

MEMORIA DE ACTIVIDADES ATAN 2019

ATAN: 1971-2019 ¡49 años por el medio ambiente!

CONTENIDO

ASAMBLEA ORDINARIA ANUAL DE SOCIOS DE ATAN 05/04/2019.....	3
ACTIVIDADES GENERALES.....	3
01/05/2019 ZAFARRANCHO LOCAL DE ATAN.....	3
19/05/2019 PARTICIPACIÓN EN HIDROSFERA FESTIVAL.....	4
11/06/2019 TERTULIAS POR EL PLANETA. Puerto de Granadilla. Historia de un desastre.....	5
16/06/2019 SILENCIO SE RUEDA. Ruta ciclista-cultural.....	5
27/08/2019 TERTULIAS POR EL PLANETA. Vivir sin plástico.....	7
17/12/2019 CHARLA NUEVOS PUERTOS EN TENERIFE Y ENCUENTRO NAVIDEÑO.....	7
ESCRITOS, DENUNCIAS Y NOTAS DE PRENSA (ver anexo mayor detalle).....	8
16/01/2019 Eustaquio Villalba interviene en tv EL DIA con Ana María San Juan.....	8
19/01/2019 NOTA DE PRENSA “ATAN denuncia que algunas pruebas deportivas dañan espacios protegidos de Tenerife”.....	8
01/02/2019 NOTA DE PRENSA “ATAN SOLICITA EL DERRIBO DEL EDIFICIO Y OBRAS ANEXAS DEL CHARCO DE LA ARENA EN LA PUNTA DEL HIDALGO Y SU RESTAURACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA”.....	9
06/06/2019 NOTA DE PRENSA “Comienza la construcción del hotel autorizado en Sotavento, en La Tejita”.....	11
09/07/2019 INFO “JURÍDICA” de ATAN, del puerto de FONSA LÍA enviada al Diario de Avisos por petición propia.....	12
21/07/2019 PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES A LA CONSULTA DEL EAE DEL PUERTO DE FONSA LÍA.....	13
06/07/2019 SOMOS MAR.....	19
28/08/2019 ARTÍCULO “Los nuevos Gobiernos en Canarias, pero ¿nuevas políticas?”.....	21
PORTAVOCÍA, INTERVENCIONES, DEBATES, Y ARTÍCULOS DE ATAN.....	22
16/03/2019 Debate: Futuro del agua.....	22
18/03/2019 Jornadas sobre el cambio climático y los recursos hídricos en Tenerife.....	22
20/03/2019 Patronato del Parque Rural de Anaga.....	23
27-28/03/2019 Jornada “Un futuro renovable para Canarias”.....	23
03/04/2019 La utopía liberal del crecimiento económico.....	23
13/05/2019 Los malos vientos del Puerto de Granadilla.....	25
22/05/2019 Taller de participación ciudadana sobre zonas marinas.....	27
04/06/2019 radio Onda Joven.....	27
18/06/2019 Jornada Perspectivas del cambio global y climático en Canarias.....	27

28/10/2019 Reunión participativa para la redacción de la Ley de Cambio Climático.....	27
09/11/2019 “Una lágrima en la arena”	28
20/11/2019 El puerto de Fonsalía, ¿un debate estéril?.....	28
MANIFESTACIONES.....	29
11/05/2019 protesta internacional EMPTY THE TANKS.....	29
POR EL CLIMA Y LA BIODIVERSIDAD.....	30
06/07/2019 SOMOS MAR Mani-fiesta-acción.....	31
22/09/2019 BICIFESTACIÓN.....	32
ACTUACIONES PARA LA ERRADICACIÓN DEL RABO DE GATO.....	33
Proyecto <i>Pennisetum</i>	33
Control directo de <i>Pennisetum setaceum</i>	33
RUTAS.....	36
02/02/2019 RUTA CIRCULAR: LA ORILLA - LOS DORNAJOS - PISTA DEL MOQUINAL.....	36
02/03/2019 RUTA CHASOGO - CHIGUERGUE.....	37
25/05/2019 RUTA VILAFLORES - IFONCHE.....	38
08/06/2019 XII EDICIÓN DE LA RUTA JUANLU.....	39
23/11/2019 RUTA INTERPRETATIVA POR EL BOSQUE DE LAURISILVA.....	39
ANEXO. PROYECTO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL SOBRE ESPECIES INVASORAS EN CANARIAS.....	41

ASAMBLEA ORDINARIA ANUAL DE SOCIOS DE ATAN 05/04/2019

ATAN es un proyecto que se construye entre todos los que nos interesamos por los problemas que atenazan nuestra naturaleza sobre todo cercana, que cada año son más (vertidos, mareas negras, plataformas, puertos, basuras, atascos, polución, áridos, cambio climático, comida basura, patrimonio que se pierde,...).

