

Bilboko Portuko Agintaritzak ekin die jada erdiko kai-muturraren lehen fasea amaitzeko lanei

- *Urriaren erdi aldera hasi eta otsailean amaituko den bigarren fasean, hondarra erauziko da portuko zerbitzu-eremutik, eta kaiaren betegarritarako erabiliko.*
- *Zenbait organismo eta erakunde independentek egindako txostenen bermea dute kaiko obrek eta hondar-erauzketek; horrez gain, ingurumen-inpaktuaren azterketa eta ingurumen-alorreko jarraipenaren plana ere badituzte.*
- *Egindako ikerketek egiaztatzen dutenez, aurreko hondar-erauzketek ez diete zuzenean eragin ez inguruko ekosistemari, ez hondartzei.*
- *Lurzoru-eskaera eta gaur egungo okupazio-maila (% 87) ikusirik, komeni zen eremu bat sortzea negozio-aukera berriei lekua egiteko.*
- *Erdiko kai-muturraren aurrekontua 74 milioi euro da, eta horren % 20 Europako batzordeak ordaintzen du, Connecting Europe Facility programaren bitartez; bestalde, Portuko Agintaritzak 1,5 milioi euroko aurrekontua du ingurumen-alorreko jarraipen-planerako. Obrei ekin aurretik jarri zen martxan plana, eta indarrean segitzen du lanak egin bitartean, eta hala jarraituko du gerora ere.*

Santurtzin, 2018ko urriaren 5ean. Hasi da Bilboko Portuko erdiko kai-muturraren obren lehen faseko bigarren etapa, hots, lanak amaitzeko erabiliko den hondarraren erauzketa. Obrak bukatzean, enpresa-proiektu berriak kokatuko dira leku horretan. Hondarrezko betetze-lan hori lehendik Portuan egin direnen antzekoa da, eta, haiek bezala, *ez die zuzenean eragiten ez inguruko ekosistemari, ez hondartzei*. Baditu, bestalde, zenbait organismo eta erakunde independenteren aldeko txostenak, ingurumen-inpaktuaren gaineko azterketa, ingurumen-inpaktuari buruzko adierazpena eta ingurumen-alorreko jarraipen-plana.

Bilboko Portuaren okupazio-maila % 87 ingurukoa izaki, azalera handiagoa behar du han proiektu logistiko, komertzial eta industrial berriak kokatzeko. Beraz, obra estrategikoa da Bilboko Portuarentzat zabalguneko erdiko kai-muturraren

proiektua, horri esker Kantauriko erreferentziako kaia izaten jarraituko baitu, eta, horrenbestez, Euskadirentzat enplegua eta aberastasuna sortzen.

2016ko irailean hasi ziren obrak, eta 39 hilabeteko epea dago haiek egiteko. Lehen etapak 24 hilabete iraun ditu, aurreikusi baino hiru gutxiago; bigarrena, berriz, 2019ko otsailean amaituko da.

Ezaugarriak eta egindako lanak

Kai berriari "erdialdeko kai-muturra" deitzen zaio, kokapenagatik; izan ere, Zierbenako dikeak eta kontradikeak babestutako gunean dago, eta oso-osorik aprobetxatuko da.

Trabajos y Obras (SATO), Construcciones Adolfo Sobrino SA eta Excavaciones Viuda de Sáinz SA enpresek osatutako ABEEari esleitu zitzaizkion obrak, 2016an. Lehen fase honetan, 334.000 m²-ko azalera hartuko dio itsasoari kai-muturrak, zeinak 1.081 metroko atrakatze-lerroa izango duen, eta 21 metroko sakonera. Lanak amaitzean, kaiak izango dituen 600.000 m²-tik erdia baino gehixeago izango da horrela lortutako azalera.

Obraren aurrekontua 74 milioi euro da. Europako Batzordeak % 20 jarriko du, Connecting Europe Facility (CEF) programaren bidez. Portuko Agintaritzak, berriz, 1,5 milioi euroko aurrekontua du ingurumen-alorreko jarraipen-planerako. Obrei ekin aurretik jarri zen martxan plana, eta indarrean segitzen du lanak egin bitartean, eta halako jarraituko du gerora ere.

Hona obraren lehen fasean egin diren lanak:

- 25 m puntaleko, 55 m luzerako eta 17 m zabalerako 22 kaxoi eraiki dira.
- 1,5 milioi m³ material erauzi eta garraiatu dira; material horretatik, % 50 Punta Luceroko harrobi zaharra egonkortzeko lanetako soberakinak dira.

Etap hori amaitzean, portu-eremutik urrutiagoko hondarra erabiliko da —zehazki, Punta Luceroko dikearen parekoa— kaiaren zabaldegiak egiteko.

Lurzorutarako hondarra erauztea ohiko jarduera da mundu osoko portuetan. Lehendik ere egin izan du hori Bilboko Portuko Agintaritzak, bai egungo hondar-bankuan, II. Eremuko Iparraldeko Sektorea deritzonean, bai "Muskiz aldeko hondar-bankua" delakoan, eta ondorioztatu da lan horiek ez diotela zuzenean eragin inguruko hondartzen jardun naturalari.

Hiru erauzketa egin dira jada egungo hondar-bankuan: 2016ko apirilaren 21etik maiatzaren 9ra, 2017ko ekainaren 2tik 14ra, eta 2017ko azaroaren 3tik abenduaren 2ra. Milioi bat metro kubiko, gutxi asko, bete dira orain arte erauzitako hondarrarekin.

2009-2010 urteetan Muskiz aldeko hondar-bankuetan erauzitako azken hondarra, berriz, AZ-2 eta AZ-3 kaiak betetzeko erabili zen. Hain zuzen ere, AZ-2 kaian inauguratu zuen Haizea Wind enpresak, 60 milioi euroko inbertsioa eginda, itsas zabaleko instalazioetarako dorre eolikoak eta itsas egiturak fabrikatzeko Europako lantegirik handienetako bat, non 250-300 bat langile jardungo diren ekoizpen-ahalmen erabatekoan diharduenean.

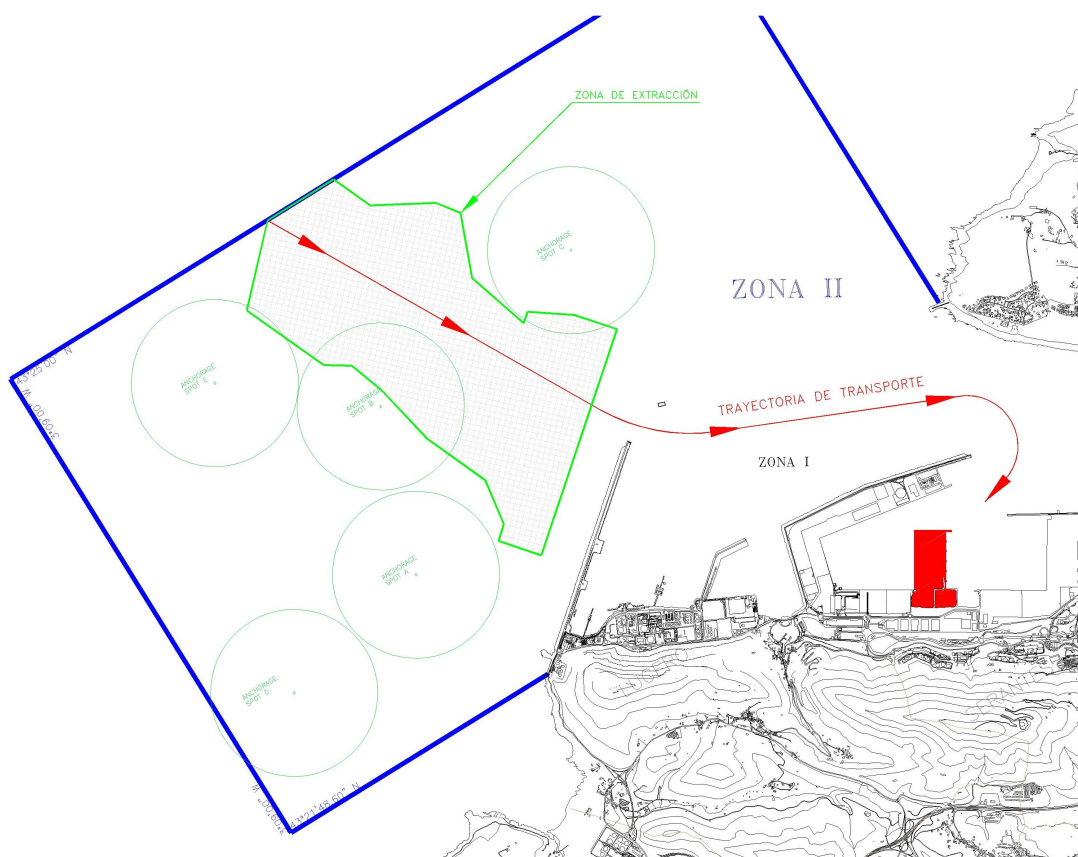
2018ko urritik 2019ko otsailera bitartean egin beharreko lanak

Honenbestez, urriaren erdi aldera hasiko da lanen bigarren etapa, eta 2019ko otsailean amaituko da. Etapa horretan, Portuko Agintaritzaren II. Eremuko Iparraldeko Sektoreko hondar-bankutik erauziko da materiala. Kostatik urrutiago dago eremu hori, eta sakonera handiagoan, eta erdiko kai-muturreko zabaldegian 6,5 milioi metro kubikoraino betetzeko erabiliko da hango hondarra. Obraren aurrekontu osoaren % 26 —20 milioi euro— jaten dute lan horiek.

Itsas hondoko bankuetatik hartutako hondarrezko betegarriek eta kai-proiektuak badute ingurumen-inpaktuaren nahitaezko azterketa (AZTI, 2011ko urria), eta ingurumen-inpaktuari buruzko aldeko adierazpena, 2013ko apirilaren 17ko ebazpen-datakoa. Betegarri horiek eremu horretan dagoen hondar-banku totalaren % 15 baino ez dira.

Erakunde eskudunek agindutako tokian erauzitako hondar hori Bilboko Portuan egiten diren eta betegarriak behar dituzten obra guztietan erabiliko da, orain eta II Arako erakunde eskuduna den Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioak obra honetarako eman duen Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpen (IIA) aldekoak indarrean dirauen bitarte guztian.

Guztira, 7,5 km² inguru ditu eremuak (hots, 7,5 milioi m²), eta forma irregularra. Punta Luceroko dikerainoko gutxieneko distantzia, dikearen oinarritik neurtua, 500 bat metro da; zabalera, berriz, aldatu egiten da leku batzuetatik beste batzuetara (batez beste, 1,5 km), eta luzera ia 4 km da. Sakonera ere aldatu egiten da eremu horretan: 40 m ditu Punta Luceroko diketik hurbileneko inguruan, eta 65 m, tokirik urrunenean. Hondartzarik hurbilenen eta erauzketa-eremuaren arteko distantzia 4 km-tik gorakoa da La Arenan, eta 6 km-koa Gorrondatxekoan (Aizkorri).



Dragatzeek, berriz, ahalik eta laminarrenak izan behar dute, hau da, ahalik eta modurik erregularrenean banatu behar dira baimendutako eremuan, IIak ezartzen dituen betekizunei jarraikiz.

Aurreikuspenen arabera, lau bat hilabete iraungo dute obrek eta, epe horretan, 6,5 milioi metro kubiko betegarriz hornituko dira etorkizuneko erdiko kai-muturreko zabaldegiak. HAM 318 xurgatze-draga batek egingo ditu erauzte- eta isurtze-lanak. Dragatu beharreko eremuetako sakonera handietan lan egiteko prestatuta dago ontzi hori, eta errendimendu handikoa da. 227 m luze da draga, eta 32 metro zabal. Bidaia bakoitzeko 37.000 metro kubiko garraia ditzake. Bi xurgatze-hodi eta

xurgatze-ponpa zentrifugoak ditu dragak materiala erauzi, igo eta, ondoren, bere andelean deskargatzeko. Espainiako estatuan inoiz lan egin duen dragarik handiena da; orain arte, Asiako hego-ekialdean aritu izan da.

Dragaren lagungarri jardungo dira beste hauek: jarduera anitzetarako ontzi laguntzaile bat, batimetriak egiteko ontzi laguntzaile bat, lehorreko makineria eta deskargatze-hodiak.

Ham 318 dragaren ezaugarriak

Luzera: 227 metro
Zabalera: 32 metro
Garraia dezakeen bolumena: 37.000 metro kubiko
Potentzia instalatua: 28.636 kW
Gehieneko dragatze-sakonera: 100 metro
Xurgatze-hodiaren diametroa: 1,2 metroko bi hodi
Gehieneko sakonera, karga maximoan: 15 metro
Tripulazioa: 23/25
Bandera: Herbeheretakoa
Enpresa: Dravo S.A.
Noiz eraikia: 2001ean

Barrutiaren barruan deskargatuko da materiala, hiru metodo konbinatuz:

1. Zuzenean isuriz, dragaren kroskoko hondoan dauden ateetatik.
2. Ontziaren brankan muntatutako difusore baten bidez isuriz (*pokken* bidezko deskarga).
3. Hodi flotagarri batetik eta lehorreko hodi batetik ponpatuz.

Hondar-erauzketaren ingurumen-inpaktuaren jarraipen-plana

Ingurumen Inpaktua Ebaluatzeko prozedura bat aplikatu zitzaion BParen II. eremuko iparraldeko sektorean hondarra erauzteko proiektuari, indarrean den legediari jarraikiz. 2010eko abenduan jarri zen martxan prozedura. Estatuko, udaletako, foru-aldundietako eta autonomia-erkidegoko hogeitasei erakunde eta entitateri bidali behar zaie erauzketari buruzko espedienteak.

Ingurumen Inpaktuaren Azterketa egin eta informazio publikoko eta kontsultetarako epeak bete ondoren, Ingurumen Inpaktuari buruzko Adierazpen aldekoa jaso zuen (IIA) (110 zenbakidun BOE, 2013ko maiatzaren 8koa).

AZTIk egin zuen ingurumen-inpaktuari buruzko txostena, zeinak hau jasotzen duen: zenbait azterketa eta analisi tekniko portuko obrek ingurumenean eragin lezaketen ondorioez (sedimentuaren karakterizazio-azterketak, itsas biosferaren azterketa; itsasertzaren, ur-lasterren, partikula esekien sakabanatzearen eta abarren azterketa), ingurumenean kalte nabarmenak saihesteko aurreikusitako neurriak, eta ingurumen-zaintzako programa xehatu bat obraren jarraipena egiteko, betiere hartutako babes- eta zuzentze-neurrien eraginkortasuna eta betearazpena bermatuz. Azken emaitza: Ingurumenaren Estatu Idazkaritzaren aldeko irizpena erauzketa-proiektuarentzat, ingurumenari kalterik egiten ez dionez.

Prozedura horren funtsezko alderdietako bat Ingurumena Zaintzeko Programa da (IZP), zeinak bermatu egiten baitu alor horretako jardueren jarraipena eta neurri prebentibo eta zuzentzaileen betearazpena. Portuko Agintaritzak egin zuen IZPa, UTE AZTI-Kataluniako Unibertsitate Politeknikoa ABEEaren laguntza teknikoa jasota eta Tecnalía partaide zuela.

Hondarra erauzten den inguruneari dagozkion osagaiei eta alderdiei buruzko zenbait jardura jasotzen ditu IZPk, eta hau proposatzen du: datuak jasotzeko kanpainak egitea hondarra erauzi aurretik, bitartean eta ondoren, erauzketa-lanek ingurunean zer inpaktu izan duten aztertzeko. Erauzketek eragin litzaketen ondorio aipagarri guztiak jasotzearen, alor hauek aztertu ziren:

- 1) Uraren kalitatea.
- 2) Airearen kalitatea eta zarata-mailak (atmosfera eta itsaspean).
- 3) Dragatu beharreko inguruaren eta haren eragin-eremuaren karakterizazio batimetrikoa.
- 4) Karakterizazio bentonikoa.
- 5) Azaleko sedimentuaren karakterizazioa
- 6) Hondartzen jarraipena (hidrodinamika eta topobatimetria)
- 7) Arrantza-baliabideak
- 8) Dragatze-lanen jarraipen operatiboa

Bilboko Portua handitzeko fasearekin bat dator lanak egiteko epea (2016-2022).

Hogeita bost urteko inbertsioa enpresa-proiektu berriak erakartzeko

1991ren amaieratik gaurdaino, pixkanaka kai berriak eraikiz joan da Bilboko Portuko Agintaritza, merkatuaren eskariaren arabera eta portuko negozio-bolumen egokia lagun duela. Bi faktore horiei esker, finantza- eta ekonomia-berme nahikoarekin egin dira lanak, betiere errentagarritasunaren ebaluazioa alde batera utzi gabe. Hiru iturri hauetatik jasotako baliabide propioekin finantzatu dira obrak: Portuaren ustiapena, banku-maileguak eta Europar Batasunaren diru-laguntzak (Eskualde Garapeneko Funtsa, lurzoru industrialak sortzeko 1. Ardatzaren diru-laguntzak eta Kohesio Funtsak).

Hogeita bost urteotan, 1.000 milioi euro inbertitu ditu Portuko Agintaritzak; sortutako lurzoru berrietan, berriz, 2.500 milioi eurotik gorako inbertsioa egin dute enpresa pribatuak.

Obra eta inbertsio horiei esker, Bilboko Portua da Algeciras eta Le Havre arteko zentro intermodal eta logistiko nagusia. Portuaren jarduerari esker 9.000 mila bat lagunek egiten dute lan, eta han diharduten enpresek EAEko BPGaren % 1 eta Bizkaikoaren % 1,9 ekoizten dute.

Inbertsio horiei esker, zenbait obra handi egin dira mende-laurden honetan, etorkizuneko merkaturako ondo prestatzearen.