

2018 UZT: 12

IRTEERA / SALIDA

ZK/Nº

SARRERA / ENTRADA

ZK/Nº

G17 D02

EGUNA / FECHA: Bilbon, 2018ko uztailaren 10ean
Bilbao, a 10 de julio de 2018

NORK / DE: Unai Gangoiti Ciscar
INGURUMENEN KUZENDARI NAGUSIA
EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

NORI / A: Ángel Anero Murga
LURRALDEAREN KOHESIORAKO KUZENDARI NAGUSIA / EL DIRECTOR
GENERAL DE COHESIÓN TERRITORIAL

GAIA / ASUNTO: BILBAO METROPOLITARREKO ALDE FUNTZIONALAREN LPPAREN
BERRIKUSPENAREN AURRERAPENA / AVANCE DE LA REVISIÓN DEL
PTP DEL ÁREA FUNCIONAL DE BILBAO METROPOLITANO.

ERREF. / REF.: CO-1805

BERE ERREF. / SU REF.: OT-001-2016

2018ko otsailaren 7an, otsailaren 6ko zure eskutitz bat sartu zen sail honetan, zeinaren bidez eskatzen zenigun erreferentziako gai horri buruz egoki irizten diegun oharak biltzen dituen txostena emateko, bada, eskutitz horri erantzunez, eskaera horri dagokion txostena bidaltzen dizut, aintzat har dezazun.

En respuesta a su carta de 6 de febrero de 2018, con entrada en este departamento el 7 de febrero, solicitando la emisión de informe con las observaciones consideradas oportunas en relación con el asunto de referencia, adjunto le remito el informe correspondiente para su consideración.

Besterik gabe, aukera hau baliatuta begirunez agurtzen zaitut.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para saludarle atentamente,



Izp./ Fdo: Unai Gangoiti Ciscar
INGURUMENEN KUZENDARI NAGUSIA
DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

2018 UZT: 11

SARRERA/ENTRADA IRTEERA/SALIDA

ZK/Nº

ZK/Nº

34730

ASUNTO: AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BILBAO METROPOLITANO.

REF.: CO-1805

Con fecha de 7 de febrero de 2018, el Departamento Foral de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio consulta, dentro del trámite previsto en el artículo 13.4 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, al respecto del Avance de la Revisión del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

En la consulta se remite a una página web en la que se encuentra el documento de Avance, además de adjuntar un CD que contiene la siguiente documentación:

- Memoria del Avance, fechada en diciembre de 2017.
- Matriz de objetivos del Avance, fechada en diciembre de 2017.
- Documentación gráfica, fechada en diciembre de 2017.

En la página web proporcionado se incluye el Documento Inicial Estratégico previsto en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, fechado en noviembre de 2017.

Analizada la documentación disponible, se considera oportuno manifestar lo siguiente:

1º) TRAMITACION AMBIENTAL DEL AVANCE.

El Documento Inicial Estratégico es un documento propio de la evaluación ambiental que debe pasar los trámites previstos en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, antes de ser sometido, por parte del órgano ambiental, a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas. Considerando que la presente consulta se realiza, exclusivamente, en base a la normativa sectorial aplicable, se puede deducir que no se han realizado aún los mencionados trámites.

Si esto es, efectivamente, así y el Documento Inicial Estratégico disponible en la página web proporcionada no ha pasado aún el trámite previo del órgano ambiental competente, no parece adecuado someterlo a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

En todo caso, viendo lo avanzado de las propuestas de la Revisión, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica debería haberse iniciado ya.

2º) AUSENCIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL ANTERIOR PTP APROBADO EN EL AÑO 2006.

A lo largo del documento se señalan que el anterior PTP no fue sometido a evaluación ambiental estratégica (página 5, 6 y 37 de la Memoria del Avance) porque la evaluación ambiental estratégica no era aplicable.

Sin embargo, según lo establecido tanto en el artículo 13 de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente como en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados



planes y programas en el medio ambiente que incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2001/42/CE:

"Disposición transitoria primera. Planes y programas iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la ley.

1. La obligación a que hace referencia el artículo 7 se aplicará a los planes y programas cuyo primer acto preparatorio formal sea posterior al 21 de julio de 2004.

2. La obligación a que hace referencia el artículo 7 se aplicará a los planes y programas cuyo primer acto preparatorio formal sea anterior al 21 de julio de 2004 y cuya aprobación, ya sea con carácter definitivo, ya sea como requisito previo para su remisión a las Cortes Generales o, en su caso, a las asambleas legislativas de las comunidades autónomas, se produzca con posterioridad al 21 de julio de 2006, salvo que la Administración pública competente decida, caso por caso y de forma motivada, que ello es inviable.

