Bilbao PORT

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL

FEBRERO 2026

KREAN

ASISTENCIA TÉCNICA

INDICE GENERAL

DOCUMENTO A.	MEMORIA
DOCUMENTO B.	NORMAS URBANÍSTICAS
DOCUMENTO C.	PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA
DOCUMENTO D.	RESUMEN EJECUTIVO
DOCUMENTO E.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y DE ORDENACIÓN
DOCUMENTO F.	ESTUDIO ACÚSTICO

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento A

MEMORIA

INDICE

1. ANTECEDENTES 1

2. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL PORTUARIO 2

3. INICIATIVA Y EQUIPO DE TRABAJO 5

4. TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PRESENTE DOCUMENTO 6

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO 12

5.1. DELIMITACIÓN Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 12

5.2. REPORTAJE FOTOGRÁFICO 13

6. ESTADO ACTUAL DE LA PLANIFICACIÓN EN EL PUERTO DE BILBAO 16

6.1. RASGOS ESPECÍFICOS DE LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA 16

6.2. EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BILBAO 17

6.2.1. Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto Autónomo de Bilbao 17

6.2.2. Primera modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao (2000) 18

6.2.3. Segunda modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao en la denominada zona de afección portuaria del municipio de Zierbena (2007) 18

6.3. EVOLUCIÓN EN LA REGULACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO 19

6.3.1. Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2006) 19

6.3.2. Modificación (no sustancial) del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2009) 19

6.3.3. Segunda modificación (no sustancial) del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2011) 19

6.3.4. Tercera modificación (sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2015) 20

6.3.5. Cuarta modificación (no sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2017) 21

6.3.6. Desafectaciones de Zorrotza (2019) y Zorrotzaurre (2021) 21

6.3.7. Quinta modificación (sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2024) 22

6.3.8. Sexta modificación (no sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2024) 24

7. ORDENACIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO 26

7.1. EL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BILBAO 26

7.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO EN LA ORDENACIÓN PORTUARIA (DEUP) 27

7.3. SITUACIÓN CONCESIONAL 28

8. RELACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA CON OTROS ÁMBITOS DE PLANIFICACIÓN 29

8.1. PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE BILBAO METROPOLITANO 29

8.2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE GETXO 29

8.3. PRINCIPALES CONDICIONANTES SECTORIALES 31

8.3.1. Servidumbres aeronáuticas 31

8.3.2. Patrimonio cultural 31

8.3.3. Suelos potencialmente contaminados 32

8.3.4. Afecciones acústicas 33

8.3.5. Telecomunicaciones 34

8.3.6. Costas 34

9. ORDENACIÓN PROPUESTA 36

9.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES EN LA ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BILBAO A TRAVÉS DEL PLAN ESPECIAL 36

9.2. ALTERNATIVAS ANALIZADAS 37

9.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA 37

10. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL 40

10.1. INCORPORACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO 40

10.2. MEDIDAS PROPUESTAS EN EL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO 42

10.2.1. Medidas en relación con la minimización del impacto asociado al desarrollo del Plan 42

10.2.2. Medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan 45

10.3. SUFICIENCIA DE LOS RECURSOS HÍDRICOS Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO 51

10.4. AFECCIÓN A CARRETERAS 52

11. SOSTENIBILIDAD SOCIAL 53
11.1. IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO 53
11.2. EVALUACIÓN DEL IMPACTO RESPECTO A LA NORMALIZACIÓN DEL USO DEL EUSKERA 55
11.3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 55
12. CONTENIDO DOCUMENTAL Y ASPECTOS PROCEDIMENTALES 58
12.1. CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL 58
12.2. PROCESO DE TRAMITACIÓN 58
13. ANEXO I: ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA 61
13.1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME 61
13.2. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DE LA LEY 4/2019 62
13.3. PLANES MUNICIPALES RELACIONADOS CON LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA 65
13.4. EVALUACIÓN DE LA ADAPTACIÓN A LAS EXIGENCIAS DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA 68
13.5. EVALUACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES EN LOS EDIFICIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS 68
13.6. MOVILIDAD 70
13.7. ALUMBRADO PÚBLICO EXTERIOR 71
13.8. EFICIENCIA ENERGÉTICA 72
13.9. CONCLUSIONES 73
14. ANEXO II: INFORME DE LA ABOGACIA GENERAL DEL ESTADO SOBRE LA POSIBILIDAD DE APLICAR LAS SERVIDUMBRES Y LIMITACIONES PREVISTAS EN EL TÍTULO II DE LA LEY DE COSTAS EN EL ÁMBITO ESPACIAL DEL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO 75
15. ANEXO III: INFORME DE LA ABOGACIA GENERAL DEL ESTADO SOBRE LA COMPETENCIA DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA PARA LA TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO 98

1. ANTECEDENTES

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente vigente fue aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia en julio de 1998. Posteriormente ha tenido dos modificaciones puntuales aprobadas en 2000 y 2007.

Desde la aprobación del citado Plan Especial hasta el día de hoy, la planificación y ordenación portuaria ha sufrido una importante evolución espacial y normativa que se ha materializado a través de las figuras establecidas en la legislación portuaria vigente en cada momento, en un primer momento el Plan de Utilización y Espacios Portuarios (PUEP) y actualmente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). El PUEP se aprobó en 2006 y, con la denominación de DEUP, se han realizado diversas modificaciones aprobadas en 2009, 2011, 2015, 2017 y 2024, con previsión de futuras modificaciones según vayan culminándose las obras de construcción de los nuevos diques.

El resultado de todo ello es un radical desajuste entre las previsiones del Plan Especial y la DEUP, instrumento de ordenación sectorial portuaria al que, según la normativa portuaria estatal, le corresponde legalmente la definición del límite exterior e interior del dominio público portuario, así como la determinación de los usos y actividades a desarrollar en cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto, esto es la distribución general de los espacios en función de los usos portuarios que deben ser respetados por la Administración urbanística competente, así como los espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Este aspecto es una de las principales razones que aconsejan actualizar el Plan Especial.

A tal efecto, la Autoridad Portuaria de Bilbao lleva varios años trabajando en la formulación de un documento actualizado del Plan Especial que permita coordinar la planificación urbanística y la portuaria, si bien las sucesivas modificaciones de la planificación portuaria están retrasando este cometido.

En particular, y sin perjuicio de lo anterior, en el momento actual, en consideración al favorable posicionamiento del Puerto de Bilbao como uno de los principales puertos del norte de la península en el tráfico de cruceros, el incremento de escalas como puerto de embarque/desembarque y el anhelo de facilitar la actividad de “home port” para este tipo de tráficos, es voluntad del Organismo portuario incorporar en el documento la previsión de la implantación de un hotel en el Puerto Deportivo de Getxo, que permita dar respuesta a las exigencias de las principales navieras en orden a disponer de una adecuada infraestructura hotelera cercana a las terminales de cruceros existentes en Getxo, que permita la pernoctación de pasajeros y de sus tripulantes. Esta iniciativa ha sido consensuada entre los principales agentes implicados, singularmente, la Autoridad Portuaria de Bilbao y la sociedad pública Puerto Deportivo El Abra Getxo.

Tal como se justifica en el apartado siguiente, esta actuación requiere una adecuación del marco urbanístico vigente, para lo que se plantea una Modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Bilbao, debido a que la urgencia que requiere la intervención prevista hace inviable esperar a la aprobación de la revisión del conjunto del Plan Especial portuario.

2. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL PORTUARIO

La Autoridad Portuaria de Bilbao apuesta por la construcción de un hotel en terrenos del Puerto Deportivo de Getxo, que impulse la generación de tráficos de cruceros de "home port", mediante la generación de una infraestructura hotelera, contigua a las terminales de cruceros de Getxo, que permita la pernoctación de pasajeros y de sus tripulaciones.

La sociedad explotadora del recinto portuario, Abra Getxo Port S.L., ha encargado a la consultora PricewaterhouseCoopers, un estudio de implantación de un edificio hotelero en Getxo, realizado en enero de 2024. El estudio analiza el sector turístico en Bizkaia y Getxo, hace un benchmark de hoteles en zonas portuarias de España y realiza un análisis tipológico para orientar las características de la nueva implantación. En las conclusiones del estudio se recoge que dada la elevada ocupación media hotelera en Getxo y el incremento del número de visitantes y usuarios esperado como consecuencia del impulso previsto por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao al tráfico de cruceros, se apuesta por incrementar la capacidad hotelera del municipio en un 20-30% a través de un nuevo hotel de 4 estrellas, con una capacidad entre las 175 y 190 habitaciones.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, regula en su artículo 72 los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario. El punto 3 del citado artículo establece entre los usos prohibidos en el dominio público portuario, aquellos que se destinen a edificaciones para residencia o habitación. Sin embargo, el punto 4 de dicho artículo, establece las condiciones en las que se podría autorizar el uso hotelero, en los términos siguientes:

"4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle."

Resultan palmarias las razones de interés general para la generación de una infraestructura hotelera en una zona cercana a las terminales de cruceros de Getxo, por las motivaciones precedentemente expuestas, constatándose asimismo que la zona en la que se quiere implantar el futuro hotel está destinada en la actualidad al uso de Interacción Puerto Ciudad, según la planificación portuaria establecida por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) actualmente vigente, con lo que se cumpliría la primera de las condiciones previstas en la legislación sectorial portuaria.

Sin embargo, el vigente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, regula actualmente este ámbito como "Zona Deportiva" y establece

expresamente que no se admitirá ningún otro uso que el portuario-deportivo y que no podrán construirse sino aquellos elementos indispensables para la utilización portuario deportiva de la margen en que se sitúan.

Tal como se describe en el capítulo 5 de esta Memoria, la ordenación urbanística, establecida por el Plan Especial vigente y sus modificaciones posteriores, no está coordinada con la vigente planificación portuaria, realizada a través de la DEUP y sus sucesivas modificaciones. Singularmente en cuanto a la asignación de usos, por cuanto que excede su objeto, de conformidad con la vigente normativa portuaria, debiendo remitirse a lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), tal y como se determina en el artículo 69 y siguientes de la normativa sectorial portuaria, esto es el TRLPEMM. El Plan Especial, vigente desde 1998, es anterior a la planificación portuaria, que se inicia con la aprobación en 2006 del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

El Plan Especial del Puerto de Bilbao es anterior al TRLPEMM de 2011. Esto explica la discordancia existente entre la terminología utilizada para las diferentes zonas entre ambos instrumentos de planificación, debiendo nuevamente recordarse que, según el citado TRLPEMM, le corresponde legalmente a la DEUP, y no al Plan Especial, la asignación de los usos portuarios previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto, así como los espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Por ello, con independencia de que durante su vigencia los señalados instrumentos de planificación deban interpretarse en relación al contexto normativo de aplicación, el objetivo principal de la adecuación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao que está abordando la Autoridad Portuaria de Bilbao, pasa por la necesaria coordinación entre la planificación portuaria y la urbanística.

En consecuencia, el cumplimiento de la segunda de las condiciones establecidas en el artículo 72.2 del TRLPEMM, que los usos hoteleros se acomoden al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio portuaria, está supeditada a la adecuación del marco urbanístico a la vigente DEUP, a través de la presente Modificación puntual del Plan Especial.

El tercero de los supuestos, el retiro mínimo de 20 m. respecto al límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle, es una cuestión vinculada a la disposición física de la edificación prevista.

En todo caso, todas estas condiciones están supeditadas al levantamiento de la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios de dominio público portuario, por parte del Consejo de Ministros, previo informe de Puertos del Estado, enlazándose la presente Modificación puntual del Plan Especial con la oportunidad de que este documento prevea el uso hotelero programado.

En este contexto, el objetivo principal de la presente Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, consiste en adecuar la calificación del suelo del Puerto Deportivo de Getxo a la establecida en la DEUP vigente y en proceder a una regulación de usos coherente con dicha calificación de usos, en cumplimiento con el TRLPEMM.

Se trataría de avanzar para un ámbito territorial más limitado, como es el Puerto Deportivo de Getxo, lo que la Autoridad Portuaria de Bilbao está planteando para el conjunto de la zona portuaria, esto es la actualización del Plan Especial conforme a la DEUP vigente. Debiendo significarse que resulta excepcional el uso hotelero incorporado como previsión en la presente modificación puntual.

La vía prevista de la Modificación puntual del Plan Especial es coherente con lo indicado en el propio Plan Especial, que entiende por modificación toda alteración o adición de documentos o determinaciones que no produzcan la reconsideración global del Plan por no afectar al modelo, y representar alteraciones concretas o puntuales, mientras por revisión debe entenderse la reconsideración global del mismo o de alguno de sus elementos fundamentales".

Tal como se ha indicado anteriormente, la urgencia que requiere la intervención prevista hace inviable esperar a la aprobación de la revisión del conjunto del Plan Especial portuario, que se abordará con los adecuados contenidos y plazos necesarios.

La presente iniciativa cumple con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, establecidos por el artículo 129, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, para las leyes y reglamentos. La necesidad y eficacia está justificada por una razón de interés general y por la elección del instrumento normativo más adecuado para garantizar su consecución. La proporcionalidad de la norma está garantizada por su adecuación a los objetivos perseguidos y por no imponer restricciones de derechos o imposición de obligaciones los destinatarios. El principio de seguridad jurídica, se cumple por la adecuación del documento a la normativa urbanística y portuaria vigente. El principio de transparencia también queda garantizado por su adecuación a los procedimientos establecidos en la legislación urbanística y medioambiental. Finalmente, el principio de eficiencia se satisface al evitar cargas administrativas innecesarias y recursos públicos adicionales.

3. INICIATIVA Y EQUIPO DE TRABAJO

La iniciativa de la redacción de la presente Modificación del Plan Especial corresponde a la Autoridad Portuaria de Bilbao, tal como se recoge en el artículo 56.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM).

El presente documento ha sido elaborado por la Autoridad Portuaria de Bilbao, con la asistencia técnica de Krean, El equipo técnico responsable de la asistencia técnica de este trabajo es el siguiente:

Autoridad Portuaria de Bilbao

Juan Carlos Verdeal	Secretario General
Carmen Martinez	Jefa de Asesoría Jurídica

Asistencia técnica redacción documento urbanístico. Krean

Marco Segurola	Geógrafo urbanista
Ane Miren Martínez	Arquitecta
Aitor Gomara	Ldo. derecho

Estudio ambiental estratégico: Ondoan S.Coop.

Estudio acústico: Tecnalia

4. TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PRESENTE DOCUMENTO

La tramitación del presente documento se inicia con la solicitud por parte de la Dirección General de Desarrollo Territorial del Departamento Foral de Infraestructuras Viarias del inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada. Tras la realización de la fase de consultas, la Orden Foral 995/2025, de 20 de enero, de la diputada foral de Medio Natural y Agricultura, emite del informe ambiental estratégico (Boletín Oficial de Bizkaia, nº 19 de 29 de enero de 2025). El capítulo 10.1 de la presente Memoria se recogen las principales determinaciones del informe ambiental y la manera en la que se les ha dado respuesta.

A continuación, se resumen los informes recibidos con carácter previo a la aprobación inicial del presente documento, sus principales determinaciones y la manera en la que se les ha dado respuesta:

La **Agencia Vasca del Agua (URA)** emite informe en octubre de 2024, cuyas conclusiones principales son las siguientes:

- *En relación con el saneamiento, la normativa urbanística deberá recoger la necesidad de conectar a la red de saneamiento municipal las aguas residuales generadas por la nueva instalación hotelera propuesta*, lo que se incluye en las normas urbanísticas del presente documento.

- *En fases posteriores de la tramitación, se incorporará una estimación de las nuevas demandas de recursos hídricos. En virtud de lo establecido en el artículo 25.4 del TRLA, el organismo de cuenca competente emitirá su preceptivo pronunciamiento sobre la existencia o no de recurso para satisfacer dichas demandas + se incorporará el informe del Ente Gestor de abastecimiento y saneamiento en relación con la suficiencia de las infraestructuras existentes que garanticen un correcto servicio a la zona de servicio del Puerto Deportivo de Getxo.* Se recoge la estimación de la estimación de nuevas necesidades de recursos hídricos e infraestructuras de saneamiento en el apartado 10.3 de esta Memoria y se incorporará al expediente el preceptivo informe del Ente Gestor.

La **Secretaría General de Telecomunicaciones** del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública, emite informe en relación al artículo 50.2 de la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicación, firmado el 3 de octubre de 2024. El informe es favorable y no incluye observaciones a incorporar en el documento.

El **Ministerio de Defensa** emite informe favorable con fecha 11 de octubre de 2024.

La **Dirección General de Aviación Civil** del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, emite su informe con fecha 17 de octubre de 2024. En dicho informe se señala que el margen entre la cota del ámbito de actuación y las cotas de las servidumbres aeronáuticas es de unos 185 m., con lo que hay margen suficiente para

que esta última no sea sobrepasada. En cualquier caso, se indica expresamente que se deberá incorporar entre los planos normativos de la Modificación del Plan Especial el plano de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao (que se incorpora como plano PII.02) y que deberá constancia en la normativa del texto indicado en el informe (que se incorpora en el artículo 15).

La **Confederación Hidrográfica del Cantábrico** emite su informe en diciembre de 2024, en el que se señala que tras su aprobación inicial, la Modificación del Plan Especial deberá remitirse a este organismo de cuenca para el preceptivo pronunciamiento conforme se establece en el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas (RDL 1/2001, de 20 de julio), debiéndose aportar certificado de la entidad gestora del servicio de abastecimiento de agua que garantice que la red cuenta con recursos suficientes para amparar la necesidades de abastecimiento del nuevo uso hotelero.

La **Dirección General de la Costa y el Mar** del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, emite su informe con fecha 24 de marzo de 2024.

El informe de Costas hace una interpretación de la Disposición adicional vigésima del TRLPEMM y del informe de la Abogacía General del Estado de 20 de octubre de 2022, que le lleva a plantear que dado el carácter supletorio de la normativa de Costas y que las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria, les resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 y de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral.

También se indica que en los planos aportados no se representan las líneas del deslinde, por lo que este aspecto deberá subsanarse conforme a lo regulado en el artículo 227.4 a) del RGC.

En otro orden, el informe de Costas interpreta erróneamente la voluntad de la Autoridad Portuaria de Bilbao de incorporar la previsión del uso hotelero a otras zonas del puerto. En el capítulo 2 de la presente Memoria se recoge la frase siguiente: “Se trataría de avanzar para un ámbito territorial más limitado, como es el Puerto Deportivo de Getxo, lo que la Autoridad Portuaria de Bilbao está planteando para el conjunto de la zona portuaria”. El informe de Costas interpreta que esta frase se refiere a la extensión de la implantación del uso hotelero al resto del ámbito portuario, cuando lo que quiere decir, tal y como se aclara en la presente versión en relación al borrador informado por Costas, es que se pretende extender la calificación del conjunto del ámbito portuario a la regulación de usos establecida en la DEUP.

Los dos primeros aspectos, son analizados en el Informe de la Abogacía General del Estado de 28 de mayo de 2025 que se desarrolla a continuación.

La **Abogacía General del Estado** emite un informe con fecha 28 de mayo de 2025, solicitado por la Autoridad Portuaria de Bilbao, a la vista del contenido del referido informe de Costas, sobre la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo. Este informe se incluye como Anexo II a la Memoria.

Tras un extenso desarrollo de las consideraciones jurídicas que concurren en este caso, el informe establece las siguientes conclusiones:

1. Las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito del Puerto Deportivo de Getxo con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

2. La representación gráfica de las servidumbres que exige el art. 227 del Reglamento de Costas citadas únicamente podrá constar en el plano allí donde sean aplicables esas servidumbres y, por tanto, no deberán reflejarse donde no existen, como sucede dentro del dominio público portuario.

De esta manera, se redacta el documento para aprobación inicial dando respuesta a las determinaciones recogidas en el informe ambiental estratégico y en los diversos informes sectoriales en los términos anteriormente expuestos.

El Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, mediante acuerdo de fecha 10 de julio de 2025 procedió a la aprobación inicial de la Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo, acordando su publicación en el Boletín Oficial de Bizkaia (BOB nº 175, de 15 de septiembre de 2025) y en al menos dos periódicos de los de mayor circulación del territorio histórico, sometiendo el expediente a información pública durante un plazo de 20 días hábiles desde la última publicación.

En la fase de información pública se reciben diversas alegaciones que se trasladan a la Autoridad Portuaria de Bilbao, con fecha 26 de noviembre de 2025, al objeto de que pueda realizar las observaciones que estime oportunas. De manera muy resumida, las alegaciones recibidas y su contenido son las siguientes:

1. Ayuntamiento de Getxo: propone reducir la altura del edificio del futuro hotel, tomando como referencia máxima la cumbrera de edificio de la Casa de Náufragos de Arriluze y establecer unas condiciones que garanticen la integración del futuro edificio en su entorno.

2. Dª Olaiz Artetxe de la Peña: solicita le sea remitido el informe de la Dirección General de la Costa y del Mar de fecha 24 de marzo de 2024, en el trámite de consultas.

3. D. Eduardo Andrade Aurrecoechea, en calidad de portavoz del Grupo Municipal del Partido Popular de Getxo: Manifiesta su oposición al proyecto de

construcción del edificio del nuevo hotel con las dimensiones planteadas por motivos de impacto visual y paisajístico, desproporción de la altura en su entorno urbano, etc., solicitando reducir su altura. Se alude también a la falta de justificación del proyecto y a la falta de medidas derivadas de la existencia de suelos potencialmente contaminados en el ámbito.

4. D. Antonio Sancho Villanova, en representación de la sociedad mercantil Velázquez Sancho López Asociados S.L.: solicita la revisión y adecuación del documento debido a que adolece, a su juicio, de defectos en su contenido y precisión, tales como análisis del impacto normativo; evaluación de la situación existente y de los impactos generados; estudio sobre sostenibilidad energética que incluya un estudio de movilidad y falta de justificación del interés público.

5. D. Mikel Bildosola Agirregomezkorta, en calidad de concejal portavoz del Grupo Municipal EH Bildu Getxo: entiende que se priorizan los intereses económicos privados sobre el interés público y la sostenibilidad del espacio y solicita que se suprima la habilitación del uso hotelero o que se retrotraiga el expediente para dar respuesta a las carencias identificadas, a su juicio, en el documento: insuficiente justificación del interés general; ausencia de Estudio de Integración Paisajística; incumplimiento del artículo 21 de las DOT y falta de análisis de la compatibilidad con el PGOU de Getxo.

6. D. Ibon Rodríguez Larrinaga, como consejero del Puerto Deportivo el Abra Getxo: El contenido de la alegación es idéntico a la anterior.

7. Dª Carmen Díaz Pérez, en representación del Grupo Municipal Socialistas PSE-EE (PSOE) de Getxo: solicita que no se apruebe la Modificación del Plan Especial y, consecuentemente, no se construya hotel alguno en este ámbito. Las razones esgrimidas son la falta de interés público; el perjuicio medioambiental; la falta de concordancia con el Plan Estratégico de Turismo y Comercio del Gobierno Vasco; la falta de participación ciudadana y la falta de evaluación del impacto medioambiental y social de la inversión prevista.

8. D. Ignacio Basáñez Alfonso, en calidad de presidente de la Asociación de Amarristas y Comerciantes Getxo Kirol Portua GKP: solicita el archivo del expediente, en base a las cuestiones planteadas: la falta de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación de este documento; la inviabilidad de la iniciativa al ser un uso prohibido por el PGOU de Getxo; necesidad de ajustarse al planeamiento urbanístico, entendiendo como tal el PGOU de Getxo; desajuste entre el Plan Especial y la DEUP y falta de necesidad o conveniencia del uso hotelero en este emplazamiento.

La Autoridad Portuaria de Bilbao emite su informe a las alegaciones en el que se justifican y/o rebaten y justifican todos los aspectos planteados por los alegantes. De manera singular, la justificación del interés público de la propuesta; el marco competencial urbanístico vigente en el ámbito portuario; el proceso de evaluación ambiental del documento llevado a cabo y la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia en la aprobación del documento. En relación a este último aspecto, se incorpora al informe a las alegaciones un informe de la Abogacía General del Estado, que se añade a la Memoria de la Modificación de Plan Especial como Anexo III.

A la vista de la coincidencia en la mayor parte de las alegaciones en relación a la conveniencia de reducir la altura del futuro edificio hotelero, se realiza un análisis comparativo de la altura de las futuras edificaciones con los edificios más significativos del entorno, que sirve como base a la contestación a las alegaciones. Como conclusión, se incluye un plano comparativo al informe a las alegaciones que se incorpora al presente documento como plano PII.02. Este análisis y sus conclusiones de explican con mayor detalle en el apartado 9.3. “Descripción de la propuesta”.

La conclusión más significativa del informe a las alegaciones es la conveniencia de reducir la altura máxima del futuro hotel, que se tendrá que ajustar a la altura máxima de 16 m. prevista para cualquier futuro edificio en este ámbito.

La Autoridad Portuaria de Bilbao remite su informe de alegaciones a la Diputación Foral de Bizkaia con fecha 26 de enero de 2026, quien lo hace suyo.

El Boletín Oficial del País Vasco nº 275 de 29 de diciembre de 2025, publica la Ley 6/2025, de 11 de diciembre, de Medidas Urgentes en materia de Vivienda, Suelo y Urbanismo. Analizada dicha Ley, se concluye que no afecta al presente documento, más allá de la modificación parcial del título del Documento C de la presente Modificación del Plan Especial. Esto supone que no es necesario adaptar el documento a la nueva Ley ni volver a someterlo a información pública.

De esta manera, se redacta el presente documento para aprobación provisional, que incorpora los siguientes cambios en relación al documento aprobado inicialmente. Se tata de meros ajustes, actualizaciones y correcciones que no constituyen modificaciones sustanciales de la propuesta.

DOC. A_MEMORIA

- **Capítulo 4.- Tramitación del expediente. Alcance y Contenido del presente documento:** actualización de la tramitación del documento, resumen de las alegaciones y ajustes en el documento para aprobación provisional.

- **Apartado 9.3.- Descripción de la ordenación propuesta:** se incorpora la referencia a la cuestión planteada en relación a la altura del futuro edificio hotelero plasmada en las alegaciones, el análisis realizado y la decisión finalmente adoptada al respecto.

- **Apartado 11.3.- Participación ciudadana:** incorporar la mención al resultado del proceso de información pública.

- **Nuevo Anexo III.- Informe de la Abogacía General del Estado sobre la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia en la tramitación del documento:** se incorpora el informe de la Abogacía del Estado realizado para el informe a las alegaciones.

DOC. B_NORMAS URBANÍSTICAS

- **Artículo 20**: Se suprime la altura máxima establecida de forma específica para el futuro edificio hotelero.

- **Artículos 19, 20 y 21**: Se incorpora a dichos artículos la limitación a 16 m. de la altura máxima para cualquier edificio que sustituya a los actuales, por extensión de lo ya recogido para la zona de uso portuario-comercial en el artículo 22.

DOC. C_PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

- Se modifica parcialmente la denominación del documento en base a lo establecido en la Ley 6/2025.

DOC. D_RESUMEN EJECUTIVO

- Se actualiza el contenido según lo reflejado en la Memoria.

DOC. E_PLANOS

- **PII.02 "Comparación de la altura del futuro hotel con los edificios del entorno"**: se incorpora el plano incluido en el informe a las alegaciones.

- **PII.03 "Servidumbres aeronáuticas"**: se modifica la numeración de este plano, que anteriormente era el PII.02.

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

5.1. DELIMITACIÓN Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

El ámbito de actuación de la presente Modificación puntual del Plan Especial portuario se vincula exclusivamente con la parte de la zona de servicio portuaria correspondiente el Puerto Deportivo de Getxo en la zona del Abra, que se extiende entre la rotonda situada junto a la playa de Ereaga y los diferentes espacios existentes en el muelle de Arriluce, hasta el contradique de Algorta y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros. El ámbito objeto del presente documento, tiene una superficie de unos 140.029,41 m^2. El plano de información PI.02 "Ámbito de la presente modificación", refleja gráficamente su ámbito de actuación.

Inaugurado en 1997, el Puerto Deportivo de Getxo se constituye actualmente en el puerto deportivo de referencia en Euskadi. Además de ofrecer todos los servicios náuticos necesarios (amarres, tránsitos y área técnica), alberga distintas actividades deportivas (vela, remo y otros deportes náuticos) y dispone de diferentes instalaciones de ocio y restauración, incluidos bares, restaurantes, tiendas y parque infantil.

En el año 1992 el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Getxo constituyeron la Sociedad Pública Puerto Deportivo el Abra - Getxo S.A., con la finalidad de construir y explotar el Puerto Deportivo de Getxo. Tras la ejecución de las obras de infraestructura, en diciembre de 1994 la Autoridad Portuaria de Bilbao otorgó la concesión administrativa para la explotación del Puerto Deportivo de Getxo a la Sociedad Publica Puerto Deportivo el Abra - Getxo S.A., por un plazo inicial de 30 años que expiraba el 4 de enero de 2025, posteriormente objeto de una prórroga de 15 años, situándose actualmente la fecha del vencimiento del plazo concesional en el día 4 de enero de 2040.

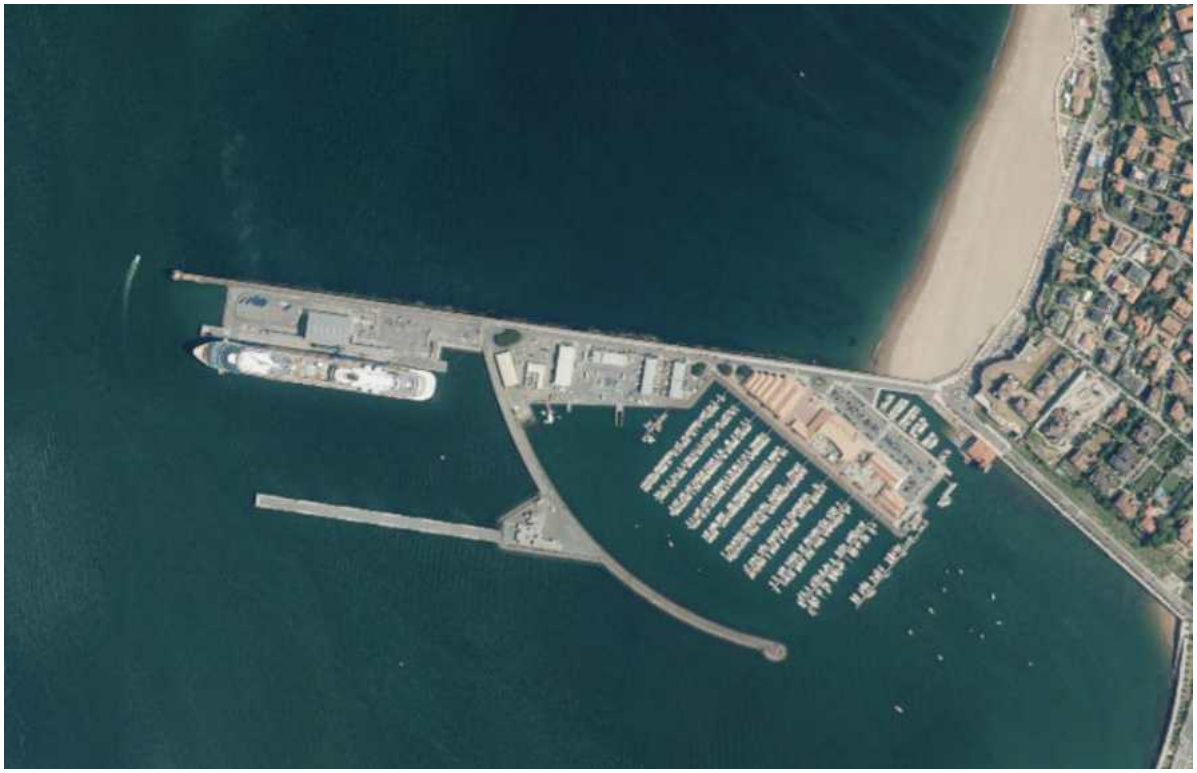
Desde el punto de vista náutico, el Puerto Deportivo de Getxo ofrece condiciones muy adecuadas para su integración en las rutas de navegación internacionales y dispone de una zona de aguas de navegabilidad favorable. Cuenta actualmente con 842 amarres para barcos de 6 a 24 metros de eslora, distribuidos en 10 pantalanes, además de 45 amarres de tránsito. Dispone de un varadero de más de 9.000 m^2 que permite realizar in situ las labores de reparación y mantenimiento habituales ofreciendo una planchada para estancias prolongadas.

En la actualidad, las terminales de cruceros adyacentes al Puerto Deportivo de Getxo constituyen una de las puertas turísticas de Euskadi, gracias a las tres terminales de cruceros que existen y que aportan un tráfico de turistas que en 2023 han alcanzado los 150.000 pasajeros.

Asimismo, el Puerto Deportivo de Getxo constituye un espacio perfectamente integrado en la relación puerto-ciudad y cuenta con buenas comunicaciones, lo que le otorga un papel destacado como punto de ocio, adicional a su actividad náutico-deportiva. Dispone de zonas para eventos, actividades y espectáculos, de un aparcamiento con 860 plazas, que se reducen a 660 los días de crucero, y de diversos servicios de ocio, restauración y zonas comerciales.

Dentro de la concesión del Puerto Deportivo de Getxo, la implantación del nuevo hotel pudiera llevarse a cabo dentro únicamente de la zona actualmente asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad, en un espacio concreto aún por determinar que dependerá de las autorizaciones administrativas que finalmente se aprueben.

5.2. REPORTAJE FOTOGRÁFICO



6. ESTADO ACTUAL DE LA PLANIFICACIÓN EN EL PUERTO DE BILBAO

6.1. RASGOS ESPECÍFICOS DE LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA

Para entender adecuadamente este apartado, es preciso tener en cuenta que el Puerto de Bilbao constituye un puerto de interés general y que su planificación cuenta con un marco normativo específico y singular, en consideración al marco jurídico de competencia estatal sobre los Puertos de Interés General, que se asienta fundamentalmente en el 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 (TRLPEMM).

A tal efecto, cabe señalar que la competencia de la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios recae en la Autoridad Portuaria, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo (art. 25 b TRLPEMM), sobre la base de criterios de interés general, unidad de gestión y de prevalencia de la explotación y ordenación portuarias y de los servicios de señalización marítima respecto al planeamiento urbanístico general (art. 56.1 TRLPEMM).

La planificación de la zona de servicio portuaria se asienta en dos instrumentos complementarios:

a) La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), que tiene normativamente por objeto, por un lado, la determinación de la zona de servicio portuaria, la cual incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que pueden destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y, por otro, la asignación de los usos portuarios previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto, incluyendo los espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Esta determinación se efectúa a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (art. 69.1 TRLPEMM).

   Anteriormente este instrumento tenía la denominación de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) y se regía en base a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (derogada por el TRLPEMM).

b) El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, que tiene por objeto la ordenación urbanística de la zona de servicio (art. 56 TRLPEMM).

De acuerdo con el artículo 56 del TRLPEMM, 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.

La calificación de la zona de servicio portuaria como Sistema General Portuario determina el carácter prevalente de la ordenación y usos portuarios de los citados bienes respecto de cualesquiera Planes Territoriales o Urbanísticos, sin que quepa introducir disposiciones que representen una interferencia o perturbación del ejercicio de las competencias de explotación portuaria. De este modo, se otorga prevalencia legal a la ordenación y uso portuario de los citados bienes, respecto de la ordenación urbanística atribuida a los terrenos afectados, según tiene reconocida la jurisprudencia constitucional, entre otras, STC 77/1984, de 3 de julio (F.J. 1 y 3); STC 40/1998, de 19 de febrero (FJ. 12, 17, 30 y 35) o STC 63/2023, de 24 de mayo.

Recogiendo el asentado criterio jurisprudencial del Tribunal Constitucional, la indicada Sentencia 63/2023 determina que: *"En aquellos supuestos en los que las técnicas de cooperación no permitan llegar a una solución satisfactoria para los intereses de las partes en conflicto -intereses estatales portuarios e intereses autonómicos de ordenación del territorio y urbanismo-, hemos declarado que la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente (STC 77/1984, FJ 3), esto es, al Estado en materia portuaria. Y ello porque «cuando la Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace -o, al menos, así lo entiende el constituyente- un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas»"*. Añade asimismo que: *"El interés general que subyace tanto en la atribución competencial estatal, como en la justificación de la modulación del alcance del contenido de las competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo, conduce a considerar prevalente el interés del Estado en relación con la determinación de los usos en materia de puertos de interés general".*

6.2. EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BILBAO

6.2.1. Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto Autónomo de Bilbao

La aprobación definitiva del vigente Plan Especial se realizó mediante la Orden Foral 59/1993, de 25 de febrero (BOB nº 69 del 25 de marzo de 1993), en la que la Diputación Foral de Bizkaia señalaba la necesidad de subsanar seis aspectos del contenido del Plan para la confección del Texto Refundido del señalado Plan Especial.

Presentado por la Autoridad Portuaria el 13 de abril de 1993 un recurso de alzada contra las condiciones de la mencionada Orden Foral 59/1993, éste fue finalmente resuelto en 1998. El Acuerdo Foral 10/1998, de 14 de julio (BOB nº 143, del 29 de julio de 1998), aprueba definitivamente el Plan Especial atendiendo a las consideraciones efectuadas por la Autoridad Portuaria de Bilbao en su escrito de 16 de febrero de 1998 y precisa las determinaciones que deberían completarse en el Plan Especial para la confección del Texto Refundido, que fue elaborado ese mismo año por la Autoridad Portuaria de Bilbao, encontrándose desde entonces en vigor.

El Plan Especial afecta a los municipios de Barakaldo, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi, Sestao y Zierbena.

Con posterioridad a la entrada en vigor del Plan Especial, se han producido dos modificaciones del mismo.

6.2.2. Primera modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao (2000)

Aprobada definitivamente por Acuerdo Foral de 7 de marzo de 2000 (BOB nº 63, del 30 de marzo de 2000). Afecta a todos los municipios afectados por el Plan Especial.

Esta primera modificación tiene por objeto la regulación de los usos permisibles en la "zona de muelles comerciales" (apartado 3.3.1). Concretamente incorpora la regulación de las actividades industriales, fundamentalmente de distribución o primera transformación de materias primas que llegan por vía marítima, para evitar cualquier ambigüedad normativa.

6.2.3. Segunda modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao en la denominada zona de afección portuaria del municipio de Zierbena (2007)

Aprobada definitivamente con condiciones por Orden Foral 76/2007 de 8 de agosto (BOB nº 167, del 27 de agosto de 2007). Afecta al municipio de Zierbena.

Esta segunda modificación tiene por objeto la introducción en el apartado de "Ordenación, usos y condiciones de edificación" del apartado 3.3.4. "Zona de afección portuaria" del Plan Especial vigente, de ciertas determinaciones consistentes en exceptuar de la remisión al planeamiento municipal, en lo concerniente a ordenación, definición de usos y establecimiento de condiciones de edificación en la zona de afección portuaria situada en el municipio de Zierbena.

De ese modo, pretendía dar respuesta a la demanda existente para la instalación de industrias de biodiesel que requieren una ubicación lo más próxima posible a enclaves con infraestructuras portuarias que cumplan con sus requerimientos de materias primas, circunstancias que se daban en la denominada "zona de afección portuaria" situada en el municipio de Zierbena, cuya ordenación el Plan Especial remite al planeamiento municipal que no permitía dichos usos.

La implantación de estos usos está recogida en la legislación portuaria y la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios en 2006 define esta zona con vocación de uso global portuario de complemento industrial y de almacenaje y logística.

Si bien la Modificación del Plan Especial sólo afecta al citado apartado 3.3.4 "Zona de afección portuaria", el documento realizado incluye la totalidad del contenido del Plan Especial, a modo de texto refundido.

6.3. EVOLUCIÓN EN LA REGULACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO

6.3.1. Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2006)

Aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento a través de la Orden FOM/2429/2006, de 20 de julio (BOE nº 181, del 31 de julio de 2006), ha sido objeto de posterior revisión y actualización por la actual Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), en el sentido que posteriormente se indicará.

Tiene por objeto la delimitación de la zona de servicio portuaria que incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquéllos que puedan destinarse a usos no portuarios, así como la asignación de los usos portuarios previstos para cada una de las áreas funcionales de la zona de servicio portuaria, incluyendo los espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La delimitación de la zona de servicio terrestre aprobada por este instrumento divide el puerto en cuatro áreas funcionales, a las que se asignan los correspondientes usos.

Asimismo, la delimitación de la zona de aguas que lleva a cabo el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios modifica la delimitación de aguas de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, aprobada por Resolución de la Dirección General de Puertos y Costas de 17 de diciembre de 1981, modificada por Órdenes Ministeriales de 30 de noviembre de 1993 y 16 de julio de 2002.

Tras la aprobación del citado Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, se han producido varias modificaciones del mismo que se reflejan a continuación.

6.3.2. Modificación (no sustancial) del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2009)

Aprobada por Resolución de 23 de noviembre de 2009, de la Presidencia de Puertos del Estado (BOE nº 26, de 30 de enero de 2010). Esta modificación recoge el cambio de uso de una parcela de 25.000 m^2 de superficie, situada en el denominado Muelle AZ-1, en el municipio de Zierbena. Se adopta para dicha parcela el “uso portuario complementario, en su categoría industrial”, frente al uso anteriormente previsto de uso “portuario comercial, en la categoría de graneles sólidos”. Este cambio se fundamenta en la necesidad de ubicar una planta industrial en dicho muelle, tras haberse estudiado distintas alternativas.

6.3.3. Segunda modificación (no sustancial) del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Bilbao (2011)

Aprobada por Resolución de 2 de noviembre de 2011 de la Presidencia de Puertos del

Estado (BOE nº 298, de 12 de diciembre de 2011). Esta modificación incorpora a la zona de servicio terrestre del Puerto de Bilbao las siguientes nuevas superficies y se asignan los usos correspondientes a las mismas:

- Muelles AZ-2 y AZ-3: se les asignan los siguientes usos:

    a) Uso Portuario Comercial, sin categoría específica, en el Muelle AZ-2 a la franja de 150 m de anchura más próxima al cantil del muelle, con una extensión total de 110.355,59 m^2. En el Muelle AZ-3 a la franja de 175 m de anchura situada junto al cantil del muelle, con una extensión de 147.907,98 m^2.

    b) Uso Portuario Complementario, sin categoría específica, al resto de la superficie del muelle, lo que supone una extensión de 100.003,25 m^2, y para el Muelle AZ-3 una superficie de 152.125,40 m^2.

- Nuevo Muelle de Cruceros: Muelle adosado al contradique de Algorta, de 354 m de longitud y 26.757,15 m^2 de superficie. El uso asignado al conjunto del muelle es el Uso Portuario Comercial, en su categoría de Pasajeros.

- Prolongación del dique de Punta Sollana: Nueva alineación de 400 m de longitud y una superficie de terreno generada de 27.265,53 m^2. El uso asignado para esta obra es el Uso Portuario Complementario, en su categoría de Industrial.

La incorporación de estas superficies a la zona de servicio terrestre del Puerto de Bilbao implica la reducción en la misma extensión de la Zona I de aguas del puerto actualmente definida.

Asimismo, se modifican parcialmente los usos asignados a los Muelles AZ-1 y A-3.

6.3.4. Tercera modificación (sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2015)

La Autoridad Portuaria de Bilbao aprobó la propuesta de este documento en fecha 30 de mayo de 2013. Posteriormente, el documento fue revisado en febrero de 2015 para dar respuesta a las indicaciones realizadas por Puertos del Estado. Finalmente, la Modificación de la DEUP fue aprobada por parte del Ministerio de Fomento, mediante la Orden FOM/2162/2015, de 6 de octubre (BOE nº 249, 17 octubre de 2015).

El objeto fundamental de la presente modificación constituye la revisión de la zona de servicio procediendo a subsanar inexactitudes gráficas detectadas, fundamentalmente por razones cartográficas, fijando correctamente la nueva delimitación tras un análisis exhaustivo de la documentación y ajustándose a los actuales parámetros urbanos. Además, se aprovecha la modificación para afectar bienes de titularidad portuaria al destino propio de la actividad, garantizando la realización de labores de conservación y mantenimiento de sus infraestructuras y dotar de coherencia la adscripción demanial de espacios portuarios a favor de otras Administraciones Públicas.

Asimismo, la modificación constituye una adaptación del antiguo Plan de Utilización a

lo dispuesto en el TRLPEMM, que determina su cambio de denominación por la de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), con la correspondiente adaptación terminológica de los usos globales prevista en la referida normativa.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, en sesión celebrada el 23 de mayo de 2014 acordó la declaración de innecesariedad de un tramo de lámina de agua en la desembocadura del río Galindo para su tramitación integrada en la modificación sustancial de la DEUP, como condición establecida por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Este tramo se sitúa entre los dos puentes existentes en los términos municipales de Barakaldo y Sestao y representa una superficie de lámina de agua de 3.627 m^2, que se detrae de la zona de servicio portuaria por cuanto que carece de interés para la navegación comercial. La declaración de innecesariedad se incorpora como Anexo a la documentación sustancial de la DEUP para su aprobación conjunta con el resto del documento.

6.3.5. Cuarta modificación (no sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2017)

Por Resolución del Consejo Rector de Puertos del Estado de 28 de diciembre de 2016 (BOE núm. 100, de 27 de abril de 2017), se aprobó la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao. Esta modificación afecta a la asignación de los usos de los Muelles AZ-2 y AZ-3 adosados al dique de Zierbena, de modo que en los Muelles AZ-2 y AZ-3 se asigna el uso Portuario Comercial a la franja de 80 metros de anchura más próxima al cantil de los muelles, y un uso Portuario Mixto, que engloba el uso Portuario Comercial y el Complementario, al resto de la superficie de los señalados muelles, con prevalencia del uso Portuario Comercial.

6.3.6. Desafectaciones de Zorrotza (2019) y Zorrotzaurre (2021)

A partir de ese momento (2017), se han dictado sendas resoluciones de desafectación que han modificado el ámbito espacial de la zona de servicio portuaria. En primer lugar, la resolución del Ministerio de Fomento de 4 de diciembre de 2019, por la que se desafectaron espacios portuarios de la zona de servicio en Zorroza, en el municipio de Bilbao, que alcanzaba una superficie de 96.918 m² de la zona de servicio terrestre y de los terrenos de conexión ferroviaria asociados, que representa la minoración de los usos Comercial y de Reserva en las superficies de 81.583 m^2 y 7.311 m^2, respectivamente.

En segundo lugar, la desafectación de rellenos generados en la isla de Zorrotzaurre, en el municipio de Bilbao, acordada por resolución del Ministerio de Fomento de 20 de diciembre de 2021, que alcanzaba una superficie de 51.681,57 m². Ambas actuaciones están incorporadas a la Modificación sustancial de la DEUP, que seguidamente se indicará.

6.3.7. Quinta modificación (sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2024)

En fecha 10 de mayo de 2024 se ha dictado la Orden del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible número 509/2024, por la que se aprueba la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos del Puerto de Bilbao (BOE núm. 131, de 30 de mayo de 2024) (en lo sucesivo, Orden TRM/509/2024), constituye un texto que refunde en expediente único las diferentes previas propuestas de modificación sustancial de la DEUP del Puerto de Bilbao acordadas por el órgano de gobierno portuario en los ejercicios 2017, 2018 y 2019, 2021, los criterios generales indicados por Puertos del Estado y la Orden del Ministerio de Hacienda y Función Pública de fecha 18 de septiembre de 2023.

La referida Orden TRM/509/2024, incluye los siguientes aspectos:

a) Incorporar al dominio público portuario los siguientes espacios terrestres generados por obras portuarias, con la correlativa disminución en la misma superficie de la Zona I o interior de aguas portuarias del Puerto de Bilbao:

   - Los espacios generados por las obras de la 1ª Fase del Espigón Central de la Ampliación del Puerto en el Abra Exterior, en Santurtzi, Muelles A-4 y A-5, que representan una superficie terrestre adicional de 267.948,92 m^2.

   - Los espacios generados por las obras del Relleno de la Dársena de Udondo, en Erandio, que representan una superficie terrestre adicional de 23.994,82 m^2.

b) Afectar al dominio público portuario los siguientes espacios pertenecientes actualmente al dominio público marítimo-terrestre:

Los espacios de la zona marítimo-terrestre vinculados con los muros o diques longitudinales de protección del acceso rodado por Punta Lucero, en Zierbena, con una superficie de 40.256 m^2.

   - Los espacios de la zona marítimo-terrestre vinculados con los diques secos y rampas varadero de las antiguas instalaciones industriales de carácter naval existentes en Sestao, con una superficie de 9.406,61 m^2, procediéndose a la revisión cartográfica del ámbito del demanio portuario conforme a la documentación de respaldo.

c) Asignar los siguientes usos portuarios a las nuevas superficies incorporadas y/o afectadas al dominio público portuario:

   - El uso portuario Comercial a las superficies de la 1ª Fase del Espigón Central vinculadas a la franja circundante de 100 metros más próxima al cantil de los Muelles A-4 y A-5, con una extensión total de 97.211,98 m^2, y el uso portuario Mixto que engloba el uso portuario Comercial y el uso portuario Complementario, con prevalencia del uso portuario Comercial, al resto de la superficie trasera de los citados muelles, con una superficie de 170.736,94 m^2.

   - El uso portuario Complementario a los nuevos espacios generados en el Relleno de la Dársena de Udondo, que afecta a una superficie de 23.994,82

m^2.

- El uso portuario de Reserva a los espacios ocupados por los muros o diques longitudinales de protección del acceso rodado por Punta Lucero, en Zierbena, con una superficie de 40.256 m^2.
- El uso portuario Complementario a los espacios vinculados con los diques secos y varaderos en Sestao, que alcanza a una superficie de 9.406,61 m^2.

d) Modificar el uso portuario Comercial asignado en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao a la zona trasera del Muelle Bizkaia, incluyendo un pequeño espacio anejo en la zona trasera del Muelle Reina Victoria, ambos en el municipio de Santurtzi, asignando a dichos espacios el uso portuario Mixto que engloba el uso portuario Comercial y el uso portuario Complementario, con prevalencia del uso portuario Comercial, que afecta a una superficie conjunta de 134.811 m^2.

e) Modificar el uso portuario Comercial asignado en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao a la zona trasera del Espigón Central, en la prolongación de los Muelles A-2 y A-6, en Santurtzi, asignando a dichos espacios el uso portuario Mixto que engloba el uso portuario Comercial y el uso portuario Complementario, con prevalencia del uso portuario Comercial, que afecta a una superficie de 98.539,92 m^2.

f) Modificar el uso portuario Comercial asignado en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao a un espacio de forma trapezoidal ubicado en la Zona de Actividades Logísticas de la Ampliación del Puerto en Santurtzi, en la zona interior de los Muelles A-2 y A-3, asignando a dicho espacio el uso portuario Complementario, que afecta a una superficie de 28.325,95 m^2.

g) Modificar el uso portuario Comercial y el uso portuario Complementario asignado en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao a una zona trasera del Muelle AZ-1 de Zierbena, asignando a dicho espacio el uso portuario Mixto que engloba el uso portuario Comercial y el uso portuario Complementario, con prevalencia del uso portuario Comercial, que afecta a una superficie conjunta de 102.121,62 m^2.

h) Actualizar la cartografía con las obras ejecutadas en el espacio portuario, singularmente en el Canal de Deusto, y rectificar los errores materiales obrantes en la información gráfica de la vigente DEUP del Puerto de Bilbao en relación a la Carretera N-639 de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia, cuya superficie de 20.150,33 m^2 debe ser excluida de la zona de servicio portuaria, de los cuales, 17.722,33 m^2 se corresponden con el uso de Interacción Puerto-Ciudad y 2.428 m^2 se corresponden con el uso portuario Complementario.

i) Adaptar los usos portuarios de la zona de servicio portuaria a lo estipulado en el artículo 72 del Real Decreto Legislativo 2/2011, con la supresión del uso de Señalización Marítima, que afecta a una superficie de 28.592,46 m^2, manteniéndose el espacio ocupado por la carretera de acceso de acceso al faro y al dique inacabado de Punta Galea en una superficie de 2.564 m^2, con la asignación al mismo del uso de Reserva Portuaria.

j) Incorporar el Anexo del documento con la relación de los planos informativos del dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima adscrito a la Autoridad Portuaria de Bilbao, en virtud de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 28 de abril de 1994 y de conformidad con el Real Decreto Legislativo 2/2011.

k) Suprimir el uso de Reserva de Gestión Unitaria, cuya superficie de 306.990,51 m^2 se incorpora automáticamente al uso de Reserva Portuaria.

l) Incluye la afectación al dominio público portuario de los terrenos de dominio público marítimo terrestre que acogen las instalaciones de la refinería de Petróleos del Norte, S.A., situados en el municipio de Muskiz (Bizkaia), que forman parte de la zona de servicio del Puerto de Bilbao y se han integrado en el dominio público portuario manteniendo el actual uso y destino de las instalaciones, con el uso portuario complementario.

m) Actualizar las Tablas de superficies por usos con incorporación de los correspondientes planos normativos, con indicación de los indicados espacios objeto de afectación y exclusión y obras ejecutadas, y de los planos de la zona de aguas portuarias actualizados con la incorporación de las nuevas superficies en el sistema de referencia geodésico oficial ETRS89.

La aprobación de la presente Modificación sustancial de la DEUP conlleva una serie de condiciones, como la tramitación de la desafectación para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre de las aguas arriba de la ría del Nervión y del resto del Canal de Deusto; de las playas de Ereaga, Arrigunaga y Las Arenas y sus respectivas zonas de baño; de los espacios de costa natural en Getxo entre el final del aparcamiento del parque Portu-zarra y el espigón sur de cierre de la playa de Arrigunaga, etc.

6.3.8. Sexta modificación (no sustancial) de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (2024)

Por Resolución del Consejo Rector de Puertos del Estado de 23 de julio de 2024 (BOE núm. 192, de 9 de agosto de 2024), se aprobó la modificación no sustancial de la DEUP relativa a Punta Lucero y al muelle AZ0, que inicialmente habían constituido dos expedientes independientes por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao. Los cambios introducidos son los siguientes:

1) En lo que se refiere a la modificación en el entorno de Punta Lucero, la asignación del uso complementario a una superficie de reserva de 102.218,69 m^2 ubicada junto a la antigua cantera de Punta Lucero, en el municipio de Zierbena.

2) Con respecto a la incorporación de las obras ejecutadas en el muelle AZ-0:

   - Incorporar al dominio público portuario los espacios generados por la prolongación del Muelle AZ-1, con una superficie terrestre de 49.723 m^2, reduciéndose dicha superficie de la Zona I o interior de aguas portuarias.

- Denominar como Muelle AZ-0 al nuevo muelle generado.
- Asignar el uso portuario Comercial a las superficies vinculadas con la franja circundante de 80 metros más próxima al cantil del nuevo muelle, con una extensión total de 17.861 m^2; y el uso portuario Mixto que engloba el uso portuario comercial y el uso portuario complementario, con prevalencia del uso portuario comercial, al resto de la superficie trasera del citado muelle con una superficie de 31.862 m^2.
- Actualizar las tablas de superficies por usos.

7. ORDENACIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

7.1. EL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BILBAO

Tal como se ha indicado anteriormente, el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao fue aprobado definitivamente por el Acuerdo Foral 10/1998, de 14 de julio (BOB nº 143, del 29 de julio de 1998), atendiendo a las consideraciones efectuadas por la Autoridad Portuaria de Bilbao, completándose un Texto Refundido ese mismo año.

El Plan Especial incluye la totalidad del Puerto Deportivo de Getxo dentro de la categoría de "Zona Portuario-deportiva". En el Plan Especial vigente la ordenación propuesta para esta zona está recogida en el apartado 3.3.5 "Zona Portuario-deportiva" de la Memoria. Los planos de ordenación se limitan a recoger la calificación del suelo establecida para las diferentes áreas de la zona de servicio portuaria, según se recoge en el plano de información PI.03 "Plan Especial vigente. Calificación del suelo (detalle)", del presente documento.

Reproducimos a continuación el contenido del apartado que refleja la ordenación de la Zona Portuario-deportiva:

3.3.5. Zona Portuario-deportiva

Definición:

Se califican con zona portuario-deportiva aquellas áreas de la zona de servicio que se destinan a uso náutico-deportivo.

Situación:

Se les aplica esta calificación a los enclaves náutico-deportivos existentes en el municipio de Getxo: el Embarcadero de Las Arenas y el Puerto deportivo de Getxo en Arriluce.

Determinaciones del planeamiento municipal:

Las áreas delimitadas como zona portuaria-deportiva están calificadas con diversas denominaciones en el planeamiento municipal vigente, todas ellas compatibles con la referida calificación.

Ampliación o creación de nuevas zonas deportivas

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la creación de nuevas zonas deportivas o la ampliación de las existentes, en terrenos pertenecientes a otras calificaciones, siempre que mediante el Plan de Utilización o mediante el proyecto de concesión se garantice la inocuidad de estas instalaciones, tanto desde el punto de vista del tráfico marítimo, como del terrestre, en especial, en lo referente a la demanda de estacionamiento generadas.

Usos:

No se admitirá ningún otro uso que el portuario-deportivo.

Condiciones de edificación

No podrá construirse sino aquellos elementos indispensables para la utilización portuario deportiva de la margen en que se sitúan.

El Plan Especial vigente carece de una regulación normativa de los usos náutico-deportivos, con lo que no hay una base normativa objetiva para establecer qué usos son admisibles en esta zona en base a dicho instrumento.

En cualquier caso, siendo el uso hotelero un uso excepcional en la zona de servicio portuaria, excluido por tanto con carácter general por la legislación portuaria, queda evidenciado que actualmente este uso no se acomoda al Plan Especial, con lo que no se cumple este requisito, imprescindible para el levantamiento de la prohibición del uso hotelero, según lo establecido en el artículo 72.4 del TRLPEMM. De este hecho surge la necesidad de la presente Modificación puntual del Plan Especial.

7.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO EN LA ORDENACIÓN PORTUARIA (DEUP)

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) vigente, delimita un ámbito con diferencias espaciales y de usos relevantes en relación al recogido en el Plan Especial. El ámbito de la zona de servicio portuaria se incrementa en la zona del contradique de Algorta por cuestiones técnicas en la delimitación de los límites entre tierra y mar, y en la zona este sufre una importante ampliación debida a la construcción de los muelles de cruceros, atraques 1, 2 y 3.

El plano de información PI.05 “Variaciones en la delimitación de la zona de servicio”, refleja los cambios sufridos en la delimitación de la zona de servicio portuaria en el ámbito del presente documento, entre la incluida en el Plan Especial, vigente desde 1998, y la recogida en la vigente DEUP, documento que conforme a la legislación actualmente de aplicación, como queda precedentemente indicado, es el competente para la delimitación de la zona de servicio portuaria y la asignación de los correspondientes usos portuarios, incluyendo los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. En dicho plano se indican los espacios excluidos e incorporados entre 1998 y la actualidad.

Desde el punto de vista de la regulación de los usos portuarios, la DEUP procede a la división de los espacios correspondientes al Puerto Deportivo de Getxo en 4 categorías de uso diferenciadas:

a) Portuario comercial.
b) Portuario náutico-deportivo.
c) Interacción puerto-ciudad.
d) Uso mixto Interacción puerto-ciudad / Portuario náutico-deportivo.

El plano de información PI.04 “Delimitación de espacios y usos portuarios (detalle)”, refleja la calificación del suelo realizada por la DEUP.

Dentro de la actual concesión del Puerto Deportivo de Getxo, la implantación de la programada nueva infraestructura hotelera se ubicará dentro de la zona actualmente asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad, en un espacio concreto aún por determinar, por lo que, a efectos de la planificación portuaria, se cumpliría este requisito correspondiente para el levantamiento de la prohibición del uso hotelero, según lo establecido en el artículo 72.4 del TRLPEMM

7.3. SITUACIÓN CONCESIONAL

Finalmente, respecto del objeto y destino de la concesión titularidad de la sociedad Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A., en el municipio de Getxo, cabe significar que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, en sesión de 3 de noviembre de 2022, aprobó la modificación del destino concesional de dicha concesión, de conformidad con las determinaciones establecidas en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en los siguientes términos:

«Aprobar la modificación, de carácter sustancial, de la referida concesión titularidad de la sociedad Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A., consistente en la modificación del destino concesional, en base al informe emitido por la Dirección de la Entidad, que fija las nuevas condiciones de otorgamiento de la modificación concesional, expresamente aceptadas por la concesionaria, resultando el siguiente nuevo destino concesional: “la construcción, explotación y mantenimiento del puerto deportivo, incluyendo los accesorios usos comerciales, actividades de restauración y ocio, socio-culturales, turísticos, deportivos, innovación y desarrollo empresariales vinculadas, aparcamiento, actividades complementarias y auxiliares de la actividad principal de puerto deportivo”, manteniéndose sin alteración alguna el resto de condiciones concesionales, con efectos a partir de la fecha de notificación al concesionario de la resolución de modificación de la concesión».

En este contexto, está prevista la remodelación integral del Puerto Deportivo de Getxo para adecuar sus instalaciones a las nuevas demandas y para mejorar el atractivo urbano de este entorno.

8. RELACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA CON OTROS ÁMBITOS DE PLANIFICACIÓN

8.1. PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE BILBAO METROPOLITANO

El Decreto 84/2025, de 8 de abril, aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano (BOPV, de 12 de mayo de 2025). Este documento constituye una revisión del anterior PTP vigente desde 2006. Constituye la máxima figura de planificación territorial en este entorno en desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco.

El Puerto de Bilbao tenía una presencia destacada en el PTP de 2006, lo que se reflejaba en varias operaciones estratégicas (OE) Acciones Estructurantes (AE): OE.10 “El puerto”; AE.11 “Acceso viario al Puerto”; AE.13 “Acceso de mercancías al Puerto”; AE.22 “Infraestructuras portuarias. Atraque para grandes buques en Getxo”. Únicamente la AE.22 tenía incidencia directa en el Puerto Deportivo de Getxo y se trata de una actuación ya ejecutada hace varios años.

La Revisión del PTP mantiene el principio básico de potenciar el Puerto de Bilbao como nodo logístico de primer orden y área de actividad económica singularizada en la CAPV. A nivel de planificación portuaria, plantea actualizar el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao para adecuarlo a los instrumentos de planificación portuaria: Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) y sus modificaciones posteriores, y definir, tras la adecuación del Plan Especial, aquellos espacios que han perdido su interés para la explotación portuaria y pueden ser desafectados en un futuro siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación portuaria. Se trata de líneas de actuación en las que la Autoridad Portuaria está trabajando desde hace tiempo.

No hay ninguna determinación específica que haga referencia al Puerto Deportivo de Getxo, objeto de la presente Modificación puntual del Plan Especial.

8.2. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE GETXO

La presente Modificación puntual del Plan Especial afecta única y exclusivamente al término municipal de Getxo.

La Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Getxo, ha sido aprobada definitivamente mediante acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Getxo en sesión extraordinaria de 10 de noviembre de 2025. El Boletín Oficial de Bizkaia nº 230, de 1 de diciembre de 2025 publica el acuerdo de aprobación definitiva, sin perjuicio de su ulterior publicación con el contenido expresado en el propio acuerdo.

Según establece el TRLPEMM, en su artículo 56, titulado “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.

Tal como se ha indicado anteriormente, la calificación de la zona de servicio portuaria como Sistema General Portuario determina el carácter prevalente de la ordenación y usos portuarios de los citados bienes respecto los Planes Territoriales o Urbanísticos, sin que quepa introducir disposiciones que representen una interferencia o perturbación del ejercicio de las competencias de explotación portuaria. De este modo, se otorga prevalencia legal a la ordenación y uso portuario de los citados bienes, respecto de la ordenación urbanística atribuida a los terrenos afectados, según tiene reconocida la jurisprudencia constitucional.

En el caso del Puerto de Bilbao, la manera en la que el planeamiento urbanístico municipal recoge la zona de servicio portuaria es bastante más compleja. En primer lugar, el Plan Especial vigente consolida un mecanismo de ordenación mixto, según el cual las zonas esencialmente portuarias están reguladas directamente por el propio Plan Especial, mientras que remite una parte de la zona de servicio, calificada dentro de la categoría de “afección portuaria”, al planeamiento urbanístico municipal, lo que no es compatible con la legislación portuaria vigente. En segundo lugar, la modificación sucesiva de la delimitación de la zona de servicio y de sus usos, hace que existan importantes desajustes derivados de los diferentes ritmos entre la planificación portuaria y la revisión del planeamiento urbanístico municipal.

El plano de información PI.06 refleja la relación entre la zona de servicio portuaria vigente y el planeamiento urbanístico municipal, tomando como base la información recogida en el Sistema de Información Geográfica de la Diputación Foral de Bizkaia, y constituye un detalle, centrado en el ámbito objeto de la presente Modificación puntual del Plan Especial, de un análisis más amplio realizado para la totalidad de la zona de servicio portuaria.

En el término municipal de Getxo, el planeamiento urbanístico recogía la zona de servicio portuaria en su mayor parte como sistema general de espacios libres. Los puertos existentes (muelle de Las Arenas, puerto deportivo y puerto viejo) se recogen como sistema general de equipamiento. Las playas y la franja costera están calificadas como áreas degradadas a recuperar.

Esta calificación, más allá del incumplimiento de la norma legal que exige su calificación como sistema general portuario, (incumplimiento del que se ha dado oportuno traslado al Ayuntamiento mediante informe de 20 agosto de 2024 a la aprobación inicial de la revisión del PGOU), no parece especialmente conflictiva con las previsiones portuarias para la zona de DPMT natural, salvo en lo referente a la zona que la DEUP prevé como Zona de Reserva Portuaria junto a Punta Galea. El resto de los terrenos situados en este entorno dentro de la zona de servicio tiene la consideración de sistema general de espacios libres.

8.3. PRINCIPALES CONDICIONANTES SECTORIALES

8.3.1. Servidumbres aeronáuticas

La totalidad de la zona de servicio del Puerto de Bilbao está incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Bilbao, ya sea por las Servidumbres de Aeródromo e Instalaciones Radioeléctricas o por las Servidumbres de Operación de Aeronaves (Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao).

Desde el punto de vista de las servidumbres de aeródromo, el ámbito portuario está afectado por el tramo horizontal de aproximación 12, con una elevación de 380 m. en el extremo oeste que va descendiendo hasta aproximarse al aeropuerto.

Desde el punto de vista de las servidumbres de operación de aeronaves, la zona de servicio portuaria está afectada por varias áreas de aproximación, entre ellas, las siguientes:

- Límite aproximación final VOR RWY 10. Altitud 819 m.
- Límite aproximación final ILS RWY 12. Altitud 385 m.
- Límite aproximación frustrada VOR RWY 30. Pendiente 2,5% desde 875 m.
- Límite aprox. frustrada ILS RWY 30. Pendiente 2,5% desde 36 m.
- Límite aprox. frustrada VOR RWY 28. Pendiente 2,5% desde 915 m.

Según la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se deberá remitir la Modificación del Plan Especial al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con anterioridad a su aprobación inicial. La Dirección General de Aviación Civil emitirá un informe preceptivo en el ámbito de sus competencias en un plazo máximo de 6 meses desde la recepción de la documentación. A falta del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el documento.

De manera complementaria, se deberá tener en cuenta, la ampliación de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao asociadas a las instalaciones radioléctricas para la navegación aérea para el caso en que las instalaciones sean aerogeneradores, establecida por el Real Decreto 537/2023, de 20 de junio, que afecta al término municipal de Getxo.

8.3.2. Patrimonio cultural

En el ámbito objeto de la presente Modificación puntual del Plan Especial y su entorno inmediato, existen dos elementos prototegidos por su valor cultural, por parte del Gobierno Vasco:

- Estación de Salvamento de Náufragos (Getxo) (Cod. 78). Tipología: Infraestructuras y Obras Públicas. Puertos. Faro. Periodo: Contemporáneo, siglo XX. Estilo: Regionalismo. Categoría: Conjunto Momumental. Área

Singularizada de Getxo. Grado de protección: Media. Normativa de protección: Decreto 89/2001, de 22 de mayo (Boletín Oficial del País Vasco nº 106, de 5 de junio de 2001).

- Puerto de Arriluze (Getxo) (Cod. 240). Tipología: Infraestructuras y Obras Públicas. Puerto. Periodo: Contemporáneo, siglo XX. Estilo: Regionalismo. Categoría: Conjunto Momumental. Área Singularizada de Getxo. Grado de protección: Especial. Normativa de protección: Decreto 89/2001, de 22 de mayo (Boletín Oficial del País Vasco nº 106, de 5 de junio de 2001).

Sin embargo, el criterio normativo de aplicación, manifestado en reiteradas ocasiones por Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bilbao, entre otras en los informes emitidos en relación al PGOU de Getxo, es que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, es la Administración del Estado la competente respecto de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional, por lo que la eventual catalogación urbanística de los referidos elementos habrá de respetar el régimen que para dichos bienes se deriva de la mencionada ley y de la jurisprudencia constitucional.

Asimismo, la Sentencia del Tribunal Constitucional nº17/1991 de 31 de enero, en cuanto a bienes del Patrimonio Histórico Español adscritos a servicios públicos gestionado por la Administración del Estado establece que “tendrán competencia en la ejecución de la Ley en general (y no sólo para la defensa o protección) respecto de un bien ya adscrito a un servicio público estatal, los órganos también estatales encargados de la gestión del servicio, lo cual no es más que una consecuencia de la plenitud del ejercicio de la competencia de dichos órganos, que si la tienen exclusiva para la gestión del servicio, deberán extenderla también al régimen de uso y gestión de los bienes afectos al mismo y necesarios por ello para su protección; lo contrario condicionaría dicho ejercicio y sería perturbador para la gestión del servicio mismo”.

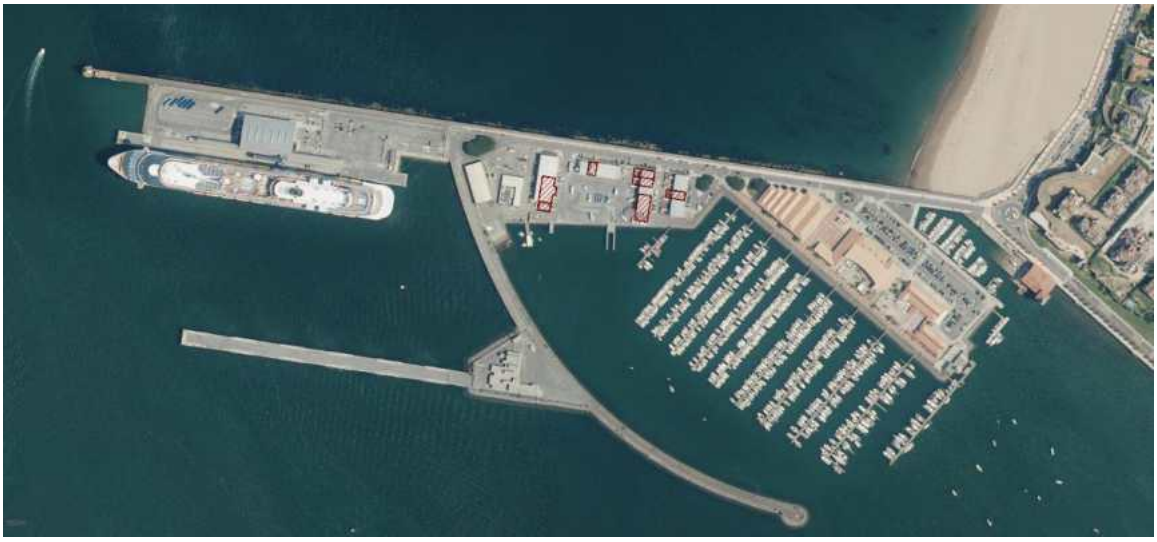
Este mismo razonamiento se ve igualmente soportado por la Sentencia nº107/2005 S11-2-2005, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJ de Baleares, donde, en su Fundamento Jurídico Tercero, establece que “la competencia para efectuar declaraciones de Bienes de Interés Cultural corresponde, en primer término, a la Comunidad Autónoma -artículo 10.21 del Estatuto de Autonomía- salvo que se trate de bienes adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional ya que en estos casos tanto la incoación e instrucción de los correspondientes procedimientos como la oportuna declaración recae en los órganos de la Administración General del Estado -artículos 6.b. y 9.2 de la Ley 16/1985, de 15 de junio, del Patrimonio Histórico Español y sentencia del Tribunal Constitucional número 17/1991”.

8.3.3. Suelos potencialmente contaminados

En el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo existen algunos emplazamientos puntuales incluidos dentro del Inventario de suelos que han acogido actividades potencialmente contaminantes del suelo. Los emplazamientos inventariados

corresponden a diversas actividades vinculadas al equipamiento, mantenimiento y reparación de embarcaciones. Quedan dentro del ámbito de la presente Modificación puntual del Plan Especial en lo relativo a la calificación de usos, pero no tendrán incidencia ni concurrencia espacial con el emplazamiento previsto para el nuevo hotel.

A todos los efectos, se cumplirá con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, con las circunstancias específicas que se dan en el caso de la actividad portuaria. Entre estas circunstancias específicas está el hecho de que el suelo es siempre de titularidad pública y que las actividades que desarrollan su actividad en el espacio portuario lo hacen en régimen de autorización o concesión administrativa.



Suelos que han acogido actividades potencialmente contaminantes del suelo. Emplazamientos inventariados

8.3.4. Afecciones acústicas

El Puerto de Bilbao constituye una infraestructura portuaria de competencia estatal, por lo que está excluido de la aplicación del Decreto 2013/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV, tal como se recoge en el artículo 1.3.b) del citado Decreto.

Será de aplicación la normativa estatal: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El artículo 17 de la Ley 37/2003 del Ruido, establece que el planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta las previsiones establecidas en dicha ley, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

A tal efecto, la presente Modificación del Plan Especial portuario, incluye, como documento F, un Estudio de Impacto Acústico, realizado por la empresa Tecnalia. El

Estudio de Impacto Acústico procede a la zonificación acústica del ámbito, atendiendo al uso predominante. La mayor parte del ámbito constituye un área acústica d) Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto al contemplado en c), mientras que el vial principal sería un área acústica F) Ámbitos/sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte.

En lo que se refiere al ámbito susceptible de acoger la nueva implantación hotelera, se comprueba que se alcanzan los objetivos de calidad acústica establecidos en la tabla A Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas nuevas, del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica, para Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c), durante los tres periodos del día.

8.3.5. Telecomunicaciones

Según se establece en el artículo 50.2 de la Ley 11/2002, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones, los órganos encargados de los procedimientos de aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de planificación territorial o urbanística que afecten a la instalación o explotación de las redes públicas de comunicaciones electrónicas y recursos asociados deberán recabar el oportuno informe del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Dicho informe versará sobre la adecuación de dichos instrumentos de planificación con la citada ley y con la normativa sectorial de telecomunicaciones y sobre las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas en el ámbito territorial a que se refieran. El referido informe preceptivo será previo a la aprobación del instrumento de planificación y será vinculante en relación al régimen jurídico de las telecomunicaciones y a las necesidades de redes públicas de comunicación electrónicas.

Los proyectos que pudieran afectar a las redes de telecomunicaciones tendrán en cuenta las determinaciones establecidas en el artículo 49 de la citada ley.

8.3.6. Costas

El puerto de Bilbao y su ría es un puerto de interés general y, por tanto, forma parte del dominio público marítimo-terrestre e integra el dominio público portuario, regulándose por las disposiciones del TRLPEMM y supletoriamente por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

El informe de la Abogacía General del Estado, de 28 de mayo de 2025, sobre la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, emitido en relación al informe de la Abogacía General del Estado de 20 de octubre de 2022 invocado por .la Dirección General de la Costa y del Mar en su informe de 24 de marzo de 2024 respecto de la presente modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa a la Puerto Deportivo de Getxo, que se

incluye como Anexo II a la Memoria del presente documento, concluye que las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito del Puerto Deportivo de Getxo con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

9. ORDENACIÓN PROPUESTA

9.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES EN LA ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BILBAO A TRAVÉS DEL PLAN ESPECIAL

El objetivo principal del Plan Especial del Puerto de Bilbao es promover una ordenación y aprovechamiento de la zona de servicio del Puerto de Bilbao que compatibilice las exigencias del funcionamiento portuario con las derivadas de las áreas urbanas limítrofes, de cara a facilitar el ejercicio de las competencias concurrentes.

Salvado el objetivo inicial de la "legalización de la ordenación y aprovechamiento" con la aprobación en su día del Plan Especial, la adecuación del Plan Especial en la que está trabajando la Autoridad Portuaria y la presente Modificación puntual, que constituye un adelanto particular de aquélla limitado al Puerto Deportivo de Getxo, tienen como objetivo principal actualizar y poner al día un "instrumento de ordenación que compatibilice las exigencias portuarias y urbanas en los próximos años", según establece el Plan Especial vigente.

En este sentido, cabe recordar la vigente prevalencia normativa de la explotación portuaria y la señalización marítima respecto al planeamiento urbanístico general, tal como recoge el artículo 56.1 del TRLPEMM y ha sido reconocido en pronunciamientos del Tribunal Constitucional, así como el papel del Plan especial de ordenación de la zona de servicio portuaria como instrumento de desarrollo del sistema general portuario, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Al objeto de garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, tal como exige al Plan Especial el TRLPEMM en su artículo 56.3, se considera imprescindible mantener los criterios generales de ordenación que el Plan Especial vigente establece para las zonas de uso estrictamente portuario, al menos en su contenido esencial hasta la aprobación definitiva del programado nuevo Plan Especial actualmente en fase de elaboración, ya que se considera que esta técnica de ordenación resulta fundamental para garantizar una respuesta ágil y flexible en un escenario cambiante de necesidades y demandas, lo que resulta esencial para garantizar la viabilidad de la actividad portuaria.

En suma, la adecuación del Plan Especial en la que está trabajando la Autoridad Portuaria mantiene los objetivos y criterios generales del Plan Especial vigente, procediéndose, fundamentalmente, a un reajuste cartográfico de denominación de las áreas de calificación de suelo conforme a la DEUP, de estructura documental del instrumento, mejora en la coordinación con el planeamiento municipal, previsión de las figuras que permitan el desarrollo de la infraestructura portuaria y de las actividades conforme a las líneas estratégicas del organismo portuario, etc.

9.2. ALTERNATIVAS ANALIZADAS

Tal como se ha indicado anteriormente, el objetivo principal de la presente Modificación puntual del Plan Especial es actualizar la regulación del Puerto Deportivo de Getxo, en coherencia con lo que el planteamiento que la Autoridad Portuaria está trabajando para poner al día el Plan Especial vigente. Este ámbito se ha desgajado del resto de la zona de servicio portuaria a través de la presente Modificación puntual del Plan Especial, debido a la necesidad de dar acomodo de forma específica al uso hotelero, dentro de la actual zona de interacción puerto-ciudad asignada en el Puerto Deportivo de Getxo, y a la urgencia de dicha intervención, con el fin de atender a las demandas del mercado de tráfico de cruceros, que permita su desarrollo y consolidación en los próximos años.

A tal efecto, las alternativas planteadas son las siguientes:

- Alternativa 0 o de no intervención: lo que supondría seguir manteniendo de forma indefinida la situación actual de descoordinación entre la ordenación urbanística (Plan Especial) y portuaria (DEUP) de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, además de no poder abordar la construcción de la nueva infraestructura hotelera prevista en el Puerto Deportivo de Getxo.

- Alternativa 1: supondría la modificación del Plan Especial vigente en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, adecuando la ordenación a la calificación de usos realizada en la DEUP, incluyendo la previsión expresa de un hotel en la zona de interacción puerto-ciudad.

La alternativa 1 constituye la apuesta de la presente Modificación puntual del Plan Especial, descartándose necesariamente la alternativa 0, en especial considerando su no conformidad a la vigente normativa sectorial portuaria.

9.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La propuesta de ordenación prevista en la presente Modificación puntual del Plan Especial, mantiene la filosofía y las determinaciones principales del Plan Especial vigente, en este caso adecuadas al ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

En lo que se refiere a la delimitación de la zona de servicio portuaria, la presente Modificación puntual del Plan Especial se limita a adoptar para su ámbito geográfico de actuación la preceptiva delimitación realizada por la DEUP, ya que constituye el instrumento establecido para ello por parte de la vigente legislación portuaria. Esto supone, entre otros aspectos, un aumento de la superficie ordenada, en relación a la recogida en el Plan Especial vigente.

Una adicional pequeña diferencia es que la DEUP incluye en las zonas de uso los pantalanes existentes en el puerto deportivo y que, a efectos del Plan Especial, no se consideran espacios de tierra, lo que genera alguna pequeña diferencia de superficies. Por otro lado, en la Modificación puntual del Plan Especial se incorpora como uso superpuesto la red básica de comunicaciones que, en este caso, es la “Red viaria portuaria básica”.

El plano de ordenación PII.01 “Calificación”, refleja la zonificación de usos adoptada por la propuesta de modificación del Plan Especial para este ámbito.

Por otro lado, se mantiene la mecánica de ordenación basada en la definición de una serie de zonas de calificación de usos. Así como el Plan Especial vigente tuvo que definir estas zonas de calificación según su propio criterio, ante la falta de instrumentos específicos para ello en ese momento, actualmente contamos con una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que divide, de conformidad con la normativa vigente, la totalidad de la zona de servicio en zonas de uso y la asignación de los correspondientes usos adaptados a la legislación portuaria. Como no puede ser de otra manera, la presente Modificación puntual del Plan Especial adopta la definición de las zonas de calificación por remisión a las establecidas en la DEUP vigente.

Dentro de estas zonas de calificación, la Modificación puntual del Plan Especial procederá al establecimiento de los criterios de ordenación y la regulación de las condiciones de edificación. Esta regulación se realiza a través del correspondiente documento de Normas Urbanísticas, ausente en el Plan Especial vigente. La regulación propuesta está adaptada a los criterios de uso establecidos en la legislación portuaria actualmente vigente.

Siguiendo con el mecanismo de ordenación del Plan Especial vigente, se definen los parámetros reguladores de la edificación, a través de la fijación de la altura máxima. Para evitar discrepancias, el presente documento introduce en su normativa urbanística los criterios para la medición de la altura de cara a la eventual sustitución de los edificios existentes.

Desde el punto de vista formal, la presente Modificación puntual del Plan Especial supone una adecuación importante de los instrumentos y mecanismos de ordenación en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

Sin embargo, desde el punto de vista de contenido, la ordenación propuesta es continuista con la realidad existente actualmente en el Puerto Deportivo de Getxo y pretende reajustar la situación actual e incorporar el uso hotelero.

Al inicio del expediente, el Borrador sometido a evaluación ambiental estratégica simplificada, preveía una altura máxima de 26 m. para el edificio del futuro hotel. La fijación de esta altura devino de un previo consenso institucional en orden a promover la actividad home port del Puerto de Bilbao y asimismo de dar cobertura a la insuficiencia dotacional de habitaciones hoteleras existente en el municipio de Getxo, sobre la consideración de criterios de viabilidad técnica y económica para la implantación de un hotel que gozara de estándares de calidad y servicio adecuados a su entorno, y cuya edificación futura quedara sensiblemente por debajo del situado sobre las galerías de Punta Begoña.

El Informe Ambiental Estratégico que pone fin al trámite de evaluación ambiental estratégica simplificada, establece entre sus determinaciones la condición de que el futuro edificio hotelero tendrá que reducir la altura de 26 metros inicialmente prevista generando un volumen más adaptado a su entorno.

En esta misma línea, en el documento para aprobación inicial de la Modificación

puntual del Plan Especial portuario, incluye en su artículo 20.3, la expresa previsión de que “El proyecto edificatorio deberá incluir un estudio de integración paisajística, conforme a lo recogido en el artículo 7 de Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV, que justifique que la nueva edificación propuesta se integra adecuadamente tanto en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo como en su entorno urbano circundante.”

No obstante, buena parte de las alegaciones recibidas en la fase de información pública manifiestan una inquietud ante el eventual impacto paisajístico que podría producir la futura instalación hotelera, consideración a la que la Autoridad Portuaria de Bilbao no puede permanecer ajena.

Esto ha llevado a replantear la altura máxima inicialmente establecida para la futura implantación hotelera, con el objeto de intentar compatibilizar la viabilidad económica de su implantación con una integración más armoniosa en su entorno. A tal efecto, se ha llevado a cabo un análisis de la relación entre la altura de la futura edificación para acoger la actividad hotelera y la de los edificios más significativos de su entorno. Este análisis se sintetiza en el plano que PII.02 “Comparación de la altura del futuro hotel con los edificios del entorno”.

En este esfuerzo de reducir la altura máxima de la edificación de la futura implantación hotelera se ha adoptado el criterio de garantizar un perfil de PB+3, lo que se consigue con una altura máxima de 16 m. Cualquier perfil y altura inferior supondría la inviabilidad económica de la iniciativa y la imposibilidad práctica de que eventualmente pudiera materializarse. Esto significa que la altura de la nueva edificación propuesta quedaría por debajo de la torre del edificio de la casa de náufragos de Arriluce, ya que coincidiría con la terraza superior de la torre; por debajo del hotel Tamarises, situado junto a la playa de Ereaga; y coincidiría aproximadamente con la coronación del edificio Olatua que alberga la terminal de cruceros del Puerto Deportivo de Getxo.

De esta manera, la altura máxima de 16 m. propuesta para el futuro hotel coincide con la altura máxima establecida en el caso de sustitución de los edificios existentes para la zona de uso portuario comercial comprendida dentro del Puerto Deportivo de Getxo. Esto hace que ya no resulte necesario establecer una altura específica para el eventual nuevo hotel, sino que ésta se ajustaría a la altura máxima establecida con carácter general para la zona de uso portuario comercial, extendiendo dicha previsión para el resto de zonas del ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

10. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El presente documento se somete a evaluación ambiental estratégica simplificada en cumplimiento de la legislación ambiental y urbanística vigente.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el plan especial portuario no es un documento urbanístico al uso, sino que tiene unas circunstancias propias y específicas. La Sentencia número 573/09 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su punto séptimo que establece con claridad que la Ley 2/2006 no regula los planes especiales portuarios.

El plan especial portuario tiene como ámbito de actuación un Sistema General Portuario de naturaleza pública, con lo que no hay diferenciación entre espacios públicos y privados. Los espacios de uso privativo se disponen en régimen de concesión y/o autorización administrativa.

Uno de los rasgos característicos del espacio portuario es su realidad dinámica y cambiante, para adecuarse a las nuevas circunstancias y necesidades. Los viales interiores se modifican con facilidad y los espacios físicos que acogen actividades económicas se van adecuando y modificando en función de las nuevas necesidades o del cambio de actividades.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, entre la que destaca la Sentencia 63/2023, establece la prevalencia de la competencia sectorial frente a cualquier otro tipo de competencia de rango inferior a la estatal, como puede ser la urbanística o medioambiental.

Esto quiere decir que las medidas de carácter medioambiental que se establezcan tienen que ser adecuadas y proporcionadas y no generar interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

En el caso presente, los proyectos constructivos que se desarrollen en este ámbito, no son estrictamente instrumentos subordinados a la presente Modificación del Plan Especial portuario, tal como ocurre en otros planeamientos. Sin embargo, las determinaciones establecidas en el Informe Ambiental Estratégico y en el Documento Ambiental Estratégico, que se desarrollan en los apartados siguientes, serán de aplicación a todos los proyectos que se desarrollen en dicho ámbito.

10.1. INCORPORACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Tras la realización de las consultas pertinentes a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se emite la Orden Foral 995/2025, de 20 de enero, de la diputada foral de Medio Natural y Agricultura, por la que se resuelve formular el informe ambiental estratégico de la «Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo» (referencia: EAE2410) (Boletín Oficial de Bizkaia, nº 19 de 29 de enero de 2025).

El órgano ambiental concluye que el documento propuesto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente y, por tanto, no debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones:

1ª) Con el objetivo de limitar su impacto paisajístico en un ámbito muy transitado por la ciudadanía y de reducir al mínimo posible el riesgo de colisión de aves, el nuevo uso hotelero que pudiera, excepcionalmente, permitirse debe reducir la altura de 26 metros prevista, generando un volumen más adaptado a las edificaciones existentes actualmente en la zona de uso «Interacción puerto ciudad» del ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

2ª) Con el objetivo de detener, reducir o corregir la contaminación lumínica en todos los ecosistemas, se aplicarán, en todo el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, las medidas preventivas y correctoras incluidas a este respecto en el apartado 4 de este informe ambiental estratégico.

3ª) El Plan Especial incluirá un estudio sobre sostenibilidad energética con el contenido previsto en el artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

4ª) Con el objetivo de priorizar medios de transporte más sostenibles, se deberá reducir el número de plazas de vehículos motorizados al mínimo imprescindible y prever estaciones de recarga de vehículos eléctricos e instalaciones protegidas para el aparcamiento de bicicletas.

5ª) La Modificación del Plan Especial garantizará la conservación de los elementos arquitectónicos «Estación de salvamento de naufragios» y «Puerto de Arriluce».

6ª) El Plan Especial deberá presentar una estimación de las demandas de agua que se prevén, así como un certificado del ente gestor que justifique que los sistemas existentes disponen de capacidad para dar servicio a las nuevas demandas y para acoger las nuevas cargas fruto de los nuevos desarrollos.

7ª) Se tendrán en cuenta las directrices de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco en el tratamiento de los riesgos asociados a la Modificación del Plan Especial.

8ª) Las medidas preventivas o correctoras incluidas en el Documento Ambiental Estratégico deben considerarse directrices para el proyecto de desarrollo de la Modificación del Plan Especial.

9ª) Todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y los controles ambientales que deban incorporarse a los proyectos de desarrollo, han de hacerlo con el suficiente grado de detalle para que garanticen su efectividad. Aquellas medidas que sean presupuestables deberán incluirse como unidad de obra, con su correspondiente partida económica en los proyectos. Las que no puedan presupuestarse se exigirá que se incluyan en el pliego de condiciones técnicas.

El presente documento da respuesta a todas las condiciones establecidas en el

Informe Ambiental Estratégico. Las condiciones 1, 2, 4, 5, 7, 8 y 9 se trasladan directamente a las normas urbanísticas. La condición 3 se cumple con la incorporación de un estudio de sostenibilidad energética como Anexo I a la Memoria. En cumplimiento de la condición 6 se incorpora al apartado 10.3 de la Memoria la estimación de los recursos hídricos y se solicita el certificado de suficiencia al ente gestor.

10.2. MEDIDAS PROPUESTAS EN EL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

10.2.1. Medidas en relación con la minimización del impacto asociado al desarrollo del Plan

En este apartado se definen las medidas de minimización de efectos negativos, que han de servir para evitar o reducir al máximo los efectos o impactos de las actuaciones del desarrollo del Plan, y que han sido presentados en el apartado 8. Estas medidas de minimización serán aplicadas tanto en la fase de construcción, como en la fase de explotación de las actividades asociadas a la modificación del PE, según corresponda.

En la tabla que se presenta seguidamente, se relacionan las medidas planteadas con los efectos ambientales detectados, así como los elementos del medio físico sobre los que más protección pueden ejercer y se indican, así mismo, aspectos relacionados con el control del cumplimiento de los objetivos de cada una de las medidas.

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
General	Inespecífico		ME01	Constitución del equipo de Dirección Ambiental de Obra (Asistencia Técnica Medioambiental adscrita a la Dirección de Obra)	El promotor de la obra contará con un equipo de Asistencia Técnica Medioambiental (Dirección Ambiental de Obra), dependiente de la propia Dirección de Obra. Periódicamente, esta Asistencia Técnica Medioambiental deberá realizar una verificación del cumplimiento de las medidas establecidas por el Programa de Vigilancia Ambiental por parte de la empresa contratista. Se realizarán visitas periódicas al ámbito del Plan, por parte de empresa ambiental especializada en medio ambiente, tanto durante la fase de construcción, como durante la fase de explotación (durante un mínimo de 2 años), con el fin de verificar: -Que las medidas protectoras, correctoras y compensatorias previstas en este documento se realizan y que cumplen adecuadamente con su cometido. - Que, en el caso de que se detectasen nuevos efectos no previstos en este documento, se procede a su adecuada corrección o minimización, mediante medidas correctoras específicas.	X			X	X
General	Inespecífico		ME02	Constitución del equipo ambiental del contratista para la obra (Responsable Técnico de Medio Ambiente)	Adicionalmente al equipo medioambiental del promotor de la obra, la empresa contratista debe contar con un equipo ambiental, a pie de obra, que cuente con la experiencia necesaria que garantice la correcta ejecución de las medidas de prevención y corrección ambiental previstas. Será el responsable de que se ejecuten las medidas del Programa de Vigilancia Ambiental, llevando, así mismo, un registro de todos los trabajos realizados, así como de su grado de eficacia. Durante la fase de explotación, este equipo será responsable de llevar a cabo las medidas de protección o corrección de impactos previstas para esta fase.	X			X	X
General	Inespecífico		ME03	Manual de Buenas Prácticas Ambientales en Obra (MBPA)	Antes del inicio de las obras de construcción del hotel, se procederá a la redacción de un MBPA específico para las obras asociadas al desarrollo del Plan, que contemple, entre otras, medidas específicas para la reducción de generación de residuos en origen, segregación de los residuos que se generen y acciones específicas de sensibilización en relación con la generación de residuos y protección del medio ambiente para el personal de obra.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME04	Estudio y Plan de Gestión de Residuos	Antes del inicio de las obras, se habrá redactado un Estudio de Gestión de Residuos (con el proyecto constructivo) y un Plan de Gestión de Residuos (antes del acta de replanteo), en los que se detalle adecuadamente todo el proceso de prevención y gestión de residuos para las obras asociadas al desarrollo del Plan.	X			X	
Ef02 Ef10 Ef16	USOS DEL SUELO FAUNA PAISAJE	EA18 EA13 EA14	ME05	Delimitación del ámbito de actuación	Se procederá a delimitar, clara e inequívocamente, la zona de actuación, antes del comienzo de las obras, de manera que se minimice la afección sobre el terreno y, en especial, sobre áreas colindantes, de manera que, así mismo, se restrinja el movimiento de maquinaria en las áreas colindantes.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME06	Acondicionamiento de una zona específica para la limpieza de hormigoneras	Previamente al inicio de las obras, se construirá una zona específica para la limpieza de las canaletas de las hormigoneras, que incluya un contenedor específico para el almacenamiento temporal de las aguas residuales.	X			X	
General	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME07	Mantenimiento y limpieza periódica de la zona de limpieza de hormigoneras	Con la periodicidad necesaria, se deberá proceder a la retirada del contenedor con aguas de limpieza de las hormigoneras, siendo transportadas y gestionadas por entidades autorizadas.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME08	Movimiento selectivo de tierras	Al objeto de minimizar la ocupación del suelo de forma irreversible, siempre que fuera preciso, se realizará un movimiento de tierras selectivo, restringido al ámbito geográfico del Plan.	X			X	
Ef04	LITOLOGÍA	EA02	ME09	Instalación de Punto Limpio	Antes del inicio de las obras, se deberá instalar, en una zona adecuada, un Punto Limpio, para el correcto almacenamiento temporal de los residuos que se generen durante la fase de obras asociadas al desarrollo del Plan; en esta zona el suelo sobre el que se instale deberá contar con las medidas adecuadas para minimizar el riesgo de contaminación del mismo (aislamiento y cubeto de retención).	X			X	
Ef02 Ef10	LITOLOGÍA FAUNA	EA02 EA13	ME10	Instalaciones auxiliares	Se definirán las zonas destinadas a la ubicación de instalaciones auxiliares (casetas de obra, caseta sanitaria, zona de almacenamiento temporal de productos líquidos). En cualquier caso, las instalaciones de obra se ubicarán fuera de zonas ambientalmente sensibles (nunca a menos de 5 metros del mar) y siempre deberán estar correctamente aisladas, para minimizar el riesgo de contaminación de las aguas.	X			X	
Ef02 Ef05 Ef05 Ef10	LITOLOGÍA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA PERMEABILIDAD VULNERABILIDAD DE ACUÍFEROS FAUNA	EA02 EA08 EA05 EA06 EA07 EA13	ME11	Plan de emergencia medioambiental	Se dispondrá de un plan de emergencia medioambiental, que contemple procedimientos de actuación (contención y absorción) frente a derrames y vertidos de productos químicos (incluidas las aguas de extinción de incendios), deposición accidental de residuos u otros aspectos relacionados con la ejecución de las actuaciones asociadas al desarrollo del Plan, que pudieran contaminar el suelo, hidrología u otros recursos naturales colindantes con la zona de actuación.		X		X	
Ef19 Ef04 Ef08 Ef10	USOS DEL SUELO HIDROLOGÍA SUPERFICIAL VEGETACIÓN ACTUAL FAUNA	EA18 EA08 EA09 EA13	ME12	Protección de áreas colindantes	Fuera del ámbito de actuación, no se permitirá el depósito de materiales de obra o residuos de ninguna clase.	X			X	
Ef03 Ef04	PUNTOS Y ÁREAS INT. GEOLÓGICO HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA04 EA08	ME13	Mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera	Las labores de mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por las carreteras se realizarán dentro de una zona habilitada para ello y esta zona dispondrá de los medios necesarios (impermeabilización y balsas para recogida de fluidos o equivalentes), para evitar cualquier afección al suelo o a la hidrología por derrames involuntarios. De forma periódica, se procederá a la retirada de los residuos de estas zonas y serán gestionados de acuerdo a la legislación de aplicación.	X			X	
Ef03	PUNTOS Y ÁREAS INT. GEOLÓGICO	EA04	ME14	Mantenimiento de maquinaria de obra apta para circular por carretera	Las labores de mantenimiento, lavado y repostaje de la maquinaria de obra apta para circular por la carretera se realizarán en talleres autorizados.	X			X	

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08								
General	HÁBITATS PAISAJE	EA11 EA14	ME15	Sensibilización ambiental para el personal de obra	Se realizarán campañas de información entre el personal de las obras, con el fin de concienciarlo en la minimización de consumo de recursos y de generación de residuos o vertidos, presentando, así mismo, el Manual de Buenas Prácticas Ambientales de la obra.	X			X	
General	HÁBITATS PAISAJE	EA11 EA14	ME16	Gestión de residuos peligrosos	Todas las áreas de obra que impliquen la generación de residuos peligrosos dispondrán de los elementos necesarios para su correcta gestión, cumpliendo con la legislación de aplicación en cada caso. Se procederá a la identificación de los residuos, antes de la entrega para su gestión, conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 7/20223 y, en el caso de que sean residuos peligrosos, determinar sus características de peligrosidad La contrata será responsable de que no existan derrames de líquidos o residuos peligrosos. Así mismo, deberá proceder a la adecuada gestión de los residuos y contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de la Obra para su consulta y verificación.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME17	Separación y gestión de RCD	La contrata será responsable de contar con contenedores específicos para cada tipología de residuo de construcción y demolición y de mantenerlos en correcto estado de orden y limpieza. Los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados, tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. Tras la segregación, deberá proceder a la adecuada gestión de estos residuos y a contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de Obra, para su consulta y verificación.En definitiva, los residuos que se generen durante la ejecución de las obras se separarán y gestionarán de acuerdo a la legislación vigente, primando su reutilización y reciclaje frente al depósito en vertedero.		X		X	
Ef01 Ef10	LITOLOGÍA FAUNA	EA02 EA13	ME18	Gestión de excedentes de excavación	Los sobrantes de tierra que se pudieran generar durante las tareas de excavación, serán gestionados mediante gestor autorizado; en cualquier caso, antes del inicio de la obra, se deberán localizar los puntos de destino de los materiales sobrantes (los gestores deberán ser seleccionados en función de las características del suelo sobrante) y, si se cumplen los requisitos establecidos por la *Ley 4/2015, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*, las obras deberán contar con el correspondiente Plan de Excavación.		X		X	
Ef01 Ef05 Ef04	LITOLOGÍA HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA02 EA05 EA08	ME19	Gestión de aceite usado	La obra deberá contar con un contenedor específico para la gestión del aceite usado y la zona de almacenamiento temporal deberá mantenerse en un adecuado estado de orden y limpieza. Así mismo, deberá proceder a la adecuada gestión del aceite usado y a contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de Obra, para su consulta y verificación.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME20	Protección del medio marino	En ningún caso se utilizará la ribera del mar como lugar para el depósito de materiales, parques de maquinaria, casetas de obra, instalaciones sanitarias y, en general, de todas aquellas actividades que puedan suponer un riesgo de contaminación de las aguas o la alteración de los ecosistemas marinos asociados.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME21	Uso de hormigón ya preparado en planta autorizada	Para asegurar la protección del medio marino, se adquirirá el hormigón ya preparado en plantas autorizadas y se adoptarán los sistemas de control necesarios para evitar el vertido de los materiales de limpieza de hormigonera hacia el mar o al suelo.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME22	Prevención de vertido a mar	Se instalarán las medidas que fueran precisas para minimizar el riesgo de vertido (directo o indirecto) de cualquier tipo de material o sustancia a las aguas del mar, extremándose las precauciones en talleres, casetas de obra, instalaciones sanitarias, zonas de almacenamiento temporal de productos peligrosos (lubricantes, combustibles, etc.), zonas de mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera, etc.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME23	Gestión de aguas sanitarias	Para la gestión de las aguas sanitarias, se instalarán casetas prefabricadas de obra, con tratamiento químico de los efluentes o conexión a la red de saneamiento municipal, previa solicitud de permiso de vertido. A lo largo de la duración de la obra se realizarán todas las tareas de mantenimiento que sean precisas para asegurar el adecuado mantenimiento de este tipo de instalaciones.	X			X	
Ef08	VEGETACIÓN ACTUAL	EA09	ME24	Protección de vegetación no afectable por las obras	Dadas las actuaciones previstas, así como las características del ámbito del Plan (zona urbanizada), no se prevén afecciones a la vegetación; no obstante, se respetará todo tipo de vegetación autóctona existente en las inmediaciones del ámbito geográfico del Plan, evitando tanto actuaciones directas, como indirectas, que puedan generar impactos sobre las formaciones vegetales autóctonas.	X			X	
Ef16	VEGETACIÓN ACTUAL PAISAJE	EA09 EA14	ME25	Implantación de especies vegetales autóctonas en zonas ajardinadas	En las zonas ajardinadas previstas en el correspondiente proyecto constructivo del edificio hotelero, se utilizarán especies vegetales autóctonas.					
Ef10 Ef11	FAUNA	EA13	ME26	Gestión de hormigón	No se verterán restos de hormigón u otros materiales fuera de la zona de obra y si se produjese el vertido accidental de los mismos, deberán ser inmediatamente retirados.	X			X	
Ef16	PAISAJE	EA14	ME27	Cumplimiento de normativa urbanística municipal	Con el fin de garantizar la integración ambiental el edificio hotelero previsto en el Plan en el paisaje del entorno, el proyecto de ejecución deberá ajustarse a los requerimientos constructivos impuestos en el planeamiento urbanístico municipal (alturas, servidumbres, urbanizaciones, etc.).	X			X	
Ef14	PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL	EA16	ME28	Protección del patrimonio cultural	Se identificarán y balizarán los elementos de patrimonio actualmente conocidos, para minimizar el riesgo de afección a los mismos.	X			X	

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
					En el caso de que durante la ejecución delas obras se localizase algún elemento del patrimonio cultural no previsto, se procederá a su señalización y a su comunicación a la Diputación.					
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME29	Minimización de ruido	La maquinaria utilizada en actividades al aire libre en general, y en las obras públicas y en la construcción en particular, debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.	X			X	
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME30	Limitación del horario laboral	Se establecerán límites horarios para los trabajos, evitando en la medida de lo posible la realización de obras o el movimiento de maquinaria antes de las siete de la mañana o después de las seis de la tarde.		X		X	
Ef18	MEDIO SOCIO-ECONÓMICO	EA15	ME31	Contratación de mano de obra local	Se recurrirá, en la medida de lo posible, a la utilización de mano de obra del municipio o de su entorno.			X	X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME32	Estabilización de superficies pulverulentas	Se minimizará la existencia de acúmulos de material pulverulento y, en todo caso, se procederá a su estabilización, mediante la realización de riegos ligeros con agua (limitándose a la cantidad mínima imprescindible de agua que permita la estabilización de las superficies pulverulentas, sin generar consumos innecesarios de agua), para evitar la dispersión de material hacia el exterior de la obra.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME33	Prohibición de quemas de matenales	No se realizarán quemas de restos vegetales, madera, aceites, plásticos o cualquier otro tipo de material.	X			X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME34	Utilización de toldos en los camiones, cuando se produzca el traslado de material pulverulento	Los camiones que realicen transporte de tierra u otros materiales pulverulentos estarán recubiertos por un toldo u otro sistema de similar eficacia que minimice la dispersión de finos y partículas durante todo su recorrido.	X			X	
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME35	Limitación de velocidad de circulación de vehículos	Con el fin de evitar la generación de polvo en la zona de obras y, se limitará la velocidad de circulación de vehículos a 20 Km/h en zonas sin asfaltar.	X			X	
Ef12	HÁBITATS	EA11	ME36	Lavado de ruedas antes de salir de la zona de obras	Siempre que se detecte barro en la zona de obras, antes de su salida de la obra, las ruedas y partes bajas de los camiones que realicen transporte de tierras serán convenientemente regados con agua.	X			X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME37	Limpieza de viales	Los viales de la zona de obra se mantendrán libres de exceso de material pulverulento, para lo cual se procederá, en caso necesario, a su limpieza periódica.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME38	Minimización del consumo de energía en fase de obra	Para minimizar el consumo de energía y la emisión de Gases de Efecto Invernadero y la generación de ruido, la maquinaria de obra que no se esté utilizando, se mantendrá apagada.	X			X	
General	Inespecífico		ME39	Limpieza final de la obra	Una vez finalizadas las obras, se deberá proceder a la limpieza general de toda la zona, para eliminar restos de materiales de obra, tanto en las propias zonas de actuación, como en sus inmediaciones.		X		X	
General	Inespecífico		ME40	Desmantelamiento de estructuras provisionales	Tras la finalización de las obras, todas las estructuras provisionales deberán ser desmanteladas y retiradas del ámbito de actuación, incluyendo la correspondiente gestión de RCD, si fuera pertinente.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME41	Minimización del consumo de energía en fase de explotación	Se instalarán sistemas eficientes de iluminación y climatización en el edificio hotelero. Tanto en el interior, como en el exterior del edificio objeto del desarrollo del Plan, se deberán utilizar luminarias de bajo consumo energético. Al mismo tiempo, se deberán instalar unidades de climatización que minimicen el consumo de energía.			X		X
Ef23	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME42	Minimización del consumo de agua en fase de explotación	Durante la fase de construcción, se utilizará la cantidad imprescindible de agua para la adecuada realización de las obras. En el edificio del hotel, se instalarán sistemas que contribuyan a minimizar el consumo irracional de agua (cisternas de doble descarga, aireadores en grifos, etc.)	X			X	X

Tabla 31. Medidas de prevención y reducción de impactos. Tipos de medida: Pr.: Prevención; Cor.: Corrección; Comp.: Compensación.

10.2.2. Medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan

En la siguiente tabla se presentan las medidas del PVA, así como los aspectos relacionados con el control de la eficacia de cada una de las medidas planteadas y los indicadores de seguimiento de dicha eficacia.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME01	Constitución del equipo de Dirección Ambiental de Obra (Asistencia Técnica Medioambiental adscrita a la Dirección de Obra)	El promotor de la obra adscribirá un equipo de Dirección Ambiental de Obra.	Al inicio de la obra.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si se ha constituido el equipo de Dirección Ambiental de Obra y si, al mismo tiempo, el equipo cuenta con la experiencia ambiental necesaria, que le permita realizar adecuadamente el seguimiento de todos los aspectos ambientales a ejecutar por la contrata.
ME02	Constitución del equipo ambiental del contratista para la obra (Responsable Técnico de Medio Ambiente)	Se verificará que el equipo ambiental de obra es adecuado y que, así mismo, cuenta con la experiencia necesaria que garantice la correcta ejecución de las medidas de prevención y corrección ambiental previstas en el Programa de Vigilancia Ambiental.	Antes del inicio de las obras	Se considerará que esta medida está correctamente ejecutada si el equipo ambiental de la empresa contratista ha participado, como mínimo, en el control ambiental de dos obras de naturaleza similar.
ME03	Manual de Buenas Prácticas Ambientales en Obra (MBPA)	Se deberá verificar que las obras que se lleven a cabo como consecuencia del desarrollo del Plan cuentan con un MBPA y que éste es adecuado para la obra. Así mismo, se verificará que el manual queda a disposición de las personas trabajadoras de la obra, incluyendo las posibles subcontratas.	Antes del inicio de las obras	El manual deberá contemplar todos los aspectos ambientales significativos de la obra.
ME04	Estudio y Plan de Gestión de Residuos	Se verificará la adecuación del contenido del EGR y del PGR.	Antes del inicio de las obras	Los documentos deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 112/2012, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.
ME05	Delimitación del ámbito de actuación	Verificación de que la zona de actuación está correctamente delimitada y de que no hay afección a otras zonas no previstas en el correspondiente proyecto constructivo.	Antes del inicio de las obras	La delimitación del ámbito de actuación deberá circunscribirse a lo previsto en el Plan, sin afectar a zonas sensibles.
ME06	Acondicionamiento de una zona específica para la limpieza de hormigoneras	Se verificará que la zona dedicada a la limpieza de las canaletas de las hormigoneras incluya un contenedor específico para el almacenamiento temporal de las aguas residuales.	Antes del inicio de las obras	Esta medida estará correctamente ejecutada si, además de realizar la instalación para limpieza de hormigoneras, ésta cuenta con el correspondiente cubeto para la recogida de aguas contaminadas y, así mismo, se cuenta con un gestor de las mismas.
ME07	Mantenimiento y limpieza periódica de la zona de limpieza de hormigoneras	Se verificará que se realiza la retirada del contenedor con aguas de limpieza de las hormigoneras y que estas son gestionadas por gestor autorizado.	Mensualmente	Se verificarán los correspondientes documentos de gestión suministrados por el gestor de estos residuos.
ME08	Movimiento selectivo de tierras	Se verificará que las excavaciones y movimientos de tierra se circunscriben a lo aprobado mediante el correspondiente proyecto constructivo.	Mensualmente	Esta medida se considerará adecuadamente realizada si no existen movimientos de tierra o excavaciones diferentes a los proyectados o, en su caso, a los autorizados por la Dirección de Obra.
ME09	Instalación de Punto Limpio	Se verificará la existencia del punto limpio y que exista un cubeto de retención o estructura similar para la retención de líquidos.	Antes del inicio de las obras	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si, además de existir una zona específica para ser utilizada como Punto Limpio, éste cuenta con aislamiento y cubeto de retención. Se verificará que no existan manchas o vertidos líquidos en el Punto Limpio o en sus inmediaciones.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME10	Instalaciones auxiliares	Se verificará "a visu" que las zonas habilitadas para albergar instalaciones auxiliares de obra se encuentran suficientemente alejadas del mar y que, además, cuentan con las medidas de estanqueidad necesarias para minimizar el riesgo de contaminación del suelo o de la hidrología subterránea.	Antes del inicio de las obras	La medida se considerará correctamente ejecutada si, tras la revisión de las zonas habilitadas para las infraestructuras auxiliares éstas cuenta con medidas de contención y no se aprecian indicios de vertidos o derrames significativos hacia el suelo o el mar.
ME11	Plan de emergencia medioambiental	Se verificará la existencia de un plan de emergencia medioambiental, así como su grado de adecuación para la protección medioambiental del ámbito de la obra, en caso de emergencia.	Antes del inicio de las obras	Esta medida estará correctamente ejecutada si el plan de emergencia asociado al desarrollo de las obras previstas en el Plan contempla adecuadamente todos los riesgos ambientales significativos, así como sus medidas paliativas o protocolos de actuación medioambiental.
ME12	Protección de áreas colindantes	Se comprobará que el depósito temporal de materiales se realiza exclusivamente en la zona habilitada para ello,	Semanalmente	No será admisible el acopio de material en zonas no habilitadas para ello.
ME13	Mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera	Se verificará que, en caso necesario, se cuenta con una zona, convenientemente acondicionada para ello, para realizar labores de repostaje y mantenimiento de maquinaria no apta para circular por carretera, la cual deberá estar alejada del mar.	Semanalmente	No será admisible realizar repostajes o mantenimientos en zonas que no estén específicamente habilitadas para ello.
ME14	Mantenimiento de maquinaria de obra apta para circular por carretera	Se verificará que la maquinaria apta para circular por carretera realiza los repostajes y mantenimiento en instalaciones adecuadas.	Semanalmente	No será admisible que se realicen repostajes o mantenimientos de maquinaria apta para circular por carretera en la zona de obras. En caso de avería, que implique la inmovilización del vehículo, se podrán llevar a cabo en obra las reparaciones imprescindibles para permitir la movilización del vehículo, garantizando en todo momento que no se produzcan derrames o vertidos.
ME15	Sensibilización ambiental para el personal de obra	Se recabará información al respecto de las acciones de sensibilización realizadas, así como del personal de obra asistente a las mismas, a partir de la documentación o información aportada por el contratista.	Al inicio de las obras	La contrata deberá dejar constancia documental de las actividades de formación y/o sensibilización ambiental que hayan sido impartidas a su personal o a las subcontratas participantes en las obras.
ME16	Gestión de residuos peligrosos	Se realizarán inspecciones periódicas a la zona de obras, con el fin de verificar que no existan derrames de líquidos o residuos tóxicos y peligrosos. Así mismo, se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos residuos.	Semanal	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos. Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados, para una economía circular.
ME17	Separación y gestión de RCD	Se realizarán inspecciones periódicas a la zona de obras, con el fin de verificar que existen contenedores diferenciados para cada tipología de residuo y que se mantienen en correcto estado de	Mensual	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos.Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
		orden y limpieza. Se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos materiales.		7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME18	Gestión de excedentes de excavación	Se controlarán la documentación acreditativa de gestión suministrada por el gestor correspondiente.	Mensual	Las cantidades de excedentes de excavación gestionadas, que queden reflejadas en la documentación aportada por los gestores, debe ser coherente con lo establecido en el estudio y el plan de gestión de residuos de la obra y, en su caso, en el Plan de Excavación.
ME19	Gestión de aceite usado	Se verificará "in situ" el adecuado estado de orden y limpieza de la zona de almacenamiento temporal de esta tipología de residuos. Se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos residuos.	Mensual	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos. Cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME20	Protección del medio marino	Se realizará un control visual de las inmediaciones de la obra, para verificar qaue no se realizan acopios de materiales o residuos en zonas no previstas.	Semanal	No será admisible que se utilicen zonas no previstas para el acúmulo temporal de materiales o residuos de obra.
ME21	Uso de hormigón ya preparado en planta autorizada	Se comprobará que en la zona de obras no se procede a la preparación de hormigón.	Semanal	No estará permitida la elaboración "in situ" de hormigón.
ME22	Prevención de vertido a mar	Se comprobará visualmente que la ejecución de la obra no genera vertidos hacia el mar.	Semanal	No será admisible la existencia de vertidos hacia el mar.
ME23	Gestión de aguas sanitarias	Se comprobará que las casetas sanitarias cuentan con un adecuado sistema de saneamiento y, en su caso, el correspondiente permiso de vertido a la red municipal de saneamiento.	Al inicio de la obra.	Las casetas sanitarias deben contar con el correspondiente sistema homologado y eficiente para la gestión de sus aguas residuales.
ME24	Protección de vegetación no afectable por las obras	Se controrlará "a visu" que los ejemplares de vegetación autóctona a respetar en zonas colindantes con el ámbito del plan están adecuadamente identificados y que no son afectados indirectamente (por ejemplo, por el trasiego de camiones) por la ejecución de las obras.	Semanal	La medida se considerará correctamente ejecutada, si los elementos de vegetación a conservar aparecen identificados de forma inequívoca, utilizando para ello elementos que no sean perjudiciales para los especímenes vegetales.
ME25	Implantación de especies vegetales autóctonas en zonas ajardinadas	Verificación de que en el proyecto se incluyen especies vegetales autóctonas para las zonas ajardinadas.	Antes del inicio de las obras	La medida estará correctamente realizada si en las zonas verdes se utilizan especies vegetales autóctonas.
ME26	Gestión de hormigón	Se realizarán comprobaciones visuales de la presencia de restos de hormigón, tanto en la zona de obras, como en áreas colindantes.	Semanal	No será admisible que los posibles restos de hormigón de las hormigoneras sean depositados en la zona de obra o en áreas colindantes. Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME27	Cumplimiento de normativa urbanística municipal	El proyecto constructivo deberá redactarse acorde con los criterios urbanísticos que, para la zona, estuvieran en vigor.	Semanal	Se deberán cumplir los criterios urbanísticos municipales que estén en vigor.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME28	Protección del patrimonio cultural	Adecuado balizamiento de elementos del patrimonio cultural y, en su caso, comunicación de nuevos hallazgos a la autoridad competente.	Semanal	En las actas de las reuniones de obra, en su caso, se dejará constancia de posibles incidencias sobre los elementos del patrimonio, de las medidas correctoras puestas en marcha y, en su caso, de la forma en que se ha actuado en caso de detectar nuevos elementos de patrimonio.
ME29	Minimización de ruido	La maquinaria deberá cumplir la legislación en materia de generación de ruidos y emisión de gases contaminantes.	Al inicio de las obras	En obra no se podrá utilizar maquinaria que no sea acorde con la legislación en vigor y que sea de aplicación en cada caso.
ME30	Limitación del horario laboral	Se verificará que se cumplen los límites horarios de trabajo.	Semanal	No se podrán realizar trabajos que generen ruido antes de las 07:00, ni después de las 18:00.
ME31	Contratación de mano de obra local	Se recabará información al respecto de las contrataciones realizadas, para verificar la existencia de mano de obra local.	Al inicio de las obras	Esta medida se considerará ejecutada si, como mínimo, se ha contratado más de un 20 % de personal de la provincia.
ME32	Estabilización de superficies pulverulentas	Se comprobará que no existen acúmulos de material pulverulento y que, en todo caso, no se produce la dispersión de material hacia el exterior de la obra.	Siempre que sea necesario, especialmente en caso de viento elevado y escasa pluviosidad.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si no se detecta presencia de material pulverulento en las áreas colindantes con la zona de obras.
ME33	Prohibición de quemas de materiales	Se verificará que no se realizan quemas de ningún tipo de material en la obra.	Semanal	No será admisible la quema de ningún tipo de material.
ME34	Utilización de toldos en los camiones, cuando se produzca el traslado de material pulverulento	Se verificará que los camiones que realicen transporte de tierra u otros materiales pulverulentos usen un toldo o equivalente para minimizar la dispersión de finos y partículas durante todo su recorrido.	Semanal	Ningún vehículo que traslade material pulverulento podrá circular sin el uso del pertinente toldo.
ME35	Limitación de velocidad de circulación de vehículos	Se comprobará en obra que no se supere el limite de velocidad establecido.	Semanal	La velocidad de circulación no ha de superar los 20 km/h. Si fuera preciso, en condiciones excepcionales (tiempo especialmente seco) podría ser necesario establecer una velocidad inferior.
ME36	Lavado de ruedas antes de salir de la zona de obras	Se comprobará la banda de rodadura de las ruedas de los vehículos de obra.	Puntual, cuando, por la climatología, pueda existir barro en la zona de obras.	No será admisible el traslado de barro hacia el exterior de la zona de obras.
ME37	Limpieza de viales	Se verificará "in situ" que los viales colindantes con la zona de actuación se mantengan libres de exceso de material pulverulento.	Semanal	La medida se considerará correctamente ejecutada si en los viales colindantes con la zona de actuación no se aprecian concentraciones excesivas de material particulado.
ME38	Minimización del consumo de energía en fase de obra	Se verificará que los vehículos y maquinaria de obra se mantienen apagados cuando no estén siendo utilizados.	Semanal	No será admisible el mantenimiento de maquinaria o vehículos de obra con los motores encendidos, cuando no sea preciso.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME39	Limpieza final de la obra	Se verificará que no queden restos de materiales achacables a las obras.	Al finalizar la obra	No será admisible la creación de escombreras, ni el abandono de materiales de construcción u otros restos en la zona de obras o en sus inmediaciones.
ME40	Desmantelamiento de estructuras provisionales	Se verificará "in situ" la retirada de todas las estructuras provisionales, así como que, en su caso, los RCD hayan sido gestionados adecuadamente.	Al finalizar la obra	No será admisible la presencia de ninguna estructura provisional una vez finalizadas las obras necesarias para el desarrollo del Plan.
ME41	Minimización del consumo de energía en fase de explotación	Verificación de la tipología de luminarias instaladas, tanto en el exterior, como en el interior del edificio hotelero y verificación del consumo energético de luminarias y sistemas de climatización interior.	Antes de la puesta en marcha de la actividad en el edificio hotelero.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si las luminarias e instalaciones de climatización son eficientes en cuanto al consumo de energía.
ME42	Minimización del consumo de agua en fase de explotación	Durante la fase de construcción, se realizarán controles específicos para verificar que no se malgasta el agua. En la infraestructura hotelera, se verificará que se hayan instalado sistemas que contribuyan a un uso racional del agua.	En fase de construcción: semanal. En fase de obra: al finalizar la construcción del hotel.	En fase de obra, no será admisible la existencia de canalizaciones o tuberías que pierdan agua. En fase de explotación, se habrán instalado sistemas que permitan un uso racional del agua.

Tabla 33. Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan.

10.3. SUFICIENCIA DE LOS RECURSOS HÍDRICOS Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO

La legislación vigente (art. 22.3.a del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Renovación Urbana; art. 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas y art. 21 del Decreto 105/2008 de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006), así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo, determina que todo instrumento de ordenación debe disponer de un informe de suficiencia y disponibilidad de recursos hídricos.

El Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas (TRLA), establece en su artículo 25.4 que "Cuando los actos o planes de las Comunidades Autónomas o de las entidades locales comporten nuevas demandas de recursos hídricos, el informe de la Confederación Hidrográfica se pronunciará expresamente sobre la existencia o inexistencia de recursos suficientes para satisfacer tales demandas".

La condición 6ª del Informe Ambiental Estratégico establece la necesidad de presentar una estimación de las demandas de agua que se prevén, así como un certificado del ente gestor que justifique que los sistemas existentes disponen de capacidad para dar servicio a las nuevas demandas y para acoger las nuevas cargas fruto de los nuevos desarrollos.

El informe titulado "Estimación de la demanda de servicios del Puerto Deportivo de Getxo", redactado por la empresa Ingelan 2.000 S.L. en septiembre de 2024, tiene por objeto recoger las estimaciones de demanda de los servicios e infraestructuras urbanas del Puerto Deportivo de Getxo, en el marco de la reforma que se proyecta.

De esta manera, las nuevas necesidades estimadas en materia de abastecimiento de agua y saneamiento que se desprenden del citado informe son las siguientes:

<u>Abastecimiento:</u>

- Caudal medio previsto suministro (l/s): 46,93 l/s.
- Caudal punta previsto suministro (l/s): 73,54 l/s.

<u>Saneamiento:</u>

- Caudal medio previsto vertido (l/s): 56,17 l/s.
- Caudal punta previsto vertido (l/s): 79,91 l/s.

El informe del Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia emitido durante el trámite medioambiental, establece que no existen instalaciones de las redes primarias de abastecimiento ni de saneamiento en la zona de actuación y que, en la actualidad, el Consorcio no gestiona las redes secundarias de abastecimiento y saneamiento en este municipio, con lo que corresponderá al Ayuntamiento de Getxo, en su caso, la emisión del informe correspondiente sobre suficiencia de recursos hídricos e infraestructuras de saneamiento.

10.4. AFECCIÓN A CARRETERAS

El artículo 31 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, establece que el informe de sostenibilidad deberá incluir un informe de la administración competente en materia de carreteras y demás infraestructuras preexistentes acerca de la afección previsible de las previsiones contenidas en el plan. Este informe analizará el impacto de la actuación urbanística en su capacidad de servicio.

La actuación propuesta no tiene una afección directa a ninguna carretera foral, ya que, en primer término los accesos se producen a través de la “Red viaria portuaria básica” y, en segundo término, a través de la red local. El ámbito de actuación no está localizado en zona de policía de carreteras.

En cualquier caso, la actuación propuesta no va a tener una incidencia apreciable en el nivel de servicio de la red foral de carreteras.

11. SOSTENIBILIDAD SOCIAL

11.1. IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO

Marco normativo

El Decreto Legislativo 1/2023, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley para la igualdad de Mujeres y Hombres y vidas libres de violencia machista contra las mujeres, establece en su artículo 20 la figura de la evaluación previa del impacto en función del género y medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad. Entre los contenidos de dicho artículo están los siguientes:

1. En el momento de acometer la elaboración de una norma, las administraciones públicas vascas, a través del órgano administrativo que lo promueva, han de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de las mujeres y en la de los hombres. Para ello, ha de analizar si la actividad proyectada en la norma puede tener repercusiones positivas o adversas en el objetivo global de eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y promover su igualdad.

7. Los planes que tengan naturaleza jurídica de disposiciones de carácter general, en particular los territoriales y urbanísticos, deben ser objeto de evaluación previa de impacto en función del género e incluir medidas para promover la igualdad. No obstante, por su especificidad, se determinará reglamentariamente la forma de llevar a cabo dicho trámite.

La Resolución 40/2012, de 21 de agosto, de la Directora de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, aprueba las Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres. En ausencia de un desarrollo reglamentario específico para los planes territoriales y urbanísticos, constituye la única referencia válida.

Consideraciones sobre la naturaleza y contenido del presente expediente en relación con la evaluación previa del impacto de género

El objetivo básico del presente expediente urbanístico es la adecuación de la ordenación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, para coordinar la planificación portuaria y la urbanística, introduciendo la posibilidad del uso hotelero en la zona calificada como interacción puerto-ciudad, por parte de la planificación portuaria.

El presente documento procede a una regulación de usos coherente con la legislación portuaria y con el estado actual del ámbito, y la principal novedad es la incorporación de la posibilidad del uso hotelero.

Esto quiere decir que no se plantea ningún uso urbanístico que pueda generar cualquier tipo de desigualdad entre mujeres y hombres, atendiendo a la naturaleza y características de las actividades propias de los usos permitidos. Queda fuera del

ámbito competencial del presente expediente urbanístico la incidencia en materia de género que pueda venir derivada de la implantación de las nuevas actividades en el marco de los usos previstos (porcentaje de mujeres trabajadoras, participación en los órganos directivos de las empresas, etc.).

El único impacto que se podría derivar del presente documento sería el relativo a las condiciones del espacio público ordenado. A este respecto hay que indicar que la totalidad del espacio ordenado es de titularidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao y que no se plantean modificaciones sustanciales que afecten a dicho espacio.

Conclusiones

La presente Modificación del Plan Especial portuario se encuentra dentro de los supuestos a) y d) de las excepciones establecidas en el punto 2 de la Directriz Primera del documento de Directrices aprobado por la Resolución 40/2012, en relación a la necesidad de incluir el Informe de Impacto en Función del Género, conforme al procedimiento de elaboración y aprobación recogido en dicha Directriz.

> *a) Aquellos que carezcan de relevancia desde el punto de vista del género, porque su incidencia en la situación de mujeres y hombres sea nula o mínima, entre los cuales se incluirán en todo caso los proyectos que no afecten a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos o ciudadanas.*
>
> d) Los que tengan como objeto modificar otras normas ya vigentes, a *menos que la modificación resulte sustancial por lo que respecta a la situación de mujeres y hombres.*

Entrando dentro del contenido de la excepción d), es evidente que el presente expediente tiene por objeto modificar una norma ya vigente, como es el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, aprobado definitivamente por Acuerdo Foral 10/1998 (BOB nº 143, del 29 de julio de 1998).

Por otro lado, la modificación del Plan Especial se centra en su adecuación a otro documento de carácter normativo como es la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), aprobada mediante la Orden FOM/2429/2006, de 20 de julio (BOE nº 181, del 31 de julio de 2006), así como sus modificaciones posteriores.

Del contenido de las determinaciones de esta modificación, ampliamente descrito y justificado en esta Memoria, se puede claramente concluir que la modificación no resulta sustancial por lo que respecta a la situación de hombres y mujeres y que la ordenación propuesta tiene un impacto neutro en lo que se refiere a la perspectiva de género.

De acuerdo con lo indicado, podemos concluir que el presente expediente no precisa la elaboración del informe de impacto en función del género, conforme al procedimiento de elaboración y aprobación recogido en las Directrices aprobadas.

11.2. EVALUACIÓN DEL IMPACTO RESPECTO A LA NORMALIZACIÓN DEL USO DEL EUSKERA

Según se establece en el artículo 50.1 del Decreto 179/2019, de 19 de noviembre, sobre normalización del uso institucional y administrativo de las lenguas oficiales en las instituciones locales de Euskadi, la presente Modificación del Plan Especial deberá someterse a la evaluación del impacto lingüístico, si se considera que tenga efectos en el uso del euskera.

El artículo 53 del citado Decreto establece que los servicios técnicos municipales analizarán las afecciones previsibles derivadas de la presente Modificación del Plan Especial y remitirán al órgano municipal competente para la aprobación sustantiva del plan o proyecto un informe relativo al alcance del estudio lingüístico, si bien en el caso presente es la Diputación Foral de Bizkaia quien tramita y aprueba el documento. El informe podrá concluir a) que la propuesta no produce ningún impacto lingüístico relevante, proponiendo la no realización del estudio de impacto lingüístico; o b) que puede darse una afección relevante por lo que será necesaria la elaboración del estudio de impacto lingüístico.

Sin perjuicio de las consideraciones que pudieran hacer al respecto los servicios técnicos municipales, el equipo redactor de la presente Modificación del Plan Especial ha realizado un primer análisis en base a la herramienta diseñada a tal efecto por el Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco.

La posible implantación de un hotel en el Puerto Deportivo de Getxo podría afectar al número de visitantes en el municipio, aunque es muy complicado de estimar, ya que podría incrementar el número de pernoctaciones, pero no el de visitantes, atendiendo a que es posible que muchos visitantes actuales de Getxo se alojen en hoteles situados fuera del municipio. En cualquier caso, se considera que el plan no influirá de forma significativa en la situación sociolingüística del municipio.

Según los indicadores municipales de Eustat, la población euskaldún en el municipio de Getxo es del 33,28%. No constituye un núcleo *arnasguneak* ni está en condiciones de convertirse en uno de ellos. No se ha identificado ningún plan o documento oficial que establezca ninguna singularidad de alguno de estos municipios en materia lingüística que lo identifique de manera significativa o que deba ser especialmente protegida.

11.3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La Ley 2/2006 del suelo y urbanismo del País Vasco, establece en su artículo 8 el principio de participación ciudadana, que es extensible a la ordenación urbanística en general. La Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, recoge en su artículo 31.3 que las Administraciones públicas tendrán en cuenta el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.

En relación con esta cuestión cabe señalar que, tal como reconoce la Sentencia número 573/09 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su punto séptimo, la Ley 2/2006 no regula los planes especiales portuarios, argumento que contribuye a la declaración de nulidad del artículo 13.2 y punto 3 del Decreto 105/2008. La Ley 2/2006, en sus artículos 108 y 109, plantea la participación ciudadana en los instrumentos de planeamiento de ordenación estructural, entendiendo como tales los planes generales y sus modificaciones y con una tramitación municipal.

No sería extensible, por lo tanto, a una Modificación puntual del Plan Especial Portuario, más aún, cuando la tramitación del documento no corresponde al Ayuntamiento, sino a la Diputación Foral de Bizkaia.

Esto no es óbice para que la presente Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, se someta a los procedimientos de participación que se derivan de su tramitación administrativa.

El sometimiento de la Modificación puntual del Plan Especial al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada implica la difusión del documento tras su publicación en la web del órgano ambiental (Dir. Gral. Medio Ambiente, Diputación Foral de Bizkaia) y la apertura de un trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Al objeto de facilitar la comprensión del documento para cualquier persona interesada, se incluye un Resumen Ejecutivo (Doc. D) de carácter no técnico de la Modificación puntual del Plan Especial portuario, según lo recogido en el artículo 32 del Decreto 105/2008, de 3 de junio.

Este documento cumple la función de favorecer la comunicación y divulgación de la regulación propuesta para poder entender el objetivo del documento desde una perspectiva no técnica. Se trata, por lo tanto, de “material divulgativo”, según lo establecido en el artículo 108 c) de la Ley 2/2006, y contribuirá a facilitar la comprensión del documento y la presentación de las sugerencias y/o alegaciones que se estimen oportunas durante los respectivos procesos de información pública.

Durante el periodo de información pública abierto tras la publicación del acuerdo de aprobación inicial (BOB nº 175, de 15 de septiembre de 2025) se han recibido 8 escritos de alegaciones. La relación de alegaciones y su contenido resumido están descritas en el capítulo 4 “Tramitación del expediente. Alcance y Contenido del presente documento”.

El informe a las alegaciones justifica la capacidad, legitimación y competencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao para promover y articular la posibilidad de incorporar el uso de hotel dentro de la zona de uso integración puerto-ciudad del Puerto Deportivo de Getxo, lo adecuado de la herramienta utilizada y su ajuste a la legislación vigente, así como que la tramitación del expediente de la Modificación puntual del PEOZSPB se ha realizado de forma acorde a lo establecido en la legislación portuaria, urbanística y ambiental vigentes.

Por su parte, la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para abordar la tramitación del presente documento está debidamente justificada en el informe de la Abogacía General del Estado, que se incluye como Anexo III.

No obstante, buena parte de las alegaciones recibidas manifiestan una inquietud ante el eventual impacto paisajístico que podría producir la futura instalación hotelera, que se suma a la manifestada por otras instituciones y particulares, así como en el informe ambiental evacuado en la tramitación del presente expediente.

Esto ha llevado a replantearse la altura máxima inicialmente establecida para la futura implantación hotelera, con el objeto de intentar compatibilizar la viabilidad económica de su implantación con una integración más armoniosa en su entorno. A tal efecto, se ha llevado a cabo un análisis de la relación entre la altura de la futura edificación para acoger la actividad hotelera y la de los edificios más significativos de su entorno que se sintetiza en el apartado 9.3. “Descripción de la ordenación propuesta” y en el plano PII.02 “Comparación de la altura del futuro hotel con los edificios del entorno”.

Como respuesta a las alegaciones, se reduce la altura máxima del futuro hotel que deberá ajustarse a la altura máxima de 16 m. prevista para cualquier futuro edificio en este ámbito.

12. CONTENIDO DOCUMENTAL Y ASPECTOS PROCEDIMENTALES

12.1. CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

En el momento de redactarse el Plan Especial vigente se adopta como referente, para la estructura del documento, el artículo 77.2 del Reglamento de Planeamiento que establecía el contenido documental de los planes especiales, ya que la legislación urbanística no reflejaba específicamente el contenido de los planes especiales portuarios.

El TRLPEMM no define los contenidos de los planes especiales portuarios (o instrumento equivalente), con lo que la referencia normativa actual sería el artículo 69 de la Ley 2/2006 del suelo y urbanismo del País Vasco. Si bien la figura del plan especial portuario no está expresamente recogida en dicha ley, el presente documento adapta la estructura documental de la Modificación puntual del Plan Especial a los contenidos que la Ley 2/2006 establece para los planes especiales, con la salvedad y singularidad derivadas de las diferencias, ya comentadas, entre el plan especial portuario y el resto de planes especiales previstos en dicha Ley.

De esta manera, la presente Modificación puntual del Plan Especial no sigue el contenido documental del Plan Especial vigente y su adecuación a los contenidos derivados de la Ley 2/2006, supone, entre otros aspectos, la incorporación de unas Normas Urbanísticas de las que carece el documento actualmente vigente.

Se propone el siguiente contenido documental de la Modificación puntual del Plan Especial:

DOCUMENTO A: MEMORIA

DOCUMENTO B: NORMAS URBANÍSTICAS

DOCUMENTO C: PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

DOCUMENTO D: RESUMEN EJECUTIVO

DOCUMENTO E: PLANOS DE INFORMACIÓN Y ORDENACIÓN

DOCUMENTO F: ESTUDIO ACÚSTICO

12.2. PROCESO DE TRAMITACIÓN

El proceso de formulación y tramitación de la Modificación del Plan Especial se ajustará a lo recogido en el artículo 56.2 del TRLPEMM, de forma coordinada con lo establecido en la legislación urbanística y ambiental.

A continuación, se resume el proceso de tramitación, intercalando en el procedimiento establecido en el TRLPEMM los pasos previstos en la legislación ambiental y en el

Decreto 46/2020, que regula los procedimientos de aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística.

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho Plan especial.

   Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

   Actualmente el Puerto de Bilbao, tiene delimitada la zona de servicio a través de la DEUP, y la presente Modificación del Plan Especial limita su ámbito de actuación a la zona de servicio delimitada para el Puerto Deportivo de Getxo.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

   La Administración competente en materia de urbanismo es la Diputación Foral de Bizkaia, ya que ha sido esta institución quien ha tramitado y aprobado el vigente Plan Especial y sus modificaciones.

   La Modificación del Plan Especial ha sido sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, siendo el órgano ambiental la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, al ser éste el órgano al que compete la aprobación del documento.

   Dado que la parte de la zona de servicio portuaria objeto de la presente Modificación puntual se encuentra afectada por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Loiu, la Diputación Foral de Bizkaia procederá a recabar el informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil en lo que a tales afecciones aeroportuarias se refiere.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

   La legislación urbanística no contempla la aprobación provisional de los planes especiales sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, si bien, en el caso presente, tendría que producirse una aprobación provisional para poder dar cumplimiento al procedimiento previsto en el TRLPEMM.

   Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

   En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente

en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

febrero 2026

Por parte de la asistencia técnica

Marco Segurola
Geógrafo urbanista

KREAN

Ane Miren Martínez
Arquitecta

13. ANEXO I: ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

13.1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME

El artículo 7.1 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, establece que, de acuerdo con los principios que inspiran esta ley, los instrumentos de ordenación del territorio, de planeamiento urbanístico y de infraestructuras del transporte deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, en los términos establecidos en dicha ley.

El artículo 7.2 establece que estarán sujetos a lo anterior, los siguientes instrumentos:

a) Las directrices de ordenación territorial, los planes territoriales parciales y los planes territoriales sectoriales.

b) Los planes de ordenación estructural, planes generales de ordenación urbana, planes de compatibilización de planeamiento general, planes de sectorización y, en su caso y en los términos que se establezcan reglamentariamente, los planes de ordenación pormenorizada.

c) Los planes de carreteras o de infraestructuras de transporte y aquellos con incidencia directa en la logística de la distribución de mercancías.

Las determinaciones que se realicen en el planeamiento superior se tendrán en cuenta en los instrumentos subordinados.

En función de lo anterior, sería discutible la inclusión de este estudio en el presente documento, debido a que no constituye un instrumento de planeamiento general y su ámbito de actuación se circunscribe a un Sistema General Portuario. En cualquier caso, el informe ambiental estratégico de la presente modificación del plan especial portuario establece en su conclusión 3ª la necesidad de incluir un estudio sobre sostenibilidad energética con el contenido previsto en el artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

El artículo 7.3 de la Ley 4/2019, establece los aspectos que deberá incluir el estudio sobre sostenibilidad energética:

a) Evaluación de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética.

b) Evaluación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.

c) Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.

d) Estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

El artículo 7.4 de la Ley 4/2019 establece que los aspectos anteriormente requeridos deberán incluirse dentro del procedimiento de evaluación ambiental, sin ser necesario duplicar aquellos aspectos que además vengan exigidos por la normativa que regula dichos procedimientos de evaluación ambiental. Según esto, el presente estudio debería haberse incluido dentro del Documento Ambiental Estratégico que pone fin al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada y no una vez culminado dicho procedimiento.

Finalmente, hay que tener en cuenta el limitado alcance del presente documento, cuyo objetivo principal es consiste en adecuar la calificación del suelo del Puerto Deportivo de Getxo a la establecida en la DEUP vigente y en proceder a una regulación de usos coherente con dicha calificación de usos, en cumplimiento con el TRLPEMM.

Este objetivo principal tiene un objetivo secundario que es posibilitar la implantación de usos hoteleros en las zonas de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad que permita autorizar excepcionalmente este uso por parte del Consejo de Ministros, previo informe de Puertos del Estado, tal como se exige en la legislación portuaria.

Por otro lado, aunque estrictamente no son instrumentos subordinados a la presente Modificación del Plan Especial portuario, está prevista la remodelación integral del Puerto Deportivo de Getxo, por lo que las determinaciones de la evaluación ambiental estratégica del presente documento y del presente estudio de sostenibilidad energética, serán de aplicación a los proyectos que se desarrollen en dicho ámbito.

13.2. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DE LA LEY 4/2019

Los principales objetivos de la Ley 4/2019 de aplicación en este estudio se recogen en el artículo 5 y son los siguientes:

a) El impulso de la eficiencia en el uso de la energía y la promoción del ahorro, en el marco de las normas y actuaciones de la Unión Europea en esta materia.

b) La promoción e implantación de las energías renovables, con el fin de reducir la dependencia de los combustibles fósiles.

c) La desvinculación gradual de la producción de energía de origen fósil y nuclear hasta alcanzar el consumo nulo.

d) La promoción y el fomento de una movilidad más racional y sostenible, que incluya las alternativas de desplazamiento no motorizadas, así como los modos de transporte que utilicen combustibles alternativos.

e) La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente de la contaminación por partículas y óxidos de nitrógeno, como consecuencia de las medidas de ahorro y eficiencia en el uso de la energía y de la utilización de fuentes de energía renovables derivadas del cumplimiento de la presente ley.

f) La reducción de la factura energética de las administraciones públicas vascas,

de las actividades económicas y del sector residencial.

g) La promoción y el fomento de la investigación y del desarrollo de técnicas y tecnologías que incrementen el ahorro y la eficiencia en el uso de la energía y el desarrollo de energías renovables, así como de los sistemas asociados que faciliten el avance de su implantación y utilización.

h) La prevención y limitación de los impactos del uso de la energía en el medio ambiente y el territorio, mediante el ahorro y el empleo de técnicas y tecnologías que impliquen una mayor eficiencia en su uso, contribuyendo también a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

i) La integración de los requisitos derivados de la sostenibilidad energética en las distintas políticas públicas y, en particular, en las de ordenación del territorio, urbanismo, vivienda, transportes, industria y energía.

j) El impulso de acuerdos con otras administraciones y con los particulares, con el fin de lograr una mayor sostenibilidad y soberanía energética.

k) La divulgación de los beneficios que aportan un mayor ahorro y eficiencia energética y el empleo de las energías renovables.

l) El impulso de una gestión más local y comunitaria de la energía.

m) El fomento de la compra y contratación pública de servicios y productos cuyo objetivo sea el ahorro energético, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el fomento de las energías renovables.

n) La promoción de políticas y normativas que favorezcan las actividades que apuesten por la reducción de emisiones de GEI y por la producción o el uso de energías renovables.

Por otra parte, esta ley se asienta en los siguientes principios (artículo 6):

- La transición a un nuevo modelo energético, basado en el ahorro energético, el fomento de las energías renovables, la eficiencia energética mediante el uso de las mejores técnicas disponibles y, finalmente, el incremento de la soberanía energética.

- El papel ejemplarizante de las administraciones públicas vascas en materia de sostenibilidad energética mediante la adopción de las medidas obligatorias establecidas en esta ley y de la normativa que la desarrolle, así como de cualquier otra que, no estando contemplada expresamente en esta ley, pueda contribuir igualmente al cumplimiento de sus objetivos.

- La integración de las exigencias relativas a la sostenibilidad energética en el diseño y la aplicación del resto de las políticas y actuaciones públicas que se desarrollen en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

- La priorización en los planes de ordenación del territorio, de urbanismo y de infraestructuras de medios de transporte menos intensivos en el uso de la energía y de la implantación de instalaciones con una mayor eficiencia

energética.

- La adaptación al progreso técnico mediante el empleo de aquellas técnicas, productos o servicios que logren un mayor ahorro, una mejor eficiencia energética o una mejor utilización de las energías renovables, siempre que se encuentren disponibles en condiciones económicamente razonables.
- Las políticas energéticas basadas en datos científicos y técnicos disponibles en el momento, y elaboradas con perspectiva de género a la hora de diseñar medidas y actuaciones sobre sostenibilidad energética.
- La cooperación, eficacia y coordinación entre las distintas administraciones públicas en materia de sostenibilidad.
- La participación ciudadana, directamente o por medio de asociaciones o agentes de la economía social, en los términos que establezcan las correspondientes normas, en el diseño de las políticas y en las decisiones de sostenibilidad energética. Se procurará la presencia equilibrada de mujeres y hombres, y se tendrá en cuenta que las formas de participar de unas y otros son diferentes, por lo que se preverán estrategias de compensación.
- La divulgación por parte de las administraciones públicas vascas de información sobre sostenibilidad energética y sobre sus actuaciones concretas en esta materia.
- La monitorización, el control y la evaluación continua de los consumos energéticos de las administraciones públicas vasca.

Además de los aspectos anteriores, la Ley 4/2019 contempla requisitos para impulsar la eficiencia energética en los municipios, a implementar por parte de los ayuntamientos, entre otros los siguientes:

- Inventarios de instalaciones y consumos y parque móvil.
- Planes de actuación energética periódicos.
- Monitorización y control de consumos públicos.
- Auditorías energéticas.
- Publicación de actuaciones energéticas.
- Licitaciones de compra de energía eléctrica 100% de origen renovable.
- Compra publica verde.
- Renovación de instalaciones, equipos, flotas y vehículos teniendo en cuenta criterios de ahorro y eficiencia energética, de coste y de vida útil del producto, bien o servicio, así como la utilización de energías alternativas.

13.3. PLANES MUNICIPALES RELACIONADOS CON LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

El municipio de Getxo tiene una profunda implicación con la sostenibilidad en general, que también tiene su reflejo en la sostenibilidad energética. Recogemos a continuación una breve síntesis de los documentos más destacados que constituyen una referencia para las políticas en esta materia y el marco conceptual en el que se enmarcan las medidas a proponer en este ámbito.

Indicadores de Sostenibilidad Local de Getxo

El municipio de Getxo publica periódicamente un informe con la evaluación de indicadores de sostenibilidad local para el municipio. El último informe es de octubre de 2023 y se refiere al periodo 2006-2022. En el capítulo de Energía, cabe destacar los siguientes titulares:

- Eficiencia energética en edificios:
    - Desde la aprobación de la legislación (2016) que obliga a certificar todas las viviendas de nueva construcción, así como las que se alquilen y/o se vendan, se observa un crecimiento exponencial, alcanzando 18.225 edificios de Getxo con este certificado en 2022.
    - Teniendo en cuenta el total de viviendas en Getxo (34.366 según EUSTAT 2021), más de la mitad -un 53%-cuentan con certificado energético.
    - En 2022 algo más de la mitad de las viviendas certificadas (52%) cuentan con certificado E, seguido del F (19%), y G (15%). Pocas viviendas tienen certificado A, B, C o D entre el 2% y el 7%.
- Utilización de energías renovables:
    - Desde 2019 ha aumentado la producción de energías renovables en Getxo en un 10%, continuando la tendencia alcista.
    - En 2021 y 2022 se mantienen los niveles de producción de biomasa. La producción de energía fotovoltaica se incrementa un 54% desde 2019, un 21% la de geotermia y un 5% la solar térmica.
    - La producción minieólica es insignificante y se mantiene desde 2017 con un índice de producción de tan solo 440 kWh.
- Consumo de energía:
    - Los dos últimos años se mantiene el consumo eléctrico a nivel general en el municipio, manteniendo la tendencia decreciente, registrándose los menores consumos por habitante de los últimos 10 años, un 14% menos que en 2012.

- El consumo de electricidad por parte del Ayuntamiento de Getxo ha ascendido un 4% respecto al 2020.
- El consumo doméstico representa el 59% del consumo total, servicios 38% e industria 3%, una distribución con una tendencia homogénea los últimos años.

Plan de Acción Agenda 21 y Plan de Acción Agenda 2030

A partir de los compromisos firmados y la adhesión a Udalsarea 21 en 2003, el Ayuntamiento de Getxo ha aprobado e implementado diversos Planes de Acción encaminados a la sostenibilidad. A partir del plan 2020-2023, se han ajustado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU enmarcado dentro de la Agenda 2030. El último Plan de Acción se refiere al periodo 2024-2027.

El nuevo plan se compone de 5 líneas estratégicas, 21 programas y 73 acciones. Recogemos a continuación los programas y acciones relacionados con la energía, incluyendo los que tienen que ver con la movilidad.

- 3.3. Avanzar en la movilidad sostenible y descarbonizada
  - 3.3.1. Gestión municipal de la movilidad.
  - 3.3.2. Profundizar en el plan de bidegorris del municipio.
  - 3.3.3. Mantenimiento y nuevos servicios públicos de bicicletas.
  - 3.3.4. Desarrollar el programa Eskola Bidea.
  - 3.3.5. Impulsar un proyecto piloto de autobús urbano.
  - 3.3.6. Vehículos de movilidad personal.
  - 3.3.7. Aparcamiento.
  - 5.2.2. Medidas para una transición energética municipal.
  - 5.2.3. Impulsar la rehabilitación energética de viviendas.

- 5.2. Energía
  - 5.2.1. Redacción y realización del Plan de Acción Energética (PAE).
  - 5.2.2. Medidas para una transición energética municipal.
  - 5.2.3. Impulsar la rehabilitación energética de viviendas.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Getxo 2017-2030

En noviembre de 2017 el Ayuntamiento de Getxo redactó el Plan de Movilidad Sostenible de Getxo 2017-2030, con el objeto de realizar un diagnóstico de la situación

actual de la movilidad a nivel municipal para poder definir posteriormente los planes a ejecutar en esta materia.

Los objetivos fundamentales pasan por: trasvasar movilidad externa a interna; reducir el uso del vehículo privado en movilidad externa e interna; facilitar aún más la movilidad peatonal; aprovechar más la capacidad del Metro; potenciar el uso de Bizkaibus; promover la bicicleta privada por encima de la pública; reducir la ocupación de espacio dedicado al coche para aumentar otros usos y mejorar problemas puntuales de tráfico.

Algunas de las medidas propuestas que podrían tener más que ver con el caso que nos ocupa serían las siguientes:

- Incluir el análisis de la movilidad en las herramientas de planificación con especial énfasis en el PGOU.
- Realizar un estudio que valore las necesidades y mejoras de las relaciones internas de Getxo en transporte público.
- Establecer una red peatonal prioritaria.
- Completar e integrar la red ciclista.
- Establecer una jerarquización de la red viaria en lo que respecta a los límites de velocidad.
- Aumentar la dotación de aparcamiento fuera de viario a fin de ganar espacio público en la calle.

Plan de adaptación al Cambio Climático

En el año 2022, se redacta el primer Plan de Adaptación al Cambio Climático para el municipio de Getxo. El plan analiza diversas amenazas como el aumento del nivel del mar, las inundaciones fluviales, las sequías y las olas de calor.

Las olas de calor serían la amenaza más relevante relacionada con la sostenibilidad energética, ya que la perduración de las situaciones de calor extremo podría afectar a la salud de las personas, especialmente las más vulnerables, y también a los ecosistemas del municipio. Actualmente, el riesgo es bajo atendiendo a la situación climática actual, pero podría incrementarse en el futuro, con riesgo de valores muy elevados a largo plazo.

El Plan se compone de 6 líneas estratégicas, 18 programas y 65 acciones. Las más relacionadas con la sostenibilidad energética serían las siguientes:

- LE2. Mejorar la resiliencia de la población ante los riesgos del cambio climático.
    - Establecer un servicio de acompañamiento a la ciudadanía para la rehabilitación energética de viviendas.

13.4. EVALUACIÓN DE LA ADAPTACIÓN A LAS EXIGENCIAS DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

El objetivo es evaluar el nivel de adaptación de las exigencias de sostenibilidad energética, de acuerdo con los principios de la Ley 4/2019 y con el principio de sostenibilidad que inspira a la Ley 2/2006, de suelo y urbanismo, desde el punto de vista de los objetivos que persigue la modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo.

La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo establece que la ordenación urbanística fomentará la utilización y aprovechamiento de energías renovables, la eficiencia energética, la minimización de producción de residuos y el ahorro de recursos naturales en los sistemas urbanos.

Tal como hemos visto en el apartado anterior, el municipio de Getxo lleva varios años apostando por la sostenibilidad energética tanto en materia de consumo energético como en materia de movilidad sostenible o adaptación al cambio climático. Los diferentes instrumentos generados a nivel municipal, establecen numerosas líneas estratégicas de acción asociadas a medidas para llevarlas a cabo.

A este respecto, cabe destacar que la presente Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, tiene un alcance muy limitado y no constituye un marco de ordenación urbanística específicamente enfocado para avanzar en la sostenibilidad energética, como puede ser un PGOU o una modificación del planeamiento general para un ámbito territorial específico.

Entendemos que en el caso presente no es posible hacer una evaluación global de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética de un instrumento como el presente, que tiene unos objetivos muy limitados, frente a unos objetivos tan amplios como los establecidos a nivel municipal.

En el caso presente, resulta más práctico realizar una evaluación de la adecuación a los objetivos de sostenibilidad energética de los proyectos constructivos que se desarrollen en este ámbito, en desarrollo del presente documento, desglosándolo en diferentes ámbitos de actuación, tal como se realiza en los apartados siguientes.

13.5. EVALUACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES EN LOS EDIFICIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS

Dentro de este contexto, es preciso tener en cuenta la aplicación de la Ley 4/2019, así como del Código Técnico de la Edificación vigente, que establecen el marco de referencia para la regulación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.

La Modificación del Plan Especial del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, no recoge condiciones normativas específicas en relación a la implantación de energías renovables en los edificios e infraestructuras que se pudieran llevar a cabo en este ámbito, debido a que el alcance del documento es muy limitado y a que su

ámbito de actuación es un Sistema General Portuario, existiendo otros ámbitos normativos que regulan dichos aspectos.

El Documento Ambiental Estratégico de la Modificación del Plan Especial, establece la siguiente medida:

- Medida ME41: Minimización del consumo de energía en fase de explotación.
    - Se instalarán sistemas eficientes de iluminación y climatización en el edificio hotelero.
    - Tanto en el interior como en el exterior del edificio objeto del desarrollo del Plan, se deberán utilizar luminarias de bajo consumo.
    - Al mismo tiempo, se deberán instalar unidades de climatización que minimicen el consumo de energía.

El Informe Ambiental Estratégico que pone fin al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada no introduce determinaciones adicionales en relación a este punto.

Por su parte, el Ayuntamiento de Getxo ha ido implementando diversas acciones contenidas en los sucesivos planes de acción de la Agenda 21 y Agenda 2030, orientadas a la incorporación de instalaciones de energías renovables, tanto en el ámbito privado como en el público.

Tal como se recoge en los Indicadores de Sostenibilidad Local de Getxo en sus sucesivas revisiones, se advierte un progresivo incremento de energías renovables en el municipio, que entre 2019 y 2022 ha sido de un 10% continuando la tendencia alcista.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que el municipio de Getxo dispone de unas Ordenanzas de Urbanización y Edificación que hacen mención expresa a la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética. Sin ánimo de exhaustividad, recogemos a continuación algunas de las medidas normativas que deberán ser tenidas en cuenta por los proyectos que desarrollen el presente documento, en materia de fomento de energías renovables:

- Ordenanza de Edificación: artículo 20: Se regula la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en espacios pertinente.

- Ordenanza de Edificación: artículo 21: Se recomienda que se proporcione la energía de fuentes 100% renovables.

- Ordenanza de Edificación: artículo 26: Se recoge la exigencia de instalación de aprovechamientos solares pasivos en los edificios de nueva construcción y las condiciones y requisitos técnicos de los paneles captadores, el sistema de distribución y los sistemas de almacenamiento térmico.

13.6. MOVILIDAD

Tiene por objeto el estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.

El municipio de Getxo cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y está avanzando en el impulso de la movilidad sostenible. Entre 2023 y 2024 se han acometido diversos proyectos con la ayuda de fondos europeos: mejora de accesibilidad mediante peatonalización de calles, zonas de bajas emisiones y calmado de tráfico con limitación de velocidad a 30 km/h., ampliación de la red de bidegorris y semipeatonalización de los centros urbanos.

La Modificación del Plan Especial del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, no recoge condiciones específicas en relación a la movilidad, ni tampoco su Documento Ambiental Estratégico.

Por su parte, en cumplimiento de la condición 4ª del Informe Ambiental Estratégico, se incluye en las normas urbanísticas del presente documento, la siguiente determinación:

- Normas Urbanísticas: artículo 12.3: Con el objetivo de priorizar medios de transporte más sostenibles, se deberá reducir el número de plazas de vehículos motorizados al mínimo imprescindible y prever estaciones de recarga de vehículos eléctricos e instalaciones protegidas para el aparcamiento de bicicletas.

Igualmente hay que tener en cuenta las determinaciones normativas existentes en el propio municipio de Getxo, en relación la movilidad urbana sostenible, de las que se han extraído las siguientes:

- Ordenanza de Urbanización: artículo 35: Se establecen medidas para minimizar la presencia de los vehículos en la vía pública y evitar la concentración de plazas de aparcamiento.

- Ordenanza de Urbanización: artículo 55: Se regulan las condiciones de los aparcamientos de bicicletas de manera que se dispongan en el espacio público de nueva creación junto a edificios dotacionales, en proporción al nivel de ocupación. En el caso de calles lineales, se dispondrán de al menos 5 uds. Cada 100 m.

Finalmente, hay que tener en cuenta que el Puerto Deportivo de Getxo se encuentra integrado en la trama urbana del municipio de Getxo, lo que permite que el ámbito esté servido por la red de transporte público. El ámbito está próximo a la estación de metro de Neguri, a una distancia aproximada de 1,3 km y un tiempo de acceso peatonal de unos 18 minutos. Más cerca se encuentra la red de autobuses, con una distancia de 850 m hasta la parada de Zugazarte y unos 11 minutos de trayecto a pie.

13.7. ALUMBRADO PÚBLICO EXTERIOR

El objetivo es el estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

El objeto y alcance de la presente Modificación puntual del Plan Especial portuario no descienden a este nivel de detalle, con lo que tendrán que ser los proyectos de urbanización que se lleven a cabo en este ámbito los que tendrán evaluar dicho aspecto.

Se justificará que los niveles de contaminación lumínica se encuentran dentro de los valores recomendados por la comisión internacional de iluminación (CIE) en su publicación nº 126-1997 para zonas de Áreas de brillo o luminosidad media (E3): Zonas urbanas residenciales, donde las calzadas (vías de tráfico rodado y aceras) están iluminadas.

Así mismo cumplirá las condiciones técnicas de diseño, ejecución y mantenimiento de las instalaciones de alumbrado exterior del Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-O1 a EA-07, con la finalidad de: mejorar la eficiencia y ahorro energético; disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y limitar la contaminación lumínica.

El Documento Ambiental Estratégico de la Modificación del Plan Especial, establece la siguiente medida en relación a este punto:

- Medida ME41: Minimización del consumo de energía en fase de explotación.
    - Se instalarán sistemas eficientes de iluminación y climatización en el edificio hotelero.
    - Tanto en el interior como en el exterior del edificio objeto del desarrollo del Plan, se deberán utilizar luminarias de bajo consumo.
    - Al mismo tiempo, se deberán instalar unidades de climatización que minimicen el consumo de energía.

Por su parte, en cumplimiento de la condición 2ª del Informe Ambiental Estratégico, se incluye en las normas urbanísticas del presente documento, la siguiente determinación:

- Normas Urbanísticas: artículo 12.2: Con el objetivo de detener, reducir o corregir la contaminación lumínica en todos los ecosistemas, se aplicarán, en todo el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, las medidas preventivas y correctoras incluidas en el informe ambiental estratégico:

    a) No se instalará, o se retirará, la iluminación artificial exterior, salvo que esté debidamente justificada su imprescindible necesidad.

    b) Donde no sea posible prescindir de la iluminación, se reducirá su intensidad y se acortará o interrumpirá su tiempo de funcionamiento a partir de determinadas horas o en determinadas épocas.

c) En todo caso, la iluminación exterior que se instale será con luminarias tipo LED de luz amarillenta que eviten la dispersión del haz luminoso y cuyo flujo luminoso emitido al cielo y a la mar sea mínimo.

Por otro lado, hay que tener en cuenta las determinaciones normativas existentes en el propio municipio de Getxo, en relación al alumbrado exterior, de las que se han extraído las siguientes:

- Ordenanza de Urbanización: artículo 61: Se adoptarán las medidas necesarias para reducir la contaminación lumínica con la utilización de sistemas de iluminación de bajo consumo, tanto en los espacios públicos como en los privativos y/o comunes de las nuevas edificaciones.

- Ordenanza de Urbanización: artículo 96: Se regulan las condiciones de los sistemas de alumbrado de los espacios públicos y de las zonas comunes o mancomunadas privadas: luminarias con reductores de consumo y sensores de intensidad luminosa y se minimizará la contaminación lumínica.

- Ordenanza de Urbanización: artículo 97: Se establecen los criterios técnicos de los equipos e instalaciones de la red de alumbrado público.

13.8. EFICIENCIA ENERGÉTICA

Si bien el artículo 7.3 de la Ley 4/2019, no hace mención expresa a la eficiencia energética en los aspectos que deberá incluir el estudio sobre sostenibilidad energética, hemos querido incluir una mención a este punto, ya que es una cuestión fundamental en la sostenibilidad energética, uno de los puntos clave de las políticas municipales en esta materia y un aspecto al que presta especial atención la normativa municipal.

La normativa municipal existente en el municipio de Getxo, de aplicación a los proyectos que se desarrollen en este ámbito tiene diversas medidas en relación a la eficiencia energética, entre las que hemos extraído las siguientes:

- Ordenanza de Urbanización: artículo 61: Se recogen medidas en relación a la sostenibilidad y la eficiencia energética en los materiales de construcción, condiciones de iluminación y aprovechamiento solar, ahorro de agua y consumo energético.

- Ordenanza de Edificación: artículo 27: Se establecen las medias a adoptar en las instalaciones para disminuir al máximo el consumo de energía primaria en los equipos de generación térmica, la eficiencia en los sistemas de distribución, sistemas de almacenamiento térmico, sistemas de ventilación y calefacción, etc.

- Ordenanza de Edificación: artículo 28: Condiciones de ventilación y climatización para favorecer las condiciones de iluminación y ventilación natural.

- Ordenanza de Edificación: artículo 29: Regula las condiciones de eficiencia energética en las instalaciones de agua caliente.

- Ordenanza de Edificación: artículo 31: Regula las condiciones de eficiencia energética en los ascensores.

- Ordenanza de Edificación: artículo 51: Regula las condiciones de aislamiento térmico en la edificación.

- Ordenanza de Edificación: artículo 54: Regula las condiciones de transmisión y aislamiento térmico orientadas al ahorro de energía y las condiciones bioclimáticas en las nuevas edificaciones.

13.9. CONCLUSIONES

La Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, tiene un alcance muy limitado y no constituye un marco de ordenación urbanística específicamente enfocado para avanzar en la sostenibilidad energética, como puede ser un PGOU o una modificación del planeamiento general para un ámbito territorial específico.

El Documento Ambiental Estratégico y el Informe Ambiental Estratégico del presente documento introducen una serie de determinaciones que serán de aplicación para los proyectos que se desarrollen en este ámbito: consumo energético en el futuro edificio de hotel, alumbrado exterior, movilidad y aparcamiento, etc., que contribuyen al objetivo de la sostenibilidad energética.

Por otro lado, el municipio de Getxo tiene unas políticas muy alineadas con la sostenibilidad energética y cuenta con una normativa muy desarrollada que será de obligado cumplimiento para los proyectos que se desarrollen en este ámbito. Esta normativa se sustancia fundamentalmente en las ordenanzas de urbanización y edificación y abarca desde la eficiencia energética, la implantación de energías renovables, la iluminación exterior o la movilidad, entre otros aspectos.

La implementación en los futuros proyectos que se desarrollen en este ámbito de las determinaciones establecidas en el Documento Ambiental Estratégico y en el Informe Ambiental Estratégico, así como en las ordenanzas de urbanización y edificación del municipio de Getxo, junto con el resto de normativa de aplicación, garantizará el cumplimiento de los objetivos perseguidos por la Ley 4/2019 de sostenibilidad energética.

febrero 2026

Por parte de la asistencia técnica

Marco Segurola
Geógrafo urbanista

Ane Miren Martínez
Arquitecta

14. ANEXO II: INFORME DE LA ABOGACIA GENERAL DEL ESTADO SOBRE LA POSIBILIDAD DE APLICAR LAS SERVIDUMBRES Y LIMITACIONES PREVISTAS EN EL TÍTULO II DE LA LEY DE COSTAS EN EL ÁMBITO ESPACIAL DEL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO-
DIRECCIÓN DEL SERVICIO JURÍDICO DEL ESTADO

ABOGACÍA DEL ESTADO EN BIZKAIA

Informe INF/0048/10/000052/2025

Asunto: Posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación

Vista la solicitud de informe formulada por la Autoridad Portuaria de Bilbao en relación con la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación, el Abogado del Estado manifiesta lo siguiente:

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN: ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- La Autoridad Portuaria de Bilbao ha formulado ante la Diputación Foral de Bizkaia, órgano urbanístico competente, una Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, consistente, en esencia, en adecuar la calificación de los terrenos portuarios relativos al Puerto Deportivo de Getxo a la establecida en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (DEUP), procediendo de este modo a una regulación coherente con dicha calificación portuaria conforme al TRLPEMM.

Debe significarse respecto de la señalada superficie portuaria, que el referido ámbito espacial se encuentra totalmente antropizado, al constituir una obra de relleno destinada desde hace casi 30 años a la explotación de un puerto deportivo y terminales de cruceros con sus correspondientes instalaciones, terrenos que -según la solicitud de informe- en modo alguno reúnen las características naturales del DPMT, tal y como ha quedado reflejado en los expedientes de deslinde de DPMT DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 a esta fecha pendientes de aprobación.

CORREO ELECTRÓNICO:
aebizkaia@mjusticia.es

Plaza de Federico Moyua nº 3-2º
48009 BIZKAIA
TEL.: 94 415 12 55 / 94 415 12 66

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Segundo.- La señalada propuesta de Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio en el Puerto Deportivo de Getxo incorpora, tal y como se recoge en el documento en tramitación, la aspiración y previsión de disponerse de una infraestructura hotelera en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, dado el favorable posicionamiento del Puerto de Bilbao como uno de los principales puertos del norte peninsular en el tráfico de cruceros, el incremento de escalas como puerto de embarque/desembarque de cruceristas y el anhelo de facilitar la actividad de "home port" para este tipo de tráficos, todo ello de conformidad con las condiciones previstas en la normativa sectorial portuaria.

La implantación hotelera en el ámbito de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria, limitada al ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, remite para su desarrollo al cumplimiento de las previsiones de la normativa sectorial portuaria (artículo 72.4 del TRLPEMM) en la zona destinada a interacción puerto-ciudad en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao, respetando una distancia de 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle, previa la acomodación del uso hotelero al Plan Especial.

El cumplimiento de tales previsiones en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao no determina forzosamente la necesidad u obligatoriedad de llevar a cabo dicha implantación hotelera, únicamente la viabilizaría, dado que en todo caso deberá obtenerse del Consejo de Ministros el levantamiento de la prohibición del uso hotelero, previo informe de Puertos del Estado, tal y como prescribe el artículo 72.4 del TRLPEMM.

Tercero.- Sometida la citada Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao relativa al Puerto Deportivo de Getxo, al proceso de tramitación específicamente previsto en el artículo 56.2 del TRLPEMM, basado en la emisión coordinada de informes sectoriales por parte de las Administraciones competentes, la Dirección General de la Costa y del Mar ha emitido en fecha 24 de marzo de 2025 el referido informe de sugerencias y observaciones al documento en tramitación, conforme a las siguientes consideraciones principales:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

1.- Refiere y reconoce que el ámbito de actuación de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao se limita, por cuanto a sus determinaciones y ordenación propuesta, a la superficie del Puerto Deportivo de Getxo en la Zona del Abra Exterior, que se extiende entre la rotonda de acceso y los diferentes espacios existentes en el Muelle de Arriluce hasta el Contradique de Algorta y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros, con una superficie de 140.029,41 m^2.

2.- En cuanto a la determinación de la línea de la ribera del mar en el referido ámbito, se remite a la línea probable provisional definida en los expedientes de deslinde DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 en tramitación, sin perjuicio de la delimitación definitiva que resulte de la resolución de los procedimientos. Añade, en todo caso, que los planos aportados en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao no representan las líneas del deslinde, aspecto que deberá subsanarse, ex artículo 227.4 a) del Reglamento de Costas, advirtiendo la prevalencia de los planos del DPMT ante cualquier desajuste en el planeamiento (página 4 del informe).

3.- En relación con los apartados 8.1 y 8.3 de la Memoria de la Modificación Puntual del Plan Especial, refiere que la propuesta de ordenación se ajusta a la delimitación vigente del dominio público portuario contenido en la DEUP y a los usos establecidos en el referido documento de ordenación portuaria, determinando los criterios de ordenación y las condiciones de edificación a través de las Normas Urbanísticas.

4.- El informe sectorial de Costas, dada la condición del Puerto de Bilbao como Puerto de Interés General, reconoce la aplicación de la ley especial portuaria (TRLPEMM) y la aplicación subsidiaria de la Ley de Costas.

En concreto, señala en su página 6 que *"la Disposición adicional vigésima quinta del TRLPEyMM establece que las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio*

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.

En este sentido, el informe de la Abogacía General de Estado (Ref.: A.G. ENTES PÚBLICOS 73/22 (R-651/2022)) de fecha 20 de octubre de 2022, concluye que las limitaciones de la propiedad contenidas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias y sólo operarán sobre los terrenos colindantes con el dominio público portuario cuando éste conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre.

Por lo expuesto, dado el carácter supletorio de la normativa de Costas y que las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria, les resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

2. SOBRE LA CONSULTA PLANTEADA

En relación a los señalados contenidos del citado informe emitido por la Dirección General de la Costa y el Mar, por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao se solicita a la Abogacía del Estado en el País Vasco la emisión del oportuno informe jurídico en orden a confirmar el criterio, mantenido por la Autoridad Portuaria de Bilbao, siguiendo pronunciamientos previos emitidos al respecto por la Abogacía General del Estado, relativo a la inaplicabilidad de las servidumbres y limitaciones a la propiedad previstas en la vigente Ley de Costas respecto de los terrenos colindantes con el dominio público portuario, conforme a las previsiones del RD 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 (TRLPEMM), y singularmente, en el presente caso, en relación con el ámbito espacial objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio en el Puerto Deportivo de Getxo. De este modo:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

a) En primer término, es objeto de consulta el criterio interpretativo de aclarar, en el marco y contenidos del informe de la Abogacía General del Estado 73/2022, de 20 de octubre de 2022, respecto de si las limitaciones a la propiedad contenidas en el Título II de la Ley de Costas se aplican a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que no conserven las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, con independencia del uso o actividad permitida para dicho demanio portuario conforme a lo dispuesto en el artículo 72 y concordantes del TRLPEMM, o de si, por el contrario, la aplicación de tales limitaciones está condicionada por el uso a que se destine el demanio portuario, con independencia y al margen de si reúne o no las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, de tal modo que tales limitaciones resultarían de aplicación en particular, tal y como expone el señalado informe de la Dirección General de la Costa y el Mar, a los terrenos colindantes con las áreas portuarias delimitadas en la DEUP para el uso de interacción puerto-ciudad en aquéllos supuestos en que los referidos espacios no conserven las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas.

b) En segundo lugar, se solicita informe sobre la eventual exigencia de incorporar en los planos de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria en tramitación, la representación gráfica de las líneas del deslinde del DPMT dictadas en resolución administrativa de otro órgano de la Administración, en concreto por la Administración Costera (ex artículo 227.4 a) del Reglamento de Costas).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. SOBRE EL ALCANCE DE LA SUPLETORIEDAD DE LA LEY DE COSTAS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO Y LOS TERRENOS COLINDANTES

Para analizar la cuestión, resulta inexcusable partir de los criterios sentados en el informe de la Abogacía General de 20 de octubre de 2022 (referencia A.G. ENTES PÚBLICOS 73/22 (R-651/2022)), en el que -a solicitud de Puertos del Estado- se planteaba expresamente la cuestión relativa a la aplicación supletoria de la legislación de costas en el ámbito del dominio público portuario y sobre los efectos de dicha aplicación supletoria.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

En efecto, hay que partir de la condición del Puerto de Bilbao como Puerto de Interés General de competencia estatal, sujeto a la normativa sectorial portuaria prevalente, reconocida por la propia normativa costera, en el artículo 4.11 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y los pronunciamientos del Tribunal Constitucional (STC 77/84, de 3 de julio; 63/2023, de 24 de mayo). Y, sobre esta base, analizar cuál es el alcance de la supletoriedad de la normativa de costas.

1.1. Sobre el concepto general de supletoriedad

En este punto, el informe de la Abogacía General señala que "el concepto de supletoriedad, al menos en lo que se refiere a la declaración expresa de supletoriedad (aunque lo mismo puede predicarse de la supletoriedad tácita, esto es, de la que, pese a no existir una previsión nominativa que así lo determine, se infiere por vía interpretativa) tiene un presupuesto lógico-jurídico muy preciso, cual es el de la conexión o vinculación entre dos normas en consideración a la materia que cada una de ellas regula. Sobre la base de este presupuesto, sin el cual no es conceptualmente admisible la función de supletoriedad, se exige el cumplimiento de dos requisitos:

1) La falta de regulación de un determinado extremo por la norma de cuya suplencia se trata (norma suplida) y la regulación de ese extremo por la norma a la que se atribuye la función de suplencia (norma supletoria).

2) La inexistencia de una especificidad o singularidad propia en la materia regulada por la norma suplida que impida la aplicación de la norma supletoria. Este segundo requisito es decisivo, ya que la aplicación de la norma supletoria responde a una función de integración o complemento de la norma suplida (en lo no regulado por ésta) y, como fácilmente se comprende, esa integración o complemento difícilmente se cumple si la aplicación de la norma supletoria conduce a un resultado incompatible con el sentido y finalidad del régimen dispuesto por la norma suplida. Conduce ello a una función de interpretación de conjunto de la norma suplida y de la norma supletoria por sus respectivos sentidos y finalidades (interpretación lógico-finalista), en términos tales que allí donde se aprecie que la aplicación de la norma supletoria da lugar a un resultado in-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

compatible con el sentido y finalidad de la norma suplida quedará excluida la función de supletoriedad o, lo que es igual, la aplicación de la norma pretendidamente supletoria."

1.2. Sobre las especialidades del régimen jurídico del dominio público portuario respecto al dominio público marítimo-terrestre

Por otra parte, como bien recuerda el informe de la Abogacía General que el domino público portuario comprende dos grandes categorías de bienes:

a) Por un lado, los bienes que, por presentar las características físicas o naturales propias del dominio público marítimo-terrestre, forman parte de este desde un principio y se afectan al uso portuario (artículos 3 y 4 de la LC).

b) Por otro lado, los bienes que, no presentando las características físicas o naturales que determinan su integración en el dominio público marítimo-terrestre, se adquieren y afectan al servicio portuario, pasando a ser de dominio público portuario y, por ende, de dominio público marítimo-terrestre.

Por tanto, no existe ab initio plena identidad entre los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre y los que conforman el dominio público portuario, puesto que dentro de este último existen bienes que, no siendo inicialmente de dominio público marítimo-terrestre por no presentar las características naturales propias de éste, se afectan posteriormente al uso portuario. Y buena prueba de que no estamos ante una absoluta identidad está en las numerosas diferencias de régimen jurídico que presentan el dominio público marítimo-terrestre stricto sensu y el dominio público portuario, entre las que podemos destacar las siguientes:

a) El régimen de enajenación, pues el dominio público marítimo-terrestre stricto sensu sólo puede ser desafectado en los casos de los arts. 5 y 10 de la Ley de Costas, mientras que el dominio público portuario puede serlo conforme al art. 44 TRLPEMM, que establece un régimen más flexible.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

b) En cuanto al régimen de uso, el uso privativo de los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre es excepcional y está limitado a "aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación", quedando expresamente prohibidos los usos que enumera el art. 25.1 LC, mientras que los usos que se permiten en el dominio público-portuario son más amplios que los admitidos por la Ley de Costas y necesarios para que puedan desarrollarse en el puerto las actividades que le son propias, actividades que no podrían llevarse a cabo si operasen las prohibiciones que establece la Ley de Costas.

De ahí que ya la derogada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que remitía en su artículo 54.1 en cuanto al régimen de ocupación y utilización del dominio público portuario estatal a *"lo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal, con las salvedades y singularidades que se recogían en ella"*, incluyera entre esas salvedades en su artículo 55.3 la no aplicación del *"régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre"*.

En consecuencia, dadas las enormes diferencias de régimen jurídico, inspiradas por la voluntad de protección en la normativa de costas y por de realización de actividades económicas relacionadas con el tráfico marítimo y el transporte en general en la normativa portuaria, concluye la Abogacía General que "la aplicación supletoria de la LC al régimen de los puertos de titularidad estatal sólo podrá admitirse respecto de aquellas materias para las que el TRLPEMM no contenga una regulación específica y siempre y cuando la regulación establecida en la LC opere como auténtico complemento de la contenida en el TRLPEMM por no resultar incompatible con las especialidades propias de la normativa portuaria, lo que exige el examen, caso por caso, en función del extremo de que se trate, de la concurrencia de los requisitos necesarios para que proceda la aplicación supletoria de la LC."

<u>1.3. Sobre la imposibilidad de aplicar con carácter general de forma supletoria la Ley de Costas en el dominio público portuario</u>

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Partiendo de lo anterior, señala el informe que existen dos razones esenciales por las que no procede la aplicación supletoria directa de la LC a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal en materia de limitaciones de la propiedad:

1ª. Inviabilidad de la actividad portuaria de aplicarse las limitaciones y servidumbres del Titulo II de la LC a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto a efectos al uso y servicio portuario.

En efecto, la aplicación de las limitaciones y servidumbres que establece el Título II de la LC a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias que enumera el artículo 72 del TRLPEMM haría inviable la mayoría de tales usos y actividades. En suma, en un extremo de la máxima relevancia, cual es el relativo a los usos y actividades que han de realizarse en la zona de servicio del puerto –razón de ser del propio puerto–, no cabe admitir la aplicación supletoria de la LC para, por esta vía, concluir en la aplicación de las repetidas limitaciones y servidumbres en dicha zona so pena de imposibilitar o dificultar en gran medida las actividades portuarias. La especificidad del régimen jurídico de los puertos de interés general no permite en este punto la aplicación supletoria de la Ley de Costas.

2ª. Inexistencia de laguna legal.

Pero, además, el presupuesto para que opere la supletoriedad es la existencia de una laguna legal en la norma directamente aplicable que exija acudir a otra para evitar el vacío normativo que rechaza por principio nuestro derecho.

Y lo cierto es que, realmente, como señala nuevamente el informe de la Abogacía General, “no hay laguna legal que suplir en esta materia, pues el régimen de las limitaciones sobre la propiedad por razón de la protección del dominio público marítimo-terrestre afecto al servicio portuario tiene una regulación expresa en la Disposición Adicional Vigésima Quinta del TRLPEMM.

Y se añade que esta norma, bajo la rúbrica “limitaciones de la propiedad por razones de protección de dominio público” regula en exclusiva, como tales, las limitaciones de la propiedad que recaen sobre “los terrenos colindantes con el dominio público portuario” que cumpla las caracterís-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ticas a que luego se hará referencia, confirmando la idea de que las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario."

En concreto, dicha norma dispone que *"las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley."*

En consecuencia, no se trata sólo de que haya una especificidad o singularidad propia en el dominio público portuario que impida la aplicación de la norma supletoria, sino de que ni siquiera concurre el presupuesto necesario para acudir al régimen supletorio: la existencia de una laguna legal.

En este caso, la Demarcación de Costas sí considera aplicable las servidumbres portuarias al caso que nos ocupa, considerando que "las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria". Sin embargo, como vamos a ver a continuación, las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario en ningún caso, con independencia de los usos a los que se destine ese demanio portuario.

1.4. Sobre el alcance de la Disposición Adicional Vigésimo Quinta de la Ley de Puertos

Como ya se ha expuesto, dicha norma dispone que *"las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley."*

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Como puede verse, este precepto tiene un alcance muy limitado, pues requiere la concurrencia de tres requisitos acumulativos para que puedan aplicarse las limitaciones de la propiedad de la Ley de Costas:

a) Que se trate de terrenos contiguos a la ribera del mar
b) Que se trate de terrenos colindantes con el dominio público portuario
c) Que ese dominio público portuario con el que colindan los terrenos conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la Ley de Costas

En este punto, hay que destacar que el verbo "conservar" se emplee en singular y no en plural, pues parece que se exige que el que conserve las características naturales sea el dominio público portuario con el que colindan los terrenos y no los terrenos colindantes en sí. Así lo entiende la Abogacía General cuando señala que "la conservación de las características naturales del dominio público marítimo-terrestre en el artículo 3 de la LC se predica no de los terrenos colindantes con el dominio público portuario, sino que se predica de éste."

Y ello, además, por una razón lógica: porque, si son los propios terrenos colindantes los que tienen las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, formarían parte del mismo, de modo que no sería necesario establecer limitaciones a la propiedad (así, sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de diciembre de 2011).

Pero, en todo caso, el presupuesto para la aplicación de la norma es que sólo opera sobre los terrenos colindantes al dominio público y no directamente sobre éste, por las razones que ya se han expuesto. Y, además, no basta con que esos terrenos colinden con el dominio público portuario para que se apliquen las limitaciones a la propiedad, sino que es preciso, adicionalmente, que ese dominio público portuario siga conservando las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la Ley de Costas, de modo que -como señala una vez más la Abogacía General- no se impondrán sobre los terrenos colindantes con el dominio público portuario que ha perdido las indicadas características las repetidas limitaciones que establece el Título II de la Ley de Costas y ello porque "el puerto de interés general, más exactamente, el do-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

minio público portuario sobre el que éste se emplaza puede o no conservar las características naturales del artículo 3 de la LC –hipótesis ambas que resultan incontrovertibles dada la propia naturaleza de las cosas (construcción, ampliación o reforma de un puesto que da lugar a la pérdida de esas características)".

2. SOBRE LOS CRITERIOS DEL INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE LAS LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

Tal como ya se ha indicado, el informe de la Demarcación de Costas en su página 6, tras citar literalmente la Disposición adicional vigésima quinta del TRLPEMM y la conclusión tercera del informe de la Abogacía General de 20 de octubre de 2022, añade lo siguiente:

"Por lo expuesto, dado el carácter supletorio de la normativa de Costas y que las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria, les resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

Pues bien, de la lectura de este párrafo se desprende que la Demarcación de Costas hace una interpretación errónea de la DA 25ª TRLPEMM y del informe de la Abogacía General por varios motivos:

1°. El informe parece partir de una supletoriedad general de la Ley de Costas, que es lo que expresamente rechaza la Abogacía General, que señala expresamente que "la aplicación supletoria de la LC al régimen de los puertos de titularidad estatal sólo podrá admitirse respecto de aquellas materias para las que el TRLPEMM no contenga una regulación específica y siempre y cuando la regulación establecida en la LC opere como auténtico complemento de la contenida en el TRLPEMM por no resultar incompatible con las especialidades propias de la normativa portuaria, lo que exige el examen, caso por caso, en función del extremo de que se trate, de la concurrencia de los

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

requisitos necesarios para que proceda la aplicación supletoria de la LC." (conclusión 2ª). Ningún examen se hace en el informe de Costas acerca del cumplimiento de estos requisitos (existir un vacío en la normativa portuaria, actuar la normativa de costas como complemento y no ser incompatible con las especialidades y finalidad de la normativa portuaria) para aplicar supletoriamente la normativa de Costas en materia de limitaciones a la propiedad dentro del dominio público.

2º. El informe señala expresamente en su conclusión tercera que "no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias".

Y en el cuerpo del informe se añade expresamente que "esta disposición adicional regula en exclusiva, como tales, las limitaciones de la propiedad que recaen sobre "los terrenos colindantes con el dominio público portuario" que cumpla las características a que luego se hará referencia, confirmando la idea de que las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario."

Por tanto, lo que dice la DA 25ª TRLPEMM es que las limitaciones de la propiedad contenidas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, son aplicables a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, pero Costas pretende extender el ámbito de aplicación de ese artículo y aplicarlo al propio dominio público portuario, posibilidad que no está amparada por la DA 25ª TRLPEMM.

3º. Aunque no lo señala expresamente, el informe de Costas parece entender que las limitaciones a la propiedad sí son aplicables a los espacios de la zona de servicio portuaria afectos al uso de interacción puerto-ciudad. Esta interpretación parece querer ampararse en un inciso de la conclusión 3ª del informe, que dice que "las limitaciones de la propiedad no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias". De ahí pretende deducirse que sí son aplicables a los espacios de la zona de servicio afectos a otros usos,

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

es decir, afectos al uso de interacción puerto-ciudad. Sin embargo, esta interpretación no es asumible por varios motivos:

a) Primero, porque ya hemos visto que el presupuesto de la DA 25ª TRLPEMM es que se refiere sólo a los terrenos colindantes con el dominio público-portuario, no al propio dominio público-portuario en sí.

   En este punto, hay que recordar que los usos de interacción puerto-ciudad se realizan en terrenos incluidos dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios (art. 69.1 TRLPEMM) y que, por tanto, siguen formando parte por disposición legal del dominio público portuario, por más que se admitan sobre el mismo actuaciones en beneficio de la ciudadanía compatibles con los usos portuarios. Pero, en tanto no se proceda su desafectación, siguen manteniendo su naturaleza de bienes de dominio público portuario incluidos en la delimitación de espacios y usos portuarios.

b) Segundo, porque el propio informe señala que "las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario", sin introducir la excepción que plantea la Demarcación de Costas.

c) Tercero, porque la consulta que da lugar al informe de la Abogacía General se refiere a tres proyectos distintos, uno de los cuales, el centro de referencia Adinberri en Pasaia, es precisamente un caso de uso interacción puerto-ciudad, por lo que hay que entender que la conclusión del informe es aplicable a cualquier uso en dominio público portuario.

d) A mayor abundamiento, los usos de interacción puerto-ciudad se realizan en terrenos incluidos dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios (art. 69.1 TRLPEMM) *"que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria"* (art. 72.1 TRLPEMM). Así pues, se trata de terrenos que no reúnen las características pro-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

pias del dominio público marítimo-terrestre, pero que sí son dominio público portuario, por lo que difícilmente les puede ser aplicada, incluso de forma supletoria, la normativa de Costas.

Pues bien, según se indica en la propia solicitud, los espacios portuarios afectados por la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo en la Zona del Abra Exterior, constituyen bienes de dominio público portuario (rellenos) que no reúnen las condiciones naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, tal y como se reconoce por la propia Demarcación de Costas. Además, el área portuaria del Puerto Deportivo de Getxo, que incluye infraestructura y superestructura portuarios destinados en la DEUP a diferentes usos, entre ellos el uso de interacción puerto-ciudad, forma parte de una unidad de explotación de un Puerto Deportivo sujeta al desarrollo y gestión en régimen concesional a cargo de una sociedad mercantil pública, de la que no cabe desgajar áreas concretas. Se trata de un terreno que se encuentra totalmente antropizado, al constituir una obra de relleno destinada desde hace casi 30 años a la explotación de un puerto deportivo y terminales de cruceros con sus correspondientes instalaciones, que en modo alguno reúne las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, tal y como ha quedado reflejado en los expedientes de deslinde de DPMT DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 (si bien a esta fecha están pendientes de aprobación, no se ha cuestionado esa circunstancia por la Demarcación de Costas).

Por tanto, no cabe la posibilidad de aplicar las limitaciones a la propiedad al dominio público portuario destinado a usos de interacción puerto-ciudad, porque se trata de terrenos integrados dentro del propio dominio público, de modo que no les es aplicable la DA 25ª TRLPEMM, pues esa norma se refiere sólo a los terrenos colindantes con el dominio público portuario, sin que en ningún caso puedan aplicarse los límites de la normativa de costas dentro del propio demanio portuario.

En consecuencia, las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito espacial de 140.029,41 m^2 vinculado con la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Ge-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

txo en tramitación, con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

3. NULIDAD DEL ART. 59.1.B) DEL REGLAMENTO DE COSTAS

A mayor abundamiento, hay que indicar que el informe de Costas señala que "resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 y de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

Esta exigencia se fundamenta en el art. 59.1.b) del Reglamento de Costas, que disponía que *"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 equivalente, de acuerdo con la normativa autonómica, en el término municipal respectivo. Se entenderá por densidad de edificación la edificabilidad definida en el planeamiento para los terrenos incluidos en la zona."*

Sin embargo, esta exigencia fue introducida como nueva letra b) del art. 59.1 del Reglamento de Costas (RD 876/2014, de 10 de octubre) mediante una reforma realizada en el mismo por el RD 668/2022, de 1 de agosto (y, en concreto, este inciso fue añadido por el art. Uno.8).

Sin embargo, el RD 668/2022, de 1 de agosto, ha sido declarado nulo de pleno derecho en su totalidad por la STS de 31.01.2024, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (recurso contencioso-administrativo 911/2022), nulidad que alcanza también al requisito contenido en el art. 59.1.b) del Reglamento de Costas, que queda sin efecto, por lo que no pueden seguir exigiéndose el cumplimiento de los requisitos que se contenían en una norma que ha sido declarada nula.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

4. SOBRE LA NECESIDAD DE LA REPRESENTACIÓN DE LAS LÍNEAS DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

La segunda cuestión planteada en la solicitud de informe se refiere a si es preciso incorporar en los planos de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria en tramitación la representación gráfica de las líneas del deslinde del dominio público marítimo-terrestre dictadas en resolución administrativa conforme a lo dispuesto en el art. 227.4 a) del Reglamento de Costas.

En este punto, el art. 227.1 del Reglamento de Costas dispone que, *"en la tramitación de todo planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, el órgano competente, para su aprobación inicial, deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto correspondiente a la Administración General del Estado para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes."*

Y el art. 227.4.a) añade que *"en los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."*

En este punto, no se comparte el punto de partida del planteamiento de la Autoridad Portuaria, en cuanto a que "en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao en tramitación no estamos en presencia de un "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" competencia de Costas, al que se refiere la propia dicción del artículo 227 del Reglamento de Costas, sino de un instrumento que "ordene la zona de servicio de un puerto", según determinación expresa del artículo 56 del TRLPEMM." Y ello, porque siendo cierto que estamos ante un instrumento de ordenación, concurren razones para considerar que estamos también ante un "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" en el sentido del art. 227 del Reglamento de Costas:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

1°. Porque, al regular las funciones de las Autoridades Portuarias, el art. 26.1.e) TRLPEMM incluye la de "redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico." Por tanto, la propia Ley de Puertos considera que el plan especial de ordenación se aprueba "en desarrollo del planeamiento general urbanístico".

2°. Porque la rúbrica del propio art. 56 TRLPEMM es la de "articulación urbanística de los puertos". Y señala que 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, sistema general portuario que se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, lo que refuerza la consideración urbanística que tiene el mismo, por muy amplias que sean sus peculiaridades.

3°. Según el art. 56 TRLPEMM, su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo con las especialidades que en el propio precepto se establecen.

4°. Finalmente, la Autoridad Portuaria alude en su consulta a la STSJ País Vasco 573/2009, de 16 de septiembre, considerando que de la misma se desprende que el plan especial portuario no es uno de los instrumentos de planeamiento enumerados en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, pero, en rigor, lo único que señala esa sentencia es que dicha ley no es de aplicación al plan especial, porque éste se somete a la normativa específica contenida en la ley de puertos. Sin embargo, vistas las razones anteriores, se entiende que el hecho de que el plan no se someta a la normativa general en materia de urbanismo no modifica su naturaleza.

Por tanto, siendo innegable que el plan especial tiene por objeto la ordenación de la zona de servicio del puerto y que presenta notables diferencias con el plan general de ordenación urbana, sí que puede enmarcarse dentro de la expresión "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" a que alude el art. 227 del Reglamento de Costas.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Eso supone que -en hipótesis- sí que resultaría aplicable la exigencia del art. 227.4.a) del Reglamento de Costas consistente en que *"en los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."*

Ahora bien, debe hacerse un matiz fundamental sobre el alcance de dicha obligación, pues el cumplimiento de dicha exigencia formal no puede suponer un modo de ampliar o alterar el ámbito en que operan dichas servidumbres. Es decir, dicha norma en ningún caso puede operar como título atributivo de competencia que altere la regulación específica que de dichas servidumbres hace la DA 25ª TRLPEMM y la Ley de Costas. Y ello porque dicha norma obliga a consignar en los planos las líneas que indica, "pero definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."

Por tanto, las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar deberán trazarse conforme a lo que determina la norma sustantiva de Costas, y, por tanto, únicamente en el ámbito en que la misma sea de aplicación directamente o de forma supletoria. A lo único que obliga el art. 227 RC es a incluir en los mapas esas líneas definidas conforme a la norma sustantiva, pero no puede servir para pretender aplicar esas servidumbres en ámbitos en los que no rigen. Dicho de otro modo, a lo que obliga el art. 227 RC es a incluir en el mapa las servidumbres que se hayan definido conforme a la normativa de costas, pero no habilita por sí mismo a establecer servidumbres allí donde no pueden imponerse por vetar tal posibilidad la normativa portuaria.

En consecuencia, cuando conforme a la norma sustantiva no proceda aplicar las mencionadas servidumbres en un determinado espacio físico (por ejemplo, dentro del dominio público portuario), difícilmente podrían incluirse las mismas en el mapa, por la sencilla razón de que en ese ámbito esas servidumbres no existen, que es lo que sucede dentro del dominio público portuario.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Sobre esta base, la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, afecta a espacios pertenecientes al dominio público portuario, adscritos a la zona de servicio del Puerto de Bilbao, sobre los que consta el otorgamiento de una concesión administrativa a favor de la sociedad pública Puerto Deportivo El Abra-Getxo S.A. para la construcción, explotación y mantenimiento del puerto deportivo, sin que le sean de aplicación a los mismos las limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas, por aplicación de la Disposición Adicional 25ª TRLPEMM.

Por tanto, la representación gráfica de las servidumbres citadas únicamente podrá constar en el plano allí donde sean aplicables esas servidumbres y, por tanto, no deberán reflejarse donde no existen, como sucede dentro del dominio público portuario.

CONCLUSIONES

Primera.- Las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito espacial de 140.029,41 m^2 vinculado con la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo en tramitación, con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

Segunda.- La representación gráfica de las servidumbres que exige el art. 227 del Reglamento de Costas citadas únicamente podrá constar en el plano allí donde sean aplicables esas servidumbres y, por tanto, no deberán reflejarse donde no existen, como sucede dentro del dominio público portuario.

Es cuanto procede informar,
Bilbao, 28 de mayo de 2025

El Abogado del Estado-Jefe en la Comunidad Autónoma del País Vasco,

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Roberto Hernández Fernández

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-df7e-d457-4e62-ffb4-9062-7032-a931-fe8c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA
Y RELACIONES CON LAS CORTES

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO
DIRECCIÓN GENERAL DE LO CONSULTIVO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFORMES

Ref.: A.G. ENTES PÚBLICOS 63/25 (R- 773/2025)

Examinado, al amparo de lo dispuesto en la Instrucción 3/2025, de 9 de febrero, sobre el ejercicio de las funciones consultiva y contenciosa en la Abogacía General del Estado, su borrador de informe sobre la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación, la Abogacía General del Estado muestra su conformidad con dicho borrador de informe, especialmente en lo que se refiere a la interpretación del anterior informe de este Centro Directivo de 20 de octubre de 2022 (Ref. A.G. Entes Públicos 73/22, R.651/2022).

LA DIRECTORA GENERAL DE LO CONSULTIVO
Elena M. Rodríguez Ramalle

SR. ABOGADO DEL ESTADO COORDINADOR DEL CONVENIO DE ASISTENCIA JURÍDICA CON LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.
ABOGACÍA DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO
Paseo de Fray Francisco, 17
01007 - ARABA

CORREO ELECTRÓNICO:
aeconsultivo@abogaciadelestado.gob.es

C/ Ayala, 5
28001 Madrid
Tel: 91 390 47 55

CSV : GEN-df7e-d457-4e62-ffb4-9062-7032-a931-fe8c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ELENA MARINA RODRIGUEZ RAMALLE | FECHA : 29/05/2025 11:14 | Sin acción específica

15. ANEXO III: INFORME DE LA ABOGACIA GENERAL DEL ESTADO SOBRE LA COMPETENCIA DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA PARA LA TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO-
DIRECCIÓN DEL SERVICIO JURÍDICO DEL ESTADO

ABOGACÍA DEL ESTADO EN BIZKAIA

Informe INF/0048/10/000146/2025

Asunto: Consulta jurídica sobre la determinación del órgano sustantivo competente para la aprobación de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto Deportivo de Getxo.

Vista la solicitud de informe formulada por la Autoridad Portuaria de Bilbao en relación con el órgano sustantivo competente para la aprobación de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto Deportivo de Getxo., el Abogado del Estado manifiesta lo siguiente:

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN: ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Por medio de la Orden Foral número 59/1993, de 25 de febrero, se procedió a la aprobación definitiva del Plan Especial del Puerto Autónomo de Bilbao, que afectaba a los municipios de Abanto-Zierbena, Barakaldo, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi y Sestao (BOB n° 69, de 25 de marzo de 1993). Posteriormente, mediante el Acuerdo Foral 10/1998, de 14 de julio (BOB n° 143, del 29 de julio de 1998), se aprobó definitivamente el Plan Especial del Puerto de Bilbao, adaptando las condiciones impuestas por la Orden Foral 59/1993, de 25 de febrero, dando lugar al vigente Texto Refundido atendiendo a las consideraciones y la documentación elaborada por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Con posterioridad a la entrada en vigor del Plan Especial del Puerto de Bilbao, se han producido dos modificaciones del mismo:

- La primera modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, que afectaba a la regulación de los usos permisibles en la «Zona de Muelles Comerciales», fue aprobada definitivamente por el Acuerdo Foral de 7 de marzo de 2000 (BOB n° 63, de 30 de marzo de 2000).

CORREO ELECTRÓNICO:
aebizkaia@mjusticia.es

Plaza de Federico Moyua nº 3-2º
48009 BIZKAIA
TEL.: 94 415 12 55 / 94 415 12 66

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

- La segunda modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, que afectaba a la denominada zona de afección portuaria del municipio de Zierbena, fue aprobada definitivamente con condiciones por la Orden Foral 76/2007, de 8 de agosto (BOB nº 167, de 27 de agosto de 2007).

Segundo.- El 1 de agosto de 2024 la Autoridad Portuaria de Bilbao, en calidad de promotor, presentó ante el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, una solicitud para dar curso a la tramitación prevista en el artículo 56 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, para la aprobación de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo cuya formulación se aprobó por resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao de 7 de mayo de 2024

Por Orden Foral 525/2024, de 8 de septiembre, se inició el proceso previo a la aprobación inicial del citado expediente, solicitando los informes preceptivos a las Administraciones sectoriales.

Paralelamente, previa la oportuna tramitación ambiental, el órgano ambiental emitió Orden Foral 995/2025, de 20 de enero, por la que se resuelve formular el informe ambiental estratégico de la señalada modificación.

Con base en los informes preceptivos, el informe de la Abogacía General del Estado sobre alcance de las servidumbres costeras en la zona de servicio portuaria y en el informe ambiental estratégico, la Autoridad Portuaria de Bilbao redactó el documento para la aprobación inicial de la modificación puntual del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo. -PEOZSPBPE

El Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la DFB, mediante acuerdo de fecha 10 de julio de 2025, procedió a la aprobación inicial de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo, acordando su publicación en el Boletín Oficial de Bizkaia (BOB nº175 de 15 de septiembre de

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

2025) y en al menos dos periódicos de los de mayor circulación del territorio histórico, sometiendo el expediente a información pública durante un plazo de 20 días hábiles desde la última publicación.

Durante el periodo de audiencia, el citado Departamento de la DFB ha recibido diversas alegaciones, cuyo contenido ha sido trasladado a la Autoridad Portuaria de Bilbao, al objeto de que pueda realizar las observaciones que estime oportunas previo al trámite de aprobación provisional del documento.

Entre las alegaciones referidas, se encuentra la de la Asociación de Amarristas y Comerciantes Getxo Kirol Portua GKP, cuya copia se acompaña (Anexo I), en el que entre otras alegaciones, refiere falta de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación de la modificación del Plan Especial, por entender que el actual marco legislativo atribuye la competencia para la tramitación y aprobación de los instrumentos de la naturaleza del que nos ocupa a la Administración municipal y no a la Diputación Foral de Bizkaia, salvo cuando se afecte a varios municipios y exista desacuerdo entre ellos.

Como consecuencia de ello, se solicita la emisión del correspondiente informe jurídico para su aportación al expediente, sobre la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación del Plan Especial indicado tanto en su conjunto como de cualquier modificación puntual del mismo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Introducción

Desde la aprobación del citado Plan Especial hasta el día de hoy, la planificación y ordenación portuaria ha sufrido una importante evolución espacial y normativa que se ha materializado a través de las figuras establecidas en la legislación portuaria a la sazón vigente, en un primer momento el Plan de Utilización y Espacios Portuarios (PUEP) y actualmente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que delimita la zona de servicio portuaria y asigna usos a los

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

diferentes espacios, cuya modificación sustancial fue aprobada por Orden TRM 509/2024, de 10 de mayo, y la modificación no sustancial por Resolución de 24 de Julio de 2024.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria construye un instrumento urbanístico previsto en una Ley sectorial portuaria para el desarrollo de un Sistema General Portuario de ámbito Supramunicipal, que por su naturaleza, importancia y principio de gestión unitaria y de prestación de servicios conjuntos, trasciende el ámbito de un solo municipio. Esta singularidad tiene su reflejo en la regulación especial de la tramitación del documento que constituye un Plan Sectorial de un ámbito territorial de competencia del Estado para la articulación urbanística, cuya formulación corresponde a la Autoridad Portuaria de Bilbao en calidad de promotora y cuya aprobación tiene por objetivo asegurar una planificación coordinada y eficiente para una infraestructura fundamental en la estructura del territorio de Bizkaia.

2. Consideraciones sobre la competencia para aprobar el plan especial y sus modificaciones

El art. 56 del RD 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, regula la articulación urbanística de los puertos, disponiendo en su apartado primero que, *"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."*

Por su parte, el art. 56.2 añade que *"dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente"* que será formulado por la Autoridad Portuaria (letra a) y cuya *"tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo"* (art. 56.2.b) TRLPEMM).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que el procedimiento de evaluación ambiental estratégica se configura como un procedimiento administrativo instrumental incardinado con

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

respecto al procedimiento sustantivo sectorial de aprobación de los Planes, de modo que, partiendo del procedimiento sustantivo de aprobación del Plan Urbanístico, se integra en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, integración que se ha cumplimentado en las Normas Urbanísticas y documentación de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao.

En este punto, la STS de 08.01.2014 (recurso de casación 6109/2010) analizó un supuesto parcialmente distinto, pero cuyas consideraciones son aplicables en parte al caso que nos ocupa, pues se analizaba el acuerdo del Ayuntamiento de Pasaia de iniciar la tramitación del plan especial de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en contra de lo previsto en el art. 18 de la Ley 27/1992 (hoy el art. 56.2.a) TRLPEMM). El litigio se refería, por tanto, a la formulación del plan y no a su aprobación.

Sin embargo, el Alto Tribunal realiza una serie de consideraciones generales, indicando que *"si bien la determinación de cuál sea la administración urbanística competente a la que alude el artículo 18 de la LPEMM es algo que corresponde determinar a la legislación autonómica, en la STS de esta Sala de 26 de junio de 2008 (RC 4610/2004) -así como en otras anteriores y posteriores a ella- nos hemos pronunciado sobre la delimitación de la intervención del órgano competente de la Comunidad Autónoma en relación con la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento urbanístico, poniéndola en relación con la garantía institucional de la autonomía local. Pues bien, decíamos en la citada STS de 26 de junio de 2008:*

En materia urbanística, única que hace al caso, la competencia autonómica de aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento municipal tiene un contenido preciso, derivado de la consolidación de la jurisprudencia de esta Sala desde la conocida Sentencia de Sala de 13 de julio de 1990, que distingue según se trate de los aspectos reglados o discrecionales del plan. En relación con los aspectos reglados la Comunidad Autónoma tiene un control pleno, con alguna matización respecto de los conceptos jurídicos indeterminados, como señala la STS de 25 de octubre de 2006, que no hace al caso abundar ahora.

Respecto a los aspectos discrecionales del plan, debemos distinguir, entre las determinaciones que afectan a un interés puramente local o municipal, o superior a este. Así, cuando el interés público

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

concernido es municipal y no alcanza intereses que rebasen dicho ámbito, la competencia es estrictamente municipal, pues ha de prevalecer el modelo de ciudad que dibuja el Ayuntamiento, con la salvedad relativa al control tendente a evitar la lesión al principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, ex artículo 9.3 CE.

Las determinaciones discrecionales del plan, por otro lado, cuando afecten a materias que incidan sobre intereses supralocales, vinculándose con un modelo territorial superior al municipal, sí permiten intervenir a la Administración autonómica corrigiendo, modificando o sustituyendo las determinaciones discrecionales del plan, establecidas en la fase municipal del procedimiento. Dicho de otra forma, el posible control o modificación por la Comunidad Autónoma de todos aquellos aspectos discrecionales del planeamiento, estará en función de los intereses públicos concernidos, y aún en el caso de tratase de intereses locales, únicamente, que no se haya lesionado la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos ...".

La concurrencia, en el caso de autos, de intereses supramunicipales que van más allá de los propios del Ayuntamiento de Pasajes es algo reconocido por el propio Ayuntamiento recurrente, por ello, la necesidad de velar por la coherencia de la ordenación urbanística del ámbito desarrollada por el Plan Especial no es cuestión que pueda ser desconocida en la determinación de la administración urbanística competente para la tramitación y aprobación de dicho plan; como tampoco lo es el hecho de que la doctrina jurisprudencial ha establecido que entre los elementos reglados, susceptibles de control pleno por la administración autonómica, como una manifestación de la limitación de la autonomía local en el ámbito urbanístico, se encuentren aquellos que sirven para dotar de lógica y coherencia interna al plan.

Así, en la STS de 19 de mayo de 2011 (RC 5355/2007) recordamos que "(...) la sentencia de esta Sala de 4 de abril de 2003 (casación 8798/1999), cuya doctrina ha sido luego reiterada en sentencia de 17 de febrero de 2009 (casación 10410/2004), viene a señalar que <<...entre aquellos elementos reglados, susceptibles de ser revisados por la Comunidad Autónoma en el acuerdo de aprobación definitiva se encuentran todos aquéllos que, aunque no se resuelvan con la simple aplicación de una norma a la situación de hecho contemplada, sirven para dotar de lógica y cohe-

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

rencia interna al plan, pues respecto de ellos no cabe hablar de que el Ayuntamiento disponga de potestades discrecionales>>".

Pues bien, de ello se desprende que hay que distinguir entre los elementos discrecionales, que corresponden a quien formula el plan (art. 56.2.a) TRLPEMM) y los reglados, que corresponden a la Comunidad Autónoma, competente para la aprobación del plan. No obstante, esa competencia autonómica corresponde en el País Vasco a los Territorios Históricos conforme al art. 7.5 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, según el cual *"corresponde a los Territorios Históricos la aprobación de todos los instrumentos de Ordenación Urbanística, con la única excepción de los planes especiales en ejecución de competencias sectoriales atribuidas a las Instituciones Comunes que desarrollen instrumentos de Ordenación Territorial o Urbanística."*

Conviene indicar que la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, no contiene una regulación análoga a la que recogía el art. 4.2 de su antecesora la Ley 5/1998, que señalaba que, cuando se trate de planes parciales y especiales de ámbito supramunicipal, la competencia para otorgar la aprobación inicial y provisional, de no mediar acuerdo entre los municipios afectados, correspondería a la Diputación Foral correspondiente, excepto en el supuesto de que afectase a municipios de distintos territorios históricos en cuyo caso la competencia correspondería al Gobierno Vasco.

Como consecuencia de ello, se planteó la competencia para aprobar los planes especiales de ámbito supramunicipal tras la entrada en vigor de dicha norma. Como consecuencia de ello, se dictó el Decreto del Gobierno Vasco 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, cuyos arts. 13 y 14.2 fueron impugnados por el Ayuntamiento de Pasaia, que invocaba su condición de administración urbanística competente en relación con dichos planes, pensando precisamente en el plan especial de la Autoridad Portuaria de Pasaia (obsérvese, como dato curioso, que ese Ayuntamiento reclamaba simultáneamente su competencia para promover el plan especial portuario y para aprobarlo, con exclusión de todas las demás Administraciones e incluso de la propia Autoridad Portuaria).

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Esta impugnación fue resuelta por la STSJ País Vasco de 16.09.2009 (recurso 1093/2008), que -si bien anula parte del Decreto por considerar que excedía de las previsiones legales- contiene consideraciones que avalan la competencia foral.

En primer lugar, reprocha que la Ley 2/2006 no contenga previsiones en relación con la Administración del Estado (omisión lamentablemente habitual en las legislaciones autonómicas), cuando señala que *"los planes especiales en cuanto a su tramitación y aprobación se regulan en el art. 97 de la Ley, habiendo hecho énfasis la contestación de la administración de la Comunidad Autónoma en su punto 2, respecto a los planes especiales formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún Departamento del Gobierno Vasco o de la Administración Foral, que serán formulados, tramitados y aprobados por el órgano del Gobierno Vasco o de la Administración Foral competente; en lo que interesa aquí, señalaremos que ninguna referencia se hace en dicha previsión de la Ley a la administración del Estado."*

Y, no obstante anular un precepto del decreto por considerarlo *extra legem* en materia sometida a reserva de ley, termina la fundamentación jurídica señalando que *"estas conclusiones no significan por sí mismas que no sea posible la aprobación de Planes Especiales, de infraestructuras supramunicipales [- al margen de los formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún departamento del Gobierno Vasco o de la Administración foral, los Planes especiales referidos en el art 97.2 de la Ley 2/2006 -], en caso de desacuerdo de los municipios afectados, estando a la legislación hoy vigente, ya que la ausencia de una concreta previsión normativa en la Ley 2/2006 constituye una laguna legal, que justifica la aplicación analógica del precepto que atribuye a la Diputación Foral la aprobación del planeamiento de compatibilización; ello en relación con lo que la Diputación Foral de Gipuzkoa trasladó en el expediente, vinculado en exclusiva al sistema general de interés supramunicipal portuario, al Puerto de Pasaia, en el sentido de que por el carácter supramunicipal del plan especial portuario, la competencia urbanística a que hace referencia el art. 18.2 de la Ley de Puertos debería recae en la Diputación Foral."*

En vista de lo expuesto, resulta evidente que estamos ante un instrumento de ordenación territorial de alcance supramunicipal formulado por la Administración General del Estado (en concreto, por una Autoridad Portuaria organismo público del Estado) en el ámbito de sus

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

competencias en materia de Puertos de Interés General cuya definición y ámbito territorial y la asignación de usos constituye una competencia estrictamente portuaria regulada por la normativa sectorial específica (el RD 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), por lo que estamos ante un tipo de planeamiento caracterizado por su carácter sectorial cuya finalidad es garantizar *"una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre"* (art. 56.3 TRLPEMM).

Y, en la medida en que el instrumento afecta a todo el dominio público portuario, que comprende varios Ayuntamientos e incluso la lámina de agua (que no forma parte de ningún término municipal), resulta patente su carácter supramunicipal, lo que requiere la adopción de un criterio unitario por un única Administración Urbanística competente.

Por tanto, además de las resoluciones precedentes evidencian la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación del citado instrumento urbanístico portuario, es evidente que estamos ante un instrumento de ordenación de alcance supramunicipal, que debe desarrollarse bajo criterios de coherencia, racionalidad y prevalencia, que aporte la necesaria seguridad jurídica para su desarrollo, en la medida que el instrumento urbanístico tiene una componente netamente sectorial, que determina la necesidad de establecer un único órgano sustantivo para su aprobación y un órgano ambiental único para la evaluación del documento. De otro modo, podría llegarse a una situación conceptualmente absurda pues el plan especial, dado que afecta a varios municipios, es aprobado por la Diputación Foral, pero sus modificaciones puntuales, cuando afectasen a un solo municipio, serían aprobadas por el respectivo Ayuntamiento, de modo que un acuerdo municipal estaría modificando una Orden Foral, lo que no sólo sería un elemento generador de inseguridad jurídica, sino que resulta contrario a los más elementales principios generales del derecho, que exigen que los actos, acuerdos y disposiciones de una Administración sólo puedan ser modificados por ella misma.

De hecho, de aplicar ese criterio con carácter general a todas las modificaciones del plan especial, nos encontraríamos con un plan aprobado por la Diputación Foral pero parcheado por los distintos Ayuntamientos mediante modificaciones parciales en sus respectivos municipios, lo que

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

pondría en peligro la congruencia del propio instrumento. Más aún cuando el cambio de órgano urbanístico conllevaría adicionalmente aparejado un cambio del órgano ambiental competente, lo que implicaría necesariamente incoherencias entre los criterios y medidas a aplicar entre las modificaciones puntuales del Plan Especial y las modificaciones de conjunto.

Por tanto, la aprobación y cualquier modificación puntual del vigente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia de conformidad con la normativa autonómica de aplicación incorporando una visión única y global, que sería imposible si cada municipio incorpora de forma aislada criterios dispares sobre una infraestructura de interés general de alcance evidentemente supramunicipal como es el Puerto de Bilbao.

CONCLUSIONES

Corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia la competencia para aprobar el Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, así como la competencia para realizar modificaciones puntuales del mismo, incluso cuando la modificación afecte a espacios incluidos sólo dentro de un término municipal.

Es cuanto procede informar,
Bilbao, 9 de diciembre de 2025

El Abogado del Estado-Jefe en la Comunidad Autónoma del País Vasco,
Roberto Hernández Fernández

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento B

NORMAS URBANÍSTICAS

INDICE

TÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL 1

Capítulo 1º ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL 1

Artículo 1. Ámbito de actuación y naturaleza jurídica 1
Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general 1
Artículo 3. Vigencia de la Modificación puntual del Plan Especial 1
Artículo 4. Documentos constitutivos del Plan Especial 1

Capítulo 2º INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN 2

Artículo 5. Proyectos de obras ordinarias y/o de artefactos náuticos 2
Artículo 6. Proyectos de edificación y construcción 2
Artículo 7. Mantenimiento de los espacios libres 2

TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL 3

Capítulo 1º ORDENACIÓN DEL SUELO 3

Artículo 8. Instrumentos de ordenación 3

Capítulo 2º CALIFICACIÓN DEL SUELO 3

Artículo 9. Zonas de calificación de uso 3
Artículo 10. Red básica de comunicaciones 4

Capítulo 3º CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN 4

Artículo 11. Criterio de medición de la altura 4

Capítulo 4º CONDICIONANTES SUPERPUESTOS 4

Artículo 12. Condicionantes medioambientales 4
Artículo 13. Vertidos 5
Artículo 14. Patrimonio cultural 5
Artículo 15. Servidumbres aeronáuticas 6
Artículo 16. Suelos potencialmente contaminados 6

Artículo 17. Zonificación acústica y objetivos de calidad acústica 6
Artículo 18. Promoción de la accesibilidad 7

TÍTULO TERCERO: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ZONA DE CALIFICACIÓN DE USO 8

Artículo 19. Normas particulares para la zona de uso Portuario náutico-deportivo 8
Artículo 20. Normas particulares para la zona de uso Interacción puerto ciudad 8
Artículo 21. Normas particulares para la zona de uso mixto Interacción puerto ciudad – Portuario náutico deportivo 9
Artículo 22. Normas particulares para la zona de uso Portuario comercial 10

TÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

Capítulo 1º ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 1. Ámbito de actuación y naturaleza jurídica

1.- Constituye el objeto de la presente Modificación puntual del Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Bilbao correspondientes al Puerto Deportivo de Getxo, situados en el término municipal de Getxo.

2.- La delimitación del ámbito objeto del presente documento está reflejada en los planos de ordenación y su superficie es de 140.029,41 m^2.

3.- El ámbito objeto del presente documento tiene la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 56.1 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 adelante TRLPEMM).

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

La presente Modificación del Plan Especial se formula en desarrollo de las vigentes previsiones contenidas en la ordenación prevista en la Delimitación de Espacios y Usos portuarios (DEUP) del Puerto de Bilbao para el Puerto Deportivo de Getxo.

Artículo 3. Vigencia de la Modificación puntual del Plan Especial

Las determinaciones de la presente Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao tendrán vigencia indefinida, hasta la revisión o modificación del Plan Especial para el conjunto de la zona de servicio portuaria, que motivará su derogación.

Artículo 4. Documentos constitutivos del Plan Especial

1.- El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

DOCUMENTO A.	MEMORIA
DOCUMENTO B.	NORMAS URBANÍSTICAS
DOCUMENTO C.	PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA
DOCUMENTO D.	RESUMEN EJECUTIVO
DOCUMENTO E.	PLANOS DE INFORMACIÓN Y DE ORDENACIÓN

2.- Si bien el contenido normativo de la presente Modificación puntual del Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación (documento E) y las Normas Urbanísticas (documento B), los que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

3.- Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados con un mayor nivel de detalle, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

4.- En caso de discordancia entre el texto en castellano y en euskera, prevalecerá la versión en castellano frente a su versión en euskera.

Capítulo 2º INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN

Artículo 5. Proyectos de obras ordinarias y/o de artefactos náuticos

1.- La Autoridad Portuaria, o los concesionarios autorizados por ésta, podrá redactar y aprobar proyectos de obras ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones de la presente Modificación del Plan Especial o la ejecución de obras de infraestructuras o de urbanización ordinarias.

2.- Igualmente, podrán abordar la ejecución de obras en la lámina de agua y para la instalación de artefactos náuticos.

Artículo 6. Proyectos de edificación y construcción

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

Artículo 7. Mantenimiento de los espacios libres

El mantenimiento de los espacios libres corresponderá a la sociedad/sociedades concesionaria/s de la gestión de los espacios del Puerto Deportivo de Getxo.

TÍTULO SEGUNDO: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

Capítulo 1º ORDENACIÓN DEL SUELO

Artículo 8. Instrumentos de ordenación

1.- La presente Modificación puntual del Plan Especial define la ordenación del ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, que forma parte de la zona de servicio del Puerto de Bilbao mediante dos instrumentos: a) la Calificación del Suelo y c) los Condicionantes Superpuestos.

2.- El presente documento, debido a su limitado alcance geográfico, no está capacitado para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, tal como se señala en el artículo 56.3 del TRLPEMM, aspecto que será cometido de la actualización del Esquema Director del Plan Especial del conjunto de la zona de servicio portuaria.

3.- No obstante lo anterior, se prevé como red básica el mantenimiento de las actuales conexiones existentes del Puerto Deportivo de Getxo con los sistemas generales de transporte terrestre, a través de la rotonda de acceso rodado al Puerto Deportivo.

Capítulo 2º CALIFICACIÓN DEL SUELO

Artículo 9. Zonas de calificación de uso

1.- Se definen como zonas de calificación de usos, las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio portuaria según los usos asignados por la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Bilbao, previstos en la legislación sectorial portuaria.

2.- Tipos de usos (DEUP) en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo:

a) Portuario náutico-deportivo.
b) Interacción puerto-ciudad.
c) Uso mixto Interacción puerto-ciudad / Portuario náutico-deportivo.
d) Portuario comercial.

3.- A los efectos urbanísticos todos los usos quedan englobados dentro de la calificación de sistema general portuario, cuya ordenación detallada se considerará en todo caso de rango de ordenación pormenorizada.

Artículo 10. Red básica de comunicaciones

1.- Se asigna a aquellos espacios que sirven de soporte para la estructura básica de comunicaciones que articula las diferentes áreas del Puerto y que lo conecta con el exterior, cualquiera que sea el modo de transporte que se emplee.

2.- Tipologías: En el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, la única tipología es la Red Viaria Portuaria Básica.

3.- Constituye un uso superpuesto a los usos establecidos en la DEUP.

Capítulo 3º CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

Artículo 11. Criterio de medición de la altura

1.- La altura de la edificación se medirá tomando como referencia inferior el punto medio de la superficie de fachada en su encuentro con el terreno urbanizado y, como referencia superior, el nivel del punto más alto de la superficie de fachada o de la intersección de ésta con el plano de cubierta.

2.- Por encima de dicha altura, únicamente se permitirán los elementos constitutivos de la cubierta y los elementos técnicos de las instalaciones del edificio.

Capítulo 4º CONDICIONANTES SUPERPUESTOS

Artículo 12. Condicionantes medioambientales

1.- Con el objetivo de limitar su impacto paisajístico en un ámbito muy transitado por la ciudadanía y de reducir al mínimo posible el riesgo de colisión de aves, el nuevo uso hotelero que pudiera, excepcionalmente, permitirse debe reducir la altura de 26 metros prevista, generando un volumen más adaptado a las edificaciones existentes actualmente en la zona de uso «Interacción puerto ciudad» del ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

2.- Con el objetivo de detener, reducir o corregir la contaminación lumínica en todos los ecosistemas, se aplicarán, en todo el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, las medidas preventivas y correctoras incluidas en el informe ambiental estratégico:

a) No se instalará, o se retirará, la iluminación artificial exterior, salvo que esté debidamente justificada su imprescindible necesidad.

b) Donde no sea posible prescindir de la iluminación, se reducirá su intensidad y se acortará o interrumpirá su tiempo de funcionamiento a partir de determinadas horas o en determinadas épocas.

c) En todo caso, la iluminación exterior que se instale será con luminarias tipo LED de luz amarillenta que eviten la dispersión del haz luminoso y cuyo flujo

luminoso emitido al cielo y a la mar sea mínimo.

3.- Con el objetivo de priorizar medios de transporte más sostenibles, se deberá reducir el número de plazas de vehículos motorizados al mínimo imprescindible y prever estaciones de recarga de vehículos eléctricos e instalaciones protegidas para el aparcamiento de bicicletas.

4.- Se tendrán en cuenta las directrices de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco, que se recogen en el informe ambiental estratégico:

a) Se tendrán en cuenta en las nuevas edificaciones la Norma de Construcción sismorresistente: parte general y edificación (NCSR-02) aprobada por el Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre.

b) Se atenderá a los riesgos tecnológicos en los Planes de Autoprotección de las nuevas actividades que se vayan a ubicar en la zona de estudio como consecuencia de la modificación del Plan Especial.

c) La actividad hotelera está afectada por el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia, modificado por el Decreto 21/2019. Recuerda las obligaciones establecidas en dicho Decreto, especialmente el deber de la persona titular de la actividad de elaborar el plan de autoprotección correspondiente a su actividad.

5.- Las medidas preventivas o correctoras incluidas en el Documento Ambiental Estratégico deben considerarse directrices para el proyecto de desarrollo de la Modificación del Plan Especial.

6.- Todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y los controles ambientales que deban incorporarse a los proyectos de desarrollo, han de hacerlo con el suficiente grado de detalle para que garanticen su efectividad. Aquellas medidas que sean presupuestables deberán incluirse como unidad de obra, con su correspondiente partida económica en los proyectos. Las que no puedan presupuestarse se exigirá que se incluyan en el pliego de condiciones técnicas.

Artículo 13. Vertidos

Se conectará a la red de saneamiento municipal las aguas residuales generadas por la nueva instalación hotelera propuesta.

Artículo 14. Patrimonio cultural

Se garantizará la conservación de los elementos arquitectónicos «Estación de salvamento de naufragios» y «Puerto de Arriluce».

Artículo 15. Servidumbres aeronáuticas

1.- La totalidad de la zona de servicio del Puerto de Bilbao está incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Bilbao, ya sea por las Servidumbres de Aeródromo e Instalaciones Radioeléctricas o por las Servidumbres de Operación de Aeronaves (Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao), así como por la ampliación de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao asociadas a las instalaciones radioléctricas para la navegación aérea para el caso en que las instalaciones sean aerogeneradores (Real Decreto 537/2023, de 20 de junio).

2.- Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao que afectan a la zona de servicio portuaria, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas sus palas-, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la seguridad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, en su actual redacción.

3.- La ejecución de cualquier construcción, instalación [postes, antenas, aerogeneradores (incluidas las palas), medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)] o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril. Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972, modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones cuando, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la AESA, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un estudio aeronáutico de seguridad.

Artículo 16. Suelos potencialmente contaminados

A todos los efectos se deberá cumplir con la Ley 4/2015, de 25 de junio, del Gobierno Vasco, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Artículo 17. Zonificación acústica y objetivos de calidad acústica

1.- La mayor parte del ámbito ordenado constituye un área acústica tipo d) Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto al contemplado en c), de las definidas en 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.

2.- En las áreas urbanizadas existentes se cumplirán los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior, establecidos en la Tabla A, del anexo II, del citado RD.

3.- Según se establece en el artículo 14.2 del citado RD, para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios. Este objetivo será de aplicación a los futuros desarrollos, lo que se concreta en los siguientes valores: 65-65-60, para los periodos de día (Ld), tarde (Le) y noche (Ln), respectivamente.

Artículo 18. Promoción de la accesibilidad

Los proyectos que desarrollen el presente documento deberán ajustar sus determinaciones a lo establecido en la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la Accesibilidad, de Presidencia del Gobierno Vasco, y las Normas Técnicas del Decreto 68/2000 del Dpto. de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco o normativa que lo sustituya.

TÍTULO TERCERO: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ZONA DE CALIFICACIÓN DE USO

Artículo 19. Normas particulares para la zona de uso Portuario náutico-deportivo

1.- Delimitación y características:

Constituye una zona discontinua que comprende los siguientes espacios:

- Edificio de Salvamento Marítimo y Faro de Arriluce y espacios asociados.
- Franja perimetral de acceso a los pantalanes del puerto deportivo.
- Zona de varadero para mantenimiento y reparación de embarcaciones.
- Edificios e instalaciones vinculadas a actividades náutico-deportivas (Escuela de vela, escuela de Kayak, club de remo de Getxo…).
- Edificio de Capitanía del Puerto deportivo de Getxo (edificio blanco).
- Espigón de abrigo del Puerto Deportivo.

Superficie: 46.912,96 m^2 (33,50% del ámbito).

2.- Condiciones de uso:

Usos característicos: Actividades náutico deportivas: atraque y acceso a las embarcaciones; almacenaje, mantenimiento y reparación de embarcaciones de recreo; instalaciones vinculadas a entidades de carácter náutico, deportivo y/o recreativo, así como actividades auxiliares o complementarias a dichos usos.

Usos compatibles: espacios libres, aparcamientos, oficinas, servicios e infraestructuras.

3.- Condiciones de edificación:

Se posibilita la remodelación y/o sustitución de las edificaciones existentes.

Los edificios existentes podrán ser sustituidos respetando una altura máxima de 16 m, salvo necesidades de equipamientos portuarios singulares que deberán justificarse en el expediente de contratación.

Artículo 20. Normas particulares para la zona de uso Interacción puerto ciudad

1.- Delimitación y características:

Comprende la rotonda de acceso rodado al Puerto Deportivo y un espacio compacto delimitado por el norte por el vial rodado principal del ámbito (Red Viaria Portuaria Básica, que queda dentro de la zona de uso comercial); por el este, oeste y zona suroeste por la zona náutico-deportiva y por el resto del sur, con la

lámina de agua. Acoge diversos edificios de uso terciario, vinculados al ocio y la hostelería y una zona de aparcamientos.

Superficie: 28.968,12 m^2 (20,69% del ámbito).

2.- Condiciones de uso:

Usos característicos: usos vinculados a la interacción puerto-ciudad que no interfieran en las operaciones de tráfico portuario (art. 72 TRLPEMM): equipamientos culturales, recreativos, ocio y hostelería, certámenes feriales, exposiciones, usos deportivos y turísticos, actividades comerciales no estrictamente portuarias, etc.

Usos compatibles: espacios libres de uso público: viales rodados y aparcamiento, calles urbanas, paseos recreativos, parques, etc., equipamientos culturales, recreativos y de hostelería y ocio, innovación y desarrollo, actividades publicitarias, y en general actividades comerciales no estrictamente portuarias.

Se admite en esta zona la implantación de instalaciones hoteleras, debido a la oportunidad que suponen para dar servicio a la actividad de cruceros. Las razones de su interés general deberán quedar debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros levante la prohibición para este uso (art. 72.3 TRLPEMM).

3.- Condiciones de edificación:

Se posibilita la remodelación y/o sustitución de las edificaciones existentes.

Los edificios existentes podrán ser sustituidos respetando una altura máxima de 16 m, salvo necesidades de equipamientos portuarios singulares que deberán justificarse en el expediente de contratación.

El proyecto edificatorio de la futura actividad hotelera deberá incluir un estudio de integración paisajística, conforme a lo recogido en el artículo 7 de Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV, que justifique que la nueva edificación propuesta se integra adecuadamente tanto en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo como en su entorno urbano circundante.

Las instalaciones hoteleras deberán ubicarse fuera de los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle (art. 72.3 TRLPEMM).

Artículo 21. Normas particulares para la zona de uso mixto Interacción puerto ciudad – Portuario náutico deportivo

1.- Delimitación y características:

Comprende un espacio compacto comprendido entre el vial rodado principal del ámbito (Red Viaria Portuaria Básica, que queda dentro de la zona de uso comercial) y la zona náutico-deportiva. Existen varios edificios modulares que

acogen actividades mayoritariamente de carácter náutico-pesquero, junto con otras actividades no vinculadas a la actividad portuaria.

Superficie: 12.367,59 m^2 (8,83% del ámbito).

2.- Condiciones de uso:

Usos característicos: se admite la implantación de usos mixtos propios de la categoría de Interacción Puerto Ciudad (art. 18) y Náutico Deportivo (art. 17), al objeto de flexibilizar los usos de esta zona para que pueda acoger la realización de actividades que complementen la oferta a los pasajeros que atraquen en Getxo, por motivos de sostenibilidad económica.

3.- Condiciones de edificación:

Se posibilita la remodelación y/o sustitución de las edificaciones existentes.

Los edificios existentes podrán ser sustituidos respetando una altura máxima de 16 m, salvo necesidades de equipamientos portuarios singulares que deberán justificarse en el expediente de contratación.

Artículo 22. Normas particulares para la zona de uso Portuario comercial

1.- Delimitación y características:

Constituye una zona discontinua que comprende los siguientes espacios:

- Contradique de Algorta que incluye el vial rodado principal del ámbito (Red Viaria Portuaria Básica).
- Muelles de cruceros, atraques 1, 2 y 3, con sus correspondientes terminales de pasajeros.

Superficie: 51.780,74 m^2 (36,98% del ámbito).

2.- Condiciones de uso:

Usos característicos: usos portuarios comerciales, especializados en el intercambio entre modos de transporte de pasajeros, incluyendo sus usos auxiliares: oficinas, servicios e infraestructuras.

Usos compatibles: espacios libres de uso público: viales rodados y aparcamiento. Puntualmente, se permiten actividades culturales, recreativas, certámenes feriales, exposiciones o actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que se vinculen con ocupaciones temporalmente limitadas y no conlleven la ejecución de obras, edificaciones o instalaciones permanentes.

Atendiendo a los requisitos de seguridad vinculados a este uso, dentro de esta zona se pueden establecer recintos de acceso controlado.

3.- Condiciones de edificación:

Se posibilita la remodelación y/o sustitución de las edificaciones existentes. La Autoridad Portuaria podrá promover nuevos edificios en desarrollo de los usos portuarios comerciales.

Los edificios existentes podrán ser sustituidos respetando una altura máxima de 16 m, salvo necesidades de equipamientos portuarios singulares que deberán justificarse en el expediente de contratación.

febrero 2026

Por parte de la asistencia técnica

Marco Segurola
Geógrafo urbanista

Ane Miren Martínez
Arquitecta

KREAN

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento C

PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA Y VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

INDICE

1. CONSIDERACIONES PREVIAS 1

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN 1

3. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA 2

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

Los planes especiales de los puertos de interés general tienen unas características específicas que los diferencian del resto de los planes especiales regulados por la Ley 2/2006.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao tiene como soporte legal el 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 (TRLPEMM), y anteriormente a esta norma por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que resultó derogada a la entrada en vigor del TRLPEMM.

La Sentencia número 573/09 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en su fundamento de derecho séptimo, recoge que la Ley 2/2006 no regula los planes especiales portuarios, de lo que se desprende que la única semejanza del plan especial portuario con los planes especiales recogidos en la Ley 2/2006 es su denominación.

Entre los contenidos que la Ley 2/2006 establece para los planes especiales, por extrapolación de lo recogido en el artículo 68 para los planes parciales, están dos documentos como el “Programa de Actuación Urbanizadora”, denominación introducida por la Ley 6/2025, de Medidas Urgentes en materia de Vivienda, Suelo y Urbanismo, y el “Estudio de viabilidad económico-financiera”, que en los planes especiales portuarios carecen del sentido previsto en la Ley 2/2006 para el planeamiento pormenorizado.

El plan especial portuario se desarrolla sobre un Sistema General Portuario, no responde a la lógica de los procesos de ejecución urbanística establecidos en la Ley 2/2006, ni su viabilidad económica se mide en base a parámetros similares a los procesos de transformación urbanística al uso. En este mismo sentido, al tratarse de un sistema general portuario, tampoco es de aplicación la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística.

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN

Los Planes Especiales son documentos urbanísticos que tienen vigencia indefinida desde el momento de su aprobación definitiva, lo que hace imposible una programación detallada de las actuaciones a desarrollar por parte de los agentes implicados.

Por otro lado, la presente Modificación puntual del Plan Especial tiene un carácter meramente instrumental, motivada por la urgencia de la intervención prevista para la implantación de una infraestructura hotelera en el Puerto Deportivo de Getxo y constituye un avance de la adecuación del Plan Especial que se está realizando para el conjunto de la zona de servicio portuaria.

El Puerto Deportivo de Getxo, al igual que el Puerto de Bilbao en su conjunto, constituye una realidad físicamente consolidada, fruto de una serie de inversiones públicas y privadas. No está prevista la realización de obras públicas relevantes en este ámbito, con lo que las actuaciones pendientes constituyen intervenciones de rehabilitación, mantenimiento y mejora de las infraestructuras existentes.

La construcción del nuevo hotel previsto constituye una obra de edificación privada que será llevada a cabo por la empresa concesionaria del mismo o por la empresa explotadora autorizada por ésta.

3. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El artículo 22.4 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, establece que la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. En términos similares se dispone en el artículo 31.1.f) del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006.

Tal como se ha indicado en el apartado 1 del presente documento, los planes especiales portuarios responden a unas circunstancias muy específicas que los diferencian de los desarrollos urbanísticos convencionales y de las reglas habituales de la definición de espacios públicos y privados.

Los espacios portuarios generados son gestionados por la propia Autoridad Portuaria o por entidades concesionarias, como ocurre en el Puerto Deportivo de Getxo, y los costes de mantenimiento de la infraestructura forman parte de los costes asociados a la explotación de la infraestructura portuaria.

En el caso de los ámbitos portuarios, el balance de ingresos y gastos generados por la actuación urbanística es netamente favorable para las haciendas locales, debido a que los ingresos generados (impuesto de construcciones, instalaciones y obras-ICIO, impuesto de bienes inmuebles-IBI, impuesto de actividades económicas-IAE), no tienen como contrapartida los gastos de mantenimiento de la infraestructura (mantenimiento de zonas verdes, calzadas, aceras y espacios libres, alumbrado público y limpieza viaria).

En lo que se refiere a la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos, cabe señalar que la modificación del Plan Especial propuesta, supone un incremento de los usos productivos que redunda en un incremento de la actividad económica y el empleo.

febrero 2026

Por parte de la asistencia técnica

Marco Segurola
Geógrafo urbanista

Ane Miren Martínez
Arquitecta

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento D

RESUMEN EJECUTIVO

INDICE

1. CONSIDERACIONES PREVIAS 1
2. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN Y OBJETIVOS 1
3. ORDENACIÓN PROPUESTA / MODIFICACIONES RESPECTO A LA ORDENACIÓN ANTERIOR 2
4. COMPARACIÓN GRÁFICA DE LAS MODIFICACIONES EN LA ORDENACIÓN 3

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

El presente documento tiene por objeto dar cumplimiento al artículo 25.3 del 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, y al artículo 32 del Decreto 105/ 2008, de 3 de junio, de Medidas Urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, que recoge la documentación mínima para el trámite de información pública.

Constituye un resumen no técnico, que tiene por objeto facilitar la comprensión del documento por parte del público en general.

2. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN Y OBJETIVOS

El ámbito de actuación de la presente Modificación puntual del Plan Especial portuaria es la parte de la zona de servicio portuaria del Puerto de Bilbao correspondiente el Puerto Deportivo de Getxo en la zona del Abra, que se extiende entre la rotonda situada junto a la playa de Ereaga y los diferentes espacios existentes en el muelle de Arriluce, hasta el contradique de Algorta, y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros.

El ámbito objeto del presente documento tiene una superficie de unos 140.029,41 m^2. El plano de información PI.02 “Ámbito de la presente modificación”, refleja gráficamente su ámbito de actuación.

El objetivo principal de la presente Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, consiste en adecuar la asignación de usos portuarios a los espacios del Puerto Deportivo de Getxo a la establecida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) vigente y en proceder a una regulación de usos coherente con dicha calificación de usos, en cumplimiento con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM).

Se trataría de avanzar para un ámbito territorial más limitado, como es el Puerto Deportivo de Getxo, lo que la Autoridad Portuaria de Bilbao está planteando para el conjunto de la zona portuaria, esto es la actualización del Plan Especial conforme a la DEUP vigente.

Tal como se describe en el capítulo 5 de esta Memoria, la ordenación urbanística, establecida por el Plan Especial vigente y sus modificaciones posteriores, no está coordinada con la planificación portuaria, realizada a través de la DEUP y sus sucesivas modificaciones. El Plan Especial, vigente desde 1998, es anterior a la planificación portuaria, que se inicia con la aprobación en 2006 del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

La Autoridad Portuaria de Bilbao apuesta por la construcción de una instalación

hotelera en terrenos del Puerto Deportivo de Getxo. El artículo 74.2 del TRLPEMM recoge los requisitos que se deberían cumplir para posibilitar, excepcionalmente, la implantación del uso hotelero en la zona de servicio portuaria. Entre estas condiciones está que el uso esté contemplado en el plan especial portuario.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, vigente desde 1998, no contempla el uso hotelero en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, por lo que se requiere una adecuación del marco urbanístico vigente para lo que se plantea una Modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Bilbao, debido a que la urgencia que requiere la intervención prevista hace inviable esperar a la aprobación de la revisión del conjunto del Plan Especial portuario.

El presente documento es formulado por la Autoridad Portuaria de Bilbao y redactado con la asistencia técnica de Krean S.Coop. Su aprobación recae en la Diputación Foral de Bizkaia, al ser el órgano que aprobó el Plan Especial vigente. Su tramitación seguirá el proceso previsto en el artículo 56.2 del TRLPEMM, de forma coordinada con lo establecido en la legislación urbanística y ambiental.

3. ORDENACIÓN PROPUESTA / MODIFICACIONES RESPECTO A LA ORDENACIÓN ANTERIOR

La propuesta de ordenación prevista en la presente Modificación puntual del Plan Especial, mantiene la filosofía y las determinaciones principales del Plan Especial vigente, en este caso adecuadas al ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

En lo que se refiere a la delimitación de la zona de servicio portuaria, la presente Modificación puntual del Plan Especial se limita a adoptar para su ámbito geográfico de actuación, la delimitación realizada por la DEUP, ya que constituye el instrumento establecido para ello por parte de vigente normativa de aplicación a los puertos de interés general, como es el caso del Puerto de Bilbao. Esto supone, entre otros aspectos, un aumento de la superficie ordenada, en relación a la recogida en el Plan Especial vigente.

Por otro lado, en la Modificación puntual del Plan Especial, se incorpora como uso superpuesto la red básica de comunicaciones que, en este caso, es la “Red viaria portuaria básica”.

Dentro de estas zonas de calificación, la Modificación puntual del Plan Especial procederá al establecimiento de los criterios de ordenación y la regulación de las condiciones de edificación. Esta regulación se realiza a través del correspondiente documento de Normas Urbanísticas, inexistente en el Plan Especial vigente. La regulación propuesta está adaptada a los criterios de uso establecidos en la legislación portuaria actualmente vigente.

Siguiendo con el mecanismo de ordenación del Plan Especial vigente, no se definen más parámetros reguladores de la edificación que la altura máxima. Debido a la indefinición de los criterios de medición de la altura, el presente documento introduce en su normativa urbanística los criterios para la medición de la altura de cara a la

sustitución de los edificios existentes.

Desde el punto de vista formal, la presente Modificación puntual del Plan Especial supone una adecuación importante de los instrumentos y mecanismos de ordenación en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo.

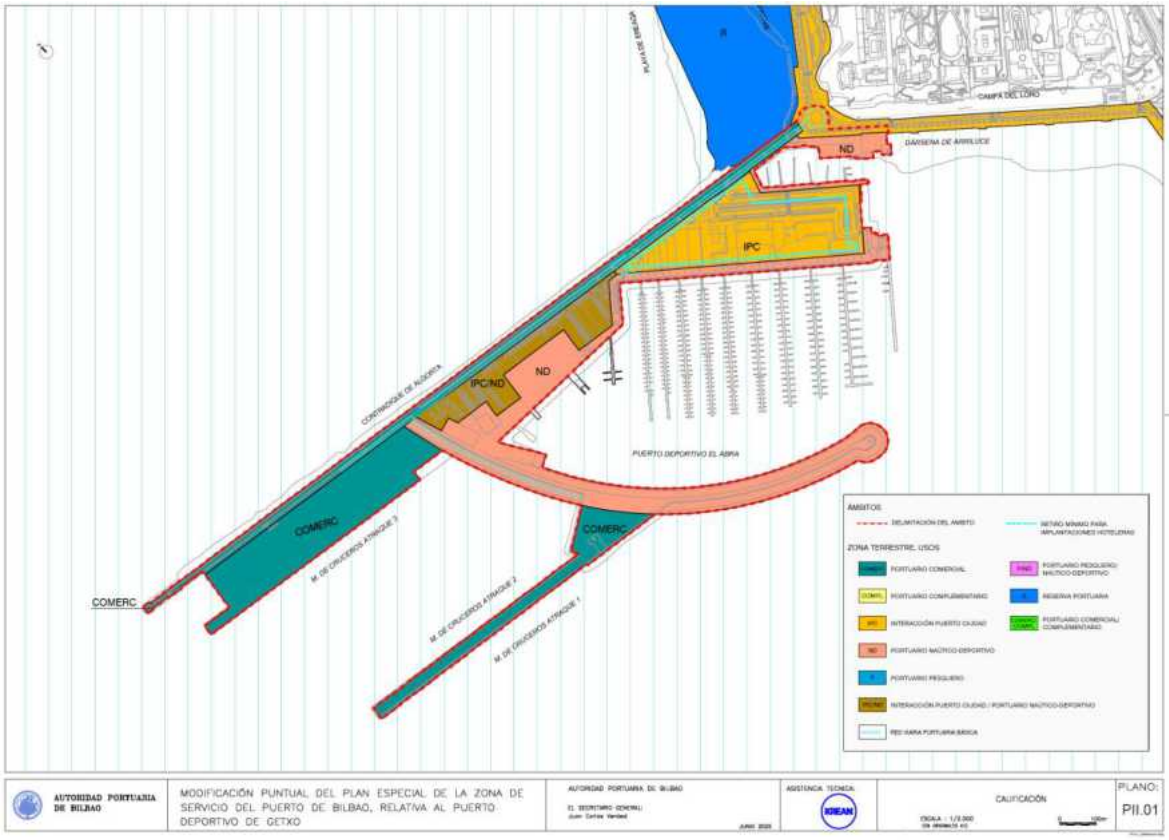
Sin embargo, desde el punto de vista de contenido, la ordenación propuesta es continuista con la realidad existente actualmente en el Puerto Deportivo de Getxo y pretende mantener la situación actual, con la única novedad de la incorporación del uso hotelero.

Si bien, en un principio, se planteaba una altura máxima específica de 26 m. para el futuro edificio hotelero, atendiendo a las consideraciones recogidas en el informe ambiental estratégico y en las alegaciones, se ha optado por reducir esta altura máxima a 16 m. Esta altura permite que el futuro edificio hotelero tenga un perfil de PB+3, que se considera el mínimo para permitir la viabilidad del proyecto. De esta manera, se elimina la previsión específica de altura para el edificio del futuro hotel, remitiéndose a una regulación genérica para el conjunto de las zonas del Puerto Deportivo de Getxo.

4. COMPARACIÓN GRÁFICA DE LAS MODIFICACIONES EN LA ORDENACIÓN

Al objeto de facilitar esta comparación, se incluye una imagen del plano de calificación del Plan Especial vigente para el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo y de la Modificación puntual propuesta.

Plan Especial vigente: calificación (arriba) y Modificación puntual del Plan Especial. Calificación (abajo)



febrero 2026

Por parte de la asistencia técnica

Marco Segurola
Geógrafo urbanista

Ane Miren Martínez
Arquitecta

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento E

PLANOS

INDICE PLANOS

I. PLANOS DE INFORMACIÓN

PI.01. Situación

PI.02. Ámbito de la presente modificación

PI.03. Plan Especial vigente. Calificación del suelo (detalle)

PI.04. Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) (detalle)

PI.05. Variaciones en la delimitación de la zona de servicio

PI.06. Superposición de la delimitación de la zona de servicio con el planeamiento urbanístico (Gis DFB)

II. PLANOS DE ORDENACIÓN

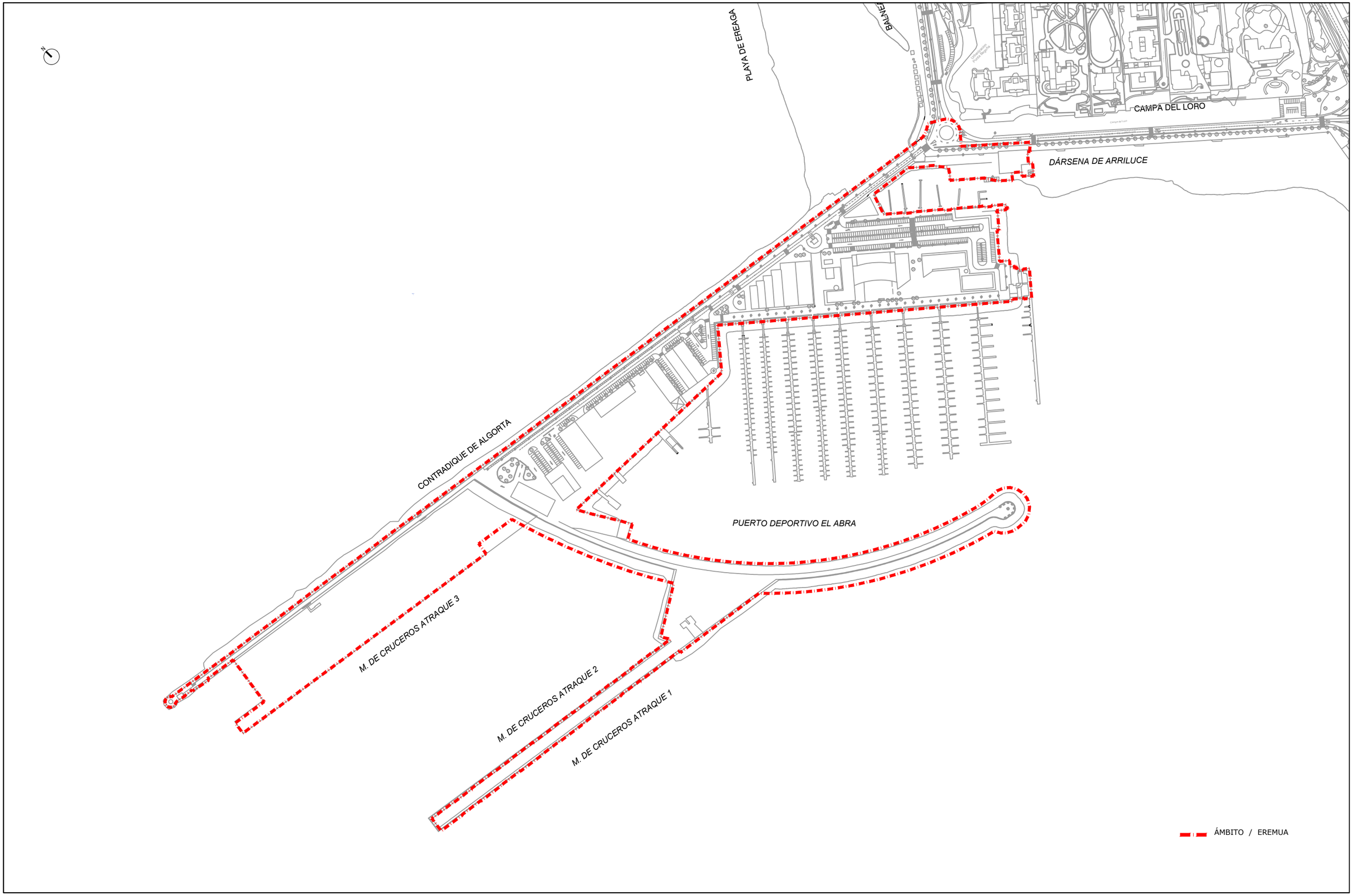
PII.01 Calificación de usos en el Puerto Deportivo de Getxo

PII.02 Comparación de la altura del futuro hotel con los edificios del entorno

PII.03 Servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao

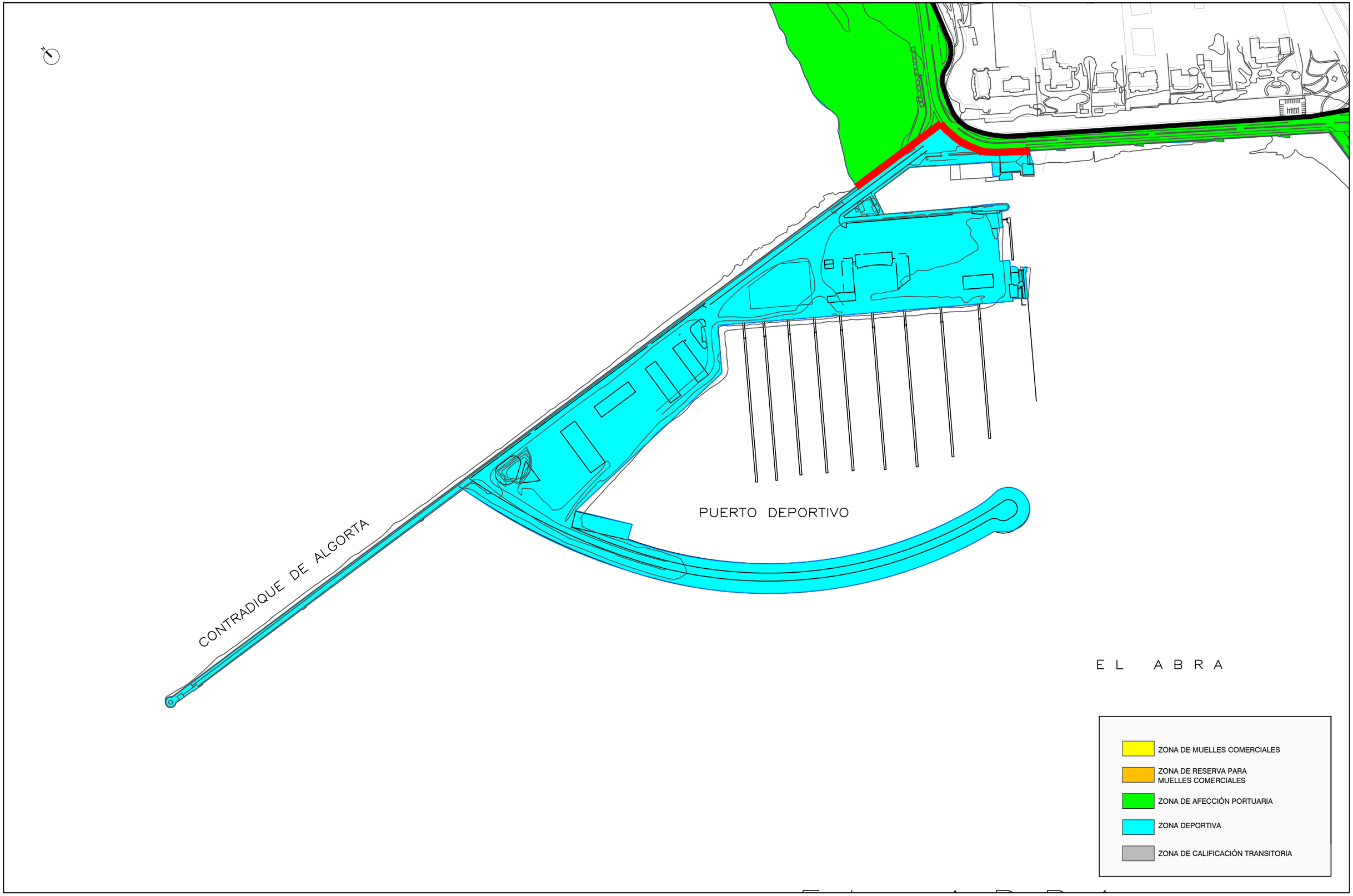
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SITUACIÓN ESCALA : 1/20.000 (EN ORIGINALES A1) 0 1.000m	PLANO: PI.01

PI.01_Situacion.dwg



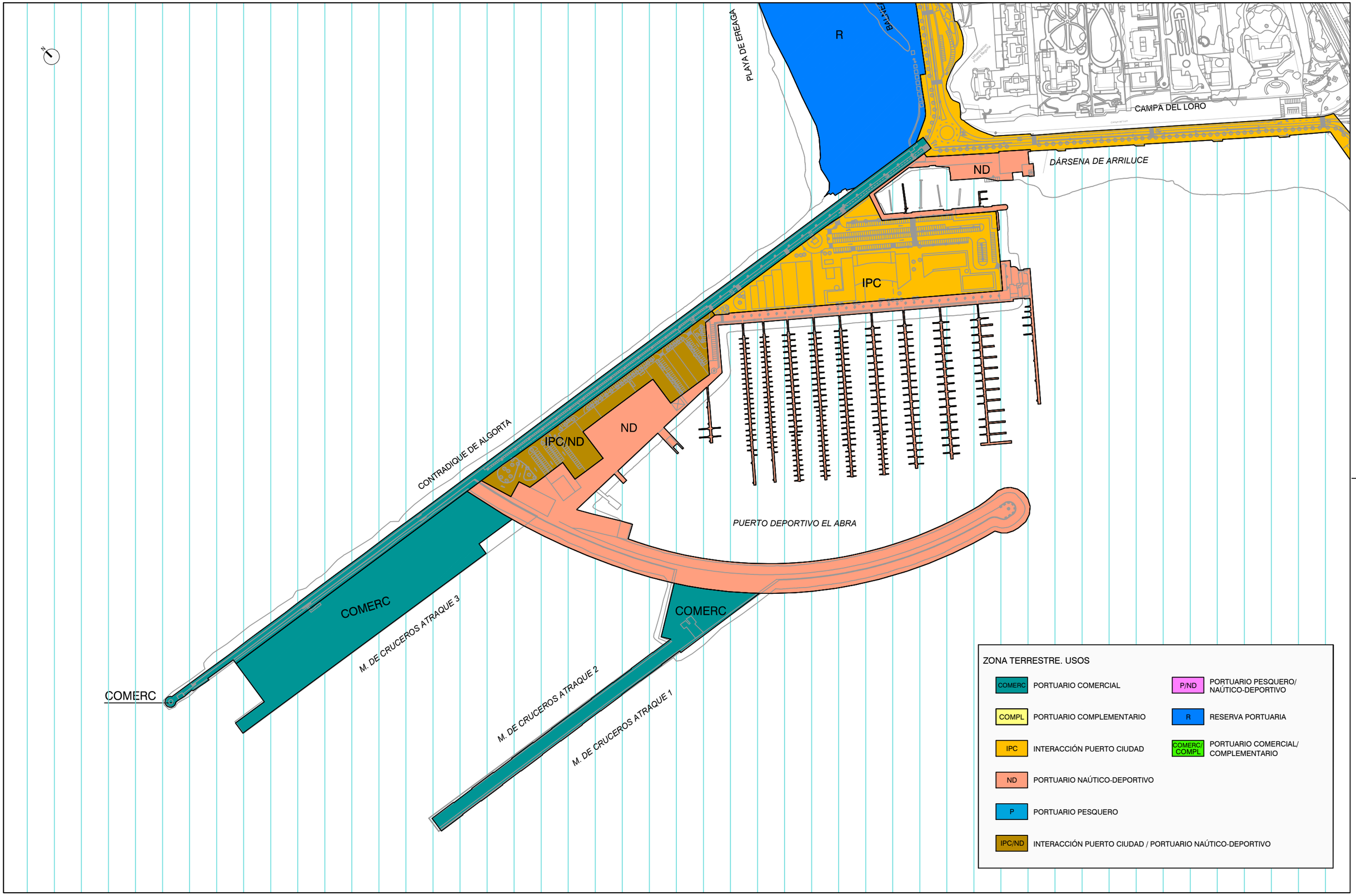
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	ÁMBITO DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.02

PI.02_AMBITO PRESENTE MODIFI.dwg



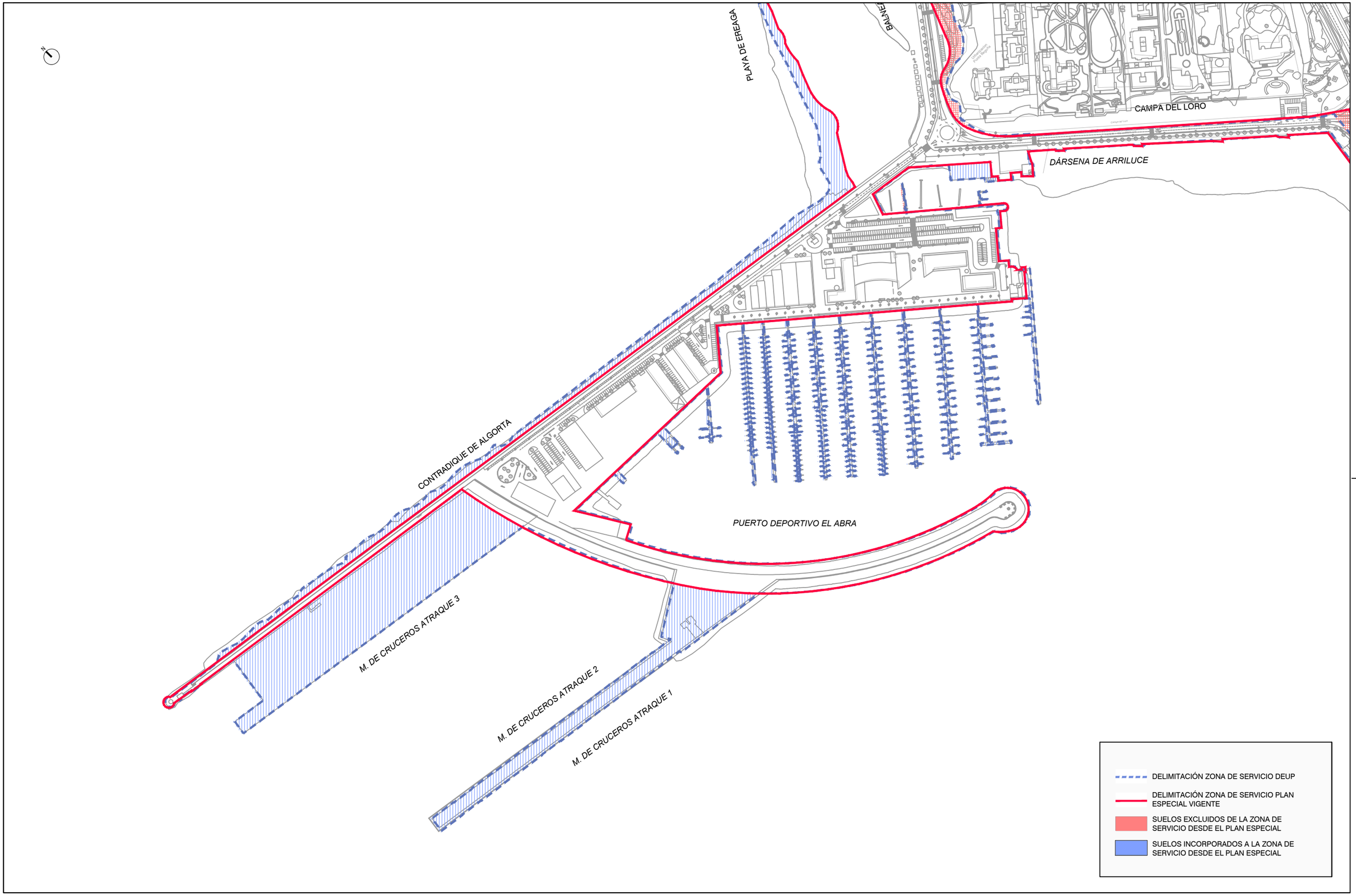
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	PLAN ESPECIAL VIGENTE CALIFICACION DEL SUELO ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.03

PI.03_Plan Especial Vigente..dwg



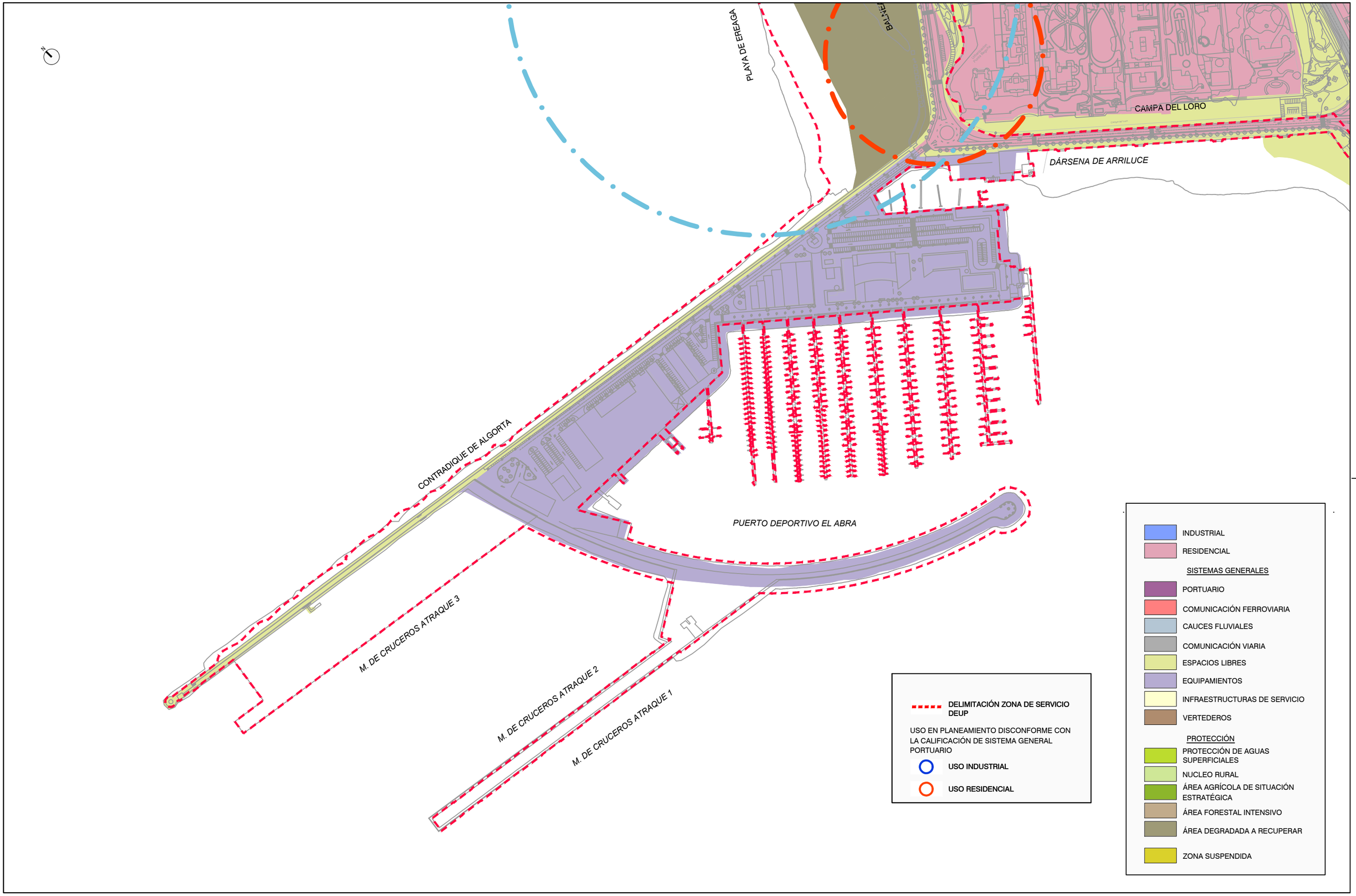
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	DELIMITACION DE ESPACIOS y USOS PORTUARIOS ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.04

PI.04_Delimitacion De Espacios.dwg



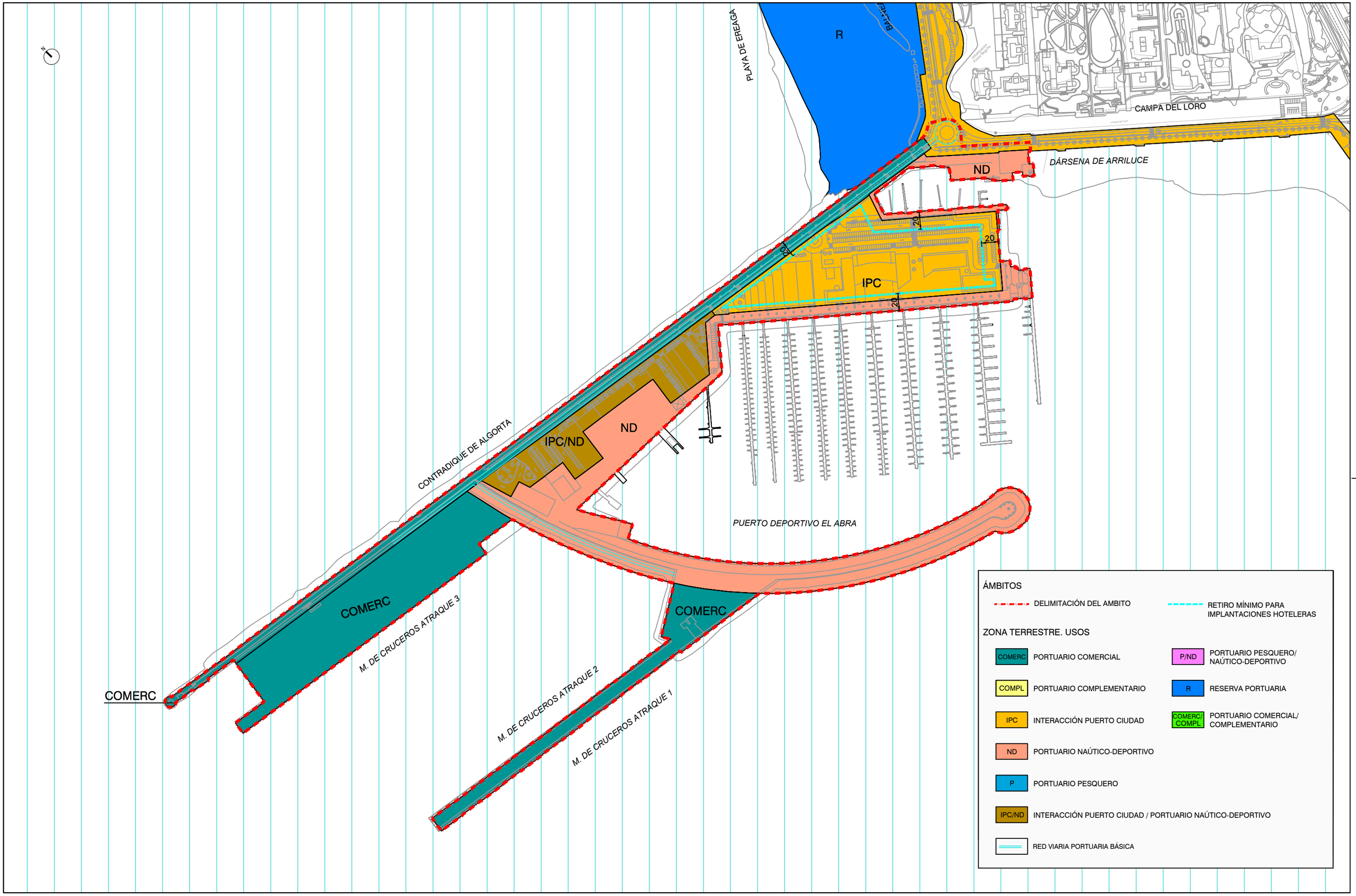
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	VARIACIONES EN LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO ESCALA : 1/25.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.05

PI.05_Variaciones Delimitacion.dwg



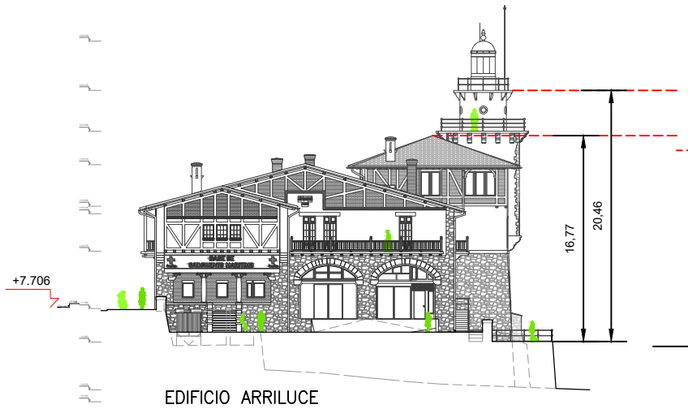
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SUPERPOSICIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO CON EL PLANEAMIENTO URBANISTICO (GIS DFB) ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.06

PI.06_Superposicion Servicio_urbanistico(GIS).dwg

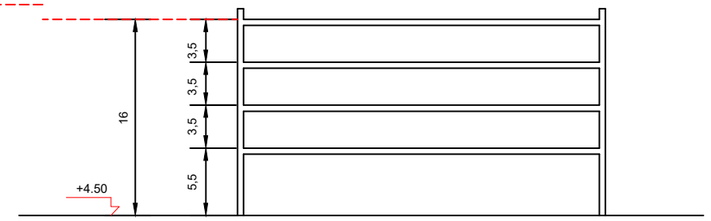


AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	CALIFICACIÓN ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PII.01

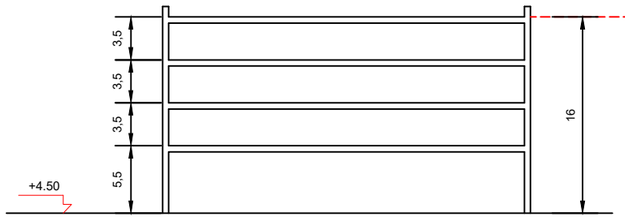
PII.01_Calificacion.dwg



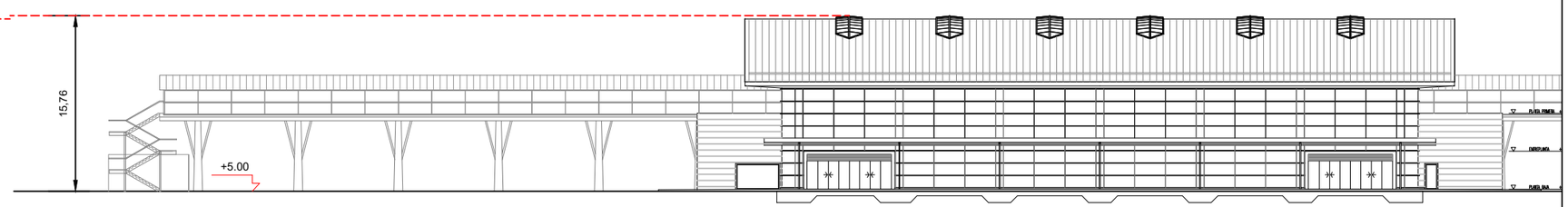
EDIFICIO ARRILUCE



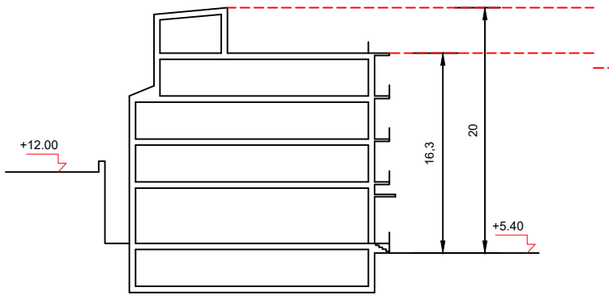
PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL



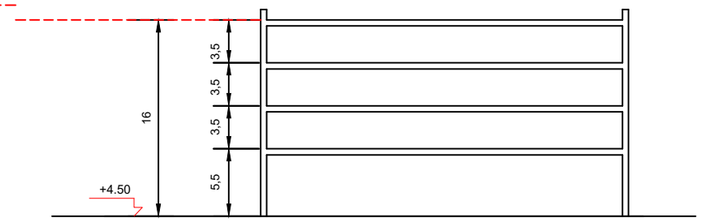
PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL



EDIFICIO OLATUA



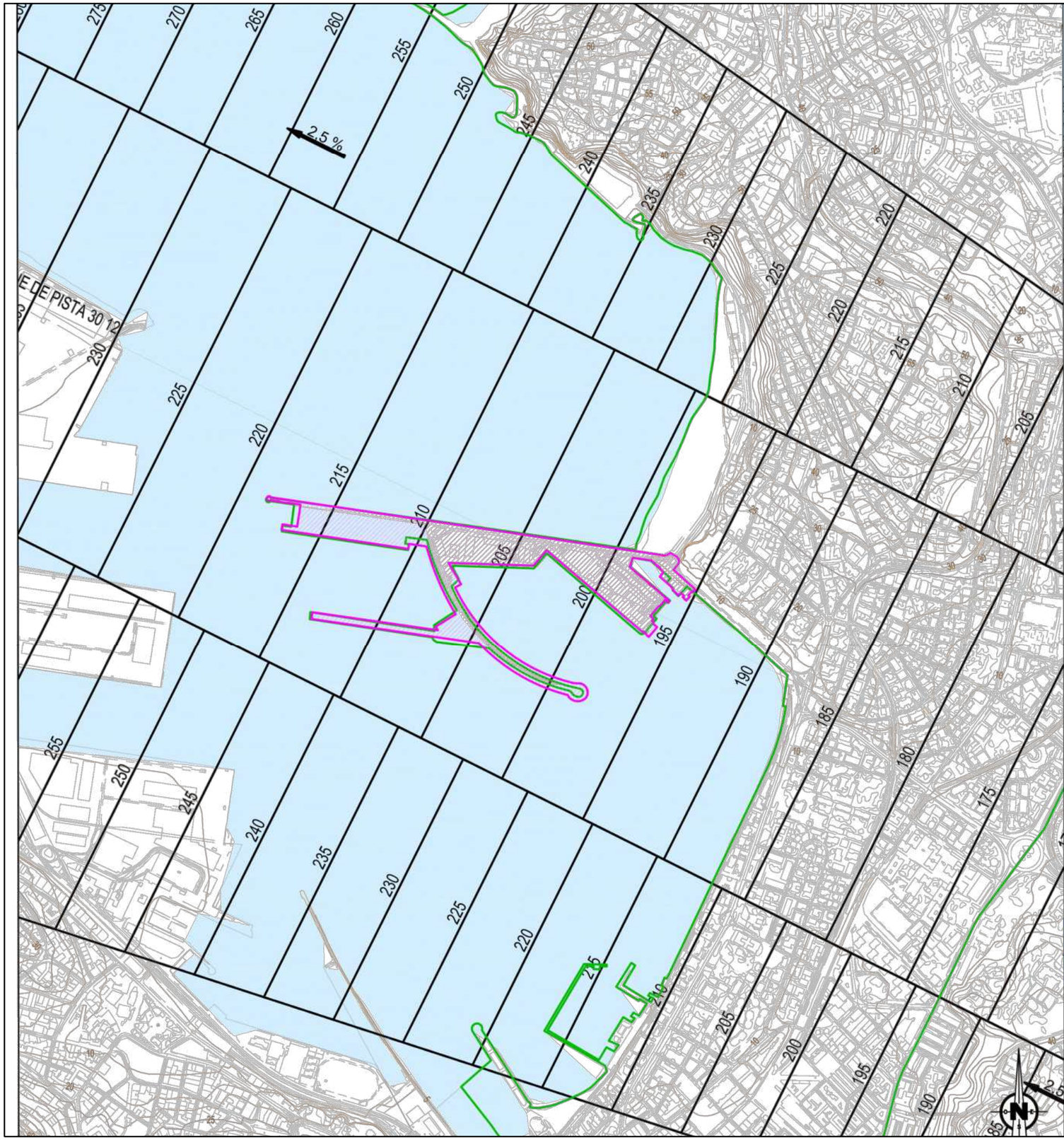
HOTEL TAMARISES

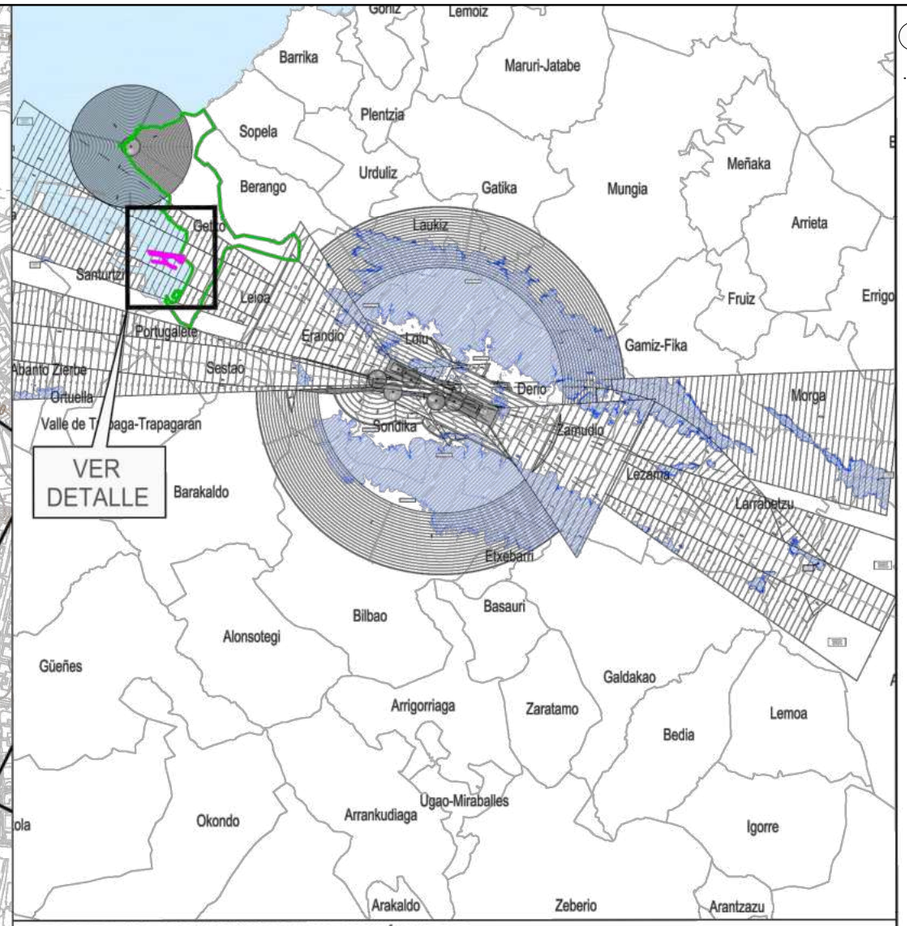


PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	COMPARACIÓN DE LA ALTURA DEL FUTURO HOTEL CON LOS EDIFICIOS DEL ENTORNO ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 10m	PLANO: PII.02

PII.02_Comparacion Altura Edificios.dwg





LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- 200 — SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURAS Y COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. OBSTÁCULO
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- 100 — CURVAS DE NIVEL
- ÁMBITO DE ESTUDIO
- TÉRMINO MUNICIPAL DE GETXO
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE BILBAO

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS REAL DECRETO 370/2011

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE BILBAO. ESCALA : 1/6.000 (EN ORIGINALES A1) 0 120m	PLANO: PII.03

PII.03_Servidumbres Aereas Aeropuerto Bilbao.dwg

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO

Documento F

ESTUDIO ACÚSTICO

Estudio de Impacto Acústico

a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo

Marzo 2024

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

2. OBJETO 4

3. DEFINICIONES 7

4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA 8

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO 11

6. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INDICES ACUSTICOS 13

6.1. Método de cálculo CNOSSOS-EU 13

6.2. Datos de Entrada utilizados en las modelizaciones acústicas: 15

7. ANALISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA 16

7.1. Evaluación de la Situación Acústica Inicial 16

7.2. Comprobación del cumplimento de los objetivos de calidad acústica 21

8. SITUACIÓN POST OPERACIONAL 25

8.1. Evaluación de la Situación Acústica a Futuro 25

8.1.1. Hipótesis de evolución del tráfico 25

8.1.2. Evaluación de objetivos de calidad acústica en el espacio exterior a 4 metros de altura 26

9. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS 28

10. DEFINICIÓN DE MEDIDAS 28

11. CONCLUSIONES. 28

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y su desarrollo reglamentario[1] constituyen el marco jurídico mediante el que se regulan las cuestiones relacionadas con la Contaminación Acústica, a fin de reducir los daños que se puedan producir en la salud humana, los bienes o el medio ambiente, garantizando el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos.

Una de las medidas contempladas es la obligatoriedad de que las herramientas de planificación territorial, que incidan en la ordenación del territorio, la planificación general territorial, así como en el planeamiento urbanístico consideren las previsiones establecidas en la citada Ley del Ruido, de manera que se consideré la variable acústica en las decisiones y procedimientos urbanísticos.

Dado que el Puerto de Bilbao constituye una infraestructura portuaria de competencia estatal, está excluido de la aplicación del Decreto 2013/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV, tal como se recoge en el artículo 1.3.b) del citado Decreto.

Considerar el ruido en las fases de diseño y planeamiento urbanístico es una de las medidas más eficaces para conseguir un medio ambiente acústico de calidad, compatibilizando el desarrollo de actividades con el descanso y bienestar de los vecinos/as.

En el presente estudio se va a evaluar la situación acústica del ámbito, a fin de comprobar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, como condicionante para su ejecución, y en caso de constatarse el incumplimiento de estos, evaluar el impacto acústico que supondrá su ejecución. En esta evaluación se propondrán las medidas y soluciones a integrar, en caso de que fueran necesarias, a fin de garantizar la calidad acústica del ámbito una vez ejecutado.

[1] Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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.

2. OBJETO

El objeto de este trabajo es la Realización del Estudio Acústico asociado a la "Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo".

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente vigente fue aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia en julio de 1998. Posteriormente ha tenido dos modificaciones puntuales aprobadas en 2000 y 2007. Desde la aprobación del citado Plan Especial hasta el día de hoy, la planificación portuaria ha sufrido una importante evolución normativa que se ha materializado a través de las figuras establecidas en la legislación portuaria vigente en cada momento, en un primer momento el Plan de Utilización y Espacios Portuarios (PUEP) y actualmente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). El PUEP se aprobó en 2006 y, con la denominación de DEUP, se han realizado diversas modificaciones aprobadas en 2009, 2011, 2015 y 2017, estando otras tres en tramitación y otras previstas.

El presente informe se hace en el marco del documento Borrador de la Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo.

En la misma se refiere que "*la Autoridad Portuaria de Bilbao, compartiendo una visión conjunta con el Puerto Deportivo de Getxo y el Ayuntamiento de Getxo, apuesta por la construcción de un hotel en terrenos del Puerto Deportivo de Getxo, que impulse la generación de tráficos de cruceros de "home port", mediante la generación de una infraestructura hotelera, contigua a las terminales de cruceros de Getxo, que permita la pernoctación de pasajeros y de sus tripulaciones.*

La Modificación puntual del Plan Especial incluye la necesidad de realizar este estudio de Impacto Acústico en todo el posible ámbito de terreno para la futura actividad hotelera.

En la misma se contemplan los siguientes tipos de usos (DEUP) en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo:

a) Portuario náutico-deportivo.

b) Interacción puerto-ciudad.

c) Uso mixto Interacción puerto-ciudad / Portuario náutico-deportivo.

d) Portuario comercial.

En su Artículo 19, el documento Borrador indica las Normas particulares para la zona de uso Interacción puerto ciudad, con las siguientes Condiciones de uso:

Usos característicos: usos vinculados a la interacción puerto-ciudad que no interfieran en las operaciones de tráfico portuario (art. 72 TRLPEMM):

equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, actividades comerciales no estrictamente portuarias, etc.

Usos compatibles: espacios libres de uso público: viales rodados y aparcamiento, calles urbanas, paseos recreativos, parques, etc., equipamientos culturales, recreativos y de hostelería, y en general actividades comerciales no estrictamente portuarias.

Se admite en esta zona la implantación de instalaciones hoteleras, debido a la oportunidad que suponen para dar servicio a la actividad de cruceros.

Así como las Condiciones de edificación: Se consolidan las edificaciones existentes. El nuevo proyecto de explotación del Puerto Deportivo de Getxo pretende una regeneración integral del ámbito. Se prevé una altura máxima de 26 m. para la implantación de la nueva actividad hotelera.

En las siguientes imágenes se recoge un extracto de los planos de interés contenidos en el documento Borrador.

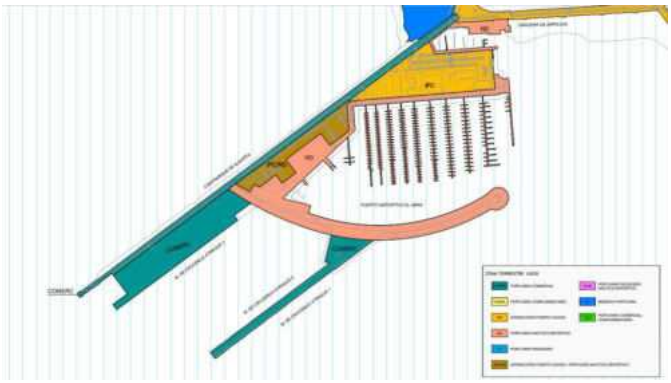


Ilustración 1. Delimitación de espacios y usos portuarios

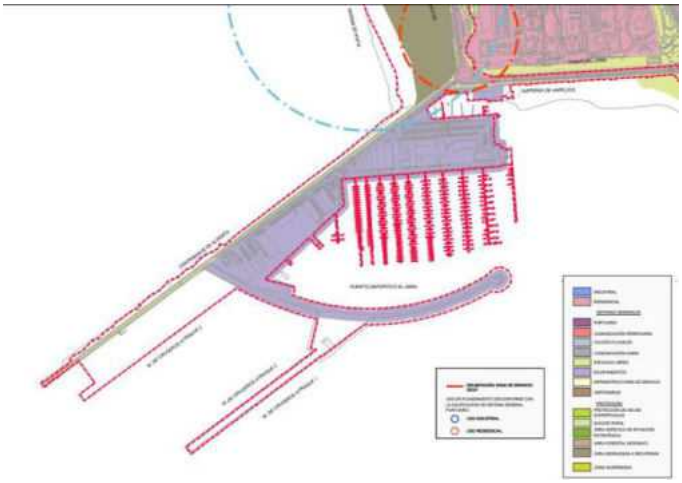


Ilustración 2. Superposición con el planeamiento urbanístico

El presente Estudio Acústico asociado a esta Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo, responde en los siguientes apartados a lo exigido por la normativa estatal: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Como se ha comentado, dado que el Puerto de Bilbao constituye una infraestructura portuaria de competencia estatal, está excluido de la aplicación del Decreto 2013/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.

En aplicación del artículo 17 de la Ley 37/2003 del Ruido establece que el planeamiento urbanístico tiene que incluir un estudio acústico, teniendo en cuenta las previsiones establecidas en dicha ley y en las normas dictadas en su desarrollo. En este sentido, es de aplicación el Decreto 1367/2007 en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

Por lo tanto, el presente estudio acústico desarrolla los siguientes artículos del actual documento Borrador de la Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo:

- Artículo 16. Zonificación acústica y objetivos de calidad acústica

  En aplicación del artículo 13 del Decreto 1367/2007 se valora la necesidad de realizar la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación. Derivado de ello se establecen los Objetivos de Calidad Acústica aplicables en los usos previstos.

- Artículo 17. Estudio de impacto acústico del ámbito de estudio

  Evaluar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el ámbito de interés, tal y como se establece en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.

  En función del resultado de esta evaluación se definen los posibles requisitos acústicos y estudios a abordar en la fase del planeamiento urbanístico pormenorizado de la construcción de un hotel en el entorno.

3. DEFINICIONES

A lo largo del presente documente se van a emplear una serie de conceptos que se definen a continuación:

Área Acústica: Ámbito territorial, delimitado por la Administración competente, que presenta el mismo objetivo de calidad acústica.

Área urbanizada existente: La superficie del territorio que fuera área urbanizada antes de la entrada en vigor del RD1367/2007.

Área urbanizada: La superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

Edificación sensible a la contaminación acústica: Edificación que sea objeto de protección acústica al disponer de objetivos de calidad acústica asociado tanto en el ambiente exterior como en el interior. Es decir, edificaciones destinadas a uso hospitalario, educativo o residencial.

Futuro desarrollo: Cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Futuro desarrollo. A nivel estatal este concepto se define como la superficie del territorio en situación de suelo rural para la que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevén o permiten su paso a la situación de suelo urbanizado, mediante las correspondientes actuaciones de urbanización, así como la de suelo ya urbanizado que esté sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

L_d: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período día. le corresponden 12 horas comprendidas entre las 07:00 h y las 19:00 h.

L_e: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el periodo tarde. le corresponden 4 horas comprendidas entre las 19:00 h y las 23:00 h.

L_n: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el periodo noche, al que le corresponden 8 horas, comprendidas entre las 23:00 h y las 07:00 h.

Mapa de ruido: La presentación de datos sobre una situación acústica existente o pronosticada en función de un índice de ruido, en la que se indicará la superación de cualquier valor límite pertinente vigente, el número de personas afectadas en una zona específica o el número de viviendas expuesta a determinado valores de un índice de ruido en una zona específica.

Objetivo de calidad acústica: Conjunto de requisitos que, en relación con la contaminación acústica, deben cumplirse en un momento dado en un espacio determinado, incluyendo los valores límites de inmisión o de emisión.

Zona de protección acústica especial: Área o áreas acústicas en las que se incumplen los objetivos de calidad acústica aplicables, y sean así declaradas por la Administración y para las cuales se define el correspondiente Plan Zonal.

Zona de servidumbre acústica Sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Los objetivos de calidad acústica definidos en el apartado anterior se establecen en función del uso predominante del suelo, actual o previsto. La legislación sectorial establece los valores a alcanzar, para el medio ambiente exterior e interior.

En el caso del ámbito de estudio 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, en el Anexo II establece que en el medio ambiente exterior de las áreas urbanizadas deben alcanzarse los objetivos para cada tipo de área acústica que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1. Objetivos de calidad acústica (dBA) para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
E	Ámbitos/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	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55

D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
C	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
B	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

En lo que respecta a los valores de los objetivos de calidad acústica de aplicación en el medio ambiente interior son los recogidos en la siguiente tabla:

Tabla 2. Objetivos de calidad acústica (dBA) para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a viviendas, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales (1).

Uso del Edificio (1)	Tipo de Recinto	Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
Vivienda o uso residencial	Estancias	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Hospitalario	Zonas de estancia	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Educativo o cultural	Aulas	40	40	40
	Salas de lectura	35	35	35

Los valores recogidos en la tabla anterior se refieren a los valores índices de inmisión resultantes del conjunto de focos emisores acústicos que inciden en el interior del recinto (instalaciones del propio edificio colindantes, ruido ambiental trasmitido al interior).

Los objetivos de calidad acústica aplicables en el interior están referenciados a una altura de entre 1,2 m y 1,5 m.

La zonificación acústica es el resultado de asignar a cada zona o ámbito que compone el territorio, el tipo de área acústica, de las contempladas en el artículo 5, que le corresponde atendiendo al uso predominante del suelo, actual o previsto. El procedimiento de zonificación se debe realizar de acuerdo con los criterios y directrices establecidos en el Anexo V del Real Decreto 1367/2007, representando finalmente los objetivos acústicos a alcanzar en cada punto del territorio.

