

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

5895

RESOLUCIÓN de 15 de octubre de 2021, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula la Declaración Ambiental Estratégica del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria en Gipuzkoa.

ANTECEDENTES DE HECHO

Mediante Resolución de fecha de 15 de julio de 2019, la entonces Dirección de Administración Ambiental formuló el documento de alcance del estudio ambiental estratégico del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria (en adelante el Plan), de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas y en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En orden a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre y en el artículo 12 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, mediante Orden de 1 de diciembre de 2020 del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco se aprobó inicialmente el Plan; asimismo y en la misma fecha se dispuso el sometimiento del Plan a información pública, junto con el estudio ambiental estratégico, así como un resumen no técnico de este, mediante anuncio en el Boletín Oficial de Gipuzkoa de 10 de diciembre de 2020 y durante un plazo de 45 días, a fin de que quienes se considerasen afectados pudieran alegar lo que estimasen oportuno en defensa de sus intereses (BOG n.º 236 de 10 de diciembre de 2020).

Por otro lado, en cumplimiento del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y en la misma fecha indicada en el párrafo anterior, se consultó a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas que habían sido previamente consultadas de conformidad con el artículo 19 de la norma, dando un plazo de 45 días para la emisión de los informes y alegaciones que se estimaran pertinentes, con el resultado que obra en el expediente.

Con fecha 17 de agosto de 2021, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, órgano promotor del Plan completa la solicitud para la emisión de la declaración ambiental estratégica del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, de conformidad con lo dispuesto, tanto en la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

La solicitud se acompaña del documento para la aprobación provisional del Plan, de su Estudio Ambiental Estratégico y de diversos documentos explicativos de los citados trámites de información pública y de audiencia a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.

La Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco hace constar que se han recibido un total de 6 escritos de alegaciones y se han recibido varios informes con el resultado y contenido que consta en el expediente administrativo, y que dichas alegaciones e informes han sido tenidos en cuenta en la redacción de la versión definitiva del Plan.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir los planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Igualmente, de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, las evaluaciones de impacto ambiental garantizarán de forma adecuada, entre otros objetivos, que se introduzca en las primeras fases del proceso de planificación, y en orden a la elección de las alternativas más adecuadas, el análisis relativo a las repercusiones sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta los efectos acumulativos y sinérgicos derivados de las diversas actividades.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 6.1. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria, cuando cumplan con alguno de los requisitos establecidos en este artículo, entre otros, cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

Así mismo, según lo estipulado en el artículo 46.1 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, procede realizar una evaluación conjunta de impacto ambiental, entendida como evaluación ambiental estratégica, en relación con los planes contemplados en el apartado A) del Anexo I de dicha ley, toda vez que entre dichos planes se encuentran aquellos planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En aplicación, asimismo, de lo dispuesto en el artículo 17 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como en los artículos 8 y siguientes del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, tanto la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, como la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, han dispuesto lo necesario para llevar a cabo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan, mediante la elaboración de un estudio ambiental estratégico, cuyo alcance se ha determinado previamente, mediante la celebración de consultas públicas y mediante la participación en el procedimiento de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental estratégica del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, y a la vista de que el estudio ambiental estratégico resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, incluyendo los términos recogidos en el documento de alcance, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, órgano competente de acuerdo con la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente y con el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, procede a dictar la presente declaración ambiental estratégica, que viene a valorar con carácter favorable la integración de los aspectos ambientales en la propuesta del Plan y a pronunciarse sobre la previsión de los impactos significativos del Plan

sobre el medio ambiente, incluyendo las determinaciones finales que deban incorporarse al Plan que finalmente se apruebe, a los solos efectos ambientales.

Vistos la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular la declaración ambiental estratégica del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, en adelante el Plan, en los términos que se recogen a continuación:

A) El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria tiene por objeto concretar la ordenación integral y la zonificación, en especial la ordenación pormenorizada, del ámbito portuario de Getaria.

El Plan propone básicamente el mantenimiento general de la forma del puerto, 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. y plantea 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 uso pesquero), procurando, en todo momento, la mejora y complementación de todos ellos así como una clara adscripción de usos a cada elemento, buscando un mejor aprovechamiento del espacio. El plan responde a las determinaciones de las Normas Subsidiarias del municipio (en adelante NNSS) vigentes.

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 edificio del antiguo Club Náutico, fuera del ámbito.

En concreto, las actuaciones más relevantes son:

– Aumento de superficie del muelle sur en unos 400 m², ocupando una parte de la playa de Malkorbe con el objeto de reordenar allí los servicios e instalaciones y edificaciones asociadas al puerto deportivo y a la propia playa.

– Aumento de superficie del muelle norte en unos 200 m² en detrimento de la lámina de agua para mejorar las condiciones de la circulación rodada en el inicio del dique Norte, en su engarce con el acceso desde San Antón.

– Ocupación de muelles: se delimita una franja de 5 m con servidumbre de uso a favor del uso pesquero.

– La recuperación de edificios en desuso, así como la adscripción al uso mixto de las parcelas de los edificios de la Cofradía Vieja, la antigua fábrica de hielo y el edificio Tintaleku para que

puedan acoger actividades tanto productivas como de equipamiento, ocio, recreativas o terciarias diversas o de mantenimiento.

– Complementariamente se plantea la posible reordenación de la lonja nueva para integrar los usos que puedan ser desplazados eventualmente del muelle de la cofradía vieja, previendo las ampliaciones necesarias, así como favorecer el destino del pabellón de Txoritonpe a usos de actividades económicas efectivamente ligados con la actividad portuaria. En función de determinadas características de los edificios se determinará la conservación o demolición de algunos de ellos.

– Mejora en las condiciones de urbanización: en el contexto de las obras de rehabilitación o renovación de los edificios destinados a nuevos usos, se mejorará la urbanización circundante, contemplándose en este apartado la mejora de las conexiones peatonales casco urbano – puerto mediante la instalación de una escalera entre el edificio Itxas Etxe y la Cofradía Vieja y un ascensor entre la calle Aldamar 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 muelles, pretenden constituir exclusivamente mejoras en las edificaciones y urbanización existentes. Todas las edificaciones previstas se mantienen en los parámetros de altura y perfil de edificación establecidos por el planeamiento general (NNSS), 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 con una cabida aproximada de 100 plazas por planta (tres plantas), y otro más en el subsuelo del muelle de la Cofradía vieja con unas 85 plazas por planta (tres plantas).

Finalmente, se prevén las infraestructuras de servicios necesarias para el correcto funcionamiento de la actividad portuaria, entre las que se incluyen las de saneamiento (se consolida la red de saneamiento existente, que distingue las aguas con destino a la depuradora de San Antón-azpi y las que, una vez tratadas, se vierten al mar), y drenaje (que se resuelve en buena parte mediante vertidos directos al mar), abastecimiento de agua, electricidad y redes de gas y de telecomunicaciones y abastecimiento de gasóleo (contempla una nueva ubicación del depósito).

Alternativas analizadas.

A lo largo del proceso de definición del Plan Especial se han analizado 5 alternativas de ordenación diferentes.

– Alternativa 0, o de no intervención: mantenimiento de la situación actual. Supondría desatender el mandato de las NNSS de Getaria y la renuncia a extender al puerto las actuaciones de mejora urbana y ambiental que el municipio está desarrollando en los últimos años.

– 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. Es la alternativa seleccionada y la que finalmente desarrolla el Plan.

– 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, en detrimento al uso pesquero.

– Alternativa 3. Esta alternativa consiste en intervenir de forma más significativa, ampliando el puerto y la superficie de su ámbito, mediante la extensión del dique norte en sentido este. Esta solución da una mejor respuesta a futuro tanto a la demanda pesquera, como al uso náutico-deportivo, manteniendo incluso los pesqueros de la dársena de la Vieja Cofradía. Requeriría un estudio técnico que justifique y valide la propuesta y la evaluación del impacto resultante, en particular a la playa de Malkorbe.

– Alternativa 4. Consiste en intervenir de forma aún más significativa que en la propuesta anterior, al suponer la ampliación del puerto mediante la construcción de un nuevo dique norte a partir del extremo norte del monte de San Antón. Como en el caso anterior, requeriría un estudio técnico que justifique y valide la propuesta y la evaluación del impacto resultante.

Además, existen otras posibles alternativas que se vienen analizando hace años, como por ejemplo la implantación de un nuevo puerto en la ensenada de Ubiri, opción que eliminaría la necesidad de ampliación del actual puerto y aportaría un notable incremento de la capacidad y la diversificación de usos, evitando la afección al monte San Antón.

Finalmente se opta por la alternativa 1 al entenderse que no existe una necesidad cierta de ampliar el puerto pesquero y que las actuales dársenas pueden reordenarse para acoger más adecuadamente las necesidades náutico-recreativas, al tiempo que se plantea la mejora de las condiciones generales de las instalaciones de tierra, abriendo nuevas posibilidades con la introducción de zonas de uso mixto, sin detrimento de las condiciones de la actividad pesquera.

El ámbito del Plan es el puerto de Getaria, localizado entre el casco histórico de Getaria y el monte San Antón. Incluye la parte terrestre del puerto, constituida por una plataforma completamente artificial, urbanizada y edificada y la lámina de agua del puerto. En total, incluyendo ambas partes, terrestre y marina, el ámbito tiene una extensión aproximada de 22,40 Ha.

Como se ha señalado, la parte terrestre es una zona artificializada cuyo suelo se clasifica como suelo urbano consolidado de actividades económicas, de acuerdo con el planeamiento vigente del municipio (NNSS aprobadas definitivamente en 2008). Carece por tanto de valores naturales de interés.

En el entorno próximo destaca el monte San Antón (Ratón de Getaria), con el que limita el puerto por su extremo norte y que está considerado como un espacio de interés naturalístico, de acuerdo con las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV.

Las características y condicionantes más significativos del ámbito del Plan se resumen a continuación:

– Por lo que respecta al medio terrestre, los elementos del medio natural más reseñables en el entorno del Puerto son los relacionados con el espacio de interés naturalístico del monte San Antón, espacio que limita al norte con el ámbito del Plan pero que no se verá afectado por el mismo. Por lo demás, el propio ámbito del Plan no está incluido dentro de ningún espacio natural protegido ni lugar de interés naturalístico.

Tampoco se han identificado en el estricto ámbito del Plan especies singulares de flora amenazada (más allá de las citadas para el enclave de San Antón y los acantilados costeros del entorno), ni coincide con elementos de la red de corredores ecológicos del País Vasco.

El puerto de Getaria es un ámbito frecuentado por avifauna, en particular avifauna marina destacando la presencia de una importante colonia de gaviota amarilla y otras especies como halcón peregrino, cormorán moñudo, fumarel, paíño europeo, etc. A este respecto hay que reseñar que el ámbito del Plan forma parte de la Zona de Protección para la avifauna del Sector Urola-Garate, de acuerdo con la Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación dispersión y concentración de las especies amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna en las que serán de aplicación las medidas para la salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión.

– El ámbito terrestre del Plan drena directamente al mar, no se han identificado en él recursos hídricos de interés: zonas húmedas, cursos de agua, puntos de captación de agua destinados al consumo humano. En el entorno del puerto, en San Antón-azpi, se ubica la EDAR de Sanantonpe, que recoge y depura las aguas residuales de Getaria.

– Desde el punto de vista geológico, predominan una alternancia de calizas arenosas, areniscas y lutitas, con permeabilidad media por fisuración y vulnerabilidad muy baja a la contaminación de acuíferos. Todo el ámbito terrestre del Plan y su entorno, incluyendo San Antón y la franja costera, se considera un lugar de interés geológico y geomorfológico muy alto (tómbolo del Ratón de Getaria).

– El ámbito marino del Plan, en su sector este, donde se integra la lámina de agua que acoge al puerto, pertenece a la masa de agua costera Getaria-Higer; la parte oeste del ámbito, donde se encuentra la playa de Gaztetape, se incluye en la masa de agua costera Matxitxako-Getaria. De acuerdo con los últimos datos publicados (campaña 2019), tanto el estado ecológico como el estado total de la masa de agua Getaria-Higer se consideran buenos, mientras que el estado ecológico de la masa de agua Matxitxako-Getaria se considera muy bueno y su estado total bueno. En todo caso, se cumplen los objetivos ambientales para ambas masas de agua.

El registro de zonas protegidas (RZP) del Plan Hidrológico de la Demarcación Cantábrico Oriental (Revisión 2015-2021) incluye las playas de Gaztetape y Malkorbe como zonas protegidas (Zonas de Baño). El estado sanitario de ambas playas se califica como excelente (campaña 2020).

– Por lo que respecta al paisaje, la franja costera Zumaia-Getaria-Zarautz, donde se inserta el Puerto, se considera Área de Especial Interés Paisajístico según el Catálogo del Paisaje del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (aprobado mediante Decreto 132/2018, de 18 de septiembre por el que se aprueba definitivamente la 2.ª modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta), relativa a las Determinaciones del Paisaje). Respecto al Puerto de Getaria las medidas y acciones que se recogen en el citado Catálogo consisten fundamentalmente en «abordar la mejora de la fachada del puerto de Getaria, por el impacto negativo que tiene en la imagen del municipio al ser uno de sus atractivos para los visitantes y configurar su fachada marítima. Existen edificios en desuso y en situación ruinoso, como la antigua cofradía de pesca. En este sentido resulta imprescindible la redacción del Plan Especial del puerto de Getaria por parte del Gobierno Vasco, al objeto de regular usos y actividades y la imagen urbana. Como acción de ordenación se recoge asimismo la necesidad de Explorar las posibilidades de recuperar la cofradía de pesca de Getaria, como parte de la memoria pesquera y como recurso turístico, siendo la prioridad la reconstrucción del antiguo edificio, actualmente en ruinas, y la recuperación de la fachada portuaria.

– En lo relativo al Patrimonio Cultural, el Puerto de Getaria atesora un importante valor patrimonial (material e inmaterial). Se identifican elementos declarados Bien Cultural, como el propio

Puerto de Getaria, incluido en la categoría de Zona de presunción arqueológica, al igual que la Ermita de San Pedro de Ugarte. Además, hay varios elementos arquitectónicos de valor cultural a escala local como el edificio de la Cofradía de pescadores y 6 edificios (sotos) localizados en el límite norte del puerto. Hay que añadir además que parte del ámbito del Plan resulta coincidente con la delimitación del Conjunto Monumental del Casco Histórico de Getaria, declarado Bien Cultural al amparo de la Ley 6/2019, de 9 de mayo del Patrimonio Cultural Vasco.

– En cuanto a los riesgos ambientales cabe indicar que en este ámbito portuario se localizan 5 parcelas incluidas en el Inventario de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes del suelo que soportan actividad industrial (Códigos 20039-00002, 20039-00011, 20039-00013, 20039-00014 y 20039 00015); se corresponden con dos edificios de uso industrial y tres surtidores de gasoil, todos ellos en activo.

Además, hay que considerar dos zonas con riesgos erosivos reincidentes, coincidiendo con zonas de borde del puerto: 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 serios de desprendimientos en 2013, que están de momento estabilizados y otra zona en el monte San Antón, en el límite norte del Plan Especial, que presenta inestabilidades de ladera en situaciones de lluvias intensas.

También pueden ser relevantes los riesgos asociados a la subida del nivel del mar y otros factores relacionados con el cambio climático (aumento de la temperatura del agua, acidificación, cambios en el oleaje...) considerando que los sistemas costeros son especialmente sensibles a estos efectos.

– Por lo que respecta al ruido ambiental, los principales focos de ruido existentes en el entorno del puerto son el tráfico viario de las calles del propio puerto y del casco histórico de Getaria, y la carretera N-634, así como el ruido generado en las actividades internas del puerto. De acuerdo con el estudio acústico incluido en la documentación presentada por el promotor, redactado en enero de 2019, el ámbito de estudio cumple con los objetivos de calidad acústica (OCA) establecidos por el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma de País Vasco, tanto en el escenario actual como en el futuro, para el uso industrial.

Principales impactos significativos.

El Plan propone una ordenación pormenorizada del ámbito portuario de Getaria que mantiene en general la configuración actual del puerto (sin ocupar más superficie que la actualmente adscrita al mismo), tanto en lo que se refiere a su estructura de diques y muelles (con algunas pequeñas reformas y la afección a la playa de Malkorbe como la más reseñable, que pierde una superficie de 400 m²), como a las instalaciones de servicio existentes en edificios, pabellones, etc.; tampoco se afecta sustancialmente al uso de la lámina de agua que sigue siendo mayoritariamente pesquero.

En este contexto, los principales impactos derivados del Plan se producirán en fase de desarrollo de las actuaciones que propone, destacando los relacionados con la generación de residuos procedentes de la demolición de los edificios existentes y construcción de nuevos edificios, de las obras de reformas de diques y muelles, de la excavación de suelos para la construcción de aparcamientos subterráneos y de la urbanización de la zona, considerando como un factor de riesgo añadido los efectos derivados de la presencia de suelos potencialmente contaminados.

Atendiendo a la magnitud de algunas actuaciones, el riesgo de vertidos accidentales y arrastre de sólidos en suspensión puede suponer una disminución significativa de la calidad de las aguas durante la fase de obras, por lo que habrá que extremar las precauciones. En relación con estos

impactos, deberá tenerse en cuenta en especial el riesgo de afección a las masas de agua costeras Getaria-Higer y Matxitxako-Getaria cuyo estado total se considera actualmente bueno.