En tal supuesto, se informará al público de la decisión adoptada.

3. A los efectos de lo previsto en esta disposición transitoria, se entenderá por el primer acto preparatorio formal el documento oficial de una Administración pública competente que manifieste la intención de promover la elaboración del contenido de un plan o programa y movilice para ello recursos económicos y técnicos que hagan posible su presentación para su aprobación."

En el caso que nos ocupa, la aprobación inicial del Plan Territorial Parcial (Acuerdo Foral del Consejo de Gobierno, de fecha 22 de julio de 2003) ya fue anterior al 21 de julio de 2004 y su aprobación definitiva (Decreto 179/2006, de 26 de septiembre, y entrada en vigor el 8 de noviembre de 2006) fue posterior al 21 de julio de 2006.

En conclusión, la evaluación ambiental estratégica sí era aplicable al Plan Territorial Parcial aprobado en el 2006 y, sin embargo, tal y como indica la propia Memoria del Avance, no se sometió a evaluación ambiental estratégica.

3º) CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL.

El Avance realiza los cálculos de cuantificación residencial a 16 años vista (periodo 2017-2033) de acuerdo con la metodología establecida en las Directrices de Ordenación Territorial vigentes, obteniendo unos resultados totales de 118.978 viviendas (máximo) y 59.486 (mínimo).

Sin embargo, considera esta cuantificación residencial exagerada para el Área Funcional del Bilbao Metropolitano y propone establecer alrededor de las 60.000 viviendas como máximo para el periodo de 16 años. Es decir, la propuesta del Avance convierte en límite máximo el mínimo resultante de aplicar la metodología de las Directrices de Ordenación Territorial vigentes.

El documento de Avance considera que, de manera global, existe suelo calificado suficiente para albergar las necesidades de vivienda previstas.

Desde el punto de vista ambiental, esta Dirección General de Medio Ambiente valora muy positivamente esta decisión, entendiéndola que esto supondrá, consecuentemente, que el mismo criterio se aplicará al periodo de 8 años (el utilizado para la planificación urbanística general) y la oferta residencial actual de los municipios del Área Funcional (sobre las 60.000 viviendas según recoge el propio Avance) se reducirá, en el futuro, sustancialmente.

En todo caso, debería quedar claramente establecido que los municipios podrán proponer cuantificaciones menores, incluso cero, dentro del marco de la evaluación ambiental estratégica del planeamiento general.



4º) MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE.

La categoría mejora ambiental se define como áreas degradadas en las que es necesario actuar para lograr su restauración ambiental (vertederos, escombreras, canteras...) En congruencia con lo establecido en el PTS Agroforestal se solicita incluir las áreas ocupadas por flora invasora con un elevado grado de cobertura.

En el "*Plano 01 de medio físico e infraestructura verde*" del Avance se identifican varias áreas de conflicto entre la infraestructura verde y gris y se indica que se deberán establecer medidas de actuación a fin de asegurar la funcionalidad integral de toda la infraestructura verde. Es decir, la infraestructura verde del Área Funcional no va a funcionar como tal hasta que se solucionen los problemas de conectividad en las áreas de conflicto identificadas.

Considerando la complejidad técnica y de gestión que puede suponer asegurar la conectividad ecológica de estas áreas de conflicto, debería ser el propio Plan Territorial Parcial quién estableciera las medidas concretas a ejecutar (prioritariamente ecoductos), con una planificación temporal vinculante para el órgano responsable de su ejecución no superior a 4 años.

Se propone la creación de una comisión de seguimiento dentro del Programa de Seguimiento Ambiental del Plan Territorial Parcial cuyo objetivo sea asegurar que las medidas concretas planificadas se ejecuten en el plazo señalado.

5º) SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Utilizando datos de Udalplan del Gobierno Vasco entre 2004 y 2016, el Avance obtiene que la ocupación de suelo para actividades económicas en el Área Funcional ha sido, en ese periodo, de 13,90 hectáreas/año. Con ese dato se calcula una proyección de la ocupación de suelo para actividades económicas en el horizonte del plan (16 años) de 222,39 hectáreas. Actualmente, el suelo vacante en el Área Funcional es ya casi tres veces superior a la proyección calculada. Abundando en la cuestión, el documento establece que incluso considerando el ratio de crecimiento de suelo para actividades económicas del periodo 1990-2014 (38,4 ha/año) y aplicado éste al horizonte de 16 años (640 ha) existe suelo calificado suficiente.