Se celebra a las 19:00 h. en primera convocatoria y a las 19:30 h. en segunda, en el local de esta Asociación, sito en la calle Santo Domingo nº 10 de Santa Cruz de Tenerife.

Orden del día:

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la Asamblea anterior.
2. Memoria económica del año 2018.
3. Presentación del presupuesto para 2019.
4. Elección o renovación de la nueva Junta Directiva.
5. Memoria de actividades del año 2018.
6. Ruegos, preguntas y aportaciones.

Fue una reunión familiar entre amigos, donde se hace balance del año y se plantea ideas para el próximo por medio de esta cita anual. A los socios activos nos ayuda mucho compartir sugerencias, ideas, valoraciones, etc., para reforzar la labor que luego se desarrollará a lo largo del año.

ACTIVIDADES GENERALES

01/05/2019 ZAFARRANCHO LOCAL DE ATAN

Participación de los mejores socios, no podría ser de otra forma, en adecentar el local



19/05/2019 PARTICIPACIÓN EN HIDROSFERA FESTIVAL



Quinta edición en La Punta del Hidalgo. Un festival ecológico, cultural y familiar que busca a través de los sonidos y de los talleres generar conciencia.

Festival diurno para evitar la contaminación lumínica y que la acústica tenga el menor impacto ambiental. Creación de un plan de movilidad a través del transporte público y de alojamiento. Búsqueda de minimizar la generación de residuos durante el Festival a través del plan medioambiental. Durante todo el días pequeños/as y grandes podrán disfrutar de un sinfín de actividades medioambientales, talleres, charlas, juegos y conciertos cerca de la costa.

Atan participó en las siguientes actividades:

SÁBADO 18- jornada del erradicación del rabo de gato en el barranco del Río junto con Desaplantate.org

DOMINGO 19 - ATAN tiene un stand en el “Espacio Mero” en Punta y destaca el impacto de los residuos en el medio. En el stand se da información de la asociación y se tienen documentos de la historia de la misma. Se venden camisitas con el fin de hacernos visibles.



<https://www.facebook.com/hidrosferafestival/>

11/06/2019 TERTULIAS POR EL PLANETA. Puerto de Granadilla. Historia de un desastre



16/06/2019 SILENCIO SE RUEDA. Ruta ciclista-cultural

Para amantes del ocio, la cultura y la bicicleta, la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza preparó esta tercera edición de esta experiencia diferente.

Durante el recorrido se escucharon cuentos sobre Anaga, se disfrutó de la nueva obra de la compañía Zalatta Teatro, se vieron los cortos de Barriometrajes y se acabó con una comida elaborada por la AAVV de Jardina.

El cine, la música y el teatro te esperan en "Silencio se Rueda". (libre de emisiones CO2) Las plazas disponibles fueron 50



PROGRAMA:

(09.45-10.15) Salida en la Plaza del Cristo

(10.15-10:45) Recorrido por el camino de La Rúa

(10:45-11.10) Cuentacuentos. "Conjuros de Anaga". Narradora Atteneri

(11.10-11:45) Recorrido por el Camino Viejo de Las Mercedes.

(11:30-12:30) Representación de la obra "Entre Penas y Sonrisas. Los Misterios de la Noche". Compañía Zalatta Teatro. En Zaladeteatro (Las Mercedes). 5€ (se abonará en la entrada de la sala de teatro).

(12:30-13:00) Recorrido por la Vereda del Llano hasta Jardina.

(13:15-13:45) Proyección de cortos de Barriometrajes.

(14:00-14:45) Comida en el Centro Ciudadano de Jardina. Menú de 8€ (opción vegana). La comida es opcional.

(15:00-15:30) Recorrido por el Camino de Las Peras

(15:30) Llegada a la Plaza del Cristo



27/08/2019 TERTULIAS POR EL PLANETA. Vivir sin plástico



17/12/2019 CHARLA NUEVOS PUERTOS EN TENERIFE Y ENCUENTRO NAVIDEÑO
Se comenzó a las 18:00h con la charla realizada por Joaquín Galera socio de ATAN.



Posteriormente y como en otros años, se celebró el tradicional encuentro navideño entre socios, simpatizantes, amigos, familiares, de ATAN y nuestros compañeros y batalladores del piso inferior, Amnistía Internacional Tenerife.



ESCRITOS, DENUNCIAS Y NOTAS DE PRENSA (ver anexo mayor detalle)

16/01/2019 Eustaquio Villalba interviene en tv EL DIA con Ana María San Juan

Entre los temas tratados durante una hora destaca, entre otras:

- La actividad de Atan en el año anterior, sobresaliendo la actividad de Cosmocine Ambiental en el Museo de la Ciencia y el Cosmos y el deseo de que se retomase este año
- El problema de los animales en cautividad, sobre todo los grandes mamíferos ,y del rabo de gato
- La gestión de los enp, incidiendo en las actividades recreativas y deportivas. El parque nacional
- Tema movilidad. El colapso de tráfico de la isla y que la solución que plantean es que sean más carreteras. La bici y la deficiencia de aparcamientos para ellos ni en La Laguna ni en Santa Cruz.
- Las consecuencias que ha tenido la llegada de plataformas petrolíferas sobre el medio marino canario

19/01/2019 NOTA DE PRENSA “ATAN denuncia que algunas pruebas deportivas dañan espacios protegidos de Tenerife”

NOTA DE PRENSA enviado a la agencia EFE por Eustaquio Villalba y publicado en:

<https://eldia.es/tenerife/2019-01-19/4-ATAN-denuncia-algunas-pruebas-deportivas-danan-espacios-protegidos-Tenerife.htm>

El cabildo de Tenerife y, en concreto, la consejería responsable del medio ambiente de la isla, han decidido convertir los espacios protegidos en parques temáticos y dejando en segundo lugar la conservación. La proliferación de pruebas deportivas “en la naturaleza” está suponiendo un gravísimo impacto en los espacios protegidos. Mañana 20 de enero el ayuntamiento de Granadilla, con la aprobación del cabildo (no sabemos que informaron los técnicos de la consejería para que se autorizara estas pruebas) se harán una serie de carreras con obstáculos en el espacio protegido de Montaña Roja, algo que el Plan Rector del lugar no permite. El artículo 25 en su apartado 14 dice que

está prohibido salirse de los senderos y el tránsito en la zona de servidumbre de costa. En el 16 se prohíbe la circulación de cualquier vehículo a motor no relacionado en el mantenimiento y protección. En el 34 prohíbe los actos multitudinarios y, no hay duda, que un evento con 600 participantes, más el personal y el material necesario para su organización, desborda la capacidad de carga de Montaña Roja y su entorno.

Desgraciadamente estas -en nuestra opinión- autorizaciones ilegales suponen un grave quebranto de la normativa que protege nuestros espacios naturales, es un fiel reflejo de una política que subordina la conservación al negocio y contribuyen con ello de manera decisiva al colapso que sufre la isla. El parque nacional de El Teide, los parques rurales y el resto de los espacios teóricamente protegidos, los están convirtiendo en zonas para la práctica de ciertos deportes con el objetivo de atraer más turismo. Al cabildo y al ayuntamiento de Granadilla no les importa la masificación y el abuso del territorio, su éxito lo miden por el incremento anual del número de turistas y de coches y para eso dicen que hace falta construir más carreteras y trenes, además de organizar eventos deportivos en las zonas protegidas como reclamo. Actualmente Canarias supera los 12 millones de visitantes y Tenerife un poco más de la mitad, pero les parece poco y aspiran a 20 millones. A título comparativo Cuba recibió 2 millones de turistas el año pasado. Esta masificación es lo que está poniendo en peligro nuestra principal riqueza (que no es otra que nuestra singular naturaleza) y esto es el resultado de la gestión de los responