

PLAN ESPECIAL DEL
PUERTO DE GETARIA

ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Abril 2020

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.
EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuten hasierako otespena.

EQUIPO REDACTOR:

DIRECCIÓN y REDACCIÓN:

Santiago Peñalba Garmendia, Arquitecto
DNI: 15919408 - G

Mikel Iriondo Iturrioz, Abogado
DNI: 15.921.098 S

Carmen Segurola Lázaro, Geógrafa y Master en estudios ambientales y territoriales
DNI: 15.955.297-J

COLABORADORES:

Manu Arruabarrena Florez. Arquitecto.
Maria José Fernández Calonge, Delineación y edición

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS
DEL GOBIERNO VASCO**

Saioa Rezabal Arocena,
Responsable de Obras Públicas de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuten hasierako otespena.

<u>ÍNDICE:</u>	Pag.
0.- Introducción y equipo redactor.	1
I.- Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan y relaciones con otros planes y programas.	1
II.- Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente, y su probable evolución, en caso de no aplicación del plan.	8
III.- Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa, y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan.	14
IV.- Las unidades ambientales homogéneas del territorio.	30
V.- Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.	31
VI.- Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, nacional, autonómico, foral y local que guarden relación con el plan, y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.	32
VII.- Los probables efectos significativos en el medio ambiente.	33
VIII.- Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo, incluyendo una estimación de su coste económico y la planificación temporal de su ejecución, así como las medidas que deban considerarse en los planes de rango inferior o en sus proyectos de desarrollo.	49
IX.- Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.	57
X.- Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.	58
XI.- Un informe de la viabilidad económica de las alternativas elegidas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan, que garantice la internalización de los costes ambientales que derivan de las mismas.	62

<u>ÍNDICE (Cont.):</u>	Pag.
XII.- Estudio de Sostenibilidad Energética.	63
XIII.- Documento de síntesis: un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.	65
XIV.- Documentación gráfica.	67
ANEJO: ESTUDIO DE IMPACTO ACÚSTICO PARA LA TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE GETARIA, GIPUZKOA	

0.- INTRODUCCIÓN Y EQUIPO REDACTOR

El presente documento se corresponde con el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria y se adecua a lo establecido al efecto en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en el Anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

Como el Plan Especial, este estudio se formula por iniciativa del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, y tiene por objeto realizar paralelamente la evaluación ambiental del Plan del ámbito portuario, de acuerdo con lo dispuesto en la ordenación territorial y sectorial vigente, en el planeamiento general vigente en Getaria (Normas Subsidiarias), y en la nueva legislación de aplicación en la actualidad, en particular en materia de suelo, urbanismo y medio ambiente y evaluación ambiental.

Su redacción responde al encargo realizado al equipo que suscribe por la dicho Departamento del Gobierno Vasco bajo cuyo seguimiento y dirección técnica se ha realizado.

La dirección de dicho equipo corresponde al arquitecto Santiago Peñalba Garmendia (DNI: 15.919.408-G), al abogado Mikel Iriondo Iturrioz (DNI: 15.921.098-S) y a la geógrafa y master en estudios ambientales y territoriales Carmen Segurola Lázaro (DNI: 15.955.297-J).

Con anterioridad, fueron redactados tanto el “Documento de Inicio” como el “Borrador del Plan Especial. Documento de Alternativas”, presentados ante el Órgano Ambiental junto con la oportuna solicitud de inicio en marzo de 2019.

Así, por Resolución de 17 de julio de 2019, se formuló por dicho Órgano Ambiental el Documento de Alcance correspondiente al objetivo de la ordenación del Puerto de Getaria.

El presente documento se refiere en consecuencia al Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria y tiene especialmente en cuenta para ello lo dispuesto en el referido Documento de Alcance emitido por el Órgano Ambiental.

Su ámbito de ordenación se ilustra en el plano 1 de este documento que muestra una imagen aérea de la situación del lugar y de su entorno inmediato.

I.- UN ESBOZO DEL CONTENIDO, OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN Y RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS.

La iniciativa de la redacción del Plan Especial responde fundamentalmente al objetivo de recualificar ambientalmente el ámbito y de mejorar sus condiciones de integración con el área urbana de Getaria, ante la situación actual en la que se encuentra el mismo, sin perjuicio de buscar también la optimización del uso del Puerto desde la perspectiva funcional, propiciando las mayores sinergias posibles.

Para ello, el Plan tendrá en cuenta el marco legal de aplicación exhaustivamente referido en el documento de inicio del expediente. Se hace sin embargo aquí mención especial al 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 y a la Ley 2/2018, de 28 de Junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, así como a la reciente Ley 4/2019, de sostenibilidad energética de la CAPV y al también reciente Decreto 179/2019, de 19 de noviembre, sobre normalización del uso institucional y administrativo de las lenguas oficiales en las instituciones locales de Euskadi.

Por otra parte, en la redacción del Plan se han tenido en cuenta los siguientes Planes y Programas:

- * Directrices de Ordenación del Territorio.

Aprobadas definitivamente el año 2019, no contienen propuestas con incidencia específica en el Puerto de Getaria.
- * Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia.

Se encuentra aprobado definitivamente desde el año 2006.

Plantea la consolidación y la ordenación del Puerto de Getaria.

En la evaluación ambiental realizada en julio de 2004 no se plantean medidas específicamente relacionadas con el Puerto de Getaria, sin perjuicio de planteamientos generales a considerar en materia de ruido, recuperación efectiva de los suelos contaminados y prácticas de control de basuras y residuos.

Cabe añadir que el Puerto se localiza junto a San Antón, ámbito considerado como paraje singular.
- * Normas Subsidiarias de planeamiento municipal de Getaria.

Se encuentran aprobadas definitivamente desde el año 2008.

Demandan precisamente la tramitación y aprobación del Plan Especial del Puerto.
En la evaluación ambiental realizada se plantea en particular la necesidad de verificar las intensidades y usos previstos, la ejecución de medidas para la mejora de la accesibilidad y de la movilidad, la recuperación efectiva de los suelos contaminados y las prácticas de control de basuras y residuos.

En ese contexto se identifican en la situación de suelos potencialmente contaminados los ámbitos situados en el puerto denominados A-2 y A-4, incluidos en el inventario realizado al efecto por el IHOBE, que se corresponden respectivamente con las parcelas de Hermanos Estolaza, C.B. y de Petronor, estaciones de servicio, S.A..

En este marco general se plantean, entre otros, los siguientes criterios y objetivos:

- * Mejorar ambientalmente el lugar, sus condiciones de urbanización, el estado de la edificación y en particular de las fachadas que dan frente al espacio urbano y al puerto, y el alumbrado público.
- * Buscar la mejor integración posible entre el puerto y el área urbana de Getaria, orientándose al efecto las decisiones a tomar en materia de ordenación. Así, se señalan aquí como aspectos a considerar la accesibilidad y la visibilidad del puerto desde el área urbana, la ordenación interna del propio puerto y en particular de la calle situada entre Txoritonpe y la trasera de la Cofradía Vieja, etc.
- * Procurar la mejora en la gestión de los residuos.
- * Mejorar el saneamiento y garantizar el tratamiento de los vertidos.

- * Favorecer la eficiencia energética con medidas en materia de alumbrado y otras.
- * Mejorar la funcionalidad de las instalaciones portuarias y en particular el aprovechamiento de los muelles, la accesibilidad a los mismos tanto por tierra como por mar, y las condiciones de protección de las dársenas.

Se apuntan cuestiones tan dispares como la eventual oportunidad de unificar las dos fábricas de hielo preexistentes o el interés de favorecer las condiciones de accesibilidad tanto peatonal como rodada al muelle de la lonja, para lo cual se considera oportuna la reducción puntual de la lámina de agua frente a San Anton-azpi, sin perjuicio de otras.

- * Adecuar y regular los usos de las instalaciones del ámbito a aquellos usos propios de un entorno portuario.
- * Mejorar la oferta de amarres para embarcaciones deportivas respondiendo en lo posible a la demanda existente.
- * Dotar de un área para acoger actividades de ocio, que cuente con un pantalán de acogida.
- * Rehabilitar y poner en valor y uso la edificación situada en el muelle de la Cofradía Vieja, propiciando también la implantación de usos dotacionales, e incluso terciarios, que respondan a las necesidades portuarias: espacio para actividades náutico- deportivas y clubs locales, áreas de reparación y venta referidas a las actividades portuarias, alojamientos, restauración, etc..
- * Reordenar las instalaciones y edificaciones asociadas al puerto deportivo y a la playa de Malkorbe, dando adecuada respuesta a las múltiples y diversas actividades existentes, sin perjuicio de prever respuestas para aquellas otras que puedan surgir.
- * Ordenar la nueva edificabilidad prevista en el Plan General en el Puerto.
- * Garantizar el uso público como espacio libre de la cubierta de Tintaleku, redefiniendo en su caso las condiciones de edificación del edificio.
- * Valorar la posibilidad de aprovechar en mayor medida la superficie de muelle para actividades portuarias, previendo alternativamente al efecto aparcamientos en subsuelo o en altura (edificio de aparcamiento).

Asimismo se consideran en todo caso aquellos otros criterios y objetivos expresamente planteados en las vigentes Normas Subsidiarias de Getaria en relación con el Puerto.

Se adjunta a continuación, en la página siguiente, la relación de estos extraída de aquel documento.

A.U. "XIV – PORTUA"

(Superficie: 226.584 m²)

I.- CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACION

- * Consolidar el puerto de Getaria y propiciar las condiciones oportunas para su pervivencia y funcionalidad, sin perjuicio de la preservación de la imagen urbana del entorno en el que se localiza.
- * Consolidar la lámina de agua cerrada por lo muelles norte y sur.
- * Consolidar la nueva lonja y la nueva cofradía, así como el muelle pesquero.
- * Consolidar el puerto deportivo y las instalaciones y edificaciones asociadas a este y a la playa de Malkorbe.
- * Consolidar la edificación correspondiente a la cofradía vieja y aquellas que junto a ella se alinean frente al puerto.
- * Consolidar la edificación industrial (industrias auxiliares, fábricas de conservas, etc.) y terciaria (comercial y hostelera) existente al oeste del puerto.
- * Consolidar la edificación correspondiente al Tintaleku.
- * Consolidar los accesos viarios al puerto, a las playas de Malkorbe y Gaztetape, así como a la zona baja del casco histórico y a San Antón, regulando complementariamente el aparcamiento al servicio de todos ellos.
- * Consolidar las playas de Malkorbe y Gaztetape.
- * Favorecer la integración y mixtura de los usos portuarios, terciarios, industriales y dotacionales ordenando sus condiciones de compatibilidad.
- * Plantear intervenciones de adecuación de las infraestructuras de servicios en el Área.
- * Considerar la oportunidad de ubicar en el Área un centro temático o cultural en torno a la figura de Elcano.
- * Ordenar las posibilidades de edificación adicionales oportunas.
- * Remitir la ordenación pormenorizada del Área a la redacción de un Plan Especial de Ordenación del área del puerto cuya promoción corresponde a la dirección General de Puertos del Gobierno Vasco.
- * Ajustar para todo ello la delimitación del Área precisando sus límites, incorporando el acceso por Gaztetape ya ejecutado y toda la edificación ejecutada, así como el edificio Tintaleku íntegramente.
- * Sugerir de cara a la tramitación del Plan Especial el interés de destinar a usos dotacionales al servicio del municipio el edificio Tintaleku y la antigua cofradía, tal y como ya ocurre parcialmente con el edificio Itsas-etxea.



Todo ello da lugar a la propuesta del Plan cuyo contenido responde íntegramente a las determinaciones de las Normas Subsidiarias vigentes. Busca así el mantenimiento general de la forma del puerto, incluida su actual línea de costa, tanto en lo que se refiere a su estructura de diques y muelles (con alguna pequeña reforma), como a las instalaciones de servicio existentes en edificios, pabellones, etc., procurando eso sí, la mejora y complementación de todos ellos así como una clara adscripción de usos a cada elemento, buscando un mejor aprovechamiento del espacio y sin perjuicio de que puedan alcanzarse incluso mayores sinergias como consecuencia de una buena convivencia entre usos.

Dicha regulación de los usos se adecua en particular a lo dispuesto en la nueva Ley de Puertos vasca del año 2018.

Se procura asimismo la recuperación de la conexión peatonal del puerto con el casco urbano a través de una escalera instalada en el espacio que hay entre el edificio Itxas Etxe y la Cofradía Vieja, así como la mejora de la urbanización, incorporando zonas de estancia y mobiliario urbano que complementen las acciones a llevar a cabo en los edificios representativos como la Cofradía Vieja, la vieja Fábrica de Hielo, el edificio Tintaleku o incluso el antiguo Club Náutico, fuera del ámbito.

Las cuestiones más relevantes de la ordenación propuesta son las siguientes:

- AUMENTO DE SUPERFICIE DE MUELLE AL SUR.

Ocupando una zona de borde de la playa de Malkorbe, se incrementa en unos 400 m² la superficie de la explanada próxima a la dársena de embarcaciones deportivas, con el objetivo de reordenar allí los servicios necesarios para esta actividad, que en la actualidad se encuentran en condiciones inadecuadas.

La playa no sufre en exceso esta reducción de superficie, ya que se trata de un espacio ciertamente residual y arrinconado por el propio puerto que fue origen de su existencia.

Cabe señalar al respecto la posibilidad de que sea necesaria la adopción de medidas de protección del nuevo muelle con escollera u otro método equivalente, para mitigar el golpe de ola que ya se produce en ese punto en la actualidad, o incluso la previsión de un peto frente a la playa como medida, parcial en cualquier caso, ante una eventual subida del nivel del mar.

- AUMENTO DE SUPERFICIE DE MUELLE AL NORTE

En este caso el aumento de superficie (en unos 200 m²) se produce en detrimento de la lámina de agua y tiene por objeto mejorar las condiciones de la circulación rodada en el inicio del dique Norte, en su engarce con el acceso desde San Antón.

La acción mejora sensiblemente las condiciones geométricas del muelle, y no perjudica la operatividad en la lámina de agua.

- LA OCUPACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

La regulación y delimitación de los usos previstos en la lámina de agua del Puerto de Getaria vendrán determinadas por la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) que se formule con ese objetivo.

- OCUPACIÓN DE MUELLES

Como complemento normativo al Uso Mixto del Muelle de la Cofradía, se delimita una franja de cinco metros (5,00 m.) con una servidumbre de uso a favor del uso pesquero, que dé prioridad a las labores de embarque, desembarque, carga y descarga de los barcos pesqueros que operen en el puerto.

- USOS DE LA EDIFICACIÓN

La recuperación de edificios en desuso constituye uno de los objetivos más importantes del presente Plan Especial.

En el Documento Borrador redactado previamente, se hacía un completo análisis de la situación actual y la disponibilidad de las edificaciones existentes en el puerto, base sobre la que se efectúan las propuestas del presente Plan Especial.

Y es que dotar de la debida funcionalidad a edificaciones abandonadas y en claro proceso de deterioro ofrece tanto las ventajas de su nueva utilización, como la mejora ambiental que se da como consecuencia.

Con esta finalidad, se adscribirían al uso Mixto las parcelas de los edificios de la Cofradía Vieja y de la vieja fábrica de hielo (el edificio del Antiguo Club Náutico, fuera del ámbito, ya se encuentra en una zona con la calificación global de Actividades Económicas), con el objetivo de que pudieran acoger actividades tanto productivas- pesqueras, como de equipamiento, ocio, recreativas, terciarias diversas (Restauración, alojamiento, actividades ligadas con el sector pesquero y su transformación, actividades de investigación o desarrollo en esta materia...), actividades de mantenimiento, venta y suministro de embarcaciones, y similares.

En la misma línea, se propone también destinar el edificio Tintaleku a los mismos usos Mixtos que pudieran dar cabida a clubs deportivos, escuelas de vela, buceo y otras, (almacenamiento...).

Como aspectos complementarios a tener en cuenta, cabría tanto reordenar la lonja nueva al efecto de integrar los usos que puedan ser desplazados eventualmente del muelle de la cofradía vieja, previendo las ampliaciones necesarias, como favorecer el destino del pabellón de Txoritonpe a usos de actividades económicas efectivamente ligados con la actividad portuaria.

Las condiciones constructivas de los edificios u otras características como su nivel de protección, etc. darán las pautas para su conservación o bien para su demolición, en cuyo caso, la nueva edificación se ajustará a los parámetros establecidos por las Ordenanzas Reguladoras del presente Plan Especial.

- MEJORA EN LAS CONDICIONES DE URBANIZACIÓN E INTEGRACIÓN AMBIENTAL.

Se trata de modificar y mejorar en la medida de lo posible las condiciones de urbanización de los muelles que tienen un estrecho contacto con la zona urbana o la playa de Malkorbe.

Así, en el contexto de las obras de rehabilitación o renovación de los edificios destinados a nuevos usos, procede la mejora de la urbanización circundante como una muestra más de la renovación portuaria que se acomete.

Se incluirían en este apartado el muelle de la cofradía vieja y el entorno de los servicios de la actividad náutico-deportiva, en la medida en que transforman su edificación y constituyen áreas de paseo y relación

El alcance de dichas obras, debería ser definido en el correspondiente proyecto de obras de urbanización que fuera redactado al efecto, una vez concretados los criterios de intervención por parte de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

- MEJORA DE LAS CONEXIONES PEATONALES CASCO URBANO-PUERTO

Una de las operaciones propuestas para lograr este objetivo es la conexión del casco en el extremo Norte de la Calle General Arnao con el puerto de forma más directa como antaño se producía.

Para ello se propone acondicionar un paso entre la Calle General Arnao y el puerto, mediante la instalación de una escalera en el espacio existente entre el edificio Itxas Etxe y la Cofradía Vieja, que podría llevarse a cabo en el contexto de las obras de renovación de los edificios afectados.

La segunda de las acciones propuestas con esta finalidad (que se produciría fuera del ámbito del puerto), consiste en la instalación de un ascensor que salva el desnivel entre la Calle Aldamar -en las inmediaciones del edificio Tintaleku- y la carretera de acceso al puerto.

Todas estas cuestiones suponen en la práctica, el mantenimiento de la forma general que presenta el puerto en la actualidad, de forma que las acciones a llevar a cabo, excluidas las dos pequeñas ampliaciones de muelle, constituyen exclusivamente mejoras en las edificaciones y urbanización existentes y traslados en la disposición de atraques en las dársenas, así como la mejora e integración ambiental.

Como aspecto singular cabe citar la propuesta de nuevas edificaciones en la parte sur, como reorganización de las construcciones provisionales existentes para el servicio a la actividad náutico-deportiva, y también un nuevo edificio en el dique Este para acoger los usos desplazados del edificio actual junto a la Cofradía vieja (producción de hielo y almacenamiento de cajas).

La organización del puerto podría describirse así esquemáticamente como tres núcleos de atraque diferenciados, con la dársena interior en uso mixto con predominancia del pesquero incluido el muelle de veteranos, la parte norte de la exterior destinada a la actividad pesquera, y la parte sur a la náutico-deportiva, manteniéndose así cada actividad en las cercanías de sus zonas y edificios de servicio, sin perjuicio de lo que se establezca por la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) que se formule con ese objetivo.

Todas las edificaciones previstas se mantienen en los parámetros de altura y perfil de edificación establecidos por el planeamiento general, no superando en ningún caso los 10 metros de altura ni las tres plantas sobre rasante.

Se mantienen también los accesos viarios Norte y Sur, así como la conexión por la rampa de Plaza Katrapuna, sin que se prevea cambio alguno en sus dimensiones o geometría.

Por lo que se refiere al aparcamiento de vehículos, se propone la ejecución de dos estacionamientos subterráneos: uno de ellos en la unidad edificatoria "A" de la parcela náutico-recreativa "NR.1", con una cabida aproximada de 100 plazas por planta, y otro más en el subsuelo del muelle de la Cofradía vieja con unas 85 plazas por planta.

Finalmente, se prevén para el ámbito las infraestructuras de servicios necesarias para su correcto funcionamiento, entre las que se incluyen las de saneamiento y drenaje y abastecimiento de agua, electricidad y red de telecomunicaciones. En este contexto, se plantea igualmente la posibilidad de trasladar el depósito y el poste de abastecimiento de gasóleo a la Parcela "P.1", en una posición más conveniente para el servicio de las embarcaciones. En la ejecución de las intervenciones se tendrá especialmente en cuenta el cumplimiento del Decreto 178/2015, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la C.A.P.V..

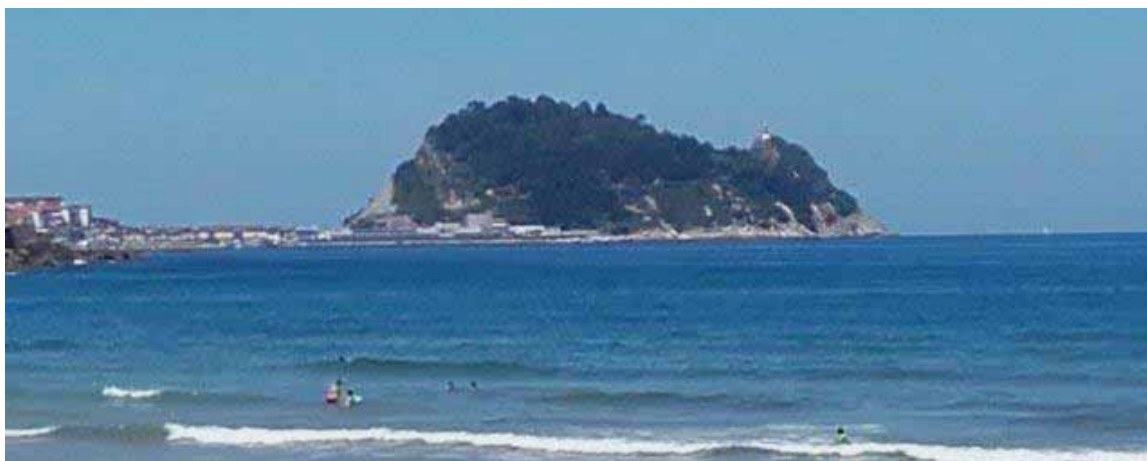
La propuesta se ilustra gráficamente en el plano 3 del documento.

II.- LOS ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE, Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN, EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PLAN.

II.1.- LOS ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE.

El monte de San Antón, popularmente conocido como "Ratón de Getaria" por su curioso parecido a un ratón, es una antigua isla situada frente a la villa de Getaria a la que está unida por medio de un istmo.

San Antón de Getaria es uno de los puntos de referencia del litoral vasco, litoral caracterizado por importantes acantilados y playas, y sobresale junto con el istmo un kilómetro de la línea de costa y en dirección perpendicular a la misma.



San Antón, visto desde Zarautz

El ámbito objeto de estudio, el puerto de Getaria, se halla al sur de este monte, y sus infraestructuras y equipamientos se han implantando en una parte importante del istmo que une el Monte San Antón con el casco histórico de la villa, formando una pequeña península que, como se ha indicado, se conoce con el nombre de Ratón de Getaria.

El puerto está ligado íntimamente al desarrollo y evolución de esta localidad, cuya identidad, sin duda alguna, deviene del singular territorio que los acoge, protagonizado por San Antón que, adentrándose en el mar, invitó en su día a ubicar el asentamiento humano y la ejecución de un pequeño puerto a su abrigo, como base de la economía local. Se tiene conocimiento de que sus habitantes practicaban la caza de ballenas al menos desde el s. XI, siendo constancia de ello la ballena del escudo de armas de la villa, si bien sus orígenes datan de tiempo atrás, ya en época de los romanos.

A lo largo de los siglos XIII y XIV aumentó considerablemente la actividad del puerto con lo que fue necesario incrementar la capacidad y el calado del mismo, iniciándose a mediados del s. XV la construcción del muelle.

Pero, esta infraestructura detendrá una especial relevancia a partir del siglo XVI cuando la isla (tómbolo) de San Antón se une con el pueblo a través de un istmo artificial, lo que le convertirá en un refugio seguro en el Cantábrico al tiempo que permitió desarrollar su flota de bajura.

Según Ana M^a Benito en el artículo “Los puertos de Gipuzkoa y sus proyectos”, publicado en el n^o 7 de la Revista Estudios Marítimos del País Vasco (2012, pp. 11-50), la primera mención de este puerto data de 1452, año en el que el Concejo de esta villa para defenderla del embate del mar y acondicionar el muelle construyó unos guardamares de cantería en el mismo.

En 1480 se menciona la ejecución de un nuevo muelle, y en 1490 se inician las obras del espigón que uniría el muelle con la villa, el denominado *pasadizo*.

Desde la primera mitad del siglo XVI, tras ser considerada plaza fuerte en 1521, el puerto de Getaria asume el papel de puerto refugio para las naves tanto pesqueras como mercantes y militares.

Así, Carlos I dicta una real provisión en 1534 para la realización de un nuevo muelle junto a la isla cuyas obras fueron ejecutadas, a partir de 1536, por el maestro cantero Julián de Urrutia, y concluidas, en 1541, por Martín de Larraondoguno.

Posteriormente se mejoró el acceso a este muelle con diferentes obras realizadas en el mencionado *pasadizo* y adjudicadas a Velsua de Ugarte, y, algo más tarde, en 1598, Pedro Beytia terminó el contramuelle que desde Fraileburu se dirigiría hacia el S, cerrando el puerto.

El ingeniero militar Tiburcio Spanoqui, enviado en 1595 por el rey para que mejorase las condiciones defensivas de Getaria, facilitaba una de las primeras descripciones de este puerto:

"Tiene así bien dos muelles pegados a la misma ysla y fuera de a ellos se amarran las naves estos muelles están pegados a la misma villa de manera que la ysla y muelles y villa están todos pegados donde conviene y se comunican de día y de noche y lo mismo el puerto y surgidero"

A lo largo del siglo XVII no se llevaron a cabo obras de importancia, solamente se efectuaron trabajos de reparación y acondicionamiento de las fortificaciones. De esta época es la siguiente descripción de Pedro de Teixeira Albernás:

"Su puerto se forma con vna ysla que le queda a la parte del setentrion a la mar de la tierra distancia de vn tiro de mosquete, la ysla hes alta y en su yminençia tiene vna hermita de San Anton nombre de la misma ysla, y della a la tierra tiene vn muelle por donde se comunica aciendo asa este como otro que de la misma ysla sale el puerto y abrigo a los navios que a el bienen entrando en los muelles los que demandan poco fondo, y los de grande porte ancoran fuera en ocho y diez braças, quedando abrigados, con la altura de la dicha ysla, y sobre el dicho surgidero, así para su defença como para la entrada de sus muelles tiene vna plataforma con tres pieças de artillería, acuden a este puerto algunos navios de trato, y mercançias y otros al reparo obligados del tiempo, por ser más fácil de tomar que todos los demás desta costa".



FUENTE. Pedro de Texeira. "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos". Año 1634.

El puerto y la villa crecieron juntos, modelando el lugar sucesivamente, haciendo así posible la vida de sus ciudadanos con el asentamiento y desarrollo de las distintas actividades económicas que se han implantado en el tiempo.

Aquel primer pequeño puerto de 1540, con un uso exclusivo pesquero, ha pasado a acoger en la actualidad diferentes actividades de apoyo, transformación, comercialización y distribución de los productos de la pesca, e incluso actividades náuticas-deportivas, de hostelería y comercial.

La configuración actual del puerto de Getaria comienza a configurarse a partir de año 1975, cuando se inician las obras de construcción del dique de abrigo exterior, primer paso de la ampliación sobre el que se ha desarrollado todo el puerto exterior, abriéndose un nuevo y espacioso puerto apoyándose en los primitivos diques.

A dicha obra siguió la extensión de la zona portuaria hacia el oeste, dando lugar al acceso desde la carretera a Zumaia a partir de los años ochenta.

Las imágenes que se acompañan a continuación y su comparación con las ilustraciones precedentes muestran la evolución del Puerto y su estrecha relación histórica con el núcleo urbano de Getaria y San Antón.

Así, a lo largo de la historia se ha ido gestando la imbricación de asentamiento y medio, alcanzándose un equilibrio que debe mantenerse, si bien, a la vista de la situación actual, es precisa una recualificación ambiental del conjunto, en la línea ya iniciada por la Administración pública.



Ortofoto de 1945-46



Ortofoto de 1983.

Esta breve descripción del lugar ya deja entrever que es un territorio alterado por el hombre desde hace siglos, con lo que ello lleva implícito de modificación y de cambio.

Así, al situarse en un istmo, el puerto responde a diques y plataformas realizadas sobre fondos marinos ya rocosos, en el eje de unión entre el monte de San Antón y el casco urbano; ya rocosos y arenosos, conforme nos separamos de dicho eje.

Mientras, sobre el flysch del litoral, al oeste y al este de San Antón, se vienen consolidando las playas de Gaztetape y Malkorbe.

Finalmente, en el frente de dichas playas se sitúan sendos accesos rodados al puerto desde la carretera N-634.

El puerto cuenta en la actualidad con dos dársenas, una interior, que acoge unos usos pesqueros, mientras que la exterior, de mayor extensión, detenta unos usos pesqueros, al norte, y unos usos náutico-deportivos, al sur. Tiene también unas zonas con muelles y una explanada con diferentes edificaciones que dan servicio al mismo, significándose por un lado las edificaciones más antiguas, situadas en el muelle de la cofradía vieja; el edificio Txoritonpe, que acoge actividades económicas diversas; la zona náutico-deportiva, con varios edificios que acogen el puesto de socorro, las oficinas de EKP, un restaurante-cafetería y los servicios complementarios; y la zona más nueva de uso exclusivamente pesquero con los edificios de la nueva cofradía y lonja de pescado junto al reciente edificio de redes, *Praileburu*, éste último inaugurado a comienzos de noviembre de 2016. Estos últimos edificios junto al actual pavimento del muelle pesquero, la iluminación y la rehabilitación del saneamiento pesquero han contando con financiación de los fondos estructurales de la UE (Ayudas del IFOP y FEP desde el año 1994).

La visita al lugar evidencia que el valor ambiental de este entorno es bajo. Las formas naturales del entorno han desaparecido, y el puerto se apoya en una plataforma totalmente artificializada, no habiendo prácticamente nada de suelo fértil y, por ende, ni vegetación ni fauna de interés (las aves que se visualizan, con gran facilidad de movilidad, no nidifican en esta zona, si bien lo hacen en lugares próximos como San Antón). Entre las nuevas edificaciones hay edificios obsoletos o incluso sin uso, abandonados, y hay una carencia de espacios libres (las playas son las únicas zonas próximas). La situación de la cofradía vieja es una imagen de la situación de deterioro que, por otra parte, podría ser una oportunidad para aprovechar las actuales instalaciones de forma eficiente, logrando las sinergias oportunas para un mejor uso y una mayor calidad ambiental del entorno portuario.

Sin embargo, el paisaje marino y su entorno más próximo y colindante (San Antón, playas, casco histórico...) son valores y ámbitos a resaltar y dignos de cuidar y proteger, sin desmerecer ese emplazamiento en el litoral guipuzcoano en cuya identificación juega un papel primordial la silueta del Ratón de Getaria o del Monte de San Antón.

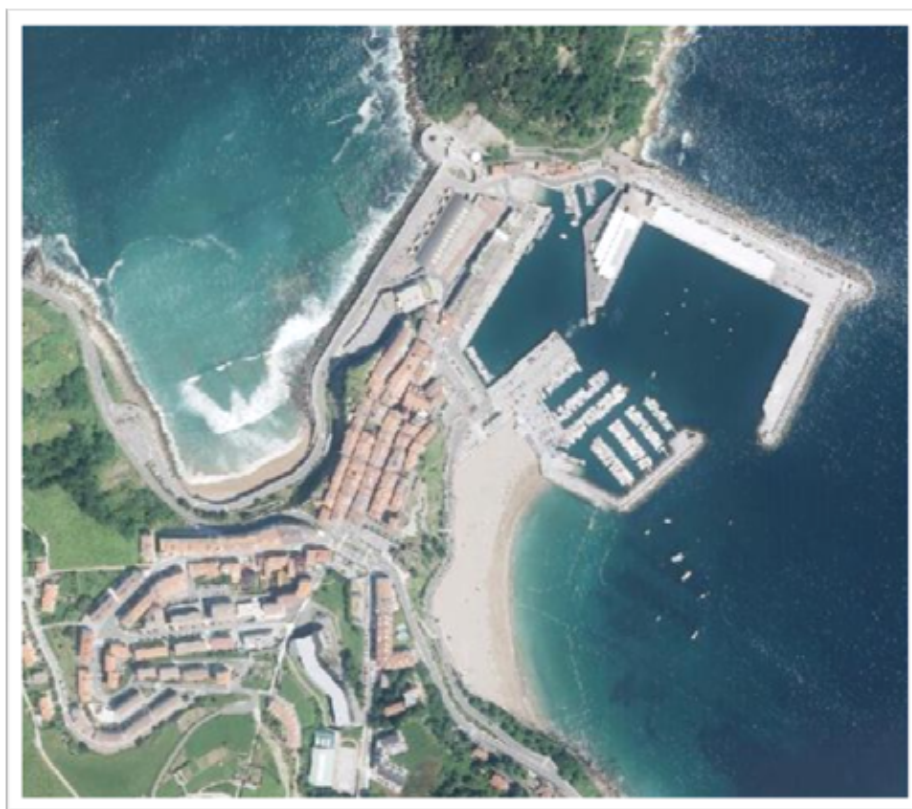
Es, por ello, que el Plan quiere dar respuesta a las necesidades detectadas de los usos implantados, pero también propone, paralelamente, diferentes actuaciones de recalificación urbanística y mejora ambiental del entorno conjunto del puerto.

La localización de esta infraestructura entre el casco histórico de Getaria, localidad turística, y el monte San Antón, área con una clara función recreativa (paseos y preciosas vistas al litoral), así lo requiere y justifica.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.
EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaeren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Exebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuten hasierako oroespena.



Puerto de Getaria y San Anton.



Reciente ortofoto del ámbito del puerto

II.2.- PROBABLE EVOLUCIÓN, EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PLAN.

En el supuesto de no llevarse adelante este Plan Especial se consolidaría la denominada *alternativa 0* o de *no intervención*, lo que supondría no dar una respuesta conjunta, desde la ordenación, ni a la necesidad de renovación de la edificación preexistente, ni a la adecuación de los usos, ni a la integración del puerto en el entorno urbano, ni a la mejora de su accesibilidad, especialmente desde el casco urbano. Igualmente, tampoco se conseguiría mejorar ambientalmente un espacio que se ha ido deteriorando con el tiempo al procederse a la implantación de nuevas edificaciones sin cuidar las preexistentes, lo que afecta al paisaje, ni la necesaria remodelación de edificios, ya vacíos, ya en mal estado, que permitiría mejorar sensiblemente el frente o la fachada portuaria. Las propuestas de creación de un mirador en el puerto, de mejorar ambientalmente la plaza de Tholos y de eliminar la falsa acacia (especie invasora) del talud próximo a la playa de Malkorbe tampoco se materializarían. Por consiguiente, los usos presentes se mantendrían con la actual oferta, al tiempo que las intervenciones de regeneración y recualificación urbana así como de mejora ambiental y de accesibilidad no se llevarían a cabo, con una repercusión negativa tanto en el propio ámbito portuario como en el casco urbano de la villa y en el conjunto del municipio que, en los últimos años, está logrando una mejora urbana y ambiental significativa. Eso sí, la playa de Malkorbe y el lecho marino de la dársena del Puerto Viejo no se verían afectados negativamente.

En esta línea de no intervención no se daría respuesta desde este documento de planeamiento a las propuestas que el Plan de Acción de Paisaje de la zona litoral del Municipio de Getaria (2015) señala para este ámbito, y con el que se coincide en muchos aspectos, al referirse al puerto como un espacio con un "*mantenimiento inadecuado y la existencia de varios edificios que requieren de alguna actuación de restauración y/o puesta en valor como la antigua Cofradía de Pescadores, algunas lonjas y el edificio Tintaleku*". Así, plantea la recuperación del frente o fachada portuaria con la regeneración de las edificaciones en desuso (Antigua Cofradía y Antigua Lonja de Pescado); la regeneración de las playas de Malkorbe y Gaztetape; la preservación y protección de las zonas litorales atractivas para la práctica del surf (playa de Gaztetape); y la eliminación de especies exóticas e invasoras como objetivo de calidad paisajística para este ámbito y su entorno más próximo.

Por ende, el Puerto de Getaria, un espacio con un valor histórico, simbólico e identitario, no gozaría de una ordenación urbanística y una mejora ambiental acorde a los cambios y a las necesidades que éste y la propia población de Getaria requieren, ni de un conjunto de medidas necesarias para garantizar una eficiente explotación de los usos existentes y la puesta en valor de todo el ámbito portuario.

III.- LAS CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA, Y SU EVOLUCIÓN TENIENDO EN CUENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO ESPERADO EN EL PLAZO DE VIGENCIA DEL PLAN.

III.1.- LAS CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS.

La **climatológica** es benigna, como corresponde al clima templado oceánico que domina en toda la costa guipuzcoana y a la categoría Cfd, según la clasificación Köpen (templado húmedo sin estación seca). Este clima se caracteriza por unas temperaturas suaves, debidas entre otros factores al elevado índice de nubosidad que atenúa la pérdida de calor por irradiación en invierno y evita el excesivo calentamiento en verano. Todo ello implica la existencia de inviernos templados (masas de aire húmedas y tibias de corrientes marinas), con escasos períodos de frío prolongados, y de temperaturas medias por encima de los 7°C.

La situación meridional del territorio, además de la influencia del viento sur que contribuye a dulcificar las temperaturas invernales, y suavizar los veranos (alto índice de nubosidad y llegada de masas de aire oceánico que dulcifican los excesos estivales), con temperaturas medias que apenas alcanzan los 20°C y escasa frecuencia de canículas prolongadas.

Las estaciones meteorológicas más cercanas al área de estudio y con datos suficientes para garantizar la fiabilidad del análisis son Igueldo y Lasarte (período 1950-1996). Así se obtiene que las temperaturas medias anuales son moderadas, con una media anual de 13,1 °C en Igueldo y de 14,5 °C en Lasarte. La amplitud térmica anual es también moderada (11,0°C en Igueldo, 11,5°C en Lasarte). En ambas estaciones, los meses más fríos son diciembre y enero, y los más cálidos julio y agosto.

TEMPERATURAS MEDIAS MENSUALES (°C)													
	E	F	M	A	MY	J	JL	AG	S	O	N	D	AÑO
Igueldo	7,9	8,3	9,8	10,8	13,8	16,3	18,5	18,9	17,7	15,0	11,0	8,8	13,1
Lasarte	9,1	9,9	11,0	12,2	15,4	18,1	20,2	20,6	19,1	16,3	12,0	9,8	14,5

FUENTE: Centro Meteorológico del País Vasco. Elaboración propia.

El período de heladas está comprendido entre mediados del mes de noviembre y mediados de abril-comienzos de mayo. Los días completamente despejados son escasos (34 días en Igueldo). La insolación es moderada, como consecuencia de la elevada nubosidad, registrándose una media anual de casi 1.700 horas, con un máximo en julio (199 horas de sol) y un mínimo en diciembre (81 horas).

Las precipitaciones son abundantes, superando los 1.500 mm anuales y alcanzándose valores de 1.566 mm en Igueldo (1950-1996) y 1.678 mm en Lasarte (1950-1996). Los máximos de precipitación se alcanzan en otoño-invierno (meses de noviembre y diciembre), y corresponden a formas de precipitación tanto líquida (lluvia) como sólida (nieve, granizo, etc.). Se constata además la existencia de un máximo secundario en el mes de abril, con precipitaciones que superan los 160 mm en Lasarte y casi los 150 mm en Igueldo (144,4 mm). Los meses con menos precipitaciones, mayoritariamente en forma de lluvia y más ocasionalmente granizo, son los estivales, especialmente el mes de julio, en el que se registraron entre 80-90 mm para las dos estaciones meteorológicas referenciadas.

PLUVIOMETRÍA MEDIA MENSUAL (mm)													
	E	F	M	A	MY	J	JL	AG	S	O	N	D	AÑO
Igueldo	149,3	119,2	118,8	144,4	121,4	93,7	81,5	118,3	132,0	150,9	164,3	172,3	1566,0
Lasarte	166,3	134,8	129,5	168,1	126,5	97,8	80,8	116,6	126,1	155,6	182,7	185,5	1677,5

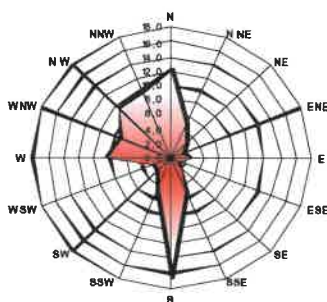
FUENTE: Centro Meteorológico del País Vasco. Elaboración propia.

Los vientos responden a la frecuencia y velocidad media que se ilustran en los siguientes gráficos, constatándose que exceptuando los porcentajes correspondientes a los vientos de componente S. (16,7%) y a los de componente N. (12,3%), hay un claro predominio de los vientos del cuarto cuadrante, cuyas frecuencias ascienden a porcentajes del 8,4 % para la dirección W; 7,2% para la WNW; 9,6% para la NW y 9,9% para la NNW. Las calmas suponen un porcentaje anual del 5,6% y los vientos de las restantes componentes no representan porcentajes significativos, superando en tan sólo dos casos el 5% anual (NNE, SSE). La velocidad media para los distintos rumbos es variable, oscilando entre un mínimo de 6,5 Km/h para los vientos de componente E. y un máximo de 23,5 Km/h correspondiente a los de componente S, con una media global de 15,1 Km/h. Sin embargo, esta situación global no es fiel reflejo de las importantes variaciones estacionales constatadas en relación con el comportamiento del viento.

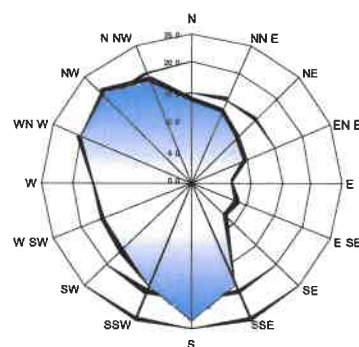
En efecto, el carácter meridional del País Vasco respecto al cinturón de vientos del O. va a repercutir en diferencias muy significativas según las estaciones del año, de tal forma que durante el invierno, y como consecuencia de que en dicha época el anticiclón continental desvía el flujo general del O. hacia el NE., el flujo sobre el País Vasco es predominantemente del S., mientras que durante el estío, bajo la influencia del anticiclón de Las Azores, con presencia de la margen oriental del anticiclón, el predominio corresponde a los vientos de componente N.

Durante los meses correspondientes a primavera y otoño cabe destacarse básicamente la mayor frecuencia de vientos de componente NW, cuya importancia es reseñable por su relación con los temporales que azotan a la costa guipuzcoana, coincidiendo mayoritariamente con regímenes del NW y especialmente en los meses de septiembre, marzo y abril.

Frecuencia de la dirección de viento (IGUELDO, 1950-1996)



Velocidad media en Km/h por rumbos (IGUELDO, 1950-1996)



Estas características descritas muy probablemente se verán alteradas en las próximas décadas por la influencia del cambio climático. La Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050 (enero 2015) indica, a partir de los resultados de los modelos elaborados por el IPCC (proyecto ENSEMBLES) para la zona del País Vasco y para finales del S. XXI, que se espera un aumento de las precipitaciones en invierno y una disminución en verano, lo que se traduciría en una reducción anual de las mismas de entre un 15 y un 20%, y en un incremento en la precipitación extrema del 10%. Así mismo, las temperaturas máximas extremas a fin de siglo podrían subir 3°C, y las mínimas extremas entre 1 y 3°C. Este probable aumento térmico junto con la variación de la precipitación afectaría, previsiblemente, a los sistemas humanos y naturales.

En la localidad no se advierten problemas singulares en relación a la **calidad del aire**, tanto por las características de las actividades implantadas como por su emplazamiento (espacio abierto al mar). La Estadística de Contaminación Atmosférica del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del año 2013 refleja que en Getaria el 100% de los días del año tienen calidad del aire "buena" o "admisible".

De cualquier forma, los principales focos de emisiones que pueden afectar a la calidad del aire son:

- Tráfico rodado. El foco de contaminación atmosférico derivado del tráfico se liga al paso de la N-634 y al viario de acceso directo al puerto.
- Actividad industrial. No se ha detectado la existencia de empresas eventualmente emisoras de fuentes contaminantes del aire. Se advierte sin embargo la presencia junto al puerto, en San Antón-azpi, de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR de Sanantonpe).
- Otros focos emisores. Se corresponden con las emisiones asociadas al consumo de combustibles (calefacción, cocina, agua corriente sanitaria...) y a las posibles obras puntuales y coyunturales ligadas a la edificación, la urbanización, al relleno para la explanada, etc.

En lo que respecta al **ruido**, Getaria cuenta con un mapa redactado por Ecolan Estudios y Gestión Medioambiental, aprobado definitivamente el 15 de octubre de 2015, de conformidad con el artículo 12 del Decreto 213/2012 de 16 de octubre, que no detecta una problemática relevante en el municipio ni en el ámbito objeto de estudio en relación con esta variable.

Según este estudio, los IMD para los diferentes tramos del vial *Portua* que atraviesa el ámbito portuario son:

CALLE	LOCALIZACIÓN	IMD	% PESADOS
Portua sur	Casco urbano NE	380	5
Portua sur interior	Casco urbano NE	200	5
Portua norte	Casco urbano NW	550	8
Portua norte interior	Casco urbano NW	200	8

FUENTE. *Mapa de Ruido de Getaria. Estudio de afección acústica.* Ecolan Estudios y Gestión Medioambiental

Los niveles exigibles de calidad acústica para ruido, de acuerdo a la normativa vigente, son los siguientes:

Tipo de área acústica		Ld - Le	Ln
E	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural, que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60 dB(A)	50 dB(A)
A	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65 dB(A)	55 dB(A)
D	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario destinado al contemplado en c	70 dB(A)	65 dB(A)
C	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73 dB(A)	63 dB(A)
B	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75 dB(A)	65 dB

FUENTE. Objetivos de calidad acústica para ruido según anexo II del Real Decreto 1367/2007, y anexo II del Decreto 213/2012 de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A partir de los datos de la emisión sonora del vial referenciado así como de la orografía, los edificios proyectados en 3D, el tipo de terreno, etc., se ha realiza el cálculo con programas de simulación, teniendo en cuenta todos los parámetros y las determinaciones indicadas en el anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y en el anexo II Decreto 213/2012, de 16 de octubre, para finalmente plasmar gráficamente en unos planos de isófonas de ruido la incidencia del ruido en cada punto del territorio. Estos planos, que se acompañan en el estudio referenciado, reflejan que en la zona portuaria los niveles sonoros oscilan, durante el día, entre los 45-50 dB(A) y los 55-60 dB(A) y, durante la tarde y la noche, entre los 40-45 dB (A) y los 50-55 dB(A).

Todo esto evidencia que no hay afección por ruido en la zona en estudio, lo que ha quedado corroborado por el ESTUDIO ACÚSTICO formulado específicamente para el ámbito en Abril de 2020, y que se incluye como ANEJO al presente documento.

La **estructura tectónica** que marca el lugar es el cabalgamiento de Pagoeta, límite regional entre las unidades de San Sebastián y Oiz. Desde el punto de vista estratigráfico los materiales sedimentarios que afloran en su entorno son del Terciario (Eoceno), mayoritariamente alternancia de areniscas, calizas arenosas, y lutitas, localmente margas. Los materiales aflorantes corresponden principalmente a una alternancia de areniscas y lutitas, predominando las primeras (70%) en la zona de San Antón y las lutitas más en la zona del istmo. Hay capas de areniscas bastante potentes (hasta 5 m) y con un tamaño de grano que, en ocasiones, llega a la arena gruesa.

Desde el punto de vista **geomorfológico y de las formaciones superficiales** es de mencionar la cercanía de formaciones de acantilado (Menditxo y Malkorbe), con masas desprendidas, y de áreas o cicatrices de despegue, de superficie muy reducida, éstas últimas localizadas de forma dispersa al oeste del monte de San Antón. Los acantilados de Menditxo, han sido objeto de trabajos de estabilización realizados en 2013-14.

Hay también que mencionar las playas de Malkorbe, situada entre la punta de Mazoparria y Altzoko-Arrai, y la de Gaztetape, esta al SO del monte San Antón, playas de entorno urbano, confinadas por la presencia de una estructura artificial. Como todas las playas, son zonas de dominio público marítimo terrestre -DPMT- y en este caso están puntualmente incluidas en la zona de dominio público portuario. La primera de ella tiene una longitud de 420 m y una anchura variable, dependiendo de las mareas, que alcanza los 75 m. Es una playa con arena dorada, oleaje moderado, zona de fondeo y grado de ocupación alta. En el caso de Gaztetape la longitud es de 210 metros, la anchura variable de hasta 65 m. y una composición variada de bolos, arena y roca. Esta playa es sin embargo ventosa, con fuerte oleaje, apta para la práctica del surf, sin zona de fondeo, y tiene un grado de ocupación medio. Ninguna de ellas tiene bandera azul, y cuentan con servicios asistenciales y recreativos, accesos rodados y peatonales y zonas de aparcamiento.

Los agentes hidrodinámicos principales de las aguas de baño de Gaztetape son el oleaje y las corrientes debidas al viento y a las mareas, lo que lleva a clasificarla con un grado medio-bajo de exposición al oleaje (Pedro Liria, AZTI, comunicación personal), aunque el oleaje se ha clasificado como moderado. En el caso de la playa de Malkorbe, por su propia morfología, a resguardo de la acción del oleaje y las corrientes del NW, está influenciada fundamentalmente por las corrientes mareales, además del oleaje y los vientos de componente E por lo que se la puede clasificar con un grado bajo de exposición al oleaje (Pedro Liria, AZTI, comunicación personal) y, por ende, tranquilas para el baño.

El Ayuntamiento de Getaria es el responsable de la gestión de las mismas, junto con el Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la Diputación de Gipuzkoa, y sin embargo es la Dirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco quien realiza el control de la calidad de las aguas de baño en los puntos de muestreo indicados anteriormente.

Hay también formaciones rocosas artificiales que se identifican con diferentes zonas con escolleras, junto a los espigones de la dársena más exterior y en la zona perimetral más occidental del ámbito portuario próxima a la calle Puerto y a la industrialdea Txoritonpe.

Como punto de interés geológico-geomorfológico está el ya mencionado monte de San Antón, ámbito con el que el área en estudio delimita en su extremo más septentrional. La morfología de esta “minúscula península” obedece a la acción erosiva del mar y del viento sobre materiales de diferente consistencia. Así, el extremo de la península está compuesto por una alternancia de areniscas y lutitas, con dominio de las primeras sobre las segundas, mientras que el istmo de unión se caracteriza por un dominio de las lutitas sobre las areniscas. La mayor erosionabilidad de las lutitas por la acción del mar junto a la facilidad de cubrición con agua del delgado cordón durante los temporales han requerido en el tiempo la construcción de estructuras artificiales para favorecer la conexión permanente de la península con tierra.

Otro punto de interés geológico es la franja costera-litoral y, en particular, los acantilados y las playas de arena y de cantos. La línea costera en la que se enclava Getaria y, por ende, el ámbito portuario, forma parte de una de las rasas mareales mayores de Europa, y de acantilados en los que aflora el denominado Flysch (secuencias de estratos en los que alternan capas duras -calizas y areniscas- con blandas -margas y arcillas- en una disposición vertical). Estos acantilados muestran estratos sedimentarios de más de 50 millones de años en los que se localizan fósiles “icnofósiles” del Eoceno.

Desde el punto de vista **hidrográfico**, el ámbito del puerto drena directamente al mar, no existiendo curso de agua superficial que lo atraviese. Las escasas zonas con suelo corresponden a terrenos de vulnerabilidad muy baja y de permeabilidad media por fisuración que no dan lugar a ningún tipo de acuífero significativo.



FUENTE. Plan de Acción de Paisaje de la zona litoral del municipio de Getaria. Basoinsa S.L.

En lo que respecta al oleaje, y siguiendo el estudio del Gobierno Vasco "Análisis del oleaje extremal incidente en el dique de Getaria" realizado por *HIDTMA* en diciembre de 2011, el dique rompeolas del Puerto de Getaria, en su primera alineación, es una estructura de 300 metros de longitud, con su morro situado a profundidades máximas de 12,5 metros sobre la B.M.V.E. (Bajamar Máxima Viva Equinoccial, la marea más baja teórica). El estudio de la propagación del oleaje desde aguas profundas hasta las proximidades de la Isla de San Antón denota que los oleajes de mayor altura se dan en un sector de direcciones de 40°, a partir del norte hacia el oeste, con los mayores oleajes en dirección NNW. En esta dirección se han presentado temporales con alturas significantes superiores a los nueve metros, pero el Puerto de Getaria se encuentra protegido, frente a los mayores temporales, por la Isla de San Antón y por las profundidades existentes, que impulsan la rotura del oleaje. Este hecho induce a que los oleajes que inciden con mayor energía sobre el extremo del dique de Getaria no sean los que tienen mayor altura al aproximarse a la Isla de San Antón, sino que son otros con direcciones en el sector NNO – NNE que alcanzan el dique sin verse afectados por ningún elemento de protección.

Para analizar el efecto conjunto de la protección ofrecida por la Isla de San Antón y la rotura del oleaje, el mismo estudio, tras simular la propagación de diferentes oleajes del NNO, señala la importancia que la rotura del oleaje tiene en su aproximación a Getaria ya que el oleaje extremal se encuentra en su propagación hasta la obra con profundidades reducidas que, incluso en condiciones de máxima elevación de nivel del mar, laminan las olas con mayor altura, reduciendo notablemente la altura significativa que alcanza la obra.

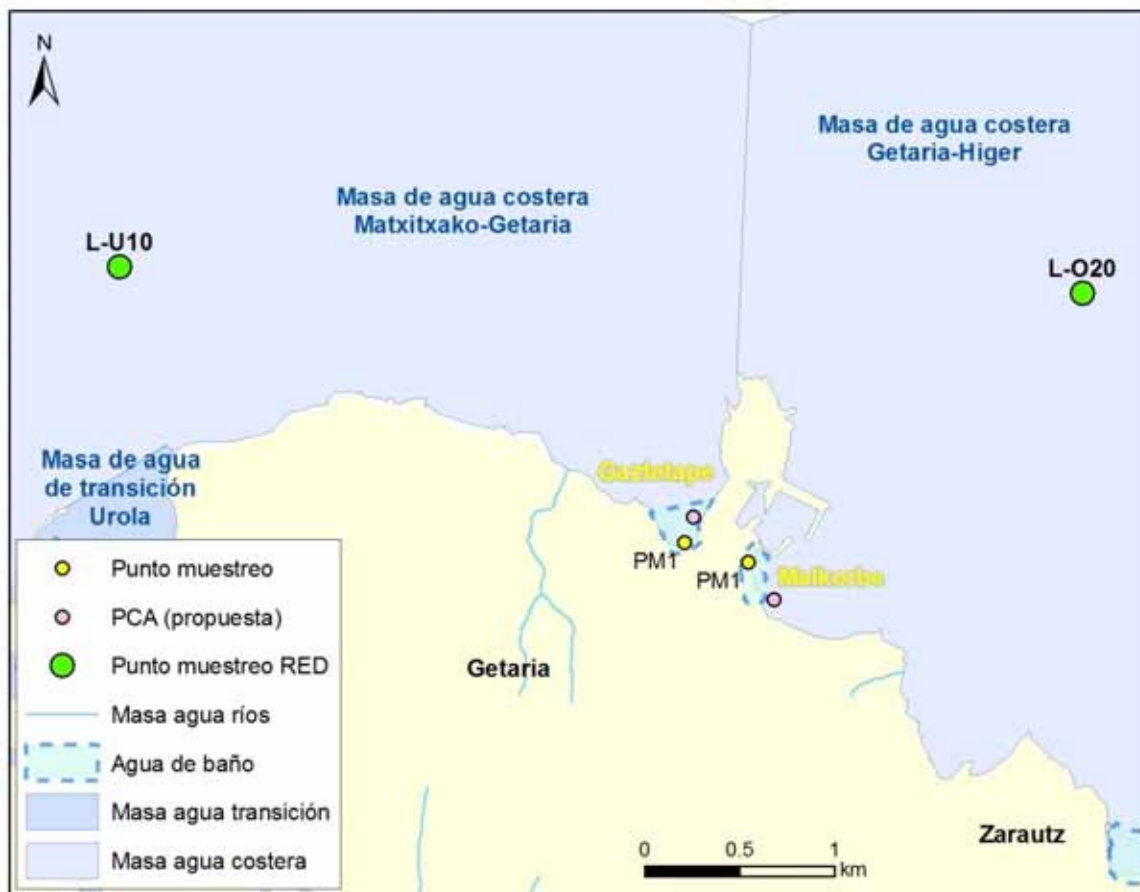
Según el Real Decreto 400/2013, de 7 de junio, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, justo en la costa de Getaria las masas de agua superficial se delimitan en dos categorías del tipo aguas costeras atlánticas del Cantábrico Oriental expuestas sin afloramientos, las denominadas Getaria-Higer (código ES111C000010) y Matxikako-Getaria (código ES111C000020), y como masas de agua de uso recreativo, zonas de baño de aguas de transición y costeras, están las playas de Malkorbe (código ES111C000010) y de Gaztetape (ES111C000020), ambas incluidas en el Registro de Zonas Protegidas.

El estudio de la Red de Seguimiento del Estado Ecológico de las Aguas de Transición y Costeras de la CAPV realizado por Azti-Tecnalia diagnostica la calidad de las aguas de transición y costeras más próximas a la costa de Getaria y del puerto, según las estaciones de muestreo de las masas de agua Getaria-Higer y Matxixako-Getaria más cercanas a estos lugares, como estado ecológico muy bueno en la campaña del 2013.

En lo que respecta a la calidad de las aguas de baño de las playas, y teniendo en cuenta los criterios de clasificación de las aguas de baño establecidos en la Directiva 2006/7/CE, la calificación anual para los años 2008-2015 sería de EXCELENTE, en el punto de muestreo de la playa de Gaztetape, y de BUENA, en el año 2008, EXCELENTE, en 2009-13, y de BUENA, en 2014-15, en el punto de muestreo de la playa de Malkorbe, tal y como aparece en el Informe "Perfiles de las aguas de baño de la zona litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Revisión 2016" de AZTI-TECNALIA (mayo de 2016).

Por otro lado, y siguiendo el mismo Informe, en las inmediaciones de ambas playas se han establecido dos puntos de muestreos en las masas de agua costera Matxixako-Getaria y Getaria-Higuer, a unos 3 km de distancia en el litoral del Urola y de Getaria, respectivamente para cada una de las playas, las denominadas L-U10 y L-O20, obteniéndose en el año 2014, para ambas estaciones, una calificación de BUENO, en lo que respecta al estado químico, y de MUY BUENO, en cuanto al estado ecológico.

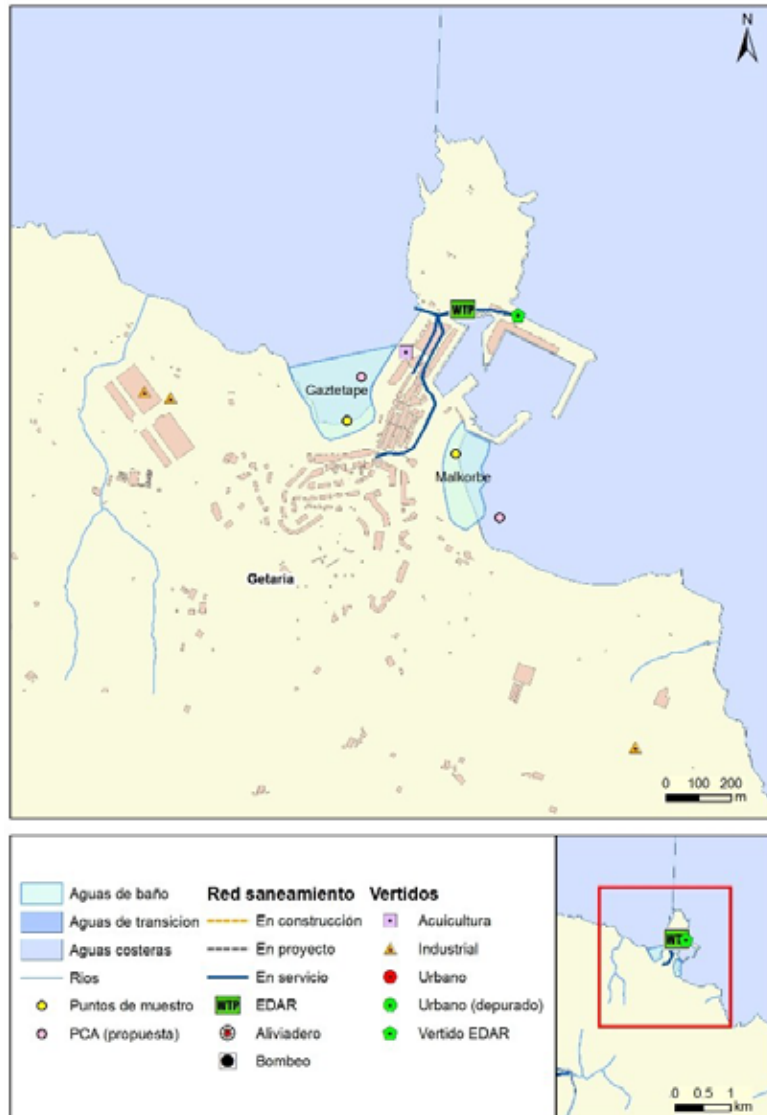
La valoración del Estado Global, tanto para ambas estaciones como para el conjunto de las respectivas masas, es BUENO.



FUENTE. "Perfiles de las aguas de baño de la zona litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Revisión 2016" de AZTI-TECNALIA. Localización de los puntos de muestreo de la RED L-U10 y L-O20 (Agencia Vasca del Agua), puntos de muestreo de la calidad del agua de baño (PM) y puntos de control ambiental. Escala aproximada 1:30.000.

En cuanto a las posibles fuentes de contaminación, cabe señalar que las aguas residuales urbanas generadas en las inmediaciones de estas dos playas son tratadas en la EDAR de Sanantonpe, en servicio desde 2005, y reciben un tratamiento secundario aerobio con eliminación de DBO superior al 80% y de nitrógeno amoniacal previo a su vertido a la costa.

En la playa de Gaztetape, y siguiendo el estudio referenciado, hay un posible foco de contaminación (vertido de aguas residuales de una empresa de depuración de marisco), si bien parece no afectar a la calidad del agua de baño por lo que se considera que no hay riesgo de contaminación de corta duración. En cuanto a la playa de Malkorbe el estudio de AZTI-TEKNALIA indica que hay varios posibles focos de contaminación (vertidos de la EDAR de Getaria -fallos en el funcionamiento-, vertidos industriales del puerto y de las empresas cercanas, vertido del arroyo de las inmediaciones tras episodios de lluvia con riesgo de afección de material en suspensión) que parecen que han podido contribuir puntualmente en el empeoramiento de la calidad del agua por lo que hay riesgo medio de contaminación de corta duración.



FUENTE. "Perfiles de las aguas de baño de la zona litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Revisión 2016" de AZTI-TECNALIA. Localización de los principales vertidos en las inmediaciones de las playas de Gaztetape y Malkorbe. Se incluye el esquema de saneamiento de la zona colindante a las playas (Fuente: Agencia Vasca del Agua). Escala aproximada 1:12.000.

Por otro lado, en ambas playas se estima que el riesgo de proliferaciones de microalgas con una posible afección a la salud o molestias para el baño es muy bajo, y que la proliferación de macroalgas así como la acumulación masiva de medusas son poco probables.

Todo ello lleva a clasificar el riesgo global de contaminación de las aguas de baño de las playas de Gaztetape de sin riesgo y de Malkorbe como de riesgo bajo.

En lo que respecta a la variable **suelo**, entendido como medio natural en el que viven organismos y crece la vegetación, hay que señalar que no existe prácticamente porque el ámbito portuario se encuentra muy urbanizado y artificializado desde hace tiempo. Sólo hay una pequeña zona con suelo natural que se ubica en el extremo más meridional del ámbito, cerca de la playa de Malkorbe y junto a la entrada a Getaria por la calle Puerto.

Es precisamente esa inexistencia de sustrato natural lo que denota la inexistencia de **vegetación** y de fauna terrestre de interés. El sustrato dominante es hormigón, y sólo hay una pequeña zona con vegetación, sin ningún interés ambiental, ubicada en talud del sudoeste de la playa de Malkorbe. Son principalmente zarzas y jóvenes ejemplares de falsa acacia, *Robinia pseudoacacia*, además de otros tipos de vegetación ruderal-nitrófila.



Octubre de 2016. Vegetación ruderal-nitrofila con falsa acacia.

Ya fuera del ámbito propiamente dicho, pero en su entorno más inmediato, el Monte de San Antón, se aprecian diferentes especies de coníferas (*Pinus pinaster*, preferentemente) y frondosas, en la zona de más cota, y especies de carácter ornamental junto a *Robinia pseudoacacia* y *Pinus pinaster*, en su mitad más oriental y algo menos accidentada. En las zonas más propiamente de acantilado hay diferentes bandas de vegetación propia de este tipo de hábitat: halófilas; tamarices (*Tamarix gallica*...); especies de roquedos litorales y matorrales de prebrezal y helechal con arbustos dispersos (marojo, madroño, etc.). Destaca la presencia de *Armeria euskadiensis* en San Antón en la zona de acantilados del NW, especie catalogada como vulnerable en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora Silvestre y Marina (Orden de 10 de enero de 2011) e incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas).