En un Área Funcional tan intensamente artificializada, el Plan Territorial Parcial no debe ser simplemente un instrumento para responder a la demanda sino que debe tratar de reducirla, evitando, en todo caso, la ocupación de suelo natural y dirigiendo los desarrollos hacia suelos ya artificializados. Más aún, el objetivo debería ser no solo frenar la artificialización de suelo, sino reducirla activamente. Es decir, que finalizado el plazo de vigencia del Plan Territorial Parcial, y mediante la desclasificación y restauración de espacios, la superficie de suelo artificializado fuera inferior a la actual.

Por ello, esta Dirección General de Medio Ambiente valora positivamente el criterio asumido por el Avance de evitar calificar nuevo suelo y remitirse a la optimización del suelo ya calificado para residencia o actividades económicas. El Avance señala incluso que en la siguiente fase de redacción del documento se revisarán y adecuarán las propuestas planteadas en el Plan Territorial Parcial vigente respondiendo, en especial, al criterio de preservar los suelos naturales y rurales y optimizar el suelo calificado.

Como sugerencia de esta Dirección General de Medio Ambiente a dicha revisión, se proponen para su desclasificación los siguientes ámbitos:

- a) Zona para nuevas actividades económicas en Abanto-Zierbena, por ser un desarrollo que no cumple con los principios de un urbanismo sostenible: constituye un modelo similar al parque tecnológico de Zamudio que genera importantes disfuncionalidad en la movilidad del Txorierrri, es inaccesible al tren y dificulta la conectividad ecológica entre la zona minera de Galdames y Montañón-Punta Lucero. El propio Avance delimita un corredor ecológico entre ambas zonas por Las Tobas y Murrieta que coincide espacialmente con la nueva zona de actividades económicas.



En todo caso, la zona debería ser considerada como un área de conflicto entre infraestructura verde y gris y, al menos, sobre la A-8 planificar la construcción de un ecoducto.

b) Zona para nuevas actividades económicas entre Zamudio y Loiu, por ser suelos en buena parte inundables y de un valor naturalístico muy relevante en un contexto de intensa artificialización. Esta Dirección General de Medio Ambiente se pronunció acerca de los condicionantes ambientales y afecciones que generaría el desarrollo del Plan Parcial del sector Santimami de Zamudio, en el trámite de consultas del Órgano Ambiental en los siguientes términos:

"Desde la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia se considera que debe replantearse el desarrollo del Plan Parcial Santimami en Zamudio ya que la afección a los valores anteriormente señalados supondría una pérdida de los mismos que a todas luces debe evitarse" haciendo referencia a la biodiversidad, paisaje y suelos del ámbito. El desarrollo del sector Dorrelanda de Loiu es inviable por el elevado riesgo de inundación que soporta.

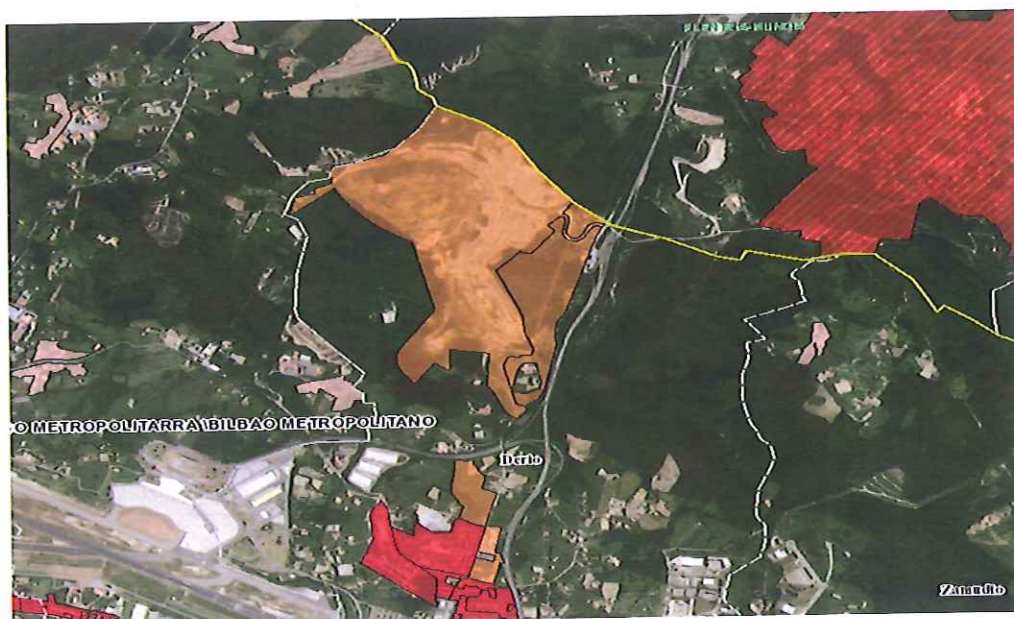


c) Reserva Estratégica de Aretxalde en Lezama por tratarse de suelos de alto valor agrológico a preservar en el Área Funcional:





d) Zona de desarrollo residencial de baja densidad en el municipio de Derio, por ser un desarrollo que no cumple con los principios de un urbanismo sostenible: se trata de un desarrollo alejado de la trama urbana y basado en un modelo segregado de muy baja densidad que obliga al uso forzado e innecesario de los vehículos motorizados. En el plano de infraestructura verde del Avance se identifica como ámbito de "Mejora Ambiental".



e) Espacios que en este momento están libres de ocupación en las vegas del Udondo y del Asúa, en Sakoni, por representar, en el momento actual, una oportunidad única para su regeneración ambiental. Mantener esos espacios libres de cualquier tipo de ocupación permitiría construir una ambiciosa infraestructura verde que actuara como corredor ecológico verdaderamente funcional en un contexto de intensa artificialización.





6º) RED VIARIA.

Respecto a la red viaria, el Avance señala lo siguiente:

"Se considera que con lo ya planificado por el PTS de Carreteras el mallado viario del área funcional quedará completado; en consecuencia, cabe considerar que las actuaciones viarias posteriores se enfocarán a las mejoras puntuales a realizar sobre dicho mallado."

"En lo que respecta a la red viaria, puede considerarse que se ha alcanzado un total desarrollo en cuanto a cobertura y accesibilidad al territorio, por lo que en el futuro las previsiones en materia viaria, aparte de la ejecución de lo planificado actualmente, deberían dirigirse a la mejora y conservación de lo existente."

Además la síntesis del Diagnóstico del PTP dice:

"La mayor parte de las infraestructuras que requiere su funcionamiento ya se han desarrollado".

"La movilidad debe replantearse para superar un modelo demasiado dependiente del vehículo privado".

Parece existir una discrepancia entre valorar como prácticamente finalizadas las infraestructuras viarias necesarias para el funcionamiento del Área Funcional con la consideración como válidas de todas las previsiones que para la red foral tiene el plan de carreteras de Bizkaia. Actuaciones como las Fases II y III de la Variante Sur Metropolitana, accesos al aeropuerto por el oeste, nueva conexión este-oeste de la ría, la conexión Bolue-Universidad por poner algunos ejemplos, son previsiones de actuación de muy elevada magnitud, que entran en contradicción con la idea de que la red viaria ha alcanzado el desarrollo necesario.

El Plan Territorial Parcial debería realizar una reflexión crítica sobre lo que señala que está planificado actualmente. Es decir, valorar si las propuestas que, simplemente, recoge contribuyen, o no, a minimizar los desplazamientos habituales y al fomento de los medios de transporte de menor coste energético y ambiental en el contexto del Área Funcional, además de la propia afección física al territorio, por ocupación de espacio y fragmentación de hábitat, generación de ruido, etc.

Actualmente, a escala de la CAPV, es el transporte junto con el sector energético el mayor generador de emisiones de gases de efecto invernadero y gases contaminantes, generando entre ambos el 63% del total (Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco. 2016. Gobierno Vasco).

El documento "Perfil ambiental de Euskadi 2016. Aire" del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda Gobierno Vasco en su primera conclusión valora:



"RETO 1 Reducir la contaminación provocada por el transporte. Desde una perspectiva ambiental, el transporte es una asignatura pendiente a nivel europeo. En el País Vasco, hay que hacer un esfuerzo para integrar la calidad del aire en las políticas de ordenación territorial, planificación urbanística y la gestión del tráfico, dentro de un objetivo común".

Por otro lado, el Plan Territorial Parcial debería realizar una reflexión sobre lo que se considera "mejora de lo existente". Si mejorar consiste en aumentar la capacidad de las carreteras para absorber más vehículos privados o convertir carreteras de montaña con curvas pronunciadas, y donde se discurre a bajas velocidades, en carreteras casi rectas, donde se aumenta la velocidad de los vehículos y se reducen los tiempos de recorrido, esta Dirección General de Medio Ambiente manifiesta su cautela al respecto ya que lleva a empeorar, aún mas, la conectividad para la fauna del territorio, a aumentar muy significativamente la afección paisajística de las carreteras por ejecución de nuevos taludes y terraplenes de grandes dimensiones y a incentivar, inevitablemente, el uso del vehículo privado. En definitiva, se debe compatibilizar mejor la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

Tal como se ha manifestado en otras ocasiones, la evaluación ambiental del PTP debe realizar un análisis conjunto de todas las previsiones que se plasman en él, valorando si tales previsiones son congruentes con los criterios y objetivos ambientales estratégicos establecidos y asumidos, como la limitación de consumo de suelo y afección al territorio, y considerando los efectos acumulativos y sinérgicos de tales actuaciones.

En el caso de las infraestructuras este análisis y valoración debe extenderse también a las ferroviarias.

Entre los efectos ambientales negativos que genera la red de infraestructuras del transporte se encuentra la fragmentación del territorio poniendo en entredicho la conectividad ecológica, favoreciendo el colapso de poblaciones de fauna e impidiendo un adecuado flujo de organismos.

Se solicita que el PTP analice el efecto que sobre esta variable tiene la red de infraestructuras del transporte y proponga las medidas correctoras y compensatorias necesarias para su corrección y minimización, tal como se proponía en la memoria del diagnóstico del documento: *"Se tomarán medidas para restituir la conectividad ecológica allí donde se haya perdido, y medidas correctoras o compensatorias allí donde se prevea una posible pérdida."* Este aspecto se liga con lo mencionado en el punto 4 sobre infraestructura verde.

Entre las medidas de permeabilización de la red de infraestructuras del transporte se pueden plantear diferentes tipologías de pasos: ampliación de la sección de la red de drenaje, pasos inferiores, ecoductos, eliminación de tramos abandonados, etc.

7º) CENTRAL NUCLEAR DE LEMOIZ EN EL ÁMBITO DE LA CALA BASORDAS.

En la página 48 de la Memoria se señala:

"También se recoge en el PTP vigente la necesidad de plantear un uso (o varios compatibles) para las instalaciones de la inacabada y obsoleta central nuclear de Lemoiz en el ámbito de la cala Basordas. Dada su ubicación, los usos que se prevean deberían generar el menor tráfico posible."

Para ser exactos lo que el Plan Territorial Parcial vigente hace es remitirse, en su disposición adicional, al Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV y éste señala, expresamente, lo siguiente:

"3.4.5 INTERVENCIÓN 3.4.5. Basordas (Lemoiz)

DESCRIPCIÓN

En esta cala se plantean dos alternativas:

- Desmantelamiento y recuperación del estado original de la cala, o



- Implantación de actividades compatibles con la protección del litoral, priorizando aquellas que coadyuven a la recuperación del emplazamiento.

En ambos casos se precisará de la redacción de un Plan Especial de Ordenación.

ORGANISMO EJECUTOR Ayuntamiento de Lemoiz, IBERDROLA, Diputación Foral de Bizkaia, Gobierno Vasco y Dirección General de Costas."

La revisión del Plan Territorial Parcial debería mantener este criterio.

8º) PLANTACIONES CON ESPECIES DEL GÉNERO *EUCALYPTUS*.

Las plantaciones con especies del género *Eucalyptus* son ya un problema ambiental en el Área Funcional y han supuesto una transformación ecológica y paisajística muy negativa en los ámbitos donde se han implantado. La inexistencia de una planificación forestal del Área Funcional está provocando la proliferación incontrolada de estas plantaciones forestales en todo el ámbito.

El Plan Territorial Parcial debería requerir una planificación forestal previa de las nuevas plantaciones de *Eucalyptus* para evitar esta proliferación incontrolada.

En el ámbito forestal los planes de ordenación de los recursos forestales a los que hace mención el documento, según la normativa sectorial de montes abarcan un ámbito comarcal, que pudiera coincidir con el Área Funcional. Además de esta figura la Norma Foral de Montes establece otras como los planes de ordenación forestal de los MUP y los planes técnicos de gestión forestal sostenible, de montes de titularidad privada, a los que también cabe hacer mención.

Bilbao, a 10 de julio de 2018.

El Técnico Superior de Calidad Ambiental  JAVIER CÁ CERES LAFUENTE	El Jefe de la Sección de Evaluación de Impacto Ambiental  XABIER ITURRATE GARRELL
La Jefa del Servicio de Calidad Ambiental  ANA MARÍA BAJO BENÍTEZ	VºBº El Director General de Medio Ambiente  UNAI GANGOITI CISCAR

