

tes cuyas dos últimas cifras coincidan en orden y numeración con las del que obtenga dicho primer premio y, finalmente, tendrán derecho al reintegro de su precio cada uno de los billetes cuya cifra final sea igual a la última cifra del número agraciado con el repetido primer premio.

De los premios de centenas, terminaciones y reintegros ha de entenderse que quedan exceptuados los números de los que, respectivamente se deriven, agraciados con los premios primero y segundo.

Asimismo tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades.

Premios especiales

Para proceder a la adjudicación de los premios especiales a la fracción, se extraerá una bola de uno de los bombos del sorteo que determinará la fracción agraciada a que corresponde.

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción fuera del 0, se entenderá que corresponde a la 10.^a

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se expondrán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete, podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de bancos o cajas de ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuando sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 22 de diciembre de 1994.—La Directora general, P. S. (artículo 6 del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «CONSTRUCCION DE UN PUERTO DEPORTIVO EN EL MUNICIPIO DE GETXO»

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el puerto deportivo «El Abra-Getxo, Sociedad Anónima», remitió con fecha 18 de agosto de 1993 a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria resumen del proyecto.

Recibida la referida Memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental, consultó preceptivamente al ICONA y a otras Administraciones y organismos previsiblemente afectados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 10 de diciembre de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al puerto deportivo «El Abra-Getxo, Sociedad Anónima» de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El proyecto tiene por finalidad satisfacer la demanda de este tipo de instalaciones para la práctica de deportes relacionados con el mar teniendo presente la necesidad de una localización racional de las mismas. El proyecto consiste en la construcción de un puerto deportivo en la margen derecha del Nervión, en la zona del Abra correspondiente al municipio de Getxo, quedando limitado al norte por el contramuelle de Algorta y al este por el muelle de Arriluce.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta resolución.

Elaborado por el puerto deportivo «El Abra-Getxo, Sociedad Anónima», el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de Vizcaya» el 18 de marzo de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de mayo de 1994, la autoridad portuaria de Bilbao remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de un puerto deportivo en el municipio de Getxo.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que la solución I, que se propone para obtener la concesión administrativa de la autoridad portuaria de Bilbao, es una solución ambientalmente viable, si cumple las siguientes condiciones:

1. Protección de la calidad de las aguas.

Se prohíbe todo tipo de vertidos al interior de la dársena tanto por parte de las instalaciones de reparación de barcos como por otros servicios de explotación.

Se dispondrá de los medios precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes.

Se dotará al puerto de las instalaciones complementarias necesarias para cumplir los anejos III, IV y V del Convenio de Londres para prevenir la contaminación desde los barcos.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

29030 RESOLUCION de 10 de noviembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de puerto deportivo en Getxo (Vizcaya).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de puerto deportivo, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 10 de noviembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

2. Dragado de las obras del puerto.

Los trabajos de dragado deberán realizarse en el período comprendido entre los meses de noviembre y junio, y utilizando técnicas que garanticen la menor remoción de aguas y fondos marinos, minimizando así la oxigenación de lodos.

Los productos resultantes del dragado, necesario para la ejecución de las obras del puerto deportivo de Getxo, se utilizarán como material de relleno en las explanadas del puerto asegurando su confinamiento estanco.

Alternativamente se podrán utilizar técnicas de consolidación «in situ» de los fangos, con objeto de reducir el volumen de los dragados previstos en el proyecto al mínimo que se pueda gestionar de la manera indicada en el párrafo anterior.

3. Prevención del ruido.

Durante la fase de construcción se adoptarán las medidas preventivas recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental referentes a la generación de ruidos, u otras medidas que permitan disminuir los niveles de ruido a los máximos admisibles.

Los niveles máximos admisibles se establecen en 65 dB(A) Leq diurnos o 55 dB(A) Leq nocturnos o, si el nivel de ruidos es ya superior a esos valores en 5 dB(A) Leq más que el nivel actual. Dichos valores serán de aplicación en los límites del territorio urbanizable potencialmente afectado, medidos en el exterior de los edificios, a dos metros de la fachada y a cualquier altura.

4. Prevención de la contaminación atmosférica.

Con carácter general, durante la fase de construcción se adoptarán como medidas correctoras las recomendaciones que al respecto figuran en el Estudio de Impacto Ambiental para minimizar la generación y dispersión de partículas resultantes de las acciones de la obra.

De acuerdo con lo estipulado en el programa de vigilancia ambiental, se llevarán a cabo las mediciones necesarias de los niveles de inmisión de partículas en los límites del territorio urbanizable potencialmente afectado.

Si los resultados de estas mediciones fueran superiores a los valores límite establecidos por la normativa vigente, se intensificarán las medidas correctoras antes mencionadas de manera que éstos no se sobrepasen.

5. Permanencia de paseos y disfrute de zonas recreativas.

Durante el tiempo de utilización del contramuelle de Algorta para acceso de materiales y maquinaria, se habilitará un paso que permita mantener, con el nivel actual de uso, la utilización del contramuelle como paseo peatonal. Ese nivel de uso se mantendrá en la fase de explotación, proyectando las medidas oportunas en las intersecciones con el tráfico rodado, y las necesarias para garantizar la seguridad de los peatones en toda la longitud del paseo.

Desde el arranque del contramuelle de Algorta se facilitará el acceso a la playa de Ereaga mediante la construcción de una rampa.

6. Integración paisajística.

Las edificaciones y elementos auxiliares del puerto armonizarán con el entorno. Los ajardinamientos deberán utilizar especies vegetales autóctonas.

La casa de naufragos no quedará afectada por el resto de edificaciones, manteniéndose siempre sobre la lámina de agua como unidad estructural independiente.

Las edificaciones que se construyan deberán contar, en todo caso, con la correspondiente licencia municipal del Ayuntamiento de Getxo.

7. Programa de vigilancia ambiental.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallarán el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión, integrando el correspondiente programa contenido en el Estudio de Impacto Ambiental. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidas a la Dirección General de Política Ambiental a través de la autoridad portuaria, que acreditará su contenido y conclusiones.

Las muestras de los parámetros a los que se hace referencia en los epígrafes 3.2.1 y 3.2.2 del Estudio de Impacto Ambiental se tomarán en el interior del puerto deportivo y en otra zona del Abra, aproximadamente en el punto medio de la línea que une la playa de Las Arenas con el morro del contramuelle de Algorta, a fin de establecer las comparaciones

oportunas. Las muestras se analizarán y los resultados se enviarán a la Dirección General de Política Ambiental:

Cada seis meses desde el inicio de la obra, considerándose estos valores preoperacionales.

Quincenalmente durante las operaciones de dragado.

Periódicamente, de acuerdo con el Consorcio de Aguas del Gran Bilbao, durante la fase de explotación.

Las medidas que eventualmente debieran adoptarse serán acordadas con el citado Consorcio de Aguas.

Durante la ejecución de las obras, y con la periodicidad que establezca el programa de vigilancia ambiental, se realizarán, en los límites del terreno urbanizable más próximo al puerto, las medidas de comprobación de que se respetan los niveles máximos definidos en la condición 3.

Quedarán recogidos en el programa de vigilancia ambiental los requisitos y las mediciones relativas a calidad del aire a que se refiere la condición 4.

8. Documentación adicional.

La autoridad portuaria de Bilbao establecerá en el condicionado de la concesión del puerto deportivo de Getxo la exigencia de que, tanto la sociedad promotora del puerto deportivo de Getxo como sus contratistas, cumplan con las prescripciones de esta Declaración de Impacto Ambiental. Asimismo, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito certificando la preparación de la citada documentación y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de construcción del paso al contramuelle de Algorta a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