Sin embargo, su emplazamiento en un entorno marino y muy próximo a las zonas de acantilados ha evidenciado la presencia, en la cuadrícula WN69, de algunas **especies faunísticas**, preferentemente aves marinas. Los acantilados tienden a acoger una fauna vertebrada de escasa diversidad, pero altamente especializada en la componente espacial de su nicho, y especies terrestres típicas de roquedo, pero también son espacios aptos para la nidificación de las aves que desarrollan el resto de su ciclo vital en el medio marino costero y en los estuarios. Así, y siguiendo preferentemente la información de los portales www.ornitho.eus (años 2007-16) y www.itsasenara.org (observaciones de Eneko Azkue, Asier Aldalur y Juan Arizaga), las aves marinas con presencia en este entorno marino son:

NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN	OBSERVACIONES CASUALES
<i>Alauda arvensis</i>	Alondra común	Cabo San Antón
<i>Alca torda</i>	Alca común	Puerto
<i>Anas acuta</i>	Ánade rabudo	Cabo San Antón y Puerto
<i>Anas clypeata</i>	Cuchara común	Cabo San Antón
<i>Anas crecca</i>	Cerceta común	Puerto
<i>Anas penelope</i>	Silbone europeo	Cabo San Antón
<i>Anas strepera</i>	Ánade friso	Cabo San Antón
<i>Anser anser</i>	Ánsare común	Cabo San Antón
<i>Anthus petrosus</i>	Bisbita costero	Cabo San Antón
<i>Ardea cinerea</i>	Garza Real	Cabo San Antón
<i>Arenaria interpres</i>	Vuelvepiedras común	Cabo San Antón
<i>Buteo buteo</i>	Busardo ratonero	Cabo San Antón
<i>Branta bernicla</i>	Barnaclas carinegra	Puerto
<i>Calonectris diomedea</i>	Pardela cenicienta	Cabo San Antón y Puerto
<i>Chlidonias niger</i>	Fumarel común	Cabo San Antón
<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	Gaviota reidora	Cabo San Antón y Puerto
<i>Corvus corone</i>	Corneja	Cabo San Antón
<i>Egretta garzetta</i>	Garceta común	Cabo San Antón
<i>Erithacus rubecula</i>	Petirrojo europeo	Cabo San Antón
<i>Falco peregrinus</i>	Halcón Peregrino	Puerto y San Antón
<i>Fulmarus glacialis</i>	Fulmar boreal	Cabo San Antón
<i>Fratercula arctica</i>	Frailecillo atlántico	Cabo San Antón
<i>Haematopus ostralegus</i>	Ostrero euroasiático	Cabo San Antón
<i>Hydrobates pelagicus</i>	Paíño europeo	Cabo San Antón
<i>Hydrocoloeus minutus</i>	Gaviota enana	Cabo San Antón y Puerto
<i>Lanius meridionalis</i>	Alcaudón real	Cabo San Antón
<i>Larus argentatus</i> <i>argenteus</i>	Gaviota argétea	Cabo San Antón
<i>Larus canus</i>	Gaviota cana	Cabo San Antón
<i>Larus fuscus</i>	Gaviota sombría	Puerto
<i>Larus glaucoides</i>	Gaviota groenlandesa	Puerto
<i>Larus marinus</i>	Gavión atlántico	Puerto
<i>Larus melanocephalus</i>	Gaviota cabecinegras	Cabo San Antón y Puerto
<i>Melanitta nigra</i>	Negrón común	Cabo San Antón y Puerto
<i>Mergus serrator</i>	Serreta mediana	Cabo San Antón
<i>Morus bassanus</i>	Alcatraz atlántico	Cabo San Antón y Puerto
<i>Motacilla alba</i>	Lavandera blanca	Cabo San Antón
<i>Numenius arquata</i>	Zarapito real	Cabo San Antón
<i>Numenius phaeopus</i>	Zarapito trinador	Cabo San Antón y Puerto
<i>Oceanodroma leucorhoa</i>	Paíño boreal	Cabo San Antón
<i>Parus major</i>	Carbonero común	Cabo San Antón
<i>Phalaropus fulicarius</i>	Falaropos picogruoso	Cabo San Antón
<i>Phoenicurus ochruros</i>	Colirrojo tizón	Puerto
<i>Platalea leucorodia</i>	Espátula común	Cabo San Antón y Puerto
<i>Puffinus gravis</i>	Pardela capirotada	Cabo San Antón
<i>Puffinus griseus</i>	Pardela sombría	Cabo San Antón
<i>Puffinus mauretanicus</i>	Pardela balear	Cabo San Antón y Puerto
<i>Puffinus puffinus</i>	Pardela pichoneta	Cabo San Antón
<i>Parus major</i>	Carbonero común	Cabo San Antón

<i>Passer domesticus</i>	Gorrión común	Puerto
<i>Phalacrocorax aristotelis</i>	Cormorán moñudo	Cabo San Antón y Puerto
<i>Phalacrocorax carbo</i>	Cormorán grande	Cabo San Antón y Puerto
<i>Phoenicurus ochruros</i>	Colirrojo tizón	Cabo San Antón y Puerto
<i>Rissa tridactyla</i>	Gaviota tridáctila	Cabo San Antón y Puerto
<i>Serinus serinus</i>	Verdecillo	Cabo San Antón y Puerto
<i>Sterna hirundo</i>	Charran común	Cabo San Antón
<i>Sterna paradisaea</i>	Charrán ártico	Cabo San Antón
<i>Stercorarius parasiticus</i>	Págalo parásito	Cabo San Antón y Puerto
<i>Stercorarius pomarinus</i>	Págalo pomarino	Cabo San Antón y Puerto
<i>Stercorarius skua</i>	Págalo grande	Cabo San Antón y Puerto
<i>Sterna sandvicensis</i>	Charrán patinegro	Cabo San Antón
<i>Sylvia atricapilla</i>	Curruca capirotada	Cabo San Antón
<i>Troglodytes troglodytes</i>	Chochín común	Cabo San Antón
<i>Turdus iliacus</i>	Zorzal alirrojo	Cabo San Antón
<i>Uria aalge</i>	Arao común	Cabo San Antón y Puerto.

FUENTE: www.ornitho.eus y www.itsasenara.org

De este listado, el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el fumarel común (*Chlidonias niger*) y el paño europeo (*Hydrobates pelagicus*) están catalogadas como raras en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora Silvestre y Marina, y como de interés especial la gaviota sombría (*Larus fuscus*), estando así mismo las dos primeras especies incluidas en el anexo I de la Directiva 2009/147/UE.

Según la información del portal www.ornitho.eus, el cormorán moñudo es nidificante segura en la cuadrícula UTM 1 X 1 Km (WN6495) a lo largo del periodo 2007-2016 (el último registro es de 2015), y el halcón peregrino aparece como nidificante posible. En relación a la primera especie, un estudio de Itsas Enara Ornitología Elkarte del año 2011 señala que hay una colonia de cormorán moñudo en San Antón con 8 nidos seguros y 1 probable, y sobre el halcón peregrino, el artículo "Población, distribución y reproducción del Halcón peregrino (*Falco peregrinus*) en Gipuzkoa (2003-2004)" de F. Alvarez y otros publicado en el número 56 de Munibe (Ciencias Naturales-Natur Zientziak) recoge su presencia en la cuadrícula del entorno de estudio. Estas especies marinas tienden a establecer sus nidos en los acantilados marinos de San Antón, preferentemente en la vertiente oeste del monte. Para estas especies no hay en Gipuzkoa ningún Plan de Gestión.

En lo que respecta a la lámina de agua del puerto, cabe indicar que no se tiene conocimiento de la existencia de especies de interés. Sin embargo, en las cercanías al puerto hay que destacar la presencia del pez luna (*Mola mola*) por ser el pez óseo más pesado del mundo, y tener una fisonomía singular. Hay también referencia de *Trapania maculata* (Mollusca) en un hábitat rocoso cercano al espigón de la zona de las embarcaciones recreativas. Por lo demás, los aficionados a la pesca suelen coger calamar, chicharro, verdel, etc.

No se identifica en el ámbito **ninguna área natural de especial relevancia**. No obstante, en atención a la colindancia del mismo con el Área de Interés Naturalístico del monte de San Antón, se deberá considerar dicha singularidad por los valores ambientales que detenta. Es, además, un monte declarado de utilidad pública (Orden Foral de 6 de marzo de 1989).

La zona se halla **alejada de la red regional de corredores ecológicos** de la Comunidad Autónoma Vasca, no siendo factible por sus características ni por su inmediatez al casco urbano la incentivación de medidas para favorecer su conexión.

En relación al **paisaje**, este ámbito portuario se halla contiguo al casco histórico de la villa lo que evidencia la presencia de un paisaje antrópico en el que predominan los colores grisáceo y beige de la piedra de los edificios, si bien su localización en la costa hace que sobresalga el color azulado del bello paisaje marino que se visualiza. La ubicación del puerto (cercana a la cota 0 m) a una menor cota que San Antón (112 m), al norte, y que el casco histórico (25-30 m), al sur, junto a su emplazamiento en el istmo que une San Antón con el núcleo urbano, hace que domine claramente la unidad de paisaje de litoral. La cuenca visual de mayor superficie es marina, con una cuenca visual más abierta hacia el este (playa de Malkorbe, Zarautz, acantilados de Orio...) que hacia el oeste (playa de Gaztetape, acantilados de Getaria...). Desde la atalaya de San Antón el campo visual es más amplio al alcanzar toda una amplia zona que va desde el cabo de Matxixako (Bermeo) hasta el de Higer (Hondarribia). Por otro lado, la proximidad de San Antón, al norte, ofrece un paisaje de monte con tonalidades verdosas, tonalidades que también se perciben hacia el sureste y sudoeste al divisarse las laderas con viñedo de Eitzaga y San Prudentzio.

El PTP de Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) considera los acantilados y las playas como Enclaves de Interés Naturalístico por detentar, entre otros valores, un alto valor paisajístico, aspecto que también recoge el Catálogo de Paisaje de Zarautz-Azpeitia -Urola Kosta- (diciembre 2011 y mayo 2012) al considerar la franja costera Zumaia-Getaria-Zarautz como Área de Especial Interés Paisajístico (AEIP13), y sobre la que se propone acciones de protección, gestión y de puesta en valor. Aquí se incluirían los continuos costeros entre las playas de Zarautz y la de Malkorbe, por un lado, y las playas de Gaztetape y el espigón del puerto de Zumaia, por otro. Asimismo por decreto 132/2018, de 18 de septiembre, se aprobó definitivamente la 2.ª modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta), relativa a las Determinaciones del Paisaje que destaca el monte de San Antón.

El PTS de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV también considera a los acantilados, incluidos los de San Antón, con la categoría de Especial Protección Estricta, igual que a las playas naturales, por ser áreas con un gran valor natural por detentar un valor paisajístico relevante y ser ámbitos de alta fragilidad. Las playas de Gaztetape y Malkorbe no estarían incluidas dentro de esta categoría al estar consideradas como playas urbanas. El mencionado Catálogo de Paisaje incluye el puerto de Getaria, al igual que todo el litoral del Área Funcional del Urola Kosta, dentro de la unidad de paisaje denominada *Litoral de Urola Kosta* (UdP01). Toda la zona de la costa Zumaia-Getaria-Zarautz tiene un especial valor ecológico, estético y naturalístico, zona en la que se incluye el ámbito de estudio, y la N-634, que discurre paralelo a esta línea de costa, tiene un carácter de carretera mirador.

Por otro parte, el reciente Plan de Acción de Paisaje de la zona litoral del municipio de Getaria (2015) también considera la Franja costera Zumaia-Getaria-Zarautz como Área de Especial Interés Paisajístico, y establece como objetivo la mejora de la red de espacios públicos y jardines entre los que menciona, fuera del ámbito que nos ocupa, el Ratón de Getaria, incidiendo especialmente en la puesta en valor de este espacio (fondo escénico protegido de esta localidad), y en la recuperación de la vegetación autóctona así como en la erradicación de las especies invasoras. Respecto al Puerto de Getaria señala que es un elemento con valor histórico, simbólico e identitario a preservar, recuperar y poner en valor, debiendo integrarse con el resto de los valores del paisaje y posibilitando nuevos usos así como actividades vinculadas al turismo.

De cara a conseguir diferentes objetivos, el Plan de Acción de Paisaje plantea diversas actuaciones en el Puerto entre las que destacamos aquí las siguientes: recuperar y poner en valor el antiguo edificio de la Cofradía de Pescadores, recuperar la antigua lonja de pescado (edificio Tintaleku), ordenar los usos de aparcamiento en el Puerto, mejorar el borde de Txoritonpe, mejorar y reforzar estéticamente las entradas desde Zarautz y Zumaia (jardines, espacios públicos ...), y limitar el uso de materiales no acordes con el entorno.

En cuanto a los **riesgos ambientales** cabe indicar que en este ámbito portuario se localizan diversas parcelas incluidas en el Inventario de Emplazamientos Potencialmente Contaminantes del IHOBE y en el Borrador de actualización del mismo. Los ámbitos en cuestión identificados, siguiendo la fuente de Geoeskadi y nuestra información, son:

Código Empl.	Situación	Tipo emplazamiento	Situación
20039-00002	Dentro del ámbito del PE	Txoritonpe Industrialdea. Local 0.	ACTIVO
20039-00011	Parcialmente dentro del ámbito del PE (en el límite).	Edificio recientemente pintado y acondicionado direccionado en la Calle Puerto 12 y 13.	ACTIVO
20039-00013	Dentro del ámbito del PE	Surtidor de gasoil	ACTIVO
20039-00014	Dentro del ámbito del PE	Surtidor de gasoil	ACTIVO
20039-00015	Dentro del ámbito del PE	Surtidor de gasoil	ACTIVO

FUENTE. IHOBE. Inventarios de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes del suelo de la CAPV y Elaboración propia.

De acuerdo a la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo del País Vasco, antes de proceder a ejecutar el cambio de uso y el cese de una actividad potencialmente contaminante en cualquiera de los emplazamientos mencionados, habrá de actuarse en consecuencia.

En lo que respecta al tema de la inundabilidad, el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación (2015-21) de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental 2015-2021 realizado por URA y la Confederación Hidrográfica del Cantábrico no identifica ningún área de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) en esta zona de estudio. En esta línea, la información del portal magrama del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente tampoco identifica ARPSI alguna, no apareciendo tampoco este ámbito en los mapas de peligrosidad por inundación marina (T=100) ni de zonas inundables con probabilidad media y ocasional (T=100).

Según la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa (julio de 2015) de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), los sistemas costeros en España son especialmente sensibles a los efectos de la subida del nivel del mar, así como a otros factores de cambio relacionados con el clima tales como el aumento de la temperatura superficial del agua, la acidificación, los cambios en las tormentas o los cambios en el oleaje (en el Cantábrico, en las últimas 6 décadas, se ha registrado un aumento significativo de hasta 0,8 cm/año en el oleaje más intenso, percentil 95 de altura de ola significativa). Así, el aumento del nivel medio del mar en la zona Atlántico-Cantábrica sigue la tendencia media global observada de 1,5 y 1,9 mm/año, entre 1900 y 2010, y de 2,8 mm/año y 3,6 mm/año, entre 1993 y 2010. En este contexto se habrá de tener asimismo en cuenta cuanto se recoge en la DOT de la CAPV aprobadas definitivamente en julio de 2019.

En lo que respecta a los riesgos y las consecuencias sobre el sistema socioeconómico debidas a eventos extremos de inundación, ya experimentadas en la actualidad, continuarán por los efectos del cambio climático y en especial por la subida del nivel del mar, de no invertirse la actual tendencia en este sentido, indicando que:

- La proyección de los cambios en el oleaje observados hasta el momento hace previsible que en 2040 se haya producido una reducción de la operatividad en los puertos del Cantábrico.
- Ante un escenario de aumento del nivel medio del mar de 50 cm en el periodo 2081-2100, el incremento de la cota de las obras de protección frente a la inundación costera necesario para mantener la misma frecuencia de excedencias por eventos de inundación que la observada en el periodo 1986-2005 se sitúa entre 40 y 60 cm en el Cantábrico.
- Considerando escenarios tendenciales para el aumento del nivel del mar y la vulnerabilidad en la costa noratlántica, en el año 2040 la población afectada por inundación permanente estará en torno al 2-3% de la población total de las provincias de Coruña, Cantabria y Guipúzcoa en 2008. Para un incremento de nivel del mar medio de 50 cm en el horizonte 2100, el número de personas por provincia afectadas a lo largo de la costa entre Pontevedra y Guipúzcoa varía entre el 1% y el 4% de la población en 2008, siendo su distribución irregular por provincias. Tanto para 2040 como para 2100 las proyecciones se han realizado sin considerar adaptación.

En esta misma línea, la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050 -EVCC- (enero de 2015) indica que se espera que el nivel medio del mar ascienda entre 29 y 49 cm, lo que podrá provocar el retroceso de la anchura de las playas para finales del siglo XXI entre un 25% y 40%, y un incremento del riesgo de inundaciones en los estuarios.

Por otro lado, en el ámbito en estudio hay que considerar dos zonas con riesgos erosivos reincidentes, coincidiendo con zonas de borde. Por una parte, el talud del acantilado y la ladera de Menditxo, que delimita el ámbito portuario con el casco urbano de Getaria por su extremo más occidental, con problemas muy serios de desprendimientos en 2013, están de momento estabilizados. La estabilización del Noroeste del acantilado, zona muy próxima a la empresa Viveros San Antón, se consiguió con una malla romboidal de acero de 2 mm de espesor y bulones, reforzado con cable de acero en su perímetro, y el resto de la ladera de Menditxo con la ejecución de un muro de hormigón armado anclado al terreno mediante bulones, así como con mallas y redes de cable adheridas al terreno mediante anclajes. Por otra, la otra zona que se halla en el monte San Antón, límite del Plan Especial por su zona más septentrional, presenta inestabilidades de ladera en situaciones de lluvias intensas que ha llevado a colocar una pantalla dinámica de protección que, en momentos, tampoco ha sido suficiente afectando, entre otros, al mirador de la plaza de Tholos y al bar Ketarri.



Acantilado de Menditxo



Ladera sur del Monte San Antón.

En cuanto a la valoración de otro tipo de eventualidades cabe indicar que no hay riesgo de pérdida de suelo ni de deterioro de la biodiversidad, y el riesgo forestal es muy bajo. No hay contaminación atmosférica ni acústica, y la actividad sísmica es muy escasa (el Mapa de Peligrosidad Sísmica deducido a partir de la aplicación del método probabilista para un período de 500 años da a esta zona una escala de IV-V de máxima intensidad). Tampoco hay riesgo químico conocido (no hay ubicación de empresas sujetas a Directiva 96/82/CE, Directiva SEVESO II, por modificación de la Directiva inicial 82/501/CEE SEVESO), ni transporte de mercancías peligrosas, sin perjuicio del abastecimiento del depósito y los surtidores de gasóleo de servicio al puerto.

En lo que respecta al **patrimonio cultural**, el municipio cuenta con un Catálogo local cuyos elementos más significativos no se sitúan en el puerto. Cabe sin embargo subrayar el interés cultural de elementos inmediatos tales como el casco histórico y su muralla, así como el monte de San Antón. El Catálogo incluye sin embargo, con un carácter ambiental de alcance local, el edificio de la Vieja Cofradía de Pescadores, actualmente en muy mal estado de conservación, bien inmueble propuesto sin embargo en su día para su declaración como monumento / conjunto monumental de la Comunidad Autónoma del País Vasco, situación que no se ha dado sin embargo hasta la fecha.

En el ámbito de la **planificación urbanística**, Getaria cuenta con unas Normas Subsidiarias como planeamiento estructural vigente. Dicho documento identifica el ámbito del puerto con la calificación global de suelo portuario, clasifica dicho suelo como urbano, y demanda la tramitación de un Plan Especial que defina la ordenación pormenorizada del mismo estableciendo al efecto unos objetivos y propuestas que ya fueron en su día objeto de evaluación ambiental con ocasión de la tramitación y la aprobación definitiva de las vigentes Normas Subsidiarias municipales.

Para finalizar, se menciona que en el documento de Borrador del Plan / Documento de Alternativas que acompaña a la solicitud de inicio y al Documento Inicial Estratégico presentados en marzo de 2019 se hace referencia a la **actividad económica** que se asienta en el puerto y ligada, por una parte, a las actividades pesquera y náutico-deportivo y, por otra, a diversas actividades entre las que se hallan aquellas de carácter turístico, hostelero, comercial y dotacional.

No se localiza, en cambio, el uso residencial en el ámbito.

III.2.- EVOLUCIÓN TENIENDO EN CUENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO ESPERADO EN EL PLAZO DE VIGENCIA DEL PLAN ESPECIAL.

No se tiene evidencia del cambio climático en el ámbito de estudio, no hay datos ni estudios concretos, pero el presente Plan Especial favorecerá e incentivará aquellas acciones que estén a su alcance para limitar, de forma general, sus impactos en el planeta y adaptarse a sus efectos, de acuerdo a lo indicado anteriormente y recogido en las respectivas Estrategias de Cambio Climático así como en la política europea en materia de cambio climático (horizonte 2030). Y, de acuerdo a los objetivos del EVCC 2050, este documento de planeamiento intentará integrar la mitigación y la adaptación al cambio climático para conseguir que este territorio sea menos vulnerable a los efectos del clima futuro y, con ello, limitar las posibles pérdidas económicas, sociales y ambientales.

Así, y dada la localización de este ámbito en el litoral, hay que valorar la estimada elevación del nivel del mar y, especialmente, en aquellas intervenciones de nueva implantación. En este sentido el Plan Especial apunta la previsión de la ejecución de un peto en el nuevo frente proyectado para la playa de Malkorbe como consecuencia de la ampliación de la explanada náutico-deportiva. Para aquellas zonas ya desarrolladas se propone controlar la evolución de la altura del mar con la finalidad de valorar a tiempo la necesidad de adoptar medidas extraordinarias en orden a evitar riesgos ante esta problemática en atención a las previsiones referidas y a garantizar en la medida de lo posible la operatividad del puerto de Getaria.

La potenciación de los modos de movilidad no motorizados, el control de la velocidad y la mejora de la accesibilidad son otros aspectos que se consideran para minimizar las emisiones de los gases efecto invernadero (GEI).

Asimismo, en el campo energético se impulsará la eficiencia energética, interviniendo en especial sobre el alumbrado público, estando en cualquier caso a lo dispuesto en el Decreto 178/2015, de 22 de septiembre, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como en el uso de las energías renovables.

Además, se incentivará la recogida selectiva y la gestión de los residuos; la utilización de materiales reciclados y/o valorizados, en la medida de lo posible; y se controlará la emisión de residuos al mar para controlar la calidad del agua.

Se estará asimismo a lo dispuesto en la nueva estrategia energética de Euskado 3E-2030 que plantea los tres objetivos de ahorro, eficiencia y energías renovables.

IV.- LAS UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS DEL TERRITORIO.

El ámbito en estudio pertenece preferentemente a la unidad de paisaje de litoral, y en él se pueden diferenciar las siguientes Unidades Ambientales Homogéneas (UAH):

a) Unidad natural. Playas

Esta unidad del sistema natural preferente corresponde a aquellas áreas con presencia de sedimentos no consolidados, arena preferentemente, y que se identifican con las playas de Malkorbe y de Gaztetape. En ambos casos son pequeñas las zonas que se incluyen dentro del ámbito del Plan Especial, siendo en Malkorbe su extremo más septentrional y en Gaztetape una estrecha banda de borde próxima a la calle Portua y a la escollera.

La capacidad de uso de estas zonas es recreativa.

b) Unidad antrópica.

Esta unidad ocupa la práctica totalidad de la superficie del Plan. Es una unidad cuya dinámica está estrechamente relacionada con la actividad humana que la ha ido modelando a lo largo del tiempo. Los usos que acoge han alterado seriamente la topografía natural de la zona, y la plataforma terrestre sobre la que se asienta el ámbito portuario es totalmente artificial. Aquí se incluyen todos los edificios asociados a la actividad pesquera (lonja, cofradías nueva y vieja ...) y náutica-deportiva, algunos abandonados y en mal estado, incluyendo la lámina de agua ligada a esos usos; los muelles; los espigones; las escolleras; los pabellones de Txoritonpe que acogen, entre otros usos, la conservera Salanort, los Viveros de San Antón, las fábricas de Salazón y de hielo, etc.; el puesto de socorro; el Tintaleku; las zonas de viario, y de aparcamiento, además de la escasa vegetación ruderal-nitrófila que se localiza en la zona de talud próxima a la playa de Malkorbe.



La capacidad de uso de este territorio es la de seguir acogiendo los usos ligados a esta infraestructura portuaria de titularidad pública, así como todos aquellos que puedan ser compatibles con éstos y, dado su estado de conservación y mantenimiento, potenciar aquellas medidas de recuperación ambiental e integración paisajística. Es este precisamente el objeto del Plan Especial.

En el plano 2 que se adjunta se aprecian estas UAH.

V.- CUALQUIER PROBLEMA MEDIOAMBIENTAL EXISTENTE QUE SEA RELEVANTE PARA EL PLAN, INCLUYENDO EN PARTICULAR LOS PROBLEMAS RELACIONADOS CON CUALQUIER ZONA DE ESPECIAL IMPORTANCIA MEDIOAMBIENTAL, COMO LAS ZONAS DESIGNADAS DE CONFORMIDAD CON LA LEGISLACIÓN APLICABLE SOBRE ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES PROTEGIDAS Y LOS ESPACIOS PROTEGIDOS DE LA RED NATURA 2000.

De las propuestas y actuaciones planteadas por el presente Plan no se deduce ningún tipo de impacto negativo sobre los espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000, las áreas de interés naturalístico, los montes de utilidad pública y protectores, las formaciones arboladas autóctonas y/o protegidas, los cursos de agua, los paisajes singulares y/o sobresalientes, las especies protegidas u otros ámbitos ambientalmente sensibles y de calidad ambiental.

