentes pertenecientes a la RFIG. Por ello, se debe incluir en la redacción que este carácter normativo y vinculante excluye a las determinaciones que afecten a la RFIG, de competencia exclusiva del Estado.
 - o La redacción de los artículos 75.4 y 76.2 se debe corregir de igual forma que se indica anteriormente en relación con el apartado 8.4.2.5 del Documento A Memoria.





Conclusión

En el informe previo de esta Subdirección se condicionó la continuidad de la tramitación de la Revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano a la actualización del documento con los comentarios incluidos en dicho informe previo.

Tras el análisis del documento actualizado se observa que no se han tenido en cuenta todos los comentarios y que también aparecen algunos nuevos.

Algunos de ellos recogen aspectos menos relevantes, como errores en la denominación de líneas, entidades o estudios, así como la no inclusión de fuentes de información, todos ellos razonables dada la especificidad de la materia. No obstante, la toma en cuenta de los mismos aportará una mayor calidad a la redacción de la Revisión, aumentando su precisión.

El resto de comentarios resultan especialmente críticos por cuestiones como: invadir competencias que la Ley 38/2015 del sector Ferroviario otorga al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (p.e. en materia de planificación) o no incluir aspectos de la mencionada Ley que vinculan a los instrumentos de ordenación. La relación de estos comentarios es la siguiente:

- Recoger de manera explícita la normativa sectorial de aplicación en materia ferroviaria.
- Aclarar que las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la RFIG no están sujetas a la planificación del PTP, ni tampoco del Plan Territorial Sectorial (PTS) de la red ferroviaria en la CAPV.
- Incluir las limitaciones a la propiedad establecidas por la Ley 38/2015 en las líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG.
- Eliminar o matizar que el carácter normativo y vinculante del Plan y sus Documentos no lo es respecto de la RFIG, así como de las actuaciones que afecten a infraestructuras ferroviarias de la misma.
- Incluir de forma clara que el plazo correspondiente a las actuaciones en la RFIG es orientativo.

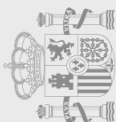
Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, este informe es desfavorable a la continuación de la tramitación de la Revisión, si bien este sentido queda condicionado a la corrección según lo indicado y a su nuevo envío a esta Subdirección para su análisis.

VºBº
EL JEFE DEL ÁREA 2

Alfonso Rueda Sánchez

EL INGENIERO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

Rafael Hurtado Sánchez





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN
DE LA RED FERROVIARIA

O F I C I O

S/REF. OT-001-2016

N/REF.

ASUNTO **Emisión de informe sectorial
referente a la “Revisión del Plan
Territorial Parcial del Área
Funcional de Bilbao Metropolitano”.**

DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

Sección de Ordenación Territorial

Dirección General de Desarrollo Territorial

Calle Ibáñez de Bilbao 20

48009 Bilbao (Bizkaia)

En respuesta a su comunicación sobre la ampliación de plazo de exposición pública de la Aprobación Inicial de la “Revisión del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano”, recibido en esta Subdirección General de Planificación Ferroviaria con fecha de 29 de diciembre de 2021, se adjunta el informe sectorial en conformidad con lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez
(firmado electrónicamente)

FIRMADO POR: JORGE BALLESTEROS SANCHEZ, JORGE BALLESTEROS SANCHEZ, 26/01/2022 08:40 AM
Egiazlariaren Kode Elektronikoa (EKE) egiazlari daiteke. www.bizkaia.eus/nabidean. DCFCA3349FE6
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

Elektronikoki sinaturako dokumentua. 5QQ7-NCIG-PPS8-VYIU egiazlari daiteke. www.bizkaia.eus/nabidean. DCFCA3349FE6
Documento firmado electrónicamente. Autenticidad verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