Madrid, 10 de noviembre de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Puerto Autónomo de Bilbao	—
Dirección Territorial MOPT en el País Vasco	—
Delegación del Gobierno en el País Vasco	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Director general del CEDEX	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Presidencia del Gobierno Vasco	—
Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente. Gobierno Vasco (antes departamento de Economía, Planificación y Medio Ambiente. Gobierno Vasco)	X
Departamento de Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco	—
Departamento de Cultura. Gobierno Vasco	—
Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco	X
Departamento de Urbanismo. Gobierno Vasco	—
Dirección General de Medio Ambiente. Diputación Foral de Vizcaya	X
Departamento de Cultura. Diputación Foral de Vizcaya	X
Universidad del País Vasco, Cátedra de Paleontología	X
Ayuntamiento de Getxo	X
Ayuntamiento de Santurce	—
Ayuntamiento de Portugalete	—
Ayuntamiento de Algorta	—
Ayuntamiento de Sestao	—
Ayuntamiento de Leioa	X
Taller de Ecología Guernica	—
Grupo Ecológico Alavés	—
EROSKI	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
ICONA	X
LANIUS, Sociedad Ornitológica	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
E.K.I.	—
NATUR. Asociación Euskalherria	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Centro de Patrimonio Cultural Vasco	—

El ICONA contesta que no hay observaciones relevantes sobre el emplazamiento sugerido.

El contenido ambiental significativo de las restantes respuestas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte no pone objeciones a la alternativa del puerto seleccionada.

El Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, presenta consideraciones genéricas a tener en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental y ofrece la documentación disponible.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco señala que la ejecución del puerto deportivo de Getxo podría tener una repercusión positiva en el medio ambiente de la zona en relación con los vertidos de las embarcaciones deportivas que hoy están fondeadas, prácticamente sin ningún control, en la zona del Abra de Bilbao.

La Dirección Provincial de Alava del Ministerio de Obras Públicas y Transportes expone que la alternativa I está tan alejada de las desembocaduras de los ríos Nervión y Gobelas que no afecta al desagüe de las corrientes citadas. Asimismo, indica que las alternativas II y III afectan al aliviadero y a la desembocadura futura del río Gobelas, respectivamente.

El Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya informa que en la zona no hay yacimientos o elementos arqueológicos, pero propone se establezca un estudio de patrimonio histórico incluyendo la relación de elementos más significativos del área.

El Departamento de Paleontología de la Facultad de Ciencias de la Universidad del País Vasco, considera que se debe informar sobre la presencia actual de un club náutico, la posibilidad de ampliar éste, el volumen de dragado, el alto contenido de metales pesados en el Abra y la profundidad y niveles de sedimentación presentes y futuros.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España considera que se debe tener en cuenta la sedimentología, el oleaje, la mineralogía, la batimetría y la erosión de las playas del entorno.

El Ayuntamiento de Leioa considera que el proyecto es ajeno a los intereses de ese municipio.

El Ayuntamiento de Getxo remite consideraciones sobre la gestión de hidrocarburos, los problemas del tráfico rodado y peatonal y de estacionamientos y la gestión de residuos sólidos y de aceites derivados del petróleo. Propone que la altura de los edificios sea menor a la del contramuelle de Algorta y que se mantenga la casa de naufragos como emblemática y modélica. Pide un estudio de dinámica litoral, de procedencia de rellenos y de gestión de los dragados. Sugiere una lista de organismos para que presenten sugerencias.

La Coalición Herri Batasuna de Getxo, comunicado a través del Gobierno Civil de Vizcaya, se opone a la construcción del puerto señalando que: Afecta a la línea tierra-agua, que tiene un alto interés ecológico.

Incide en el desarrollo municipal.

Este tipo de puertos no es rentable económicamente en la zona.

Genera fuertes impactos ecológicos, de integración paisajística, sobre la movilidad, la disponibilidad de suelo urbanizable, sobre la alteración del fondo marino, sobre la estabilidad de la playa de La Bola, sobre las corrientes y oleajes.

Considera que las plazas comerciales pueden derivar a actividades no relacionadas con el puerto.

Ocupa más espacio del establecido por el planeamiento.

Reestructura totalmente el tráfico del municipio.

Genera molestias a la población.

Propone se invierta en otras necesidades o en las instalaciones portuarias ya existentes.

El Partido Popular del Ayuntamiento de Getxo presenta objeciones al proyecto si éste no resuelve los accesos al puerto y no evalúa el impacto socioeconómico, también pide un estudio sobre los problemas generados por el dragado y sobre las corrientes marinas de la zona.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto presentado a concesión propone y desarrolla la solución I, ubicándose en la margen derecha del Nervión, en la zona del Abra interior correspondiente al término municipal de Getxo, quedando limitado al norte por el contramuelle de Algorta y al este por el muelle de Arriluce.

El conjunto de las obras a realizar se pueden agrupar en los componentes principales siguientes:

Dique de abrigo, de planta circular, que arranca del contramuelle de Algorta en dirección oblicua para irse curvando y terminar, en el morro, prácticamente paralelo al muelle de Arriluce.

Muelles interiores, adosados al contramuelle de Algorta y al dique de Arriluce, cuya configuración será en muro vertical de hormigón cuando sean atracables y de sección trapecial en todo uno cuando no lo sean.

Acceso al puerto deportivo, a través de una rotonda que se ubica en el muelle de Arriluce.

Las obras ocupan una zona cuya superficie aproximada es de 150.000 metros cuadrados, correspondiendo a la superficie de agua abrigada algo más de 8 hectáreas.

En la zona de agua abrigada se prevé una capacidad de 755 amarres, adoptándose para ello la solución de pantalanes flotantes con pilotes guía.

El proyecto incluye una serie de instalaciones complementarias y servicios exigidos por el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental analiza el proyecto presentado a concesión, describiendo el estado preoperacional de los medios terrestres, marino y atmosférico.

Asimismo, describe y analiza el urbanismo, el patrimonio histórico y el paisaje.

Según el Estudio de Impacto Ambiental el territorio estudiado está drenado por dos cuencas hidrográficas principales: La correspondiente al río Gobelas y la del Nervión-Ibaizabal, y los arroyos que desembocan directamente al mar. El suelo de la zona está formado, fundamentalmente, por calizas arenosas y margosas. Debido a la presencia de margas descalcificadas de carácter impermeable los problemas de mayor incidencia podrán ser hidrológicos, existiendo riesgo de inundación a causa de la elevada pluviometría.

La descripción y análisis del medio marino está referida a la zona del Abra, limitada hacia el interior por la desembocadura del Nervión, y hacia mar abierto por el dique de Santurtzi y el contramuelle de Algorta.

El estudio hidrodinámico aborda el análisis de tres parámetros: Oleaje, corrientes y marea.

El oleaje exterior se estudia, considerando las direcciones NW, N y NE, mediante regímenes medios (escalar y direccionales) y extremal escalar. El estudio, utilizando técnicas de simulación numérica y ensayos de propagación, determina las condiciones de oleaje en la zona de la obra.

El estudio afirma que las corrientes se rigen por ciclos de marea semi-diurna, siendo por lo general de poca intensidad en las proximidades del puerto deportivo.

Respecto a la calidad del medio marino, el estudio incluye datos relativos a la contaminación de aguas, al análisis de sedimentos y a las comunidades biológicas.

Los datos utilizados por el estudio para la valoración de la calidad del agua y para el análisis de sedimentos son los registrados en una red de muestreo del Consorcio de Aguas, correspondiendo a una serie temporal que abarca desde el año 1989 al 1993. El análisis de sedimentos se complementa con una campaña de toma de muestras realizadas en 1992.

Las aguas, dice el Estudio, tienen un contenido de oxígeno disuelto por encima de los mínimos críticos, mientras que las concentraciones de nutrientes y microorganismos de origen fecal superan los niveles máximos previstos para aguas de recreo.

Los sedimentos, según el estudio, presentan un alto contenido en materia orgánica, así como en metales, siendo los contenidos de plomo y cobre muy superiores a los máximos permitidos según el informe de la UNEP de 1978. La materia orgánica excede las posibilidades de mineralización por el oxígeno disponible, llegándose a situaciones de anoxia en sedimento. Estos niveles altos de contaminación han originado un empobrecimiento de la población, ya que sólo especies muy restringidas pueden desarrollarse en un medio de estas características. Se presenta el listado de especies.

El análisis de dinámica litoral que presenta el estudio se basa en datos tomados por el propio proyecto y en otros precedentes de estudios realizados por el Consorcio de Aguas, Abastecimiento y Saneamiento, concluyendo con que el balance sedimentario es insuficiente para producir problemas de aterramientos.

En relación con el medio-atmosférico el estudio incluye un análisis de vientos que pone de manifiesto el predominio de los del tercer cuadrante,

siendo los más fuertes los de direcciones W y NW. También tienen cierta presencia los vientos próximos a la dirección SE, respondiendo al efecto de canalización en el sentido del eje de la ría.

El estudio determina la calidad del aire a partir de los niveles de inmisión obtenidos por los registros de la Red Oficial de Sensores de Calidad del Aire.

El estudio considera los elementos contaminantes: Dióxido de azufre, partículas en suspensión, óxidos de nitrógeno y monóxido de carbono. Los datos de este último contaminante pertenecen a la Red Automática del Gobierno Vasco. Los valores obtenidos en todos los casos no sobrepasan los límites considerados admisibles de acuerdo con el Real Decreto 933/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre de protección del medio ambiente atmosférico.

Respecto al planeamiento urbanístico, dice el estudio que el Plan General de Ordenación Urbana recoge la existencia de un puerto deportivo en las proximidades de Arriluce.

Según el estudio, la zona carece de yacimientos y elementos arqueológicos de acuerdo con lo comunicado por el Servicio de Patrimonio Histórico del departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya.

Por lo que se refiere a los impactos relativos al medio terrestre, el estudio señala que sólo se utilizarán canteras en explotación.

Respecto al medio marino el estudio destaca que el análisis de dinámica litoral, incluyendo la modificación de la geometría del entorno producida por las obras del puerto, concluye con la afirmación de que con la modificación no se producen efectos significativos.

Señala el estudio que el material de dragado deberá ser vertido en una zona donde exista una degradación de las condiciones físicas y biológicas del fondo que hagan que el impacto sea compatible o moderado. Tal zona se define en el estudio como la cuadrícula comprendida entre las longitudes 3° 07' 09" W y 3° 09' 09" W y las latitudes 43° 24' 08" N y 43° 25' 08" N.

Dice el estudio que durante la fase de explotación podría originarse una contaminación de las aguas marinas por grasas, aceites e hidrocarburos causada por los motores de las embarcaciones, si bien considera que dado el escaso valor de las comunidades de flora y fauna en la zona estos impactos pueden calificarse de compatibles y moderados.

El estudio, en base a la utilización del modelo de propagación de oleaje Waves-2DH y cálculos pertinentes, concluye que los impactos producidos por la existencia del puerto sobre las condiciones hidrodinámicas de la zona son despreciables.

El estudio considera que los impactos sobre la calidad del agua, del aire y el aumento del nivel de ruido que se producirán como consecuencia de las operaciones de rellenos y movimientos de tierra, una vez que se apliquen las medidas correctoras que sobre el particular establece, no son significativos.

El estudio afirma también que, dadas las condiciones biológicas presentes en las zonas de implantación del dique y de los rellenos, los impactos son escasos y compatibles.

Análisis del contenido

En general, los posibles impactos han sido identificadas suficientemente, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

El estudio presenta cierto desorden en su contenido, siendo difícil la localización de las citas y referencias que contiene.

El inventario de impactos está confeccionado como una relación de las posibles alteraciones en el medio producidas por una obra portuaria en general.

No se aportan datos referentes a mediciones de niveles de ruido en la fase preoperacional.

Las interacciones del material de dragado con el medio marino en la zona de vertido (coordenadas 3° 07' 09" a 3° 09' 09" de longitud oeste y 43° 24' 08" a 43° 25' 08" de latitud norte) se analizan únicamente desde el punto de vista sedimentológico, sin considerar la biosfera submarina.

Respecto a la evaluación final del proyecto que se presenta en una matriz de acciones de proyecto/factores del medio sumando y compensando valores de signo contrario, se considera que carece de representatividad.