De forma expresa, y por su proximidad, se incide en la no afección negativa al Ratón de Getaria o Monte de San Antón, situado fuera del ámbito del Plan Especial y considerado como Área de Interés Naturalístico tanto en las DOT como en el PTP del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) y en las actuales Normas Subsidiarias de Getaria.

VI.- LOS OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO, NACIONAL, AUTÓNOMICO, FORAL Y LOCAL QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN, Y LA MANERA EN QUE TALES OBJETIVOS Y CUALQUIER ASPECTO MEDIOAMBIENTAL SE HAN TENIDO EN CUENTA DURANTE SU ELABORACIÓN.

En el apartado I de este documento se han recogido los objetivos principales de este Plan Especial así como los diferentes planes, estrategias, documentos de sostenibilidad, legislación medioambiental (emisiones a la atmósfera, ruido, agua, vertidos, costa, suelos contaminados, residuos, biodiversidad, vegetación, paisaje, accesibilidad, etc.) que se han tenido en cuenta para la redacción del mismo. Los criterios de protección ambiental y de sostenibilidad que se recogen en esos documentos y en esa legislación se han considerado como premisa de partida, y se han tenido presentes en todo el proceso de redacción y elaboración del Plan.

En este apartado no se considera que haya que hacer una relación exhaustiva de los objetivos de cada uno de los documentos referenciados pues ahí están para consultarlos, sino expresar la manera en que el Plan responde a esos criterios de protección ambiental y de sostenibilidad.

En este contexto las líneas de actuación prioritarias están dirigidas a la protección de la atmósfera, el agua, el litoral, los recursos naturales, el paisaje, la biodiversidad, los riesgos ambientales, el patrimonio cultural, el medio económico y la salud y, de acuerdo a ello, se han planteado diferentes propuestas y medidas, entre las que se destacan las siguientes:

- La protección, conservación y mejora del litoral y del sistema marino se ha considerado, descartando soluciones a priori barajadas que suponían una ocupación de más superficie del litoral y del lecho marino, dando continuidad a las labores de control de los vertidos y de la calidad del agua, y previendo la regeneración y la mejora ambiental del frente edificado del puerto.
- El problema del cambio climático se ha abordado preferentemente desde la mejora de las condiciones de accesibilidad y movilidad, así como planteando que en las nuevas intervenciones se valore la posibilidad de elevar la rasante de las explanadas o se contemple la elevación de los muretes de borde de éstas cuando proceda.
- La protección de la biodiversidad con control de las especies invasoras presentes.
- El ahorro y la eficiencia en el uso de los recursos y en la gestión de éstos así como de los residuos y de la ocupación del territorio para asegurar unos modelos de producción y consumo más sostenibles para lo que se plantea propiciar la eficiencia energética en materia de alumbrado público, así como en la rehabilitación de las edificaciones y en la construcción de los nuevos edificios previstos; el fomento de la reutilización y el reciclaje; la mejora del saneamiento y del tratamiento de los vertidos; y el control de los recursos (suelo, agua, aire ...) y de los usos propios de un entorno portuario; entre otros.
- El control de los riesgos ambientales se ha cuidado con medidas para tratar de aminorar los riesgos de inundación y subida del nivel del mar, el ruido, la contaminación de las aguas y de los suelos potencialmente contaminados, además de las medidas tomadas ya y a seguir tomando en materia de estabilización de los acantilados.

- La mejora de la calidad de vida y del bienestar de los guetarianos se ha cuidado propiciando un ámbito portuario amable y atractivo desde la integración y el cuidado del medio ambiente y de las señas de identidad de esta población con diferentes medidas como la propuesta de intervención en los edificios vacíos y/o mal conservados y la puesta en valor o la creación de miradores para el disfrute del paisaje, entre otros.

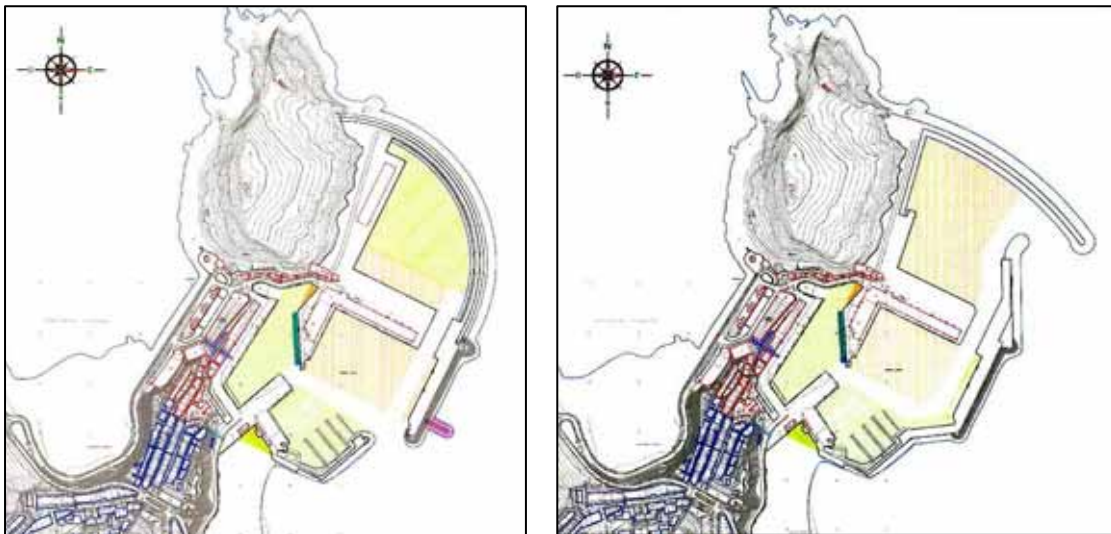
En lo que se refiere a los mecanismos de seguimiento, en el apartado X de este EAE se recoge una serie de indicadores ligados a algunas de las medidas y propuestas referenciadas con el fin de estudiar y evaluar el grado de aplicación y cumplimiento de los objetivos de protección medioambiental y de sostenibilidad mencionados.

VII.- LOS PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE.

VII.1.- LAS PROPUESTAS Y ACTUACIONES DEL PLAN. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.

En el proceso de formulación del Plan Especial se han considerado finalmente tres alternativas que se corresponden con las identificadas como alternativas 0, 1 y 2 en el Documento de Borrador de alternativas del Plan Especial que se acompañó a la Solicitud de Inicio del proceso de evaluación ambiental del Plan.

Ello es así tras descartarse previamente en el proceso para un horizonte próximo, tras contrastar con diversos expertos, las alternativas 3 y 4 barajadas.



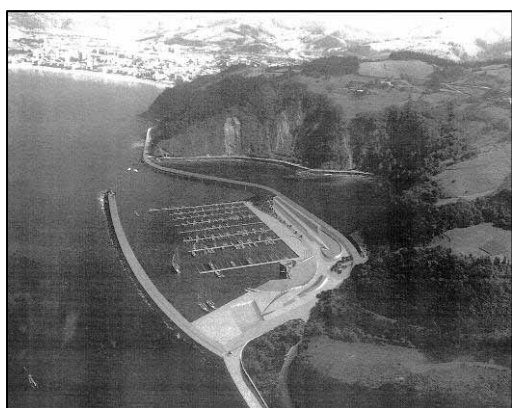
Propuestas correspondientes a la alternativa 4 de la ingeniería Berenguer, 2016

Son en consecuencia las tres alternativas 0, 1 y 2 las que se han sometido a la evaluación ambiental paralelamente al proceso de redacción del Plan Especial, sin perjuicio de que, como consecuencia del proceso, se adelanta aquí que se propone como solución la Alternativa "1" que mejora las condiciones generales funcionales y ambientales del puerto sin cambios singulares, alcanzándose importantes sinergias como consecuencia de una optimización del uso de los muelles y de las edificaciones.

En el contexto de los trabajos se han considerado también otras posibles soluciones de ampliación de las capacidades del Puerto de Getaria que ya se viene estudiando desde tiempo atrás.

Estas tienen por objeto la cala de Ubiri, situada entre Getaria y Zarautz que, además de aportar un notable incremento de la capacidad del puerto, al tiempo que evitarían la afección a la base del monte San Antón que resultaría en la alternativa 4, propiciaría la posibilidad de “variar” la traza de la carretera de la costa en ese punto, alejándola de la ladera que es objeto de continuos desprendimientos.

Se reproducen a continuación sendos gráficos que se corresponden con las soluciones propuestas en 1996 por la ingeniería Europrincipia, S.L. y, más recientemente, por la Ingeniería Berenguer.



Ubiri. Europrincipia, S.L. 1.996



Ubiri. Ingeniería Berenguer, 2016

El Plan, de acuerdo con cuanto resulta de esta evaluación y del proceso de su gestación, y sin perjuicio de cuanto pueda resultar de su exposición pública, propone desarrollar así la alternativa “1” y, teniendo en cuenta lo ya apuntado en el apartado II.2 de este mismo documento, propone descartar la alternativa “0”.

A los efectos de la explicación del alcance de las tres alternativas barajadas finalmente se hace una breve referencia a continuación en relación con el contenido de cada una de ellas.

- Alternativa “0”

Constituye la opción de la “no actuación”, manteniendo congelado el estado actual de la zona portuaria.

Las Normas Subsidiarias de Getaria, definitivamente aprobadas hace ya ocho años, demandan la redacción de un Plan Especial para el puerto, determinando diversos objetivos que justifican esa iniciativa y que exigen intervenciones. Dichas Normas Subsidiarias fueron en su día objeto de su evaluación ambiental.

La “no actuación” que supondría optar por esta alternativa, no responde ni a ese mandato, ni a la situación que en la actualidad se constata en el Puerto de Getaria. El municipio está logrando en los últimos años una mejora urbana y ambiental significativa que resulta preciso extender necesariamente también al ámbito portuario.

Sin perjuicio de su consideración, se entiende que las determinaciones del planeamiento jerárquicamente superior llevan a descartar una opción como ésta, que no respondería ni a los objetivos que se plantean ni a las necesidades que se observan, decisión que ya ha sido validada de hecho con ocasión de la precitada evaluación ambiental de las Normas Subsidiarias municipales.

- Alternativa “1”

La alternativa “1” consiste en intervenir en la ordenación del ámbito sin afectar sustancialmente al uso de la lámina de agua, proponiéndose la reordenación de los muelles y de los usos de los edificios en tierra, manteniéndose la actual situación en lo que se refiere a la utilización de las dársenas, mayoritariamente ocupadas por los usos pesqueros, sin perjuicio de usos mixtos.

Aunque mantiene la respuesta a las necesidades pesquera y náutico-deportiva, no ofrece a esta última a priori, en el horizonte temporal del Plan, soluciones para acoger a la demanda adicional de amarres.

La alternativa no produce impactos sensibles, a la vez que puede favorecer la recuperación de la mejora ambiental del conjunto del Puerto.

- Alternativa “2”

La alternativa “2” es similar a la “1”, pero a diferencia de ella viene a incidir en la distribución de usos en la lámina de agua, incrementando en ese sentido la superficie destinada a las embarcaciones deportivas, reservándoles una parte de la dársena interior.

Se propone por tanto la reordenación de los muelles y de los usos de los edificios en tierra; a la vez que se busca un nuevo equilibrio entre la superficie de la lámina de agua con destino a usos pesqueros y usos náutico-deportivos.

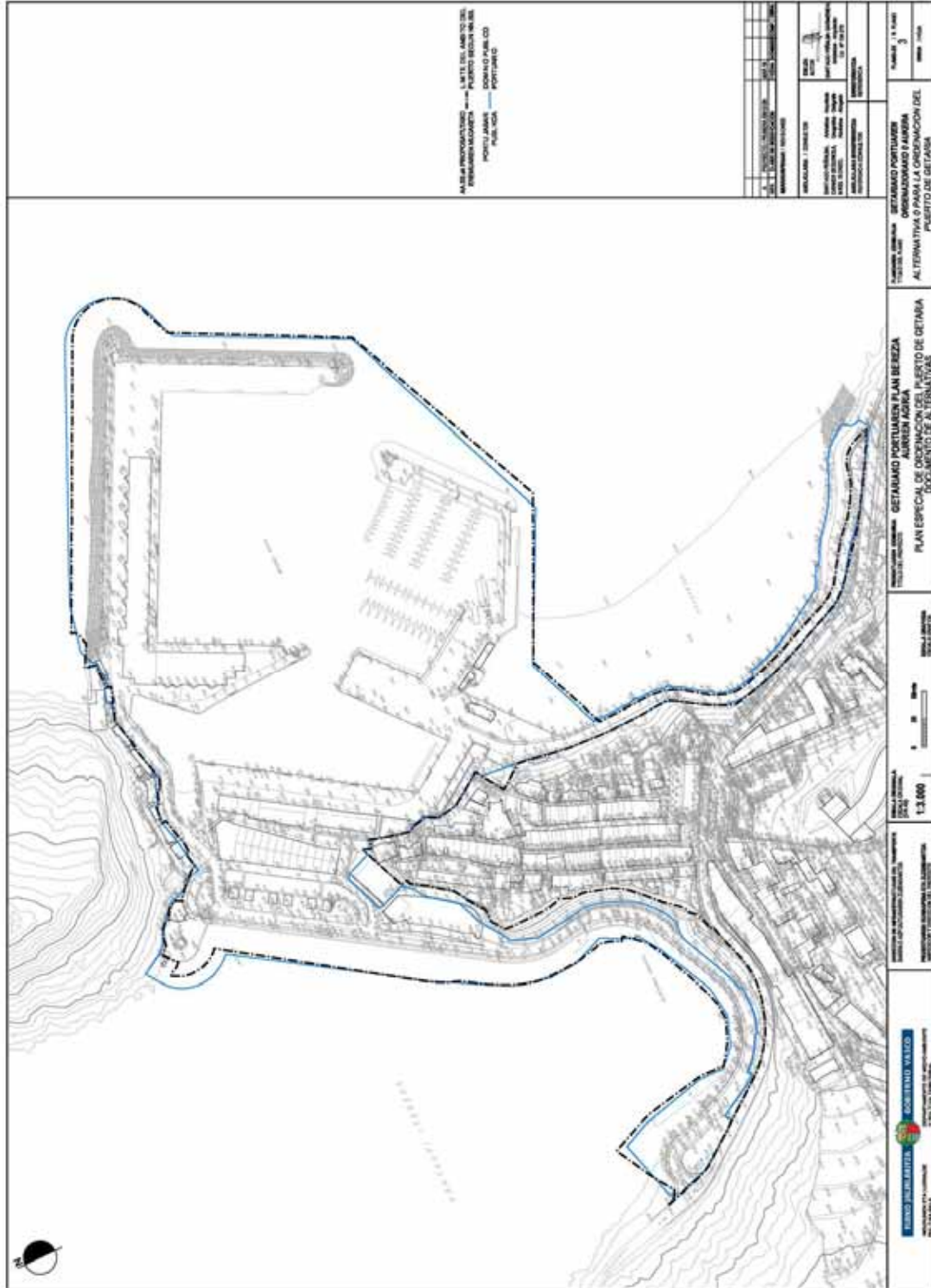
Ello reduce en alguna medida la superficie destinada a la flota pesquera, (aunque entendiendo que permanece la suficiente), y ofrece al uso náutico-deportivo soluciones para dar respuesta a la demanda de amarres existente y a otros usos complementarios de interés.

Se propone asimismo la reordenación de los muelles y de los usos de los edificios en tierra.

La alternativa no provoca impactos sensibles, a la vez que puede favorecer la recuperación de la mejora ambiental del conjunto del Puerto.

A continuación se incluyen los gráficos que ilustran las propuestas correspondientes a cada una de las citadas alternativas 0, 1 y 2, tal y como se presentaban en el Documento de Borrador de alternativas del Plan Especial que se acompañó a la Solicitud de Inicio del proceso de evaluación ambiental del Plan.

Alternativa "0"



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.
EGINBIDEA: Jasota gerra dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Ekibizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuten hasierako onespena.

VII.2.- CRITERIOS AMBIENTALES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DE LAS PROPUESTAS Y ACTUACIONES DEL PLAN

El término impacto se asocia a la alteración del medio derivada de una acción humana, y se manifiesta por la modificación de alguno de los factores ambientales o del valor del factor alterado o del sistema ambiental en cuestión.

El impacto ambiental viene identificado por el efecto de la acción de una actividad sobre un factor ambiental y ambos elementos, acción y factor, deben quedar explícitos. Por factores del medio susceptibles de recibir impactos se entienden los elementos, cualidades y procesos del entorno que pueden ser afectados de forma significativa, y, por acción, la parte activa que interviene en la relación causa-efecto. Y, en este contexto, el indicador ambiental sería el elemento del medio afectado o potencialmente afectado por un agente de cambio, y se definiría como *“la expresión medible de un impacto ambiental”*.

Para abordar este apartado del EAE se ha partido de la identificación previa de una serie de factores e indicadores ambientales con el fin de evaluar, para cada elemento del ecosistema, la magnitud e incidencia de la alteración como consecuencia de las propuestas planteadas. La selección de los indicadores ambientales ha estado determinada tanto por las características intrínsecas del territorio de partida, ya transformado desde hace mucho tiempo, como por el nivel de información y concreción que se tiene en este nivel de planeamiento (evaluación ex-ante de sus efectos, a partir de una información previa a la fase de aprobación definitiva y, por supuesto, a la de proyecto).

Estos indicadores y factores han permitido valorar de forma global, a esta escala y momento de trabajo, los impactos sobre el medio físico y socio-económico, ambos no van disociados, y en algunos casos se ha desestimado la inclusión de más indicadores por estimar que la afección no se consideraba significativa, o porque su incorporación no aportaba una valoración diferenciada o incluso restaba claridad al estudio.

El territorio objeto de este Estudio Ambiental Estratégico (EAE) es el Puerto de Getaria, coincidiendo éste en su práctica totalidad con la actual zona de dominio público portuario, ya que las propuestas que finalmente se presentan se formulan dentro de este territorio. Nuevamente se incide en el hecho de ser un espacio transformado y ganado al mar desde hace tiempo, sin sustrato natural ni vegetación asociada, y cuyo suelo está clasificado como urbano y calificado como portuario en las Normas Subsidiarias vigentes.

Teniendo en cuenta lo mencionado, los factores e indicadores de impactos elegidos según las características del medio analizado y de las actuaciones a desarrollar son:

- Atmósfera. Calidad del aire.
- Geología y geomorfología. Riesgo geológico; procesos y riesgos erosivos; material de préstamos y generación de residuos.
- Litoral. Ocupación del lecho marino; ocupación de la playa; línea de costa; dinámica marina-sedimentaria y calidad de las aguas.
- Suelo. Incremento de la superficie impermeabilizada y suelo con actividades potencialmente contaminantes.
- Fauna. Avifauna.
- Paisaje. Calidad del paisaje y mirador paisajístico.
- Población. Incidencia en la población por incremento de polvo, molestias, etc.
- Medio económico. Uso náutico-deportivo; uso pesquero y generación de empleo.
- Movilidad y accesibilidad. Accesibilidad en el área urbana e infraestructura viaria externa de acceso.
- Infraestructuras de servicios. Infraestructuras de servicios.
- Elementos de interés cultural. Bienes de interés cultural.

VII.3.- PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS

A partir de analizar las características medioambientales del ámbito portuario de Getaria en el apartado III de este EAE, se han identificado las propuestas del Plan Especial que pueden provocar un cambio en el estado de uno o más factores ambientales, la naturaleza de esa variación, y cuáles son sus implicaciones de cara a la calidad ambiental, obteniéndose posteriormente una valoración del cambio en la calidad ambiental y del efecto en el ámbito objeto de estudio.

Para la identificación, cuantificación y valoración de los efectos ambientales se han utilizado los conceptos técnicos definidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. A tal efecto los impactos se consideran negativos o positivos; se caracterizan como directos, indirectos, simples, acumulativos, sinérgicos, permanentes, temporales, reversibles, irreversibles, recuperables, irrecuperables, periódicos, irregulares, continuos y discontinuos; y se valoran como compatibles, moderados, severos y críticos.

La valoración de las afecciones ambientales objeto de estudio son:

- ATMÓSFERA

Calidad del aire. La calidad del aire se verá alterada en la fase de obras por el aumento de los niveles de inmisión de partículas como consecuencia principalmente de los rellenos a acometer y de la nueva obra de edificación para dar servicio a los usos del puerto, sin desestimar la posibilidad de rehabilitación de algún edificio de la calle Puerto, fuera del ámbito. A todo ello habrá que añadir los diferentes contaminantes (monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, anhídrido sulfuroso, etc.) procedentes del incremento del tráfico rodado (camiones, maquinaria, etc.), durante el tiempo que duren estas obras. Pero, por otro lado, las características topográficas del emplazamiento son favorables a la dispersión, especialmente hacia el Este, NE, SE y Oeste. Por todo ello, el impacto se considera negativo, directo, acumulativo, a corto plazo, temporal, reversible, recuperable, de aparición irregular, y discontinuo, y se califica de compatible.

En cuanto a la fase de explotación no se estima, en estos momentos, que pueda haber un cambio significativo en la calidad del aire respecto a la situación actual.

- GEOLOGIA Y GEOMORFOLOGÍA.

Procesos y riesgos erosivos. Como consecuencia de las actuaciones ligadas al Plan, no se estima un incremento de los procesos y riesgos erosivos en el ámbito portuario. Eso sí, hay zonas de alto riesgo localizadas fuera del ámbito, en las áreas de borde, principalmente coincidiendo con el acantilado de Menditxo, si bien de momento están controladas tras las últimas actuaciones de hace unos pocos años, y las laderas del Monte de San Antón, todas ellas objeto de control y seguimiento.

Material de préstamos. En la fase de obras se requerirá un volumen de material de relleno poco significativo para acometer los trabajos de acondicionamiento de la nueva superficie que se incorporará a la actual explanada portuaria. En estos momentos se desconoce la procedencia de este material, siendo preferible que éste proceda de la valorización de residuos (áridos siderúrgicos u otros similares) o de aprovechamiento de material de alguna obra coetánea en el tiempo, que de la extracción de material de cantera. Esta incertidumbre hace valorar en estos momentos la afección como desconocida, si bien se apunta que en el caso de proceder a la reutilización de vertidos u otros materiales se estaría ante un efecto positivo (menor consumo de recursos naturales, se evita la saturación de vertederos, mantenimiento del paisaje...), y si por el contrario se opta por utilizar material de cantera, la afección sería negativa.

Generación de residuos. En la fase de obras se generarán residuos de diversas naturaleza (inertes, urbanos y/o peligrosos, éstos últimos asociados preferentemente al mantenimiento y a la puesta a punto de la maquinaria -aceites usados, filtros, etc.-), que habrán de gestionarse de acuerdo a la legislación en la materia. Por todo ello, la afección en estos términos se considera como negativa, indirecta, sinérgica, a corto plazo, temporal, reversible, recuperable y se califica de compatible.

En la fase de explotación no se estima, en estos momentos, que haya un incremento significativo de los residuos respecto a lo que se genera en la actualidad, lo que no insta para mencionar la necesidad de establecer medidas para su correcta recogida y gestión de todos ellos.

- LITORAL.

Ocupación del lecho marino. En la zona del extremo oriental del Puerto Viejo el lecho marino, zona de dominio público portuario, se verá afectado con el correspondiente relleno para aumentar la superficie de esta zona del muelle. Considerando que la superficie afectada es pequeña (alrededor de 200 m²), que no se tiene conocimiento de la existencia de especies de interés y que la calidad ecológica de la misma no es alta, la afección se considera negativa, indirecta, a corto plazo, permanente, irreversible, irrecuperable, continua y se califica de compatible.



Dársena del Puerto Viejo

Ocupación de la playa. La zona más septentrional de la playa de Malkorbe y próxima a las actuales instalaciones náuticas-deportivas del puerto, zona de dominio público portuario, se verá afectada con un relleno hasta alcanzar la cota de la actual explanada próxima a la dársena náutica-deportiva y donde se ubican el puesto de socorro, diferentes instalaciones náuticas-deportivas y el restaurante Balearri. Esta zona de depósitos de sedimentos no consolidados, preferentemente arenas, surgió a partir de la realización del espigón más meridional del Puerto y supuso, a su vez, la ampliación de la playa de Malkorbe. La afección como tal se ubica en su extremo más septentrional y supone la desaparición de unos 400 m². de playa, lo que se entiende como un efecto negativo, directo, a corto plazo, permanente, irreversible, irrecuperable, continuo y se califica de compatible.



Playa de Malkorbe.

Línea de costa. No se estima que las actuaciones previstas vayan a afectar de forma significativa a la línea de costa que va a mantener, en líneas generales, su actual fisonomía y ocupación.

Dinámica marina-sedimentaria. No se estima que las actuaciones previstas, especialmente las que tienen que ver con los rellenos de la playa y del Puerto Viejo, vayan a afectar de forma significativa a la dinámica marina-sedimentaria pues es pequeña la superficie afectada.

Calidad de las aguas. En la fase de obras, coincidiendo con el momento de acoger los respectivos préstamos, la calidad del agua del mar puede verse alterada como consecuencia del incremento de sólidos en suspensión y de su turbidez. Esta probable afección se considera negativa, directa, acumulativa, a corto plazo, temporal, reversible, recuperable y discontinua, calificándose de compatible.

- SUELO

Incremento de la superficie impermeabilizada. La superficie impermeabilizada del ámbito portuario va a verse ligeramente incrementada como consecuencia de las actuaciones previstas en las zonas de borde de la playa de Malkorbe y de la lámina de agua de la dársena del Puerto Viejo. Esto se entiende como una afección negativa, indirecta, sinérgica, a corto plazo, permanente, irreversible, irrecuperable, continua y se califica de compatible.

Suelos con actividades potencialmente contaminantes. Según el Inventario de Emplazamientos con Actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo de la Comunidad Autónoma del País Vasco del IHOBE, aprobado por Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, y de la información actualizada de la base de datos del mismo organismo (Borrador de actualización del Inventario que recoge las modificaciones posteriores a 2008), en este ámbito hay varios emplazamientos de estas características que corresponden a tres surtidores de gasoil, al local nº 1 de Txoritonpe Industrialdea y a un edificio recientemente pintado direccionado en la calle Puerto 12 y 13, si bien el Plan Especial los consolida por lo que no se contempla a priori una posible intervención para la recuperación de los mismos.



Uno de los surtidores de gasoil del muelle.

- FAUNA

Avifauna. Las comunidades de aves costeras y acuáticas de interés de las inmediaciones al ámbito portuario, ninguna de ellas catalogada como especie en peligro de extinción según la legislación vigente, no se verán afectadas de forma significativa como consecuencia del Plan Especial.

- PAISAJE

Calidad del paisaje. En la fase de obras las actuaciones propuestas van a producir una afección al paisaje que se entiende como negativa, directa, simple, temporal, a corto plazo, reversible, recuperable y se califica de compatible.

Sin embargo, en la fase de uso o explotación este paisaje caracterizado preferentemente por su fachada marítima portuaria urbana, carente de naturalidad, si bien con elementos naturales emplazados en el propio ámbito (playas, lámina de agua ...) y en sus inmediaciones (Ratón de Getaria, acantilados...), y una línea de costa que no va a registrar cambios importantes, no va a verse afectado significativamente. Desde el ámbito terrestre los rellenos artificiales que supondrán un incremento de la superficie de la explanada del puerto y la nueva edificación en la zona más meridional; no supondrán una intrusión visual significativa por la entidad en sí de las actuaciones y de los usos que actualmente se asientan tanto en este ámbito portuario como en su entorno más próximo (casco urbano limítrofe).

Ahora bien, el Plan propone diferentes actuaciones de ordenación urbana y de remodelación de edificios, vacíos y/o en mal estado, así como de mejora e integración urbanística y medioambiental por lo que el impacto sería positivo, directo, simple, a medio plazo, permanente y continuo.

Mirador paisajístico. El Plan propone crear un mirador en el Puerto, con carteles o mapas interpretativos que pongan en valor la percepción del paisaje de Getaria. Así, hacia el Este, se podrá visualizar un paisaje marino en el que destacan las localidades de Zarautz y Orio, los montes Mendizorrotz y Pagoeta, etc., y, hacia el Oeste y SW, el casco urbano y los viñedos de Getaria, entre otros. Este punto de atracción turística se entiende como un efecto positivo, indirecto, simple, a medio plazo, permanente y continuo. Responde por otra parte a lo propuesto en el Plan de Paisaje municipal.



Vistas desde el Puerto hacia Zarautz e Iñurritza.

- POBLACIÓN

Incidencia en la población por incremento del nivel sonoro, polvo, tráfico, etc. En la fase de obras los trabajos a acometer para realizar las actuaciones previstas ocasionarán un incremento del nivel sonoro, polvo, molestias, etc. que padecerá la población que resida y/o trabaje en el propio Puerto y en el casco urbano de Getaria (entrada y salida de camiones con material, uso de diferente maquinaria, etc.). Hay que incidir en el hecho de que en el ámbito portuario no vive población, pero sí trabajan personas, y que este ámbito colinda con el casco urbano. Por todo ello, este efecto se considera como negativo, indirecto, temporal, sinérgico, a corto plazo, discontinuo/continuo, reversible, recuperable, siendo la calificación de compatible.

- MEDIO ECONÓMICO

Uso náutico-deportivo. El Plan Especial propone incrementar la superficie de la explanada del Puerto en su extremo más meridional para destino a usos náutico-deportivos, usos que cada vez están teniendo más demanda en la localidad. Todo ello se entiende, en la fase ya de explotación o de uso, como un efecto positivo, directo, sinérgico, a corto-medio plazo, permanente y continuo.



Dársena exterior náutica-deportiva.

Uso pesquero. Teniendo en cuenta la información y los datos expuestos en el apartado IV del Borrador / Documento de Alternativas que acompaña a la solicitud de inicio y al documento inicial estratégico presentados en marzo de 2019, el número de embarcaciones destinadas a la flota de bajura ha ido descendiendo paulatinamente desde el año 2000 al igual que el tamaño de las embarcaciones. Paralelamente, la actividad pesquera ocupa en la actualidad tanto la dársena interior íntegra, como la exterior norte, siendo no obstante puntual el uso de la dársena interior para la carga de combustible, o para la guarda durante períodos más prolongados, acogiendo también embarcaciones de veteranos, mientras que el uso de la dársena exterior norte es la que acoge la mayor actividad pesquera (carga y descarga, acceso a la lonja y al nuevo edificio de redes...). Esta situación junto al objetivo sostenible de aprovechar los recursos de forma racional, sin responder con nuevas expansiones en el litoral en un horizonte próximo, por lo menos mientras la situación descrita así se mantenga, lleva a consolidar esta situación sin perjuicio de considerar el uso mixto de algunos muelles. Por todo ello, la afición al uso pesquero se valora como no significativa.



Dársena exterior pesquera.

Generación de empleo. En la fase de obras se producirá un incremento de la mano de obra se valora como un efecto positivo, directo, sinérgico, a corto plazo, temporal y continuo.

En la fase de explotación se desconoce si se producirá un impacto de naturaleza positiva, en ningún caso se piensa que sería negativo, y a valorar en fases posteriores, por lo que en estos momentos se define como desconocido.

- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

Accesibilidad en el área urbana. La ordenación propuesta en el Plan, consolida el viario rodado de acceso al Puerto y, complementariamente a las iniciativas municipales fuera del ámbito, posibilitará una mejora de los accesos peatonales a la playa desde el casco urbano de la villa. Así, desde el Ayuntamiento se trabaja en una solución de acceso al Puerto, a la altura del edificio de la Cruz Roja, mediante un ascensor al que se accede desde la calle Aldamar y desde la pasarela propuesta en las actuales Normas Subsidiarias que comunica con Bista Ona. Por otra parte, en el Plan se propone dar continuidad a la calle General Arnao para conectarla directamente con el muelle entre Itsas etxe y la Cofradía Vieja. Este efecto se entiende como positivo, directo, a medio plazo y permanente.

Infraestructura viaria externa de acceso. Al ámbito en cuestión se accede en la actualidad desde el viario rodado del área urbana, así como desde la carretera GI-634, no estimándose que como consecuencia de la ampliación de la superficie de la explanada ni de la dotación de posibles nuevos aparcamientos se afecte de forma sustancial a dicha red.

- INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

Infraestructuras de servicios. El alcance de las actuaciones propuestas, así como su proximidad al casco urbano, lleva a estimar como no significativa la afección al sistema general de infraestructuras de servicios de la localidad (red de saneamiento y abastecimiento de agua, electricidad, etc.).

En todo caso, se prevé obtener algún efecto positivo fruto de la mejora continua derivada del control de los vertidos y de la calidad de las aguas, así como de las mejoras que se introduzcan en materia de alumbrado público y en materia de obras de urbanización con carácter general.

- ELEMENTOS DE INTERÉS CULTURAL

Bienes de interés cultural. El Catálogo de las vigentes Normas Subsidiarias recoge el edificio de la Cofradía Vieja de Pescadores como bien de interés cultural.

En la actualidad este edificio se encuentra sin uso, en mal estado de conservación, e incluso con riesgo de desprendimiento de elementos de la fachada y de la cubierta a la vía pública con peligro para los viandantes, tal como se aprecia en la siguiente foto de su fachada principal en la que se puede observar como ha sido vallado su entorno presentando una imagen que demanda una intervención.



Fachada de la Cofradía Vieja.

La propuesta del Plan Especial tiene por objeto poner el valor la parcela en la que se ubica el edificio, para lo cual, con ocasión de la formulación del correspondiente proyecto, habrá de valorarse en detalle el alcance de la obra a realizar así como de los elementos a conservar en atención a su condición de edificio catalogado.

Como se observa en la imagen siguiente, el edificio presenta una fachada a la calle General Arnao que demanda su recualificación ambiental, con la finalidad de poner el edificio no sólo en uso y en valor, sino también para integrarlo debidamente en la trama urbana. Como la imagen siguiente expresa, el edificio de la Cofradía Vieja, a pesar de estar catalogado, no cuenta con valor reconocible alguno en su fachada sur.



Traseras de la Cofradía Vieja y de la fábrica de hielos.

Por todo ello, se entiende en esta fase de trabajo que cualquier iniciativa en la línea de cuanto se plantea en el Plan Especial tendrá un efecto favorable, incluso desde la perspectiva del patrimonio cultural, por lo que se considera dicho efecto positivo, directo, a medio-largo plazo, permanente y continuo.

Como resultado del análisis realizado se recoge a continuación la matriz de identificación y valoración de los efectos ambientales más significativos que resultan de las propuestas de ordenación del Puerto de Getaria en cada una de las dos alternativas barajadas, e independientemente de la alternativa 0, ya considerada.

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE GETARIA

FACTORES AMBIENTALES			PROPUESTA 1		PROPUESTA 2	
			SIN MEDIDAS *	CON MEDIDAS *	SIN MEDIDAS *	CON MEDIDAS *
			OBRA / EXPLOTACIÓN	OBRA / EXPLOTACIÓN	OBRA / EXPLOTACIÓN	OBRA / EXPLOTACIÓN
MEDIO INERTE	Calidad del aire		C / ___	___ / ___	C / ___	___ / ___
	Procesos y riesgos erosivos		___	___	___	___
	Material de préstamos		DESCONOCIDO	DESCONOCIDO	DESCONOCIDO	DESCONOCIDO
	Generación de residuos		C / ___	___ / ___	C / ___	___ / ___
	Ocupación del lecho marino		C / ___	C / ___	C / ___	C / ___
	Ocupación de playa		C / ___	C / ___	C / ___	C / ___
	Línea de costa		___	___	___	___
	Dinámica marina-sedimentaria		___	___	___	___
	Calidad de las aguas		C / ___	___ / ___	C / ___	___ / ___
	Incremento de la superficie impermeabilizada		C / ___	C / ___	C / ___	C / ___
	Suelos con actividades potencialmente contaminantes		___	___	___	___
	M.BIÓTICO	Avifauna		___	___	___
M.PERCEPT	Calidad del paisaje		C / ___	C / POSITIVO	C / ___	C / POSITIVO
	Mirador paisajístico		___ / ___	___ / POSITIVO	___ / ___	___ / POSITIVO
MEDIO SOCIO-ECONÓMICO	Incidencia en la población por incremento del nivel sonoro, polvo, etc.		M / ___	C / ___	M / ___	C / ___
	Uso náutico-deportivo		___	___	___ / ___	___ / POSITIVO
	Uso pesquero		___	___	___	___
	Generación de empleo		POSITIVO / DESCONOCIDO	POSITIVO / DESCONOCIDO	POSITIVO / DESCONOCIDO	POSITIVO / DESCONOCIDO
	Creación de aparcamiento		___ / ___	___ / POSITIVO	___ / ___	___ / POSITIVO
	Accesibilidad en el área urbana		___ / ___	___ / POSITIVO	___ / ___	___ / POSITIVO
	Infraestructura viaria externa de acceso		___	___	___	___
	Infraestructuras de servicios		___	___	___	___
	Bienes de interés cultural		___ / ___	___ / POSITIVO	___ / ___	___ / POSITIVO

* Medidas protectoras y/o correctoras

C = Compatible; M = Moderado

POSITIVO = Efecto beneficioso o positivo. ___ Sin efecto o no significativo a nivel de planeamiento.

Tras la identificación y valoración de los posibles efectos del Plan, puede destacarse que no hay prácticamente diferencias entre las dos alternativas planteadas (la 1 y la 2), ambas se materializan en un mismo territorio que además está muy transformado, optándose por la alternativa 1 porque favorece en mayor medida la continuidad de la actividad pesquera a corto y medio plazo y, en consecuencia, la identidad del puerto, a la vez que las medidas que se plantean mediante la introducción del uso mixto de determinados muelles favorecen por otra parte la recualificación ambiental del puerto.

El análisis de los posibles efectos estimados identifica siete positivos frente a las condiciones preoperacionales, seis de ellos se materializarían en la fase de explotación (calidad del paisaje, mirador paisajístico, uso náutico-deportivo, creación de aparcamiento, accesibilidad en el área urbana y bienes de interés cultural) y uno en la fase de obra (generación de empleo). Como afecciones negativas se contabilizarían cinco, todas ellas valoradas como compatibles (ocupaciones del lecho marino y de la playa de Malkorbe, incremento de la superficie impermeabilizada y afección a la calidad del aire y del paisaje, los dos últimos casos sólo en la fase de obras). Finalmente, estarían los dos efectos considerados como desconocidos: la procedencia del material de relleno, ya que dependiendo de la opción por la que se opte puede ser positivo o negativo, y el empleo en cuanto que las actuaciones previstas puedan o no generarlo. Ningún efecto probable del Plan se ha valorado como moderado, severo o crítico.

Por todo ello, una vez analizadas y valoradas cada una de las acciones generadoras de los diferentes efectos ambientales, de acuerdo a las características del territorio conjunto y de los objetivos previstos, el Impacto Global estimado en el ámbito portuario y, por ende, en la localidad de Getaria por el desarrollo de las propuestas del Plan Especial del Puerto es totalmente COMPATIBLE (afección ambiental muy baja) e incluso BENEFICIOSO.

VIII.- LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN, INCLUYENDO AQUELLAS PARA MITIGAR SU INCIDENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO Y PERMITIR SU ADAPTACIÓN AL MISMO.

Siguiendo los principios que emanan de los diferentes documentos referenciados en el punto I de este EAE, entre otros el IV Programa Marco Ambiental de la CAPV 2020, la variable ambiental se ha tenido en cuenta desde el comienzo del proceso de este Plan, evaluando realmente las necesidades para responder a ellas, en la medida que fuese factible, desde aquellos ámbitos ya alterados, con menos valor ambiental, o más compatibles, como identificando los ámbitos y los valores a proteger, conservar e incluso recuperar desde el punto de vista medioambiental. Esto ha llevado de hecho a tomar la decisión final de actuar en el ámbito actual de dominio público portuario, sin entrar en el horizonte temporal del Plan en nuevas propuestas de ocupación de zonas de dominio público marítimo terrestre (DPMT), protegiendo el patrimonio natural del litoral, por lo que la incidencia negativa conjunta de este Plan Especial resulta ser realmente pequeña y muy compatible para esta localidad. Y esto es así porque se entiende que el planeamiento no es generador sólo de efectos negativos, como en ocasiones sucede, sino que, de acuerdo a los objetivos definidos de partida, se han propiciado un conjunto de efectos beneficiosos para que el territorio conjunto sea lo más sostenible posible en el horizonte del Plan como se ha advertido.

Ahora bien, el cumplimiento del contenido de este Plan Especial se llevará a cabo preferentemente con ocasión de la redacción de los correspondientes Proyectos de Obras de Urbanización y de Edificación para llevarse a término finalmente con las obras de ejecución propiamente dichas.

Todo ello obliga a recoger las siguientes medidas preventivas y/o correctoras para evitar, aminorar o corregir la magnitud de los posibles efectos ambientales negativos derivados de las actuaciones o propuestas planteadas por el presente Plan en el momento más próximo a su ejecución.

Así mismo se ha considerado oportuno recoger algunas medidas de buenas prácticas de posible aplicación tendentes a aminorar o anular las afecciones leves en su origen.

Este conjunto de medidas repercutirán así mismo en la calidad de vida y de la salud de los ciudadanos de Getaria.

Criterios para la protección de la calidad del aire y del medio ambiente sonoro

- A nivel de proyecto y de obra se preverán las medidas de control sobre las fuentes generadoras de polvo (mecanismos aspiradores, tapar los materiales almacenados y/o transportados en camiones, equipos modernos de perforación; etc.) y que se concretan principalmente con ocasión de los trabajos de ejecución de los rellenos para ampliar la explanada portuaria, el movimiento de préstamos, la carga y transporte de los materiales, la obra nueva, etc., además de cumplir con la normativa correspondiente.

- En lo referente a la contaminación acústica, también en la fase de proyecto y de obras, se adoptarán las medidas necesarias para prevenir la misma mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica, teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles, entendiendo como tales las tecnologías menos contaminantes en condiciones técnica y económicamente viables, y tomando en consideración las características propias del emisor acústico de que se trate. Y, todo ello, cumpliendo con el contenido del Decreto 213/2012, 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y demás normativa concordante.

Asimismo, los niveles de emisión sonora de las máquinas y equipos utilizados en el desarrollo de la actividad, deberán cumplir la normativa que le sea de aplicación y en especial el R.D. 524/2006, de 28 de abril, por el que se regula las emisiones sonoras en el entorno debido a determinadas maquinarias de uso al aire libre. A este respecto, se deberá realizar un correcto mantenimiento de la maquinaria, siguiendo las instrucciones del fabricante, para garantizar su funcionamiento en condiciones óptimas tanto productivas como ambientales.

- Durante el tiempo que duren las obras se realizará un control periódico del nivel de ruido y de la calidad del aire (concentración de contaminantes y partículas en el aire) para adoptar las medidas correctoras oportunas, caso de sobrepasarse los límites admitidos por la normativa vigente.

Crterios para la correcta gestión de los residuos.

- Durante la fase de obras se definirán unas zonas específicas para el acopio de los residuos sólidos y especialmente del material de préstamos, cuidando especialmente, por proximidad, que no contamine el mar ni la lámina de agua portuaria.

- Tanto en la fase de obras como de explotación se generarán residuos de distinta naturaleza (inertes, sólidos urbanos, peligrosos, etc.) que deberán gestionarse de acuerdo a la legislación en la materia (Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, Decreto 112/2012, de 26 de junio, de producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y demás normativa concordante), impulsando la reutilización, el reciclaje y otros tipos de valorización. Las distintas tipologías de residuos generados no se podrán mezclar, se clasificarán por el destino a transportar (reciclaje, vertedero...), y se optimizarán los portes ajustando los volúmenes a cargar en cada viaje.

- El almacenamiento de residuos peligrosos (aceites, baterías, filtros, trapos contaminados, tubos fluorescentes, etc.) deberá cumplir con las prescripciones técnicas para ese tipo de instalaciones (zonas designadas para tal fin, alejadas de la línea de costa, debidamente impermeabilizadas, bajo cubierta y de forma que se garantice la recogida selectiva de los mismos), y serán retirados, en las debidas condiciones a gestores de residuos autorizados, conforme a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y demás normativa concordante.

- Todo depósito de residuos (sólidos urbanos, orgánicos, cajas de pescado, papel y cartón, plásticos, poliestireno, cabos y redes, etc.) se hará en los contenedores habilitados para ello, según su naturaleza, en el punto de acopio de residuos o Garbigune.

- Control de los posibles derrames y vertidos de combustibles y residuos peligrosos, de acuerdo al Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina y que será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las costas como a las aguas marítimas.

Crterios para proteger el sistema marino y prevenir el riesgo de inundación y la subida del nivel del mar.

- Todos los vertidos requerirán la autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación estatal y autonómica aplicable, sin perjuicio de la concesión de ocupación del dominio público, en su caso. Las embarcaciones cumplirán con la normativa vigente en cuanto a vertidos al mar.
- Con el fin de delimitar las zonas objeto de los respectivos rellenos y de evitar el transporte y la dispersión de los materiales a utilizar, antes de comenzar con el vertido de los rellenos de las explanadas se deberá haber concluido sus respectivos cierres perimetrales y la instalación de las correspondientes barreras protectoras. En caso de ser necesaria la instalación de un aliviadero para evacuar el agua desplazada, éste se colocará en la parte del cierre que propicie la menor dispersión hacia mar abierto de los sólidos en suspensión que hayan podido escapar.
- Para el material de relleno de la explanada se valorará la posibilidad de utilizar, en la medida de lo posible, material de valorización de residuos (áridos siderúrgicos o similares), o de otros materiales procedentes de alguna obra que pudiera coincidir en el tiempo, siempre y cuando sean adecuados y se asegure la calidad de los mismos con los oportunos certificados (no proceder de alguna parcela que soporte o haya soportado una actividad potencialmente contaminante del suelo, etc.). Si no pudiera darse el caso, el relleno procederá de material de cantera en explotación, autorizada y con todos los permisos vigentes, y si hubiera que ejecutar la apertura de una nueva cantera, esta actuación se consideraría como un proyecto independiente, lo que exigiría realizar el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. Sobre el material de relleno se ejecutará el posterior pavimento portuario, acorde al resto de la explanada.
- Realizar las labores de relleno con cuidado, coincidiendo con condiciones de clima marítimo suave, evitando en lo posible el periodo estival, y garantizando que la descarga del material dragado se realiza dentro de la zona prevista, con los medios o sistemas proyectados, y conforme a los plazos y fechas previstas.
- Prohibición de verter plásticos, residuos sólidos, escombros, sustancias peligrosas, aguas residuales sin depurar, aceites, etc., procedentes de las obras y de los usos implantados en el puerto, tanto en las dársenas como en los muelles y en toda la línea costera del ámbito portuario.
- Garantizar la correcta depuración de las aguas residuales e industriales que se vierten en la zona costera para que el agua de las playas puedan cumplir con los criterios de calidad del baño.
- Se establecerán los valores límite de concentración en las aguas para los parámetros relacionados con la turbidez (transparencia, sólidos en suspensión, etcétera), de acuerdo a las características de las aguas de baño o aquella que se determine en coordinación con el órgano ambiental competente, siendo importante hacer un seguimiento de control de la calidad de estas aguas. Cualquier posible alteración accidental supondrá la actuación inmediata para su restitución.
- La red de saneamiento y de aguas pluviales será de tipo separativo. Las aguas residuales se incorporarán a los interceptores generales para que sean evacuadas a la EDAR. Las industriales con residuos tóxicos deberán incorporar sistemas específicos de recogida y/o tratamiento (control de las aguas residuales con aceites, etc.). No podrán incorporarse vertidos de tipo tóxico a la red de colectores generales.

- Recogida y encauzamiento de las aguas de escorrentía que circulen por los taludes y por los acuerdos entre el terreno natural y la explanada.

- La superficie de las explanadas previstas en el proyecto que puedan llegar a acoger actividades que generen residuos susceptibles de ser arrastrados por las escorrentías, deberán contar con una red de drenaje perimetral que recoja las aguas de lluvia o baldeo. En caso de vertido directo al mar es recomendable, como mínimo, un pozo de gruesos antes de la evacuación al litoral.

- En caso de acopio de materiales que puedan producir lixiviados, se evitará su derrame al medio marino.

- Los parques de maquinaria incorporarán plataformas completamente impermeabilizadas, con sistema de recogida de residuos, para las operaciones de repostaje, cambio de lubricantes, etc.

La ubicación del parque de maquinaria e instalaciones provisionales deberán estar alejadas de la línea de costa. Por otra parte, la maquinaria y equipos que trabajen en el medio marino serán especialmente revisados y controlados para evitar vertidos accidentales de aceites o hidrocarburos. Los cambios de aceites, filtros y revisiones de motores se realizarán en zonas adecuadas para evitar la contaminación.

- Para la instalación de infraestructuras lineales subterráneas tales como colectores, conducciones de agua, gaseoductos, redes de telecomunicaciones, etc., se resolverá adecuadamente su enlace con los generales del municipio.

- Para hacer frente al riesgo de inundación, de temporales y de subida del nivel del mar, el Plan propone que con ocasión de la concreción de las obras de urbanización precisas se valorará la posibilidad de proteger las explanadas con petos de una altura de alrededor de medio metro, en particular en el nuevo frente a la playa de Malkorbe. En las zonas ya desarrolladas se plantea hacer un seguimiento que permita considerar la necesidad de adoptar medidas especiales concretas en atención a los cambios que puedan observarse. En el transcurso de la vigencia de este Plan cualquier posible obra a realizar se abordará, si es factible, teniendo en cuenta las medidas adecuadas para el control del riesgo de inundación, de temporales y de subida del nivel del mar.

- No se afectará a zonas del litoral o del Puerto con ocupación temporal ni definitiva, salvo las especificadas en el correspondiente proyecto.

- Las propuestas de este Plan no afectan al Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), pero si en el transcurso de la vigencia del mismo pudiera afectarse se requerirá de la correspondiente autorización administrativa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Crterios para la protección del suelo, incluidos los suelos potencialmente contaminados y el riesgo de erosión.

- Jalonamiento de la superficie afectada por las obras con el fin de no afectar más territorio que el estrictamente necesario y que deberá limitarse, en la medida de lo posible, al terreno que ocupara la plataforma del nuevo uso o, en su caso, aquellos espacios próximos en los que el suelo haya perdido su capa fértil. Es importante evitar la compactación de los suelos de borde y para ello lo mejor es no afectarlos.

- Se primará la utilización del viario y de los itinerarios existentes, y se repondrán los afectados por las obras.

- Cualquier afección por accidentalidad, ubicación de instalaciones auxiliares, explotación de recursos naturales, etc. a todo suelo ubicado fuera del ámbito perimetral de intervención o actuación será reacondicionado e integrado ambientalmente, si así se requiriese.

- El Plan Especial no prevé ninguna actuación en las parcelas incluidas en el Inventario de Emplazamientos con Actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo de la Comunidad Autónoma del País Vasco del IHOBE, pero si en el transcurso de la vigencia del mismo pudiera producirse algún cambio de uso en las mismas se garantizará la realización de la correspondiente *Investigación Exploratoria*, de acuerdo a lo estipulado en la Ley 4/2015 para la Prevención y Corrección de la Contaminación del Suelo del País Vasco, con el fin de conocer la calidad del suelo antes de proceder a ejecutar esa modificación de uso. Esta investigación es necesaria para llegar a declarar la calidad del suelo como contaminado, alterado o, en su caso, no alterado, de acuerdo a lo que establece la mencionada Ley, y actuar en consecuencia.

Además, se tendrá en cuenta la obligación del procedimiento de *Declaración de la Calidad del Suelo* previamente a la obtención de una licencia de instalación o ampliación de una actividad o ejecución de un movimiento de tierras, en los supuestos considerados en el artículo 17 de la Ley 1/2005, de 5 de febrero, sobre el conjunto de los suelos con actividades potencialmente contaminantes del Puerto de Getaria, de acuerdo en cualquier caso con lo dispuesto en la nueva Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Sería conveniente incluir estas parcelas en un Inventario de Suelos donde se vayan registrando los sucesivos cambios y modificaciones en el tiempo.

- En los casos de ámbitos o parcelas no incluidos en el mencionado Inventario pero que en el transcurso de las obras o de la vigencia de este Plan muestren indicios de contaminación, deberá comunicarse a la autoridad competente en la materia (IHOBE).

- Control de las laderas y acantilados desprotegidos y sometidos a la acción de la lluvia, las corrientes de marea y el oleaje, especialmente en las zonas de borde del ámbito portuario, y más concretamente del acantilado de Menditxo y de las laderas meridionales de San Antón, por su proximidad al ámbito de estudio, y en menor medida en la ladera de la playa de Malkorbe próxima a Bistaona.

La presencia del flysch con la erosión diferencial de sus materiales provoca que tras la degradación erosiva de sus materiales blandos (arcillas, lutitas, margas), las capas duras (calizas, areniscas) pierdan su soporte produciendo desprendimientos de envergadura, pérdida de suelo y el consiguiente riesgo de afección a las personas, las actividades económicas y los bienes ubicados en su entorno próximo.

Crterios para proteger la biodiversidad.

- Control y erradicación de las especies invasoras en el talud del extremo meridional de Malkorbe, principalmente de *Robinia pseudoacacia* (falsa acacia).

Crterios para la protección del paisaje y la integración paisajística de las obras y de aquellos espacios degradados o mal integrados en su entorno.

- Cuidar el diseño a nivel de proyecto para conseguir un mayor éxito de integración de cada actuación en el paisaje con las medidas preventivas y correctoras específicas. Las nuevas edificaciones y estructuras asociadas a los usos náuticos-deportivos tienen que conseguir un

conjunto estéticamente armónico para lograr una correcta integración paisajística en su entorno y en el paisaje conjunto de la localidad. La propuesta del Plan tiene en cuenta este planteamiento al concretar las condiciones de edificación, tipología edificatoria, alturas y volúmenes. Se procurará utilizar además los materiales, texturas y colores propios del ámbito portuario y del casco urbano, por su proximidad.

- Potenciar actuaciones de recuperación, rehabilitación, restauración y/o derribo y sustitución, según el valor, de aquellos edificios mal conservados para ponerlos en valor, cuando estén sin uso, así como para integrarlos en el ámbito portuario y/o en el conjunto del casco urbano (Cofradía Vieja, Tintaleku, primera fábrica de hielos, ...).

- Creación de un mirador en la zona de la dársena exterior, para incorporarlo a la red de miradores e itinerarios paisajísticos. Se propone establecer unos paneles informativos que identifiquen, hacia el Este, localidades como Zarautz, bahía de Ubiri, Montes de Mendizorrotz y Pagoeta, etc., y hacia el Oeste y SW, elementos y edificios del casco urbano y de la localidad.

- Mejora ambiental de la plaza de Tholos para que se integre mejor en su entorno y adquiera asimismo un papel de mirador a potenciar.

- Diferentes propuestas del Plan se entienden a la vez como operaciones de recualificación y recuperación urbana y ambiental como la propuesta de aparcamiento de la zona náutica-deportiva; la integración puerto-casco histórico al favorecer la movilidad y la accesibilidad entre ellos; la mejora de la accesibilidad a la playa; la mejora de la movilidad dentro del propio puerto; actuaciones puntuales de mejora ambiental de borde marítimo y de fachada portuaria en la plaza de Tholos; y la mejora de las condiciones de implantación de los contenedores de residuos próximos a la playa de Gaztetape, entre otras.

- Durante las obras se cuidará el entorno, con una adecuada y ordenada situación de los acopios, parque de vehículos y limpieza diaria.

- Tanto la maquinaria como los materiales utilizados tendrán una localización ordenada en las explanadas destinadas para ello, ocupando el menor espacio posible, y evitando una dispersión de los elementos discordantes del paisaje portuario para minimizar el impacto visual.

- Las embarcaciones utilizadas en la obra se amarrarán en un lugar habilitado para ello para generar la mínima afección, tanto a nivel paisajístico como a nivel de tránsito de embarcaciones.

-Finalizadas las obras se retirarán todos los materiales sobrantes e instalaciones auxiliares que hayan sido utilizados durante las mismas.

- Minuciosa restauración y acabado de las superficies afectadas por los proyectos y sus respectivas actuaciones, incluida la limpieza exhaustiva y el buen remate de las obras.

Criterios de sostenibilidad en relación a la urbanización y las condiciones de la edificación (a considerar especialmente en los Proyectos de Urbanización y de Edificación)

- Los espacios seleccionados para la recogida selectiva de los residuos se preverán, a ser posible, en aquellas zonas que generen menor impacto paisajístico.

- Los proyectos de edificación procurarán optimizar las condiciones de iluminación natural y aprovechamiento solar, en especial en los espacios más frecuentados.

- Se cuidará expresamente el aislamiento acústico en aquellos edificios con problemas de contaminación acústica, si así los hubiere.
- Se procurará que las soluciones constructivas que se adopten en las edificaciones tengan un alto grado de aislamiento térmico, sean duraderas y no contaminantes o lo menos contaminantes posibles. Si es factible se contemplará la opción de utilizar materiales que puedan ser fácilmente reciclables e incluso recurrir a la utilización de materiales reciclados, con las correspondientes garantías de calidad y certificaciones medioambientales.
- Se favorecerá el sistema de ahorro de agua y consumo energético en los edificios, así como la posibilidad de implantar sistemas mixtos para el suministro de agua caliente sanitaria con la utilización de captadores solares y acumuladores u otras energías renovables. Se tendrá en cualquier caso en cuenta lo dispuesto en el Decreto 178/2015, de sostenibilidad energética dirigido al sector público.
- Se fomentará la utilización del sistema de iluminación de bajo consumo y que evite la contaminación lumínica.
- Cumplimiento del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, del Código Técnico de Edificación (CTE), y modificaciones posteriores, así como del Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, por el que se aprueba el procedimiento básico para la Certificación de la Eficiencia Energética de los edificios.

Criterios de sostenibilidad en relación con la movilidad y la accesibilidad.

- Consolidación de la red viaria actual.
- Mejorar las condiciones de movilidad peatonal en el ámbito portuario, y de accesibilidad peatonal entre el ámbito portuario y el casco urbano de Getaria.
- Supresión de barreras urbanísticas: la iniciativa municipal de instalar, fuera del ámbito del Puerto, un ascensor en Katrapona dando continuidad al nuevo itinerario peatonal urbano propuesto en las actuales Normas Subsidiarias entre Bistaona y Katrapona favorece la accesibilidad al Puerto y a la playa de Malkorbe desde el casco urbano, resolviendo sin barreras urbanísticas esa conexión de una manera muy eficiente. Por otra parte, la propuesta de ordenar unas escaleras en el entorno de la calle Portua favoreciendo otro acceso al muelle desde la calle General Arnao cuenta con un itinerario alternativo que garantiza la accesibilidad universal.
- Se valorará la oportunidad de no superar la velocidad máxima 30 kilómetros por hora en el recinto portuario.
- Reordenación de las plazas de aparcamiento en el Puerto y creación de nuevas plazas en subsuelo para mejorar la ordenación urbanística del ámbito portuario.

Criterios en lo que respecta al medio socio-económico.

- Control del nivel sonoro y de la calidad del aire en el momento de las obras para afectar lo menos posible a la población trabajadora del puerto y residente en el casco urbano.
- Aviso previo a la población afectada de cortes de servicios, de cambios de sentido de calles, de cortes de tráfico, etc. La proximidad del puerto al casco urbano de Getaria hace que esta medida no se reduzca únicamente al ámbito portuario.

- En la fase de obras es conveniente realizar una programación adecuada del transporte de materiales, para afectar lo menos posible al tráfico (horarios, itinerarios, etc.), y disponer de una correcta señalización, con el fin de incrementar la seguridad viaria.
- El tráfico de los vehículos pesados, con motivo de las obras, deberá tener en cuenta la densidad de circulación de las vías de acceso al puerto y a la zona de obras, para minimizar las molestias.
- Se tomarán todas las precauciones necesarias para interferir lo menos posible el tráfico pesquero y náutico-deportivo, no entorpeciendo las maniobras de atraque y desatraque de los mismos.
- Se promoverá un uso sostenible de las actividades primarias, secundarias y terciarias implantadas en este ámbito portuario.
- La actividad económica deberá cumplir las ordenanzas y los reglamentos municipales así como la legislación específica en materia medioambiental (no sólo de aire sino también de ruidos, agua, residuos, etc.).

Crterios en relación a los elementos de interés cultural.

- Sin perjuicio del cumplimiento de otras disposiciones de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, el presente Plan recoge la condición de edificio catalogado en las Normas Subsidiarias del edificio de la Cofradía Vieja, al tiempo que propone su rehabilitación para acoger un nuevo uso e integrarlo adecuadamente en este entorno portuario y en el conjunto del área urbana, sin perjuicio de la solución proyectual que se adopte y del alcance de la misma, para lo cual se requerirán los informes preceptivos correspondientes en razón de la materia. Esto supondrá, paralelamente, la puesta en valor de un edificio abandonado y la proyección del mismo como un elemento importante en el desarrollo de la actividad pesquera en la villa.
- Si en el transcurso de la vigencia de este Plan se produjese algún hallazgo que suponga indicio de carácter arqueológico o se produjese alguna alteración en los bienes protegidos, se comunicará al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa para que establezca las medidas oportunas.
- Se propone crear recorridos urbanos que permitan la puesta en valor del ámbito portuario, en orden a conseguir un mayor conocimiento y disfrute de este entorno tan ligado a la historia y la actividad de esta localidad.

Programación, estimación del coste económico y medidas a considerar por proyectos de desarrollo.

La planificación temporal de la ejecución del Plan se recoge en el plan de etapas del mismo que establece un periodo de ocho años como horizonte para su ejecución, sin perjuicio de su vigencia indefinida una vez transcurrido dicho plazo en tanto no sea derogado o revisado.

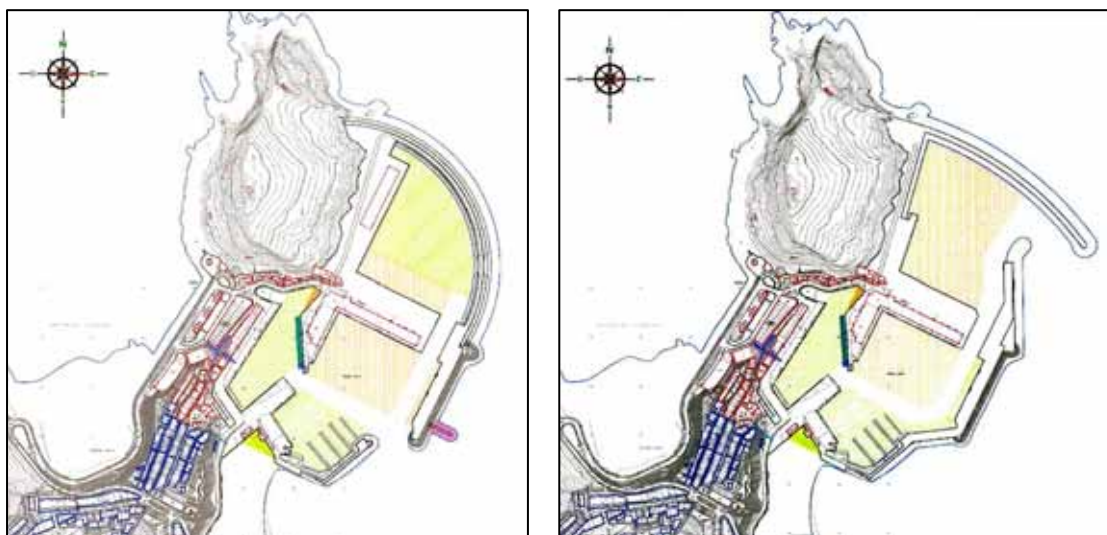
El coste económico estimado para las intervenciones se recoge a su vez en el estudio Económico Financiero del Plan e incluye el coste de las medidas ambientales a considerar. Se recoge asimismo esta cuestión en el apartado XI de este documento.

Con ocasión de la ejecución de los proyectos que desarrollen el Plan Especial se procederá a tramitar las evaluaciones ambientales precisas de acuerdo con la legislación vigente en la materia. Dichos proyectos tendrán en cuenta en particular lo dispuesto tanto en el Plan como en este estudio de evaluación ambiental estratégica.

IX.- UN RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS Y UNA DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN, INCLUIDAS TANTO LAS DIFICULTADES COMO LAS DEFICIENCIAS TÉCNICAS O LA FALTA DE CONOCIMIENTOS Y LA EXPERIENCIA, QUE PUDIERAN HABERSE ENCONTRADO A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA.

En el contexto de las labores de formulación del Plan Especial, y una vez elaborado el Documento de Borrador de alternativas presentado en marzo de 2019, como ya se ha adelantado, el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras tuvo la iniciativa de contrastar con diversos expertos la idoneidad de las alternativas consideradas desde la perspectiva del diseño y construcción de puertos.

En ese contexto se consideraron incluso variantes de la Alternativa “4” inicialmente considerada, mostrándose a continuación de forma gráfica las que podrían ser más representativas por sus condiciones de diseño y economía, propuestas por la ingeniería Berenguer.



Se trata de un opción ambiciosa que tan sólo se ha considerado oportuna en el caso de una necesidad clara de incremento significativo de la capacidad del puerto, lo que, en el proceso de seguimiento de los trabajos, se ha considerado que no concurre en la actual coyuntura y, en particular, en el horizonte de vigencia del Plan Especial.

Como consecuencia, estableciendo la prioridad en la recualificación ambiental y funcional del Puerto, y fijando como objetivo la obtención de las mayores sinergias posibles, se han descartado en una primera instancia las alternativas que contemplaban la ampliación del Puerto, tanto la referida alternativa 4 como la más modesta alternativa 3.

Y ello se ha planteado así por no advertirse una necesidad cierta de ampliar el puerto pesquero y por considerarse que la propuesta del Plan permite mejorar también las necesidades náutico-deportivas, teniendo en cuenta objetivos como ahorro, eficiencia en el uso y consumo de recursos y búsqueda de sinergias.

En consecuencia, se descartan en esta primera aproximación las alternativas 3 y 4 consideradas en origen en el borrador de alternativas.

Así, el debate se ha centrado en la consideración de las alternativas 0, 1 y 2, alternativas que se han sometido a su evaluación ambiental paralelamente al proceso de redacción de este Plan Especial. El alcance de dichas alternativas ya se ha descrito en este documento en el apartado VII.1.

Por otro lado, la evaluación de las alternativas se ha realizado en los apartados II.2 (alternativa 0) y VII.3 (alternativas 1 y 2) de este documento, a los que nos remitimos.

Dicha evaluación se ha realizado considerando el alcance de los efectos más significativos de las actuaciones en el medio ambiente y formulando a modo de síntesis la oportuna matriz, optándose por la alternativa 1 como solución a desarrollar por el Plan Especial.

No se han advertido en el proceso dificultades singulares para la completa y correcta realización del trabajo, habiéndose podido disponer de cuanta información se ha solicitado al Ayuntamiento, a la Dirección de Puertos del Gobierno Vasco y a EKP.

X.- PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL EN EL QUE SE DESCRIBAN LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO.

El Plan, como instrumento de planificación, pretende transformar la realidad y se requiere una voluntad de gestión para que sus objetivos se formalicen a través de la ejecución progresiva y el cumplimiento de sus propuestas.

En este contexto se considera importante una labor de seguimiento y control que permita garantizar que no hay desviaciones significativas entre lo inicialmente previsto y estudiado en este EAE y el resultado final de la ejecución del mismo, mediante la corrección de los posibles efectos negativos que pudieran producirse en el desarrollo del mismo y de las actuaciones concretas en que se materialice. La puesta en marcha de este Plan Especial no debe dar lugar a impactos ambientales significativos distintos a los previstos y asumidos y, en todo caso, aminorarlos y/o potenciar los de signo positivo.

Como ya se ha comentado a lo largo de este Estudio, el Plan es un instrumento dinámico, envuelto en la incertidumbre propia de todo proceso de planificación, donde la evaluación de los impactos es anterior a los efectos del mismo, por lo que en la fase de proyecto y de obras, a nivel más de detalle y concreción, deberá trabajarse con los mismos criterios de sostenibilidad de este EAE y ajustar las medidas, los objetivos de control y/o los propios indicadores a esa información más fehaciente.

La finalidad de este Programa es la supervisión en el tiempo de vigencia del Plan, y desde la perspectiva ambiental y de sostenibilidad, el grado de rigor y de cumplimiento o no de las propuestas urbanísticas del mismo, por un lado, y de las resultantes de su evaluación ambiental, por otro.

X.1.- Objetivos de control

El Programa de Vigilancia Ambiental debe controlar todas aquellas actuaciones propuestas por este Plan en el conjunto del ámbito portuario, y de forma particular aquellas de las que se derive cualquier obra o intervención que suponga una alteración o cambio en el mismo. Entre otras, cabe mencionar:

- Proteger y conservar los recursos naturales y, de forma particular, aquellos valores ambientales como el aire, el agua, el litoral, la biodiversidad, el paisaje, la población, la actividad económica, los bienes de interés cultural, etc.
- Conservar y mejorar la calidad ambiental del entorno portuario, prestando especial interés por recuperar aquellos elementos y/o entornos alterados medioambientalmente con anterioridad a los efectos de este Plan (vertidos, residuos, barreras urbanísticas, suelo potencialmente contaminado, plantas invasoras, edificios mal conservados, etc.) y en la ejecución de aquellas propuestas que incidan en la calidad de vida de la población (mejora de la accesibilidad con el área urbana, del paisaje, de los bienes de interés cultural, de los usos náuticos-deportivos. etc.).
- Control de los riesgos ambientales, especialmente del riesgo de inundación temporal y subida del nivel del mar, del riesgo de inestabilidad de laderas - zonas del borde del ámbito portuario-, de los suelos potencialmente contaminados, de la generación de residuos y de los vertidos al agua del mar.
- Control expreso en el momento de las obras de aquellas actividades que potencialmente puedan generar molestias a la población y a la actividad económica del entorno portuario y del casco urbano de Getaria.
- Controlar la correcta ejecución y desarrollo de las propuestas del Plan, debiéndose recoger en todos los pliegos de condiciones técnicas de planeamiento las medidas protectoras y correctoras así como el programa de vigilancia ambiental de este EAE.
- Garantizar que se adopten las medidas de prevención y corrección referidas, al tiempo que se comprobará la eficacia de las mismas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer las medidas específicas oportunas.
- Control de las actuaciones a nivel de planes de proyecto y de obra para hacer cumplir las medidas preventivas y correctoras, de acuerdo con las normas urbanísticas.
- Detectar los impactos no previstos en este EAE y prever las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.
- Controlar el nivel de incertidumbre que se encuentra tanto en la naturaleza de los efectos, especialmente de aquellos valorados como desconocidos, como en el desarrollo de las propuestas.

En el transcurso de la fase de obra o de construcción, el control ambiental deberá ser exhaustivo, realizando los correspondientes informes con una periodicidad determinada, y recogiendo las observaciones realizadas durante las inspecciones efectuadas a pie de obra. En estos informes se anotarán las medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias llevadas a cabo, si ha habido modificaciones respecto a lo señalado en el Plan, y el nivel de éxito o los problemas que han podido aparecer. Cualquier incidencia habida en el transcurso de las mismas deberá quedar registrada (vertidos, desprendimientos de tierra, emisiones a la atmósfera, etc.). Tras finalizar la obra deberá hacerse un informe final en el que se incida en aquellos aspectos de seguimiento de control (posibles riesgos, etc.), y a realizar en la fase de uso o de explotación. En esta última fase se efectuarán revisiones periódicas que verifiquen el buen estado del lugar, comprobando que no hayan aparecido nuevos impactos.

X.2.- Indicadores ambientales

El presente Plan tiene también como objetivo que los indicadores ambientales que a continuación se detallan se utilicen para medir el compromiso de integrar los objetivos de protección medioambiental y de sostenibilidad, tal y como se viene indicando.

El planteamiento del seguimiento se apoya en la misma estrategia utilizada que para estimar los impactos ambientales del Plan en el sentido de que la utilización de los indicadores resulta clave, con la diferencia que los utilizados en la evaluación de los efectos o impactos de este EAE adoptan valores predichos, obtenidos prospectivamente, mientras que todas las mediciones realizadas durante el seguimiento de los efectos serán reales. Este hecho posibilitará, asimismo, la adopción de medidas adicionales, según lo vaya recomendando la interpretación de los datos o los resultados, y no desviarse del cumplimiento de los objetivos medioambientales, urbanísticos y de sostenibilidad del Plan. Para ello se ha intentado, en la medida de lo posible, recurrir a un sistema de indicadores lo más próximo posible al utilizado cuando se han identificado y valorado los efectos durante la evaluación ambiental, y también a aquellos otros indicadores que sin una labor muy "costosa" para su obtención y control pudieran ser prácticos para medir algún objetivo del Plan.

Los indicadores relativos a la sostenibilidad abarcan tanto las dimensiones social y económica como la ambiental, teniéndose para ello en cuenta los principios rectores de la sostenibilidad establecidos en la Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad (Carta de Aalborg).

Estos indicadores van a poder ser medibles tanto por el propio Plan, con el fin de comparar la realidad antes, durante y al finalizar el mismo, pero también, en algunos casos, por los procesos de Agenda Local 21 de este municipio por ser indicadores de seguimiento y control.

Calidad ambiental urbana (CAU).

- CAU1. Calidad del aire en el medio urbano, antes, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Eustat. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Año 2018: 100% de días al año con calidad del aire "buena" o "admisibles".
- CAU2. Número de actuaciones o medidas para aminorar el impacto acústico, durante la fase de obras y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Para los indicadores de calidad del aire y de nivel acústico, el Ayuntamiento, en colaboración con la firma Hirisens y en el marco del proyecto *Herri Adimentsua*, tiene instalados varios sensores inalámbricos en la localidad a los que se puede recurrir para hacer un seguimiento en el tiempo de estas variables ambientales.

Calidad de las aguas (CA)

- CA1. Calidad de las aguas de baño de las playas, de acuerdo a los criterios establecidos en la Directiva 2006/7/CE, antes, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Agencia Vasca del Agua (URA) y AZTI (AZTI-Tecnalia). Año 2014-15. EXCELENTE, para la playa de Gaztetape, y BUENA, para Malkorbe.
- CA2. Calidad del agua del mar del puerto, antes, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: EKP (Euskadiko Kirol Portua) y Ayuntamiento (hay un sensor inalámbrico para controlar esta variable en la gasolinera náutica).

Litoral/Costa (LC)

- LC1. Intensidad de artificialización del ámbito portuario (m2), al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Dirección de Infraestructura de Transporte de Gobierno Vasco. La propuesta del Plan se limita a ocupar 400 m2 de playa y 200 m2 de lámina de agua aproximadamente. Se comprobará la superficie “natural” a artificializar. La propuesta supone 600 m2, esto es, tan sólo un 0,27% de la totalidad del ámbito.

Biodiversidad (BI)

- BI1. Número de actuaciones para erradicar especies invasoras y superficie (m2), al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Recursos (Energía) (RE)

- RE1. Número de edificios y/o unidades de edificio con certificación de eficiencia energética (CADEM) y/o con acreditación medioambiental, al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: EVE.

Residuos (RR)

- RR1. Generación de residuos urbanos y asimilables (vidrio, papel/cartón y envases/plásticos), residuos peligrosos y residuos marpol, (Kg/día), antes, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.
- RR2. Gestión de los residuos sólidos urbanos y asimilables (vidrio, papel y carbón y envases y plástico), residuos peligrosos y residuos marpol (%), antes, durante y al finalizar el PGOU. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Riesgos (R)

- R1. Número de movimientos de ladera (deslizamientos, desprendimientos, etc.) detectados en las zonas de borde del ámbito portuario, e intervenciones de control para la estabilidad de las mismas, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Ayuntamiento.
- R2. Número de actuaciones realizadas para aminorar el riesgo de inundación, de temporal y de subida del nivel del mar, al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Paisaje (PJ)

- PJ1. Número de actuaciones para mejorar el paisaje o mejorar ambientalmente el ámbito portuario, cada dos años a partir de la aprobación del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Población (P)

- P1. Población activa ocupada de Getaria en el sector pesquero, antes, durante y al finalizar la ejecución el Plan Especial. Fuente: Eustat.
En el año 2011 es del 5,4%.

Economía (E)

- E1. Número de buques pesqueros operativos, flota bajura, con puerto base en Getaria, antes, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco o Cofradía de Pescadores Elkano. En el año 2015 son 23 los buques pesqueros, de distintos tamaños, operativos de bajura.
- E2. Número de amarres a pantalán, antes y al finalizar antes la ejecución del Plan Especial. Fuente: EKP (Euskadiko Kirol Portua, S.A.). En el año 2015 son 274 amarres.

Movilidad y accesibilidad (MA)

- MA1. Número de actuaciones para eliminar o aminorar barreras arquitectónicas, urbanísticas, naturales o de cualquier otra naturaleza, al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Ayuntamiento.

- Elementos de interés cultural (RRU)

- RRU1. Número de licencias para la rehabilitación de edificios en el ámbito portuario, durante y al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Ayuntamiento.
- RRU2. Número de actuaciones de recuperación y/o rehabilitación y/o restauración, al finalizar la ejecución del Plan Especial. Fuente: Ayuntamiento.

XI.- UN INFORME DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS ELEGIDAS Y DE LAS MEDIDAS DIRIGIDAS A PREVENIR, REDUCIR O PALIAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL PLAN, QUE GARANTICE LA INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES AMBIENTALES QUE DERIVAN DE LAS MISMAS.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria incorpora un documento en el que se justifican independiente y expresamente la viabilidad económico-financiera de su propuesta y la sostenibilidad económica de la misma.

En dicho contexto se hace referencia expresa al alcance limitado de las propuestas del Plan Especial respondiendo a las necesidades de recualificación ambiental y funcional mediante medidas acotadas que buscan favorecer las máximas sinergias posibles.

Ello ha dado lugar a una propuesta con un mínimo impacto ambiental y, en consecuencia, a un coste limitado también de las medidas precisas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan.

Así, en la evaluación de los costes de la intervención, como expresamente se señala, se incluyen los costes que supone la consideración de las medidas previstas en el presente estudio de evaluación estratégica ambiental en su apartado VIII.

Dichas medidas, en cualquier caso, deberán ser incorporadas en los correspondientes proyectos donde podrán evaluarse con la precisión correspondiente, una vez definido el alcance de las correspondientes actuaciones.

XII.- ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA.

XII.1.- INTRODUCCIÓN.

El presente estudio responde a lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca, y, en particular, en su artículo 7 de aplicación desde el 1 de marzo de 2019.

De acuerdo con ella, los instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo, entre otros documentos, deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, en los términos establecidos en dicha ley.

XII.2.- EVALUACIÓN DE LA ADAPTACIÓN A LAS EXIGENCIAS DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA.

Las soluciones que se han adoptado para la formulación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, de acuerdo con el principio de sostenibilidad que inspira a la Ley 2/2006, de suelo y urbanismo, formulan una propuesta que se ciñe al ámbito portuario ya delimitado sin prever su ampliación y que procura la búsqueda de las máximas sinergias posibles, así como la adaptación de la propuesta a las exigencias de la sostenibilidad energética.

La propuesta, en desarrollo de las vigentes Normas Subsidiarias, ordena el régimen de usos en el puerto, así como la edificabilidad autorizada por aquellas. Resultan de ello una mayor densidad de ocupación y una mayor mixtura de usos. Ello va a permitir que las acciones que se implementen en materia de sostenibilidad energética producirán efectos más significativos.

En esa línea están las medidas que pueden resultar de la aplicación del Plan en materia de movilidad, alumbrado público o consumo energético de los edificios, entre otras.

XII.3.- EVALUACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES EN LOS EDIFICIOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS.

La aplicación directa de la Ley 4/2019, así como del Código Técnico de la Edificación vigente, establecen el marco de referencia para la regulación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.

En esa línea y de acuerdo con dicho marco legal de aplicación, el Plan integra lo establecido en dicho marco sin necesidad de reproducirlo en su totalidad.

Con ocasión de la ejecución del Plan, con ocasión de la aprobación de los oportunos proyectos y de la concesión de licencias, el Ayuntamiento tendrá en cuenta las determinaciones y medidas de aplicación en la materia.

XII.4.- ESTUDIO DE MOVILIDAD, A LOS EFECTOS DEL CONSUMO ENERGÉTICO.

El Plan consolida básicamente las condiciones de movilidad en el ámbito y de los flujos rodados motorizados, previendo la posibilidad de ordenar plazas de aparcamiento en subsuelo.

Plantea por otra parte una sustancial mejora de la movilidad peatonal que se concreta en acciones tales como la mejora de la continuidad de la calle General Arnao, su conexión con el puerto por Itsas etxe y la coordinación de la propuesta con el proyecto municipal de ascensor y pasarela de conexión del puerto y la playa de Malkorbe con el entorno del frontón.

Las mejoras precitadas habrán de favorecer la búsqueda de aparcamiento así como la movilidad peatonal reduciendo en consecuencia el consumo energético, así como, incluso, la contaminación.

Independientemente del planeamiento urbanístico cabrá asimismo arbitrar medidas en materia de transporte público.

XII.5.- ESTUDIO DEL ALUMBRADO PÚBLICO EXTERIOR.

El puerto cuenta con una red de alumbrado público que sirve adecuadamente al ámbito portuario sin perjuicio de que el Plan prevé abordar paulatinamente su optimización en busca de una mayor eficiencia, implantando al efecto nuevas tecnologías.

Se propone complementariamente en este Plan que se opte por la implantación de un sistema inteligente para su gestión.

En cualquier caso, corresponderá al Gobierno Vasco, de acuerdo con sus presupuestos e independientemente del planeamiento, evaluar, los niveles y los tiempos de iluminación óptimos en el ámbito.

De ello resultarán las oportunas decisiones en la materia, con la finalidad de favorecer la eficiencia energética con criterios de sostenibilidad.

XII.6.- OTRAS DETERMINACIONES.

Con ocasión de la redacción de los proyectos de obras precisos se estará según lo dispuesto en la Ley 4/2019 en cuanto a la instalación de estaciones de recarga de uso público en los entornos urbanos para garantizar el suministro de energía a las personas usuarias de vehículos eléctricos y propulsados por combustibles alternativos.

Por otra parte, de acuerdo también con la Ley 4/2019, en la forma y los plazos que reglamentariamente se establezcan, los edificios radicados en el puerto que así lo demanden deberán disponer del certificado de eficiencia energética del edificio.

XII.7.- CONCLUSIONES.

A la vista de cuanto antecede, las propuestas del Plan especial de Ordenación del Puerto de Getaria favorece la implantación de medidas que pueden propiciar la eficiencia energética.

En cualquier caso, las actuaciones que se lleven a cabo en el ámbito portuario en ejecución del Plan se adecuarán a lo dispuesto en la Ley 4/2009.

La presente memoria de sostenibilidad energética permite concluir en consecuencia que las nuevas propuestas que resultan de este documento se adecuan a la Ley 4/2019.

XIII.- DOCUMENTO DE SÍNTESIS: UN RESUMEN DE CARÁCTER NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN FACILITADA EN VIRTUD DE LOS EPÍGRAFES PRECEDENTES.

El Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria se adecua a lo establecido al efecto en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en el Anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas. Como el propio Plan Especial, éste se formula por iniciativa del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, de acuerdo con lo dispuesto en la ordenación territorial y sectorial vigente, en el planeamiento general vigente en Getaria (Normas Subsidiarias), y en la nueva legislación de aplicación, en particular en materia de suelo, urbanismo y medio ambiente y evaluación ambiental.

Los objetivos prioritarios de este Plan Especial (PE) son recualificar y mejorar ambientalmente el ámbito portuario, sus condiciones de urbanización, el estado de la edificación y su puesta en valor (Cofradía Vieja, Tintaleku, etc.), así como mejorar las zonas pesquera y náutico-deportiva y sus condiciones de integración con el área urbana de Getaria, sin perjuicio de buscar también la optimización del uso del Puerto desde la perspectiva funcional y de los usos y aprovechamientos propios de este entorno portuario, propiciando las mayores sinergias posibles.

Otros objetivos medioambientales más específicos a considerar son la mejora de la recogida y la gestión de los residuos, del saneamiento y del tratamiento de los vertidos y de la potenciación de la eficiencia energética, entre otros.

El EAE describe los aspectos más relevantes de la situación actual ambiental del ámbito portuario en el que destaca la situación de partida de un espacio ya alterado desde tiempo inmemorial, que ha nacido y crecido a la par que la villa de Getaria, y que en su devenir histórico tiene que seguir haciéndolo en la mejor de las armonías y equilibrio posibles para dar respuesta a las necesidades de sus habitantes y de las actividades económicas allí implantadas.

Seguidamente analiza las características medioambientales de este entorno (clima, calidad del aire, ruido, calidad del agua, riesgos ambientales, patrimonio cultural, etc.), y define las unidades ambientales homogéneas, siendo la denominada unidad antrópica la que ocupa la práctica totalidad del mismo. Se subraya que de las propuestas y actuaciones planteadas por el presente Plan no se deduce ningún tipo de impacto negativo sobre los espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000, las áreas de interés naturalístico, los montes de utilidad pública y protectores, las formaciones arboladas autóctonas y/o protegidas, los cursos de agua, los paisajes singulares y/o sobresalientes, las especies protegidas u otros ámbitos ambientalmente sensibles y de calidad ambiental.

De forma expresa, y por su proximidad, incide en la no afección negativa al Ratón de Getaria (Monte de San Antón), situado fuera del ámbito del Plan Especial, y considerado como Área de Interés Naturalístico tanto en las DOT como en el PTP del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) y en las actuales Normas Subsidiarias de Getaria.

En el proceso de la formulación del PE se han considerado finalmente tres alternativas que se han sometido a la evaluación ambiental, y que se corresponden con las identificadas como alternativas 0, 1 y 2, si bien la primera de ellas ya se descarta desde un primer momento porque no da respuesta a los objetivos del Plan, tal cual se argumenta en el propio EAE.

El análisis de los posibles efectos refleja que siete serían positivos, siempre respecto a las condiciones preoperacionales, seis de ellos se materializarían en la fase de explotación (calidad del paisaje, mirador paisajístico, uso náutico-deportivo, creación de aparcamiento, accesibilidad en el área urbana y bienes de interés cultural) y sólo uno en la fase de obra (generación de empleo). Como afecciones negativas se contabilizarían cinco, todas ellas además valoradas como compatibles, y corresponderían a las ocupaciones del lecho marino y de la playa de Malkorbe, al incremento de la superficie impermeabilizada y a la calidad del aire y del paisaje, en los dos últimos casos susceptibles sólo en la fase de obras. Y, finalmente, estarían los dos efectos considerados como desconocidos, uno atribuible a la procedencia del material de relleno, ya que dependiendo de la opción que finalmente se opte puede ser positivo o negativo, y otro en relación al empleo que pueda o no generarse en la fase de uso como consecuencia de las actuaciones previstas. Ninguno de los efectos probables del Plan se ha valorado como moderado, severo o crítico.

Por todo ello, el Impacto Global estimado en el ámbito portuario por el desarrollo de las propuestas del Plan Especial del Puerto es totalmente COMPATIBLE (afección ambiental muy baja) e incluso BENEFICIOSO.

Tras la identificación y valoración de los posibles efectos, el EAE destaca que no hay prácticamente diferencias entre las dos alternativas planteadas (la 1 y la 2), ambas se materializan en un mismo territorio que además está muy transformado, obteniéndose como mejor opción la alternativa 1 porque favorece en mayor medida la continuidad de la actividad pesquera a corto y medio plazo y, en consecuencia, la identidad del puerto, a la vez que las medidas que se plantean mediante la introducción del uso mixto de determinados muelles favorecen por otra parte la recualificación ambiental del puerto.

A continuación se presentan un conjunto de medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias para desaparecer o aminorar, en su caso, los efectos derivados de este Plan, dirigidas principalmente a minimizar las afecciones negativas, limitando la intensidad de la acción que las provoca así como reduciendo los riesgos derivados de la misma, y a compensar las afecciones, a ser posible, con medidas de restauración, recuperación o mejora ambiental planteadas para el conjunto del ámbito portuario (mejora de la accesibilidad y movilidad, de los edificios en desuso, del paisaje, etc.).

En este contexto se aporta también un programa de vigilancia para la supervisión de los efectos del Plan cuyo fin es desarrollar una labor de seguimiento y control que permita garantizar que no hay desviaciones significativas entre lo inicialmente previsto por el EAE y el resultado final de la ejecución del Plan Especial. Para ello, es importante el cumplimiento de las previsiones y recomendaciones así como la corrección y el control de los posibles efectos negativos y, especialmente de aquellos valores ambientales desconocidos en la evaluación ex-ante de los efectos. Ligada a esa labor de supervisión se proponen determinados indicadores de seguimiento que servirán para medir el compromiso de integrar los objetivos de protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible en el territorio de Getaria.

Todo lo mencionado denota la manera en la que se ha abordado este Plan Especial, con unas alternativas que no suponen, en ningún caso, impactos que resulten superiores al umbral aceptable, a la vez que representan una mejora sustancial en su conjunto respecto a la situación previa de partida al propiciar efectos muy beneficiosos en este territorio, dando respuesta a las necesidades actuales del puerto, al modelo de territorio que Getaria necesita para garantizar su pervivencia, sin perjuicio de las necesidades de las generaciones futuras, y al Plan de Acción de Paisaje de la zona litoral del municipio de Getaria (año 2015).

La extraordinaria centralidad urbana del puerto, además de su consideración patrimonial derivada de ese origen común, ha llevado a plantear unas propuestas que, en gran parte, supondrán unas mejoras de la integración urbana de su superficie y del medio ambiente urbano-portuario y de su movilidad, así como de una convivencia funcional-ambiental más armónica entre el puerto y el casco urbano de la villa. En el caso particular de Getaria el puerto ha estado siempre ligado a la evolución del principal núcleo urbano, con relaciones intensas y un alto nivel de integración, hecho que no ha sucedido en otros ámbitos portuarios de otras localidades vascas. El tamaño y la idiosincrasia de esta localidad han jugado un papel determinante en esa relación, y las propuestas de este Plan van a incentivar aún más ese nivel de acercamiento e integración urbana-portuaria que ambos espacios han detentando en el tiempo. Y, todo ello, sin desestimar actuaciones que repercutirán favorablemente en la recuperación de su fachada de agua, y en un proceso de transformación urbana de un ámbito al que se accede directamente desde la GI-634 y desde el casco urbano de la villa.

De acuerdo con los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, este documento se someterá a información pública y a consulta de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

XIV.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

Además de los gráficos, mapas e imágenes que ilustran este documento, y de la documentación gráfica del propio Plan Especial objeto de evaluación, se aportan aquí los siguientes planos con el objeto de completar la documentación gráfica precisa.

Plano:	Escala:
1 Ortofoto descriptiva de la situación del ámbito	1/3.000
2 Identificación de Unidades Ambientales Homogéneas en el ámbito del Puerto	1/3.000
3 Inventario de suelos potencialmente contaminados en el Puerto (Fuente: IHOBE)	1/3.000
4 Ordenación general ilustrativa de la propuesta del Plan Especial	1/3.000

Donostia-San Sebastián, Abril de 2020

CARMEN SEGUROLA

SANTIAGO PEÑALBA

MIKEL IRIONDO