Asimismo, se generarán otros impactos derivados de los movimientos de tierras y el trasiego de maquinaria como son la disminución temporal de la calidad del hábitat humano por el incremento de ruido, polvo, etc., considerando la proximidad de las obras al casco urbano de Getaria.

La presencia de un espacio de interés naturalístico, con sus hábitats naturales y especies asociadas, en particular avifauna marina, en el entorno inmediato del puerto es un factor a tener en cuenta de cara a evitar efectos negativos sobre estos valores. De la misma forma, también se deberá tener en cuenta la proximidad de las actuaciones a las playas de Malkorbe y Gaztetape, que suponen un importante recurso recreativo y de disfrute al aire libre.

Una vez desarrolladas las actuaciones que propone el Plan se espera, en general, que se generen efectos positivos con respecto a la situación actual; así, cabe esperar una mejora de la calidad paisajística del puerto derivada de la nueva ordenación urbana que implicará la remodelación y rehabilitación de edificios en estado de abandono, la urbanización de la zona con criterios de sostenibilidad y calidad estética, y la mejora de la movilidad y la accesibilidad, cuestiones que deben redundar en una ordenación de mayor calidad paisajística y ambiental y en la puesta en valor del patrimonio cultural presente en el ámbito del Plan. Como efecto negativo cabe destacar la pérdida de 400 m² del arenal de Malkorbe, incluida en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental (Revisión 2015-2021) y que como se ha comentado supone un recurso recreativo y de disfrute al aire libre importante.

En la documentación remitida por el órgano promotor se incluye un estudio de impacto acústico que concluye que en el ámbito del Plan se cumplen los OCA establecidos por el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma de País Vasco, para suelos con predominio de uso industrial, tanto en el escenario actual como en el futuro.

B) La presente declaración ambiental estratégica se muestra de acuerdo con las principales conclusiones del estudio ambiental estratégico y considera que se ha justificado suficientemente la integración de los criterios ambientales que se presentaron en la Resolución de 15 de julio de 2019, del Director de Administración Ambiental, por la que se formula documento de alcance del estudio ambiental estratégico del Plan Especial de Ordenación del puerto de Getaria (Gipuzkoa).

El estudio ambiental estratégico del Plan se ha elaborado asegurando la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación requerido en el documento de alcance emitido por el órgano ambiental. Se considera que todos los aspectos señalados en la tramitación ambiental se han abordado de manera suficientemente rigurosa para asegurar que se han tenido en cuenta las posibles repercusiones en el medio ambiente durante el proceso de planificación.

C) Durante la tramitación del Plan no se han añadido nuevas actuaciones que requieran una ampliación de la evaluación ambiental estratégica ni se ha detectado ninguna actuación del Plan que deba ser redefinida o suprimida.

D) Las medidas protectoras, correctoras, compensatorias y de seguimiento se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en el estudio ambiental estratégico.

En general, se deberán aplicar todas aquellas medidas que prioricen la protección de los valores ambientales y culturales del Puerto; es decir, a la hora de llevar a la práctica las actuaciones derivadas del Plan, se deberán analizar las propuestas concretas y elaborar las medidas que garanticen el mantenimiento de los valores ambientales y culturales del ámbito. Concretamente,

en la redacción de los proyectos que desarrollen el plan se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

D.1.– Medidas relativas a la protección del Dominio Público Marítimo Terrestre y la calidad del agua.

El ámbito marino del Plan pertenece a dos masas de agua, la masa de agua costera Getaria-Higer y la masa de agua costera Matxitxako-Getaria. Ambas masas de agua cumplen los objetivos ambientales establecidos en el Plan Hidrológico de la Demarcación Cantábrico Oriental (Revisión 2015-2021) presentado un estado total calificado como bueno.

De acuerdo con la propuesta final del Plan, se plantean redes separativas para las aguas residuales generadas en el puerto y para las pluviales limpias. Sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones de las preceptivas autorizaciones de vertido que se otorguen en el ámbito del Puerto, las actuaciones de desarrollo del Plan deberán realizarse minimizando la generación de efluentes contaminantes y la emisión de finos y otras sustancias contaminantes a las aguas del Puerto, tanto en la fase de obras como durante el funcionamiento de las actividades que se implanten en dicho ámbito, de forma que se garantice un vertido localizado y conforme al cumplimiento de las normas de calidad ambiental y no supongan un deterioro del estado en el que se encuentran las masas de agua afectadas. En caso contrario, el titular de la autorización estará obligado a instalar el tratamiento adecuado, para que el vertido no sea causa del incumplimiento de los objetivos de calidad señalados.

Asimismo, se adoptarán las medidas necesarias para evitar la afección por vertidos a las playas de Malkorbe y Gaztelape, evitando los vertidos de pluviales directos sobre la arena y alejándose en la medida de lo posible de la línea de orilla para minimizar la erosión y contaminación de estas.

Además, de acuerdo con el informe de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco emitido en relación con este expediente, el Puerto de Getaria, entre otros, forma parte del ámbito del Plan Especial de Emergencia de Euskadi ante la Contaminación de la Ribera del Mar «Itzasertza» aprobado por acuerdo de Consejo de Gobierno en sesión de 9 de abril de 2019; de acuerdo con este documento y en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 1695/2012 por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, todos los puertos marítimos, y el de Getaria entre ellos, deben disponer de un Plan Interior de contingencias por contaminación marina accidental cuyo objetivo es establecer los medios humanos y materiales, así como el protocolo de actuación para combatir cualquier vertido que se produzca en el ámbito de responsabilidad portuaria.

D.2.– Medidas relativas al patrimonio cultural y paisajístico del Puerto.

Los informes que obran en el expediente constatan el importante valor patrimonial (material e inmaterial) y paisajístico del ámbito del Plan Especial.

En consecuencia con lo anterior, y con carácter general, cualquier actuación de edificación, demolición, nueva urbanización o instalación de mobiliario urbano deberá considerar el valor ambiental y cultural del puerto, garantizando en la medida de lo posible la conservación de aquellos elementos significativos que contribuyen a la identificación de la actividad histórica portuaria y de su paisaje asociado.

Por lo que respecta al patrimonio cultural construido, se identifican en el ámbito de ordenación 6 elementos del patrimonio cultural con protección a nivel local (Sotos) y un elemento arquitectónico sujeto a nivel de conservación local, pero merecedor, de acuerdo con el informe de la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco que obra en el expediente, de declaración de Bien

Cultural de Protección Media, por lo que se recomienda que, en este caso, se asuman los criterios de intervención del régimen común y específico de protección previstos en la Ley 6/2019, para los Bienes Culturales de Protección Media (Títulos V y VI).

Por otro lado, parte del ámbito del Plan resulta coincidente con la delimitación del Conjunto Monumental del Casco Histórico de Getaria, de acuerdo en el Decreto 339/1999, de 9 de noviembre; en virtud de la Disposición Adicional 2.^a de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, del Patrimonio Cultural Vasco, el Casco Histórico, declarado Bien Cultural al amparo de la Ley 7/1990, de 3 de julio, queda automáticamente incluido en el Registro de la CAPV del Patrimonio Cultural Vasco, resultando de aplicación lo dispuesto para estos Bienes en la citada Ley 6/2019, de 9 de mayo. En consecuencia, el Régimen General de Protección del Casco de Getaria se extenderá a las acciones contempladas en el Plan Especial del Puerto en lo que se refiere a las conexiones entre la zona portuaria y el casco, aplicándose dicho régimen de protección a aquellos elementos que formen parte de los dos ámbitos contiguos, y más en concreto a los lienzos de muralla de la plataforma artillada de Katrapona y su baluarte del siglo XVII.

Del mismo modo, en las intervenciones en la zona noreste del Casco Histórico para la mejora de la conexión peatonal con el Puerto mediante un ascensor y de levante de una planta ático sobre el edificio Tintaleku, deberá garantizarse la preservación de los valores paisajísticos y ambientales del Casco y del propio Puerto, evitando la contaminación visual de los bienes culturales.

Por lo que respecta a las Zonas de Presunción Arqueológica, los informes obrantes en el expediente constatan el importante valor arqueológico del ámbito del Plan Especial, por lo que cualquier intervención que implique movimientos de tierra, dragados, derribos, etc., incluyendo las zonas submarinas en la ensenada y bocana del puerto, así como entre el espigón Sur y la playa de Malkorbe donde se presume la existencia de restos arqueológicos, estará sujeta a lo establecido en el artículo 65 de la citada Ley 6/2019, de 9 de mayo.

Sin perjuicio de lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en la citada Ley 6/2019, de 9 de mayo, si en el transcurso de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se informará inmediatamente a la Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que será quien indique las medidas que deberán adoptarse.

D.3.– Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos.

El Plan se va a desarrollar sobre un ámbito en el que se localizan cinco parcelas incluidas en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo (Códigos 20039-00002, 20039-00011, 20039-00013, 20039-00014 y 20039-00015), que se corresponden con dos edificios de uso industrial y tres surtidores de gasoil, todos ellos en activo.

En consecuencia, conforme a lo indicado en el artículo 23 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, en el caso de que tenga lugar alguno de las circunstancias indicadas en el mismo, el órgano ambiental deberá declarar las mencionadas parcelas mediante Resolución de declaración de la calidad del suelo de acuerdo al procedimiento regulado por la citada Ley 4/2015, de 25 de junio.

Con carácter general, antes de que se proceda a cualquier intervención sobre un emplazamiento inventariado es necesario exigir, en primer lugar, la realización de una investigación de la calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados a la contaminación del suelo para las personas tanto trabajadores como usuarios de la nueva utilización del terreno de acuerdo

a los usos establecidos y en segundo lugar, la gestión adecuada de los residuos abandonados, edificaciones y posibles tierras a excavar de acuerdo a la legislación vigente en materia.

En el caso de actividades de desarrollo del Plan que conlleven excavación del terreno, será de aplicación lo previsto en el artículo 25.5 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo así como lo establecido en el artículo 14 del Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 4/2015, de 25 de junio.

D.4.– Medidas destinadas a aminorar los efectos derivados del ruido.

Durante el tiempo de duración de las obras, deberán aplicarse buenas prácticas operativas para la reducción en origen del ruido, en particular en las operaciones de excavación, demolición, carga y descarga, transporte, así como en cuanto al mantenimiento general de maquinaria utilizada y la reducción en origen del ruido y vibraciones, control de la emisión sonora de los equipos utilizados durante las obras, etc.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (modificado por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril), y en las normas complementarias.

Por otra parte, los proyectos derivados del desarrollo del Plan deberán ejecutarse de modo que en su ámbito de afección no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Las actividades que se implanten en las parcelas con uso industrial o terciario deberán cumplir los valores límite aplicables a focos emisores nuevos mencionados en el artículo 51 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y demás normativa concordante.

D.5.– Medidas para una urbanización, edificación y construcción sostenible.

En cuanto a las características necesarias para la edificación y construcción más sostenible en el ámbito del Plan Especial se deberán considerar las recomendaciones de las «Guías de Edificación Ambientalmente Sostenible» (<https://www.ihobe.eus/publicaciones>) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tanto para edificios industriales como para edificios comerciales, en función del uso previsto para las edificaciones del ámbito del Plan, con objeto de potenciar el ahorro y la eficiencia energética de los edificios y el impulso de las energías renovables.

Asimismo, y en lo que se refiere a la urbanización del citado ámbito se deberán considerar las recomendaciones de la «Guía para el desarrollo sostenible de los proyectos de urbanización» que tiene como objetivo valorar el grado de sostenibilidad en el diseño, la ejecución, el mantenimiento y el fin de vida de dichos proyectos.

Dichas medidas deberán incidir en, al menos, los siguientes aspectos:

- Materiales. Reducción del consumo de materias primas no renovables.

- Energía. Reducción del consumo de energía y/o generación de energía a partir de fuentes no renovables.
- Agua potable. Reducción del consumo de agua potable.
- Aguas grises. Reducción en la generación de aguas grises.
- Ciclo del agua. Mejora en la gestión del agua y su calidad.
- Atmósfera. Reducción de las emisiones de gases, polvo, ruido, de calor y lumínicas.
- Calidad interior de los edificios. Mejora de la calidad del aire interior, del confort y de la salud.
- Residuos. Reducción en la generación de residuos sólidos.
- Uso del suelo. Reducción en la ocupación del suelo.
- Movilidad y transporte. Reducción de los procesos de transporte y mejora de la movilidad de las personas.
- Ecosistemas y biodiversidad. Mejora de las funciones de las áreas naturales y aumento y/o conservación de la biodiversidad.
- Paisaje. Integración paisajística del sector y sus instalaciones.
- Riesgos y seguridad. Minimización de los riesgos naturales o antrópicos.
- Cambio climático. Adaptación a las consecuencias del cambio climático.

D.6.– Medidas generales para la protección de los valores naturales durante la ejecución del desarrollo previsto.

Los proyectos y actividades de desarrollo del Plan, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo se desarrollarán en el área mínima imprescindible para la ejecución de las actuaciones que se derivan del Plan y, en todo caso, dentro de los límites previstos en los planos correspondientes del Plan. Las áreas de instalación del contratista, incluidos el parque de maquinaria, las casetas de obra, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, zonas de acopios temporales de tierra vegetal y de residuos, se proyectarán en base a criterios de mínima afección ambiental, evitando la ocupación de terrenos incluidos en espacios de interés naturalístico (San Antón) o que puedan afectar al patrimonio cultural del Puerto. En su caso, estos ámbitos deberán quedar delimitados in situ y aquellos elementos naturales o culturales de valor relevante próximos a la zona de obra, serán convenientemente protegidos para evitar afecciones accidentales.

El puerto de Getaria forma parte de la Zona de Protección para la avifauna del Sector Urola-Garate, de acuerdo con la Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación dispersión y concentración de las especies amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna en las que serán de aplicación las medidas para la salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión. En consecuencia, las instalaciones eléctricas existentes o previstas en el ámbito del Plan que supongan un riesgo de electrocución para las especies de avifauna que frecuentan el puerto deberán adoptar, caso de resultar necesario, adecuadas medidas anti electrocución para reducir el riesgo de mortandad para la avifauna.

En general, se deberán aplicar todas aquellas medidas que prioricen la protección de los valores ambientales y culturales del ámbito; es decir, los desarrollos previstos deberán incluir las

medidas que garanticen el mantenimiento de los valores ambientales y del patrimonio cultural. En particular:

– Manual de buenas prácticas para su utilización por el personal de obra: contendrá como mínimo aspectos relacionados con el control de los límites de ocupación de la obra, considerando la presencia de elementos del patrimonio natural y cultural para los que se establecerá un perímetro de protección, periodos de trabajo, maquinaria, desvíos provisionales, evitar vertidos a los cauces, la minimización de producción del polvo y ruido, minimizar las afecciones negativas sobre el sosiego público, la gestión de residuos, etc.

Asimismo, se respetará un horario de trabajo diurno y los viales utilizados por los camiones para entrar o salir de la obra deberán mantenerse limpios, utilizando agua a presión o barredoras mecánicas.

– Producción y gestión de residuos: los diferentes residuos generados durante las obras y campañas de limpieza se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y normativas específicas.

Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición.

En el caso de existencia de residuos y/o elementos con amianto, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 108/1991, de 1 de febrero, para la prevención y reducción de la contaminación del medio ambiente producida por el amianto y lo establecido en el Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

Los recipientes o envases conteniendo residuos peligrosos, cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de residuos tóxicos y peligrosos, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor autorizado, evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

La gestión de los aceites usados se realizará de acuerdo con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

En el caso de producirse, los sobrantes de excavación generados durante las obras se llevarán a depósito de sobrantes autorizado y su gestión se ajustará a la legislación vigente.

Cualquier indicio de contaminación por la detección de tierras sospechosas deberá ser comunicada a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos y a la Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental, en cumplimiento del artículo 22.2 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

E) Plan de seguimiento ambiental.

El Estudio describe un correcto programa de supervisión destinado a garantizar la correcta aplicación del Plan y la detección, en su caso, de efectos ambientales distintos a los previstos. Se proponen diferentes controles, tanto para la fase previa o preoperacional como para la fase de ejecución de las obras de desarrollo del Plan; estos controles consisten en una serie de actuaciones a llevar a cabo en función de los diferentes aspectos del medio objeto de control, de los parámetros indicadores de seguimiento, objetivos, periodicidad, valores límite de referencia o umbrales y metodología de control.

F) Directrices generales para la evaluación ambiental de los proyectos derivados del Plan.

En la evaluación ambiental de los proyectos que se deriven del Plan se tendrán en cuenta los condicionantes del territorio, así como los criterios ambientales indicados en la Resolución de 15 de julio de 2019, del Director de Administración Ambiental, por la que se formula documento de alcance del estudio ambiental estratégico del Plan Especial de Ordenación del puerto de Getaria.

Entre otros aspectos, se debe incidir en la protección del Dominio Público Marítimo Terrestre y sus servidumbres de tránsito y protección, en la mitigación de los riesgos naturales, en la correcta gestión de los suelos potencialmente contaminados y de los materiales resultantes de la demolición de los edificios existentes, en la calidad acústica del ámbito, en el uso sostenible de los recursos ambientales, en la adecuada integración paisajística de las intervenciones sobre el territorio, y en la protección y puesta en valor del patrimonio cultural, priorizando la prevención de los daños frente a su compensación.

Segundo.– Imponer un plazo máximo de dos años para la aprobación del Plan Especial de Ordenación del puerto de Getaria, a contar desde la publicación de la presente declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido a la aprobación del mismo, la presente declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental estratégica del Plan, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica. Y todo ello de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco.

Cuarto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 15 de octubre de 2021.

El Director de Calidad Ambiental y Economía Circular,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.