El estudio no indica medidas para minimizar el impacto producido por la inevitable utilización del contramuelle de Algorta como acceso a la obra de maquinaria y materiales durante la fase de construcción.

A través del condicionado de la presente declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resumen de la información pública sobre el Estudio de Impacto Ambiental

Alegantes:

Coalición Herri Batasuna.

Partido Popular.

Uribe Kosta Bizirik.

Los aspectos ambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

Coalición Herri Batasuna: Considera que cualquier actuación sobre la línea tierra-agua tiene una fuerte incidencia en el paisaje, la ecología, la continuidad de los paseos existentes, en el tráfico, en los vertidos y en el futuro diseño del municipio de Getxo.

Afirma que, sin haber realizado ningún estudio, es un proyecto de gran impacto ecológico, mencionando, entre otros los siguientes aspectos:

Difícil integración paisajística, alteraciones del fondo marino, estabilidad de la playa de La Bola, efectos sobre los aliviaderos del río Gobelas, afección a las corrientes y oleaje del Abra interior, residuos generados por el puerto.

Concluye diciendo que hay razones suficientes y objetivas para oponerse a la construcción del puerto deportivo en el municipio de Getxo.

Partido Popular: Considera inadecuada la ubicación seleccionada y propone se seleccione la Alternativa III.

Expone que el actual proyecto es más caro; se localiza en una zona colapsada en días festivos, sin contemplar nuevos accesos; está alejado de áreas comerciales de Algorta y Las Arenas; ocasionará serios problemas por los dragados y las corrientes marinas y, finalmente, está situado en la zona más afectada por los vientos del sureste que son los más peligrosos para las embarcaciones.

Uribe Kosta Bizirik: Rechazan el proyecto por innecesario, injusto y antiecológico, proponiendo se destinen las partidas presupuestadas a infraestructuras, vivienda, transporte público y actividades polivalentes de empleo compatibles con la mejora integral del medio ambiente y de los ecosistemas costeros.

Considera que no se justifica la construcción del puerto pues no hay demanda de atraques y que se debe dar prioridad a las soluciones de los problemas de tráfico, transporte y vivienda social, así como mantener un desarrollo municipal equilibrado en todos los frentes, priorizando la demanda interna. El nuevo puerto sólo creará 30 puestos de trabajo de los que, al menos el 60 por 100 serán de temporada, y finalmente, las actividades comerciales previstas no generarán beneficios a la población.

Aduce que se modifica la calificación urbanística del suelo, se contraviene la Ley de Costas al recalificar los suelos de dominio público no urbanizables como urbanizables. Señalan que se contraviene el Real Decreto de Evaluación de Impacto Ambiental y las recomendaciones de actividades costeras del Gobierno Vasco. Al mismo tiempo, la evaluación de impacto ambiental no ha tenido en cuenta los efectos sinérgicos generados sobre el Club Marítimo El Abra y el Puerto Pesquero de Arriluce, ya existentes. Por todo ello, solicitan una aclaración jurídica sobre recalificación de la zona marítimo terrestre.

Discrepan de las matrices y evaluaciones de impacto que se establecen en el proyecto, solicitando una supervisión técnica neutral. No hay un análisis de sedimentaciones, trasvases y movimientos de tierras y dragados a efectuar en una zona de fangos, concentraciones de metales pesados y compuestos tóxicos y peligrosos, como lo aseguran publicaciones oficiales que no se han tenido en cuenta. Los criterios de asignación de valores de impactos son atípicos, subjetivos y discutibles; Se dividen por dos los valores de impacto en fase de construcción, se considera que el impacto sobre flora y fauna acuática es positivo a largo plazo pues el puerto aporta nuevos sustratos duros para ser colonizados por organismos bentónicos o, finalmente, se considera que en fase de construcción se degrada un ecosistema ya degradado siendo positivo en fase de explotación.

Por último, dice que, como es preceptivo, no se han presentado a información pública las diversas alternativas con su correspondiente evaluación de impacto, ni un estudio de vigilancia ambiental para el control y seguimiento de las obras y posteriores efectos de las mismas.