Para el caso del ámbito de estudio, Puerto Deportivo de Getxo, las áreas acústicas son las que se muestran en la siguiente ilustración. El uso predominante se corresponde con el de un sector de un **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).** *Se incluirán los espacios destinados preferentemente a actividades comerciales y de oficinas, tanto públicas como privadas, espacios destinados a la hostelería, alojamiento, restauración y otros, parques tecnológicos con exclusión de las actividades masivamente productivas, incluyendo las áreas de estacionamiento de automóviles que les son propias etc.*

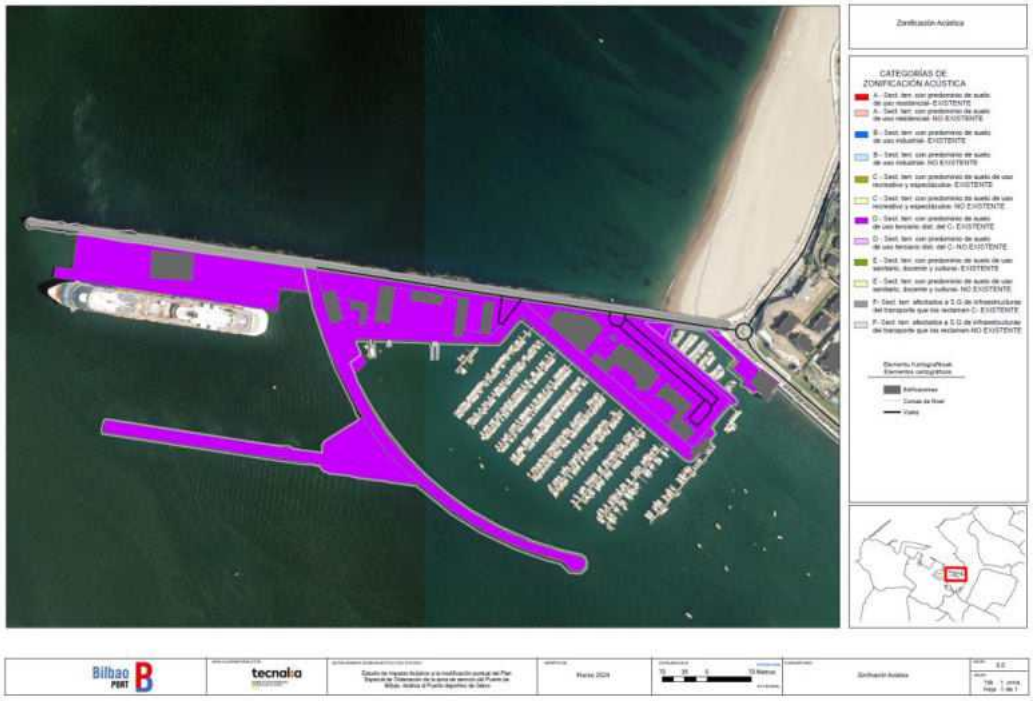


Ilustración 3. Zonificación Acústica de la modificación Puntual del Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo.

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito de actuación de la presente Modificación puntual del Plan Especial portuario se vincula exclusivamente con la parte de la zona de servicio portuaria correspondiente el Puerto Deportivo de Getxo en la zona del Abra, que se extiende entre la rotonda situada junto a la playa de Ereaga y los diferentes espacios existentes en el muelle de Arriluce, hasta el contradique de Algorta y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros. El ámbito objeto del presente documento, tiene una superficie de unos 140.029,41 m^2.

Inaugurado en 1997, el Puerto Deportivo de Getxo se constituye actualmente en el puerto deportivo de referencia en Euskadi. Además de ofrecer todos los servicios náuticos necesarios (amarres, tránsitos y área técnica), alberga distintas actividades deportivas (vela, remo y otros deportes náuticos) y dispone de diferentes instalaciones de ocio y restauración, incluidos bares, restaurantes, tiendas y parque infantil.

En la actualidad, las terminales de cruceros adyacentes al Puerto Deportivo de Getxo constituyen una de las puertas turísticas de Euskadi, gracias a las tres terminales de cruceros que existen y que aportan un tráfico de turistas que en 2022 ha superado los 200.000 pasajeros.

Asimismo, el Puerto Deportivo de Getxo constituye un espacio perfectamente integrado en la relación puerto-ciudad y cuenta con buenas comunicaciones, lo que le otorga un papel destacado como punto de ocio. Dispone de zonas para eventos, actividades y espectáculos, de un aparcamiento gratuito con 860 plazas, que se reducen a 660 los días de crucero, y de diversos servicios de ocio, restauración y zonas comerciales.

Dentro de la concesión del Puerto Deportivo de Getxo, la implantación del nuevo hotel pudiera llevarse a cabo dentro únicamente de la zona actualmente asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad, en un espacio concreto aún por determinar. Por este motivo se analiza en el presente informe el cumplimiento de los objetivos acústicos en todo el espacio posible de la zona asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad.

Desde el punto de vista acústico, los focos de ruido predominantes en el ámbito lo constituyen el tráfico rodado, principalmente los viales urbanos del Municipio de Getxo P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra, y Muelle Ereaga Kaia. Además de los propios viales internos y el parking gratuito y los propios focos de la actividad Puerto de Bilbao, incluyendo la terminal de cruceros.

Atendiendo al detalle de la zonificación acústica del apartado anterior, que se muestra en la siguiente imagen, el ámbito asignado para la nueva actividad hotelera atiende a los siguientes objetivos de calidad acústica a alcanzar correspondientes con los de un sector de un **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).**

Ilustración 4. Zonificación Acústica de la modificación Puntual del Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo.

Considerando el tipo de área acústica y que se trata de un nuevo desarrollo hotelero, los objetivos de calidad acústica a alcanzar en el ámbito son los que se muestran en la siguiente tabla (según la parte 2, del artículo 14 del Real Decreto 1367/2007, *Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios*.):

Tabla 3. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio exterior de aplicación en el ámbito de interés

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	65	65	60
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1). Serán en su límite de área los correspondientes a la tipología de zonificación del área con la que colinden.

6. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INDICES ACUSTICOS

La legislación sectorial establece que los valores de los índices acústicos se pueden determinar mediante cálculos o mediante mediciones (en el punto de evaluación). Las predicciones sólo pueden obtenerse mediante cálculos[2].

Para la realización de este estudio, los valores de los índices de ruido correspondientes a cada uno de los intervalos del día se han determinado mediante cálculos, empleando el método establecido en la legislación sectorial (CNOSSOS-EU), tanto para evaluar la situación actual como para evaluar la situación futura.

6.1. Método de cálculo CNOSSOS-EU

El método CNOSSOS- EU está descrito en diferentes documentos:

- La Directiva UE 2015/996, que lo expone en detalle.
- El DOE 1/10/2018 por el que se aprobaron algunas correcciones menores de errores.
- La Directiva (UE) 2020/367 por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2002/49/CE.
- La Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión que modifica el Anexo II.

El método CNOSSOS-EU incluye el cálculo de la propagación acústica que se aplica de igual forma a las infraestructuras industriales y a las infraestructuras de transporte vial y ferroviario. Para calcular la atenuación debido a la absorción atmosférica en el caso de la infraestructura de transportes, las condiciones de temperatura y humedad se calculan según la norma ISO 9613-1:1996.

Para un receptor R, los cálculos se realizan siguiendo estos pasos:

1. Sobre cada trayecto de propagación:
    - Cálculo del nivel de presión acústica en condiciones favorables (L_F) y homogéneas (L_H) para un trayecto (S,R) y para una banda de frecuencias determinada se obtiene con la siguiente ecuación:

$$L_F = L_{W,0,dir} - A_{div} - A_{atm} - A_{ground,F} - A_{dif,F}$$

$$L_H = L_{W,0,dir} - A_{div} - A_{atm} - A_{ground,H} - A_{dif,H}$$

Donde, $L_{w,0,dir}$ es la potencia acústica direccional; A_{div} es la atenuación por divergencia geométrica; A_{atm} es la atenuación por absorción atmosférica; $A_{ground,F/H}$

[2] Decreto 212/2013, Anexo II, Parte 2ª, apartado A.1.

que es la atenuación por el terreno en condiciones favorables o homogéneas; $A_{dif,F/H}$ que es la atenuación por la difracción en condiciones favorables o homogéneas.

- Cálculo del nivel de presión acústica a largo plazo para cada trayecto ponderando la ocurrencia media p de condiciones favorables en la dirección del trayecto (S,R):

$$L_{LT} = 10 \times \lg\left(p \cdot 10^{\frac{L_F}{10}} + (1-p) \cdot 10^{\frac{L_H}{10}}\right)$$

2. Acumulación de los niveles de presión acústica a largo plazo para todos los trayectos N que afectan a un receptor determinado, de manera que se permita el cálculo del nivel de ruido total en el punto receptor en decibelios A (dBA).

   La emisión acústica se ha considerado con la misma metodología del Mapa de Ruido de Puerto de diciembre 2023: tráfico viario según CNOSSOS y movimientos de cruceros como focos industriales caracterizada su emisión en el Mapa de Ruido de Puerto de diciembre 2023.

   A continuación, se describe cada uno de los factores que determinan el cálculo del nivel de presión acústica. Efectos de atenuación.

   - Divergencia geométrica. Atenuación debida a la distancia. El parámetro considerado es la distancia oblicua directa en 3D entre la fuente y el receptor.

   - Atenuación debida a la absorción atmosférica que viene determinada por la distancia oblicua entre la fuente y el receptor.

   - Atenuación debida al efecto suelo y por efecto difracción. Solo se aplica uno de estos efectos: si no existe efecto de pantalla se aplicará el efecto suelo y si existe efecto pantalla, éste incluye el efecto suelo.

     El efecto suelo está vinculado a la absorción acústica del suelo (G) y depende significativamente de las condiciones atmosféricas durante la propagación.

     El efecto difracción permite modelizar el efecto de obstáculo en la propagación del ruido, para lo cual es necesario adjuntar una descripción completa del obstáculo, así como sus parámetros acústicos.

   - Efecto de la reflexión acústica, que se considera mediante el cálculo de la contribución de focos de ruido imagen.

Los cálculos se han realizado empleando la herramienta informática de predicción acústica IMMI (versión 2030) de Wolfel GmbH, que cumple con los estándares europeos recomendados por la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y por la Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen

métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, lo que finalmente ha permitido disponer de:

- **Isófonas**: en las que se calcula una malla de puntos que analiza la exposición al ruido por parte del territorio y que facilita la identificación de zonas que incumplen los objetivos de calidad acústica que le son de aplicación. En el caso del estudio de acústico, se efectúan cálculos con una malla regular de 10 x 10 metros.

6.2. Datos de Entrada utilizados en las modelizaciones acústicas:

Para la consideración de todas las variables que afectan a la propagación del sonido en exteriores es necesario disponer de una modelización tridimensional del ámbito a analizar.

En este estudio, esta modelización se ha efectuado a partir del tratamiento de la cartografía proporcionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao , empleando herramientas de información geográfica (GIS) así como la propia herramienta de simulación acústica, que permite la aplicación de los métodos de cálculo comentados en apartados anteriores.

La información de partida que se ha considerado en el modelo de cálculo ha sido:

- Modelo Digital del Terreno (MDT). Obtenido a partir de la cartografía digital del servicio infraestructura de datos espaciales de Euskadi (Geoeuskadi), obtenidos a partir del vuelo LIDAR más actualizado.

- Edificios y trazado carreteras. Obtenidos a través de la importación de la cartografía de los datos actualizados del servicio infraestructura de datos espaciales de Euskadi (Geoeuskadi).

- Información sobre focos sonoros presentes en el ámbito,

    - Viales: Intensidad Media Diaria (IMD), porcentaje de vehículos pesados y distribución horaria son obtenidos a partir de los documentos “Análisis del acceso a la Playa de Ereaga. Marzo 2014”, del Ayuntamiento de Getxo-Leber y del documento “Estudio para la mejora del acceso de la Playa de Ereaga”. Rev.1 Marzo 2014 y de los datos oficiales del Mapa de Ruido de Getxo.

    - Focos Puerto de Bilbao. Análisis de los focos de ruido del Mapa de ruido oficial de Bilbao “Actualización del mapa de ruido Fase I, Mapa de Ruido preoperacional Fase II” de Diciembre de 2023, elaborado por Tecnalia.

- Ortofotografías del área de estudio.

Con toda esta información y una vez establecidas las alturas de los edificios en la zona, trazadas las curvas de nivel y tratada el resto de información de interés, en especial, desde el punto de vista de la propagación del sonido, se realizaron los modelos de cálculo correspondientes a la situación inicial y la situación resultante una vez se haya llevado a cabo la actuación analizada.

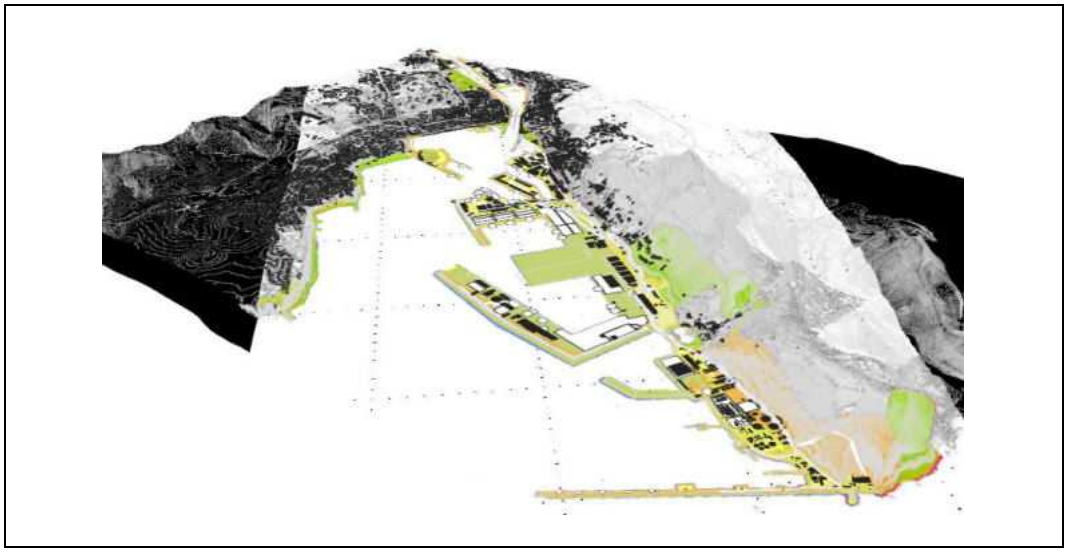


Ilustración 5. Modelo tridimensional del Puerto de Bilbao y su entorno, considerando la topografía y los obstáculos a la propagación del sonido.

7. ANALISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

7.1. Evaluación de la Situación Acústica Inicial

Para evaluar la situación acústica existente se ha decidido actualizar los resultados del vigente mapa de ruido del Puerto de Bilbao (diciembre de 2023), para la incorporación de los viales urbanos del municipio de Getxo.

Por tanto, se ha partido de la información con la que se elaboró el vigente mapa de ruido, junto con los datos de los viales urbanos adaptado a los requerimientos de datos de entrada del nuevo método de cálculo CNOSSOS.

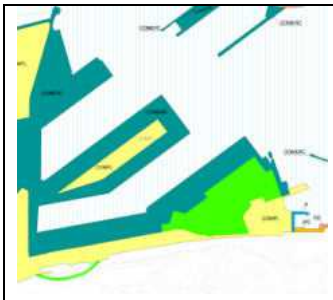
En lo que respecta a la fuente de tráfico rodado, las condiciones de tráfico consideradas en el estudio de impacto acústico del presente informe son las siguientes:

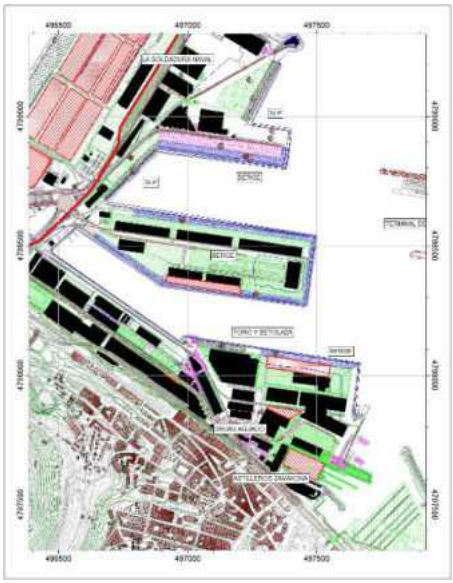
Vial urbano	IMD	% pesados	*Coeficiente Día*	*Coeficiente tarde*	*Coeficiente noche*
P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra (hacia Av. De Zugatzarte)	5500	4	0,062	0,053	0,005
Muelle Ereaga Kaia	5500	2	0,062	0,053	0,005
P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra (vial hacia aparcamiento gratuito Puerto deportivo de Getxo)	3000	2	0,062	0,053	0,005

GETXO 3 ACCESO COCHE VEHICULO	13618 (anual)	2,67 (364 Anual)	-	-	-
GETXO 1-2 ACCESO COCHE VEHICULO	3184 (anual)	2,54 (81 anual)	-	-	-

Los focos de Puerto Bilbao modelizado han sido

1. Zona Santurtzi.

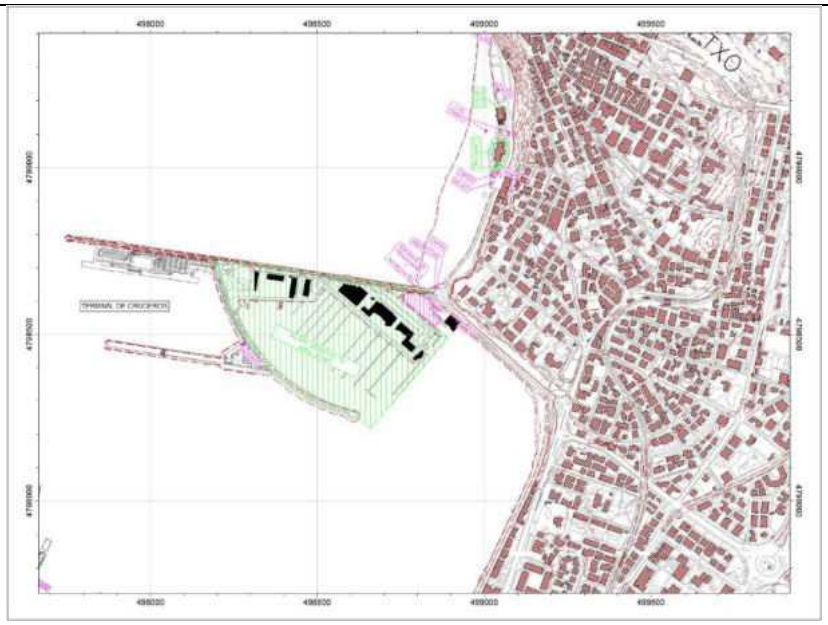




En los Espigones 1, 2 y 3 y muelle Adosado se ubican actividades de carga y descarga de buques con actividad de proceso metalúrgico, junto a los astilleros Zamakona.

Empresas como Access World terminal, Berge, SLP, Deposa, La Soldadura Naval, Frigo Port del Norte, Gruas Aguado, Toro y Betolaza se ubican en esta área.

2. Zona: Getxo.



Las Arenas – La Galea

Se incorporarán los focos de emisión de las terminales de cruceros según los datos de movimientos de 2023 (datos más actualizados), resumidos en la siguiente tabla.

	Suma de horas al año 07:00-19:00	Suma de horas al año 19:00-23:00	Suma de horas al año 23:00-07:00
Getxo 3	**563,5**	**50**	**6**
Getxo 1y2	**163**	**12,5**	**0,5**
Total general	**726,5**	**62,5**	**6,5**

En la terminal de cruceros, durante el año 2023 los cruceros que se han ubicado en las diferentes terminales han sido:

Getxo 1 y 2
SH DIANA
LE DUMONT D'URVILLE
NORWEGIAN STAR
SILVER DAWN
SH VEGA
MARINA
SEA CLOUD SPIRIT
THE WORLD
SH DIANA
SEVEN SEAS NAVIGATOR
STAR LEGEND
AZAMARA JOURNEY
HANSEATIC SPIRIT
WORLD VOYAGER
SEVEN SEAS SPLENDOR
ARTANIA
NORWEGIAN STAR

Getxo 3
SKY PRINCESS
L'AUSTRAL
NG RESOLUTION
LE BELLOT
SEABOURN OVATION
MEIN SCHIFF 6
SIRENA
CELEBRITY SILHOUETTE
SKY PRINCESS
STAR LEGEND
WORLD EXPLORER
SEVEN SEAS SPLENDOR
AIDA AURA
AMBITION
SPIRIT OF ADVENTURE
LE CHAMPLAIN
RIVIERA
SEVEN SEAS SPLENDOR
ANTHEM OF THE SEAS
CARNIVAL PRIDE
AZAMARA PURSUIT
RIVIERA
SILVER MOON
AZAMARA JOURNEY
MSC VIRTUOSA
QUEEN VICTORIA
MSC VIRTUOSA
SEVEN SEAS VOYAGER
ANTHEM OF THE SEAS

EUROPA 2
NORWEGIAN GETAWAY
AIDA SOL
ANTHEM OF THE SEAS
VISTA
NORWEGIAN GETAWAY
QUEEN VICTORIA
MEIN SCHIFF 1
SEA CLOUD SPIRIT
BOLETTE
ANTHEM OF THE SEAS
DISNEY DREAM
MSC FANTASIA
NORWEGIAN GEM
NORWEGIAN GETAWAY
SEVEN SEAS VOYAGER
CELEBRITY APEX
AIDA SOL
SILVER MOON
NORWEGIAN GEM
SKY PRINCESS
MARINA
CELEBRITY SILHOUETTE
LE CHAMPLAIN
MSC PREZIOA
RIVIERA
SEABOURN OVATION
AMADEA
NORWEGIAN GETAWAY
REGAL PRINCESS
MSC VIRTUOSA
NORWEGIAN DAWN
SILVER DAWN

Se ha analizado el tiempo que cada buque ha estado en puerto en los tres periodos y se ha obtenido el porcentaje medio diario anual en cada periodo.

Muelle	horas_dia	horas_tarde	horas_noche	%horas_dia	%horas_tarde	%horas_noche
Getxo 1 y 2	0,447	0,034	0,001	3,7%	0,9%	0,0%
Getxo 3	1,544	0,137	0,016	12,9%	3,4%	0,2%

Finalmente, una vez introducida toda la información en el modelo se han determinado los valores de los índices de ruido a 4 metros de altura sobre el terreno. Los resultados

obtenidos permitieron comprobar el cumplimiento de los objetivos de calidad para el escenario actual .

En la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos (Ver Anexo I: Planos):

L_d Periodo diurno (07:00 h – 19:00 h)

Ilustración 6. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo diurno.

L_e Periodo Vespertino (19:00 h – 23:00 h)

Ilustración 7. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo vespertino.

Ilustración 8. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo nocturno.

7.2. Comprobación del cumplimento de los objetivos de calidad acústica

A la vista de los valores de los índices de los niveles sonoros existentes en el ámbito obtenidos en el apartado anterior y de los objetivos de calidad acústica que se deben alcanzar en el ámbito analizado, que se presentaron en el apartado 5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO, del presente estudio, se puede concluir que:

- Durante el **periodo diurno se cumplen los objetivos de calidad** puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **65 dB**.
- Durante el **periodo vespertino se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **65 dB**.
- Durante el **periodo nocturno se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.
- El periodo analizado más desfavorable es periodo diurno.

Por tanto, en todo el ámbito se cumplen los objetivos de calidad acústica para los tres periodos del día, y por tanto que **en lo que respecta a la *la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.***

En las siguientes graficas se puede comprobar que no existe superación en ninguno de los periodos analizados.

Ilustración 9. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo diurno.

Ilustración 10. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo vespertino.

Mapa de superación periodo nocturno (dBA)

Ilustración 11. Mapa de superación de objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno

De manera complementaria se adjuntan los mapas de superación (en este caso al no existir superación de los objetivos se presentan como valores negativos) con respecto a los objetivos de calidad acústica de cada periodo, 65 dBA para el día y la tarde, y 60 dBA para el periodo nocturno. Cabe resaltar, a la vista de los siguientes mapas, que en la zona analizada refleja un margen de 8 – 9 dBA en la zona de las edificaciones por debajo de los objetivos de calidad marcados para el ámbito de estudio.

Mapa de superación periodo diurno (dBA). Oca 65 dBA

Ilustración 12. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo diurno.

Mapa de superación periodo vespertino (dBA)

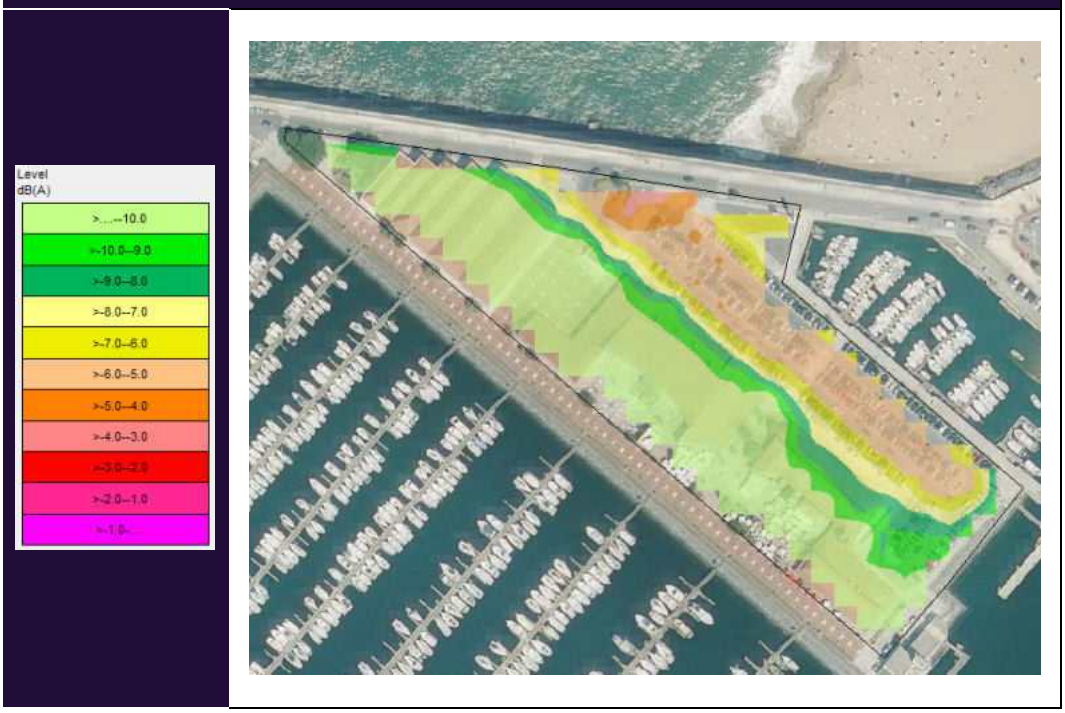


Ilustración 13. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo vespertino.

Mapa de superación periodo nocturno (dBA)

Ilustración 14. Mapa de superación de objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno

8. SITUACIÓN POST OPERACIONAL

Como se comentó en la introducción del presente estudio, en la fase actual de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo no se dispone de toda la información necesaria para poder evaluar la situación acústica existente a futuro.

Por esta razón, se propone como condicionante para el presente desarrollo, que en el momento que se disponga de la información con mayor grado de detalle, o en la fase de desarrollo particular de la actuación hotelera que se lleve a cabo en el ámbito, se:

1. Analicen las fuentes sonoras (futuras), con especial atención al incremento de los niveles de ruido producidos por la propia activada económica hotelera.

2. Previsión de medidas que garanticen que el incremento de visitantes de la zona no supondrá un incremento a los niveles sonoros de la zona.

En cualquier caso, y a fin de poder valorar el efecto de algunas de las medidas contempladas se va a realizar una estimación de la situación futura, considerando los datos disponibles en la actualidad.

8.1. Evaluación de la Situación Acústica a Futuro

Para evaluar la situación acústica en el ámbito una vez se haya implantado el nuevo uso, y de acuerdo con cómo se establece en la legislación sectorial, se va a predecir la situación acústica existente en el ámbito sobre un horizonte de futuro (según la parte 2, del artículo 14 del Real Decreto 1367/2007). Para ello, se van a estimar los niveles sonoros existentes en el ámbito considerando:

- Las condiciones del tráfico en un escenario de 20 años, tanto para el tráfico que circula por los viales cercanos al ámbito de estudio como del tráfico de cruceros.

8.1.1. Hipótesis de evolución del tráfico

La previsión respecto a la evolución del tráfico que circulará por las calles del municipio y el ámbito de estudio (viales de acceso a los terminales de crucero de Getxo y del parking gratuito) en un horizonte a futuro es optimista. Se supone una reducción del número de vehículos y la utilización de tecnologías más silenciosas.

1. Sustitución del vehículo de combustión por vehículo eléctrico. La Agencia Medioambiental Europea registro en el año 2021 un significativo incremento en el número de matriculaciones de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas) respecto de las cifras registradas en el año anterior. En concreto se pasó de 1.061.000 turismos matriculados en 2020 a 1.729.000 matriculaciones en 2021, y respecto al número total de matriculaciones se pasó de que en 2020 el 10,7 % del total de turismos matriculados fueran vehículos eléctricos a que en 2021 el vehículo

eléctrico constituyera el 17,8 % de las matriculaciones totales[3]. En este sentido, la Agencia Internacional de la Energía estima que en el año 2030 el 60 % de los vehículos que se matriculen en el mundo, serán eléctricos[4].

2. Renovación del parque automovilístico. Los nuevos estándares y factores de calidad de los vehículos nuevos, así como de sus componentes (en especial los neumáticos), revierten en la reducción de los niveles sonoros producidos por los mismos con la consiguiente reducción del ruido de tráfico.

El potencial incremento del tráfico debido a los nuevos visitantes se integra en la red viaria municipal existente.

Por todo lo anterior, a fin de representar el escenario más garantista posible en lo que respecta a la emisión acústica (incluyendo la actividad propia del puerto y el tránsito de cruceros) que afecta al ámbito analizado es de mantener la emisión considerada en la situación actual.

8.1.2. Evaluación de objetivos de calidad acústica en el espacio exterior a 4 metros de altura

De acuerdo con estas hipótesis de partida, se han calculado los niveles sonoros ambientales a 4 m sobre el terreno. En la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos:

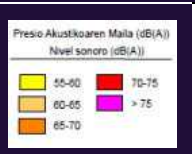
L_d Periodo diurno (07:00 h – 19:00 h)	
	

Ilustración 15. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo diurno.

[3] https://www.eea.europa.eu/ims/new-registrations-of-electric-vehicles

[4] https://www.iea.org/reports/by-2030-evs-represent-more-than-60-of-vehicles-sold-globally-and-require-an-adequate-surge-in-chargers-installed-in-buildings

Ilustración 16. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo vespertino.

Ilustración 17. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo nocturno.

A la vista de los valores de los índices de los niveles sonoros en el ámbito obtenidos en el escenario futuro y de los objetivos de calidad acústica que se deben alcanzar en el ámbito analizado, que se presentaron en el apartado 5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO, del presente estudio, se puede concluir que:

- Durante el **periodo diurno se cumplen los objetivos de calidad** puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.

- Durante el **periodo vespertino se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.

- Durante el **periodo nocturno se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **55 dB**.

- El periodo analizado más desfavorable es periodo diurno.

Por tanto, en todo el ámbito se cumplen los objetivos de calidad acústica para los tres periodos del día, y por tanto que **en lo que respecta a la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.***

9. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

No es de aplicación.

10. DEFINICIÓN DE MEDIDAS

Atendiendo a los resultados de cumplimiento de los OCAs en el ámbito de estudio, no es de aplicación la instalación de ninguna medida correctora acústica del tipo firme fono reductor, calmado de tráfico, etc.

11. CONCLUSIONES.

A lo largo del presente estudio se ha:

1. Comprobado que en el ámbito de la actuación hotelera nuevo desarrollo **se alcanzan los objetivos de calidad acústica** establecidos en la tabla A Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas nuevas, del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica, para **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)**, durante los tres periodos del día.

Finalmente, tras los resultados obtenidos, se concluye que el ámbito es, desde el punto de vista acústico y, en lo relativo al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica, es **apto para su desarrollo urbanístico**.

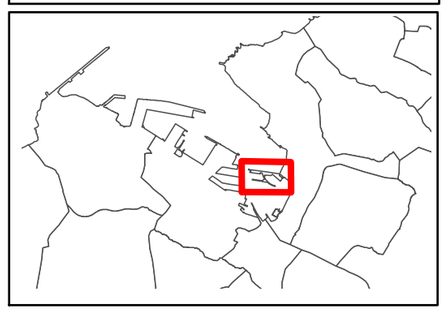
Zonificación Acústica

CATEGORÍAS DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

- A - Sect. terr. con predominio de suelo de uso residencial- EXISTENTE
- A - Sect. terr. con predominio de suelo de uso residencial- NO EXISTENTE
- B - Sect. terr. con predominio de suelo de uso industrial- EXISTENTE
- B - Sect. terr. con predominio de suelo de uso industrial- NO EXISTENTE
- C - Sect. terr. con predominio de suelo de uso recreativo y espectáculos- EXISTENTE
- C - Sect. terr. con predominio de suelo de uso recreativo y espectáculos- NO EXISTENTE
- D - Sect. terr. con predominio de suelo de uso terciario dist. del C- EXISTENTE
- D - Sect. terr. con predominio de suelo de uso terciario dist. del C- NO EXISTENTE
- E - Sect. terr. con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural- EXISTENTE
- E - Sect. terr. con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural- NO EXISTENTE
- F- Sect. terr. afectados a S.G.de infraestructuras del transporte que los reclamen C- EXISTENTE
- F- Sect. terr. afectados a S.G.de infraestructuras del transporte que los reclamen-NO EXISTENTE

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Edificaciones
- Curvas de Nivel
- Viales



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: ETRS89 H30N 70 35 0 70 Metros A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: Zonificación Acústica	ZBK/Nº: 0.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1

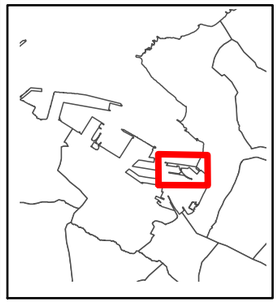
Ldía

Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

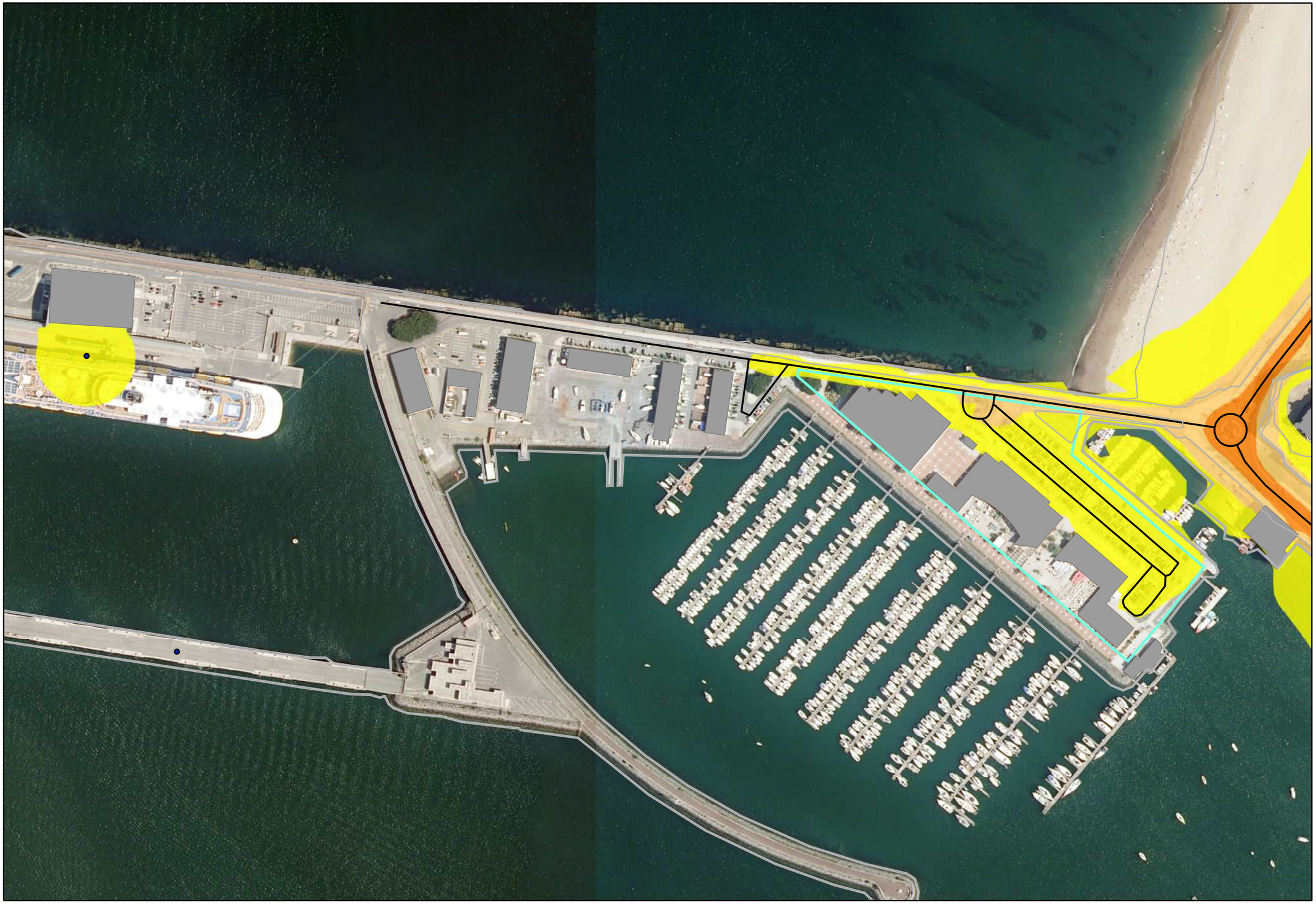
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- > 75

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: ETRS89 H30N 50 25 0 50 Metros A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Egunez (Ld) MAPA DE RUIDO. Periodo día (Ld)	ZBK/Nº: 1.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1



Ltarde

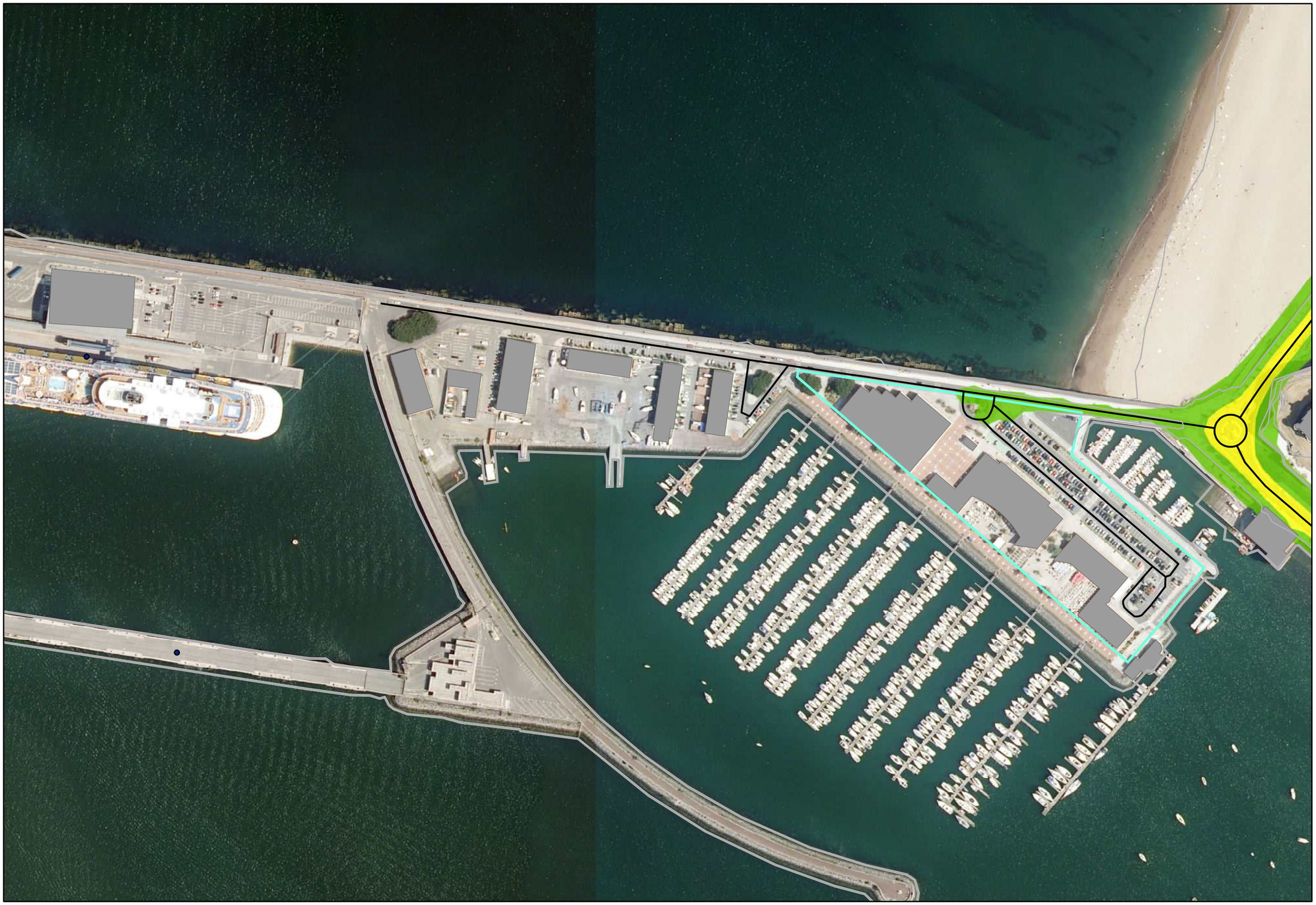
Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- > 75

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel

Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: 50 25 0 50 Metros ETRS89 H30N A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Arratsaldez (Le) MAPA DE RUIDO. Periodo tarde (Le)	ZBK/Nº: 2.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1



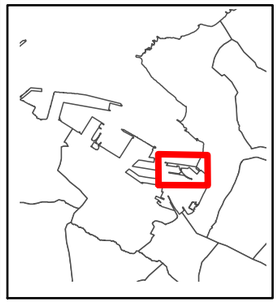
Lnoche

Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- > 70

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: 50 25 0 50 Metros ETRS89 H30N A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Gauez (Ln) MAPA DE RUIDO. Periodo noche (Ln)	ZBK/Nº: 3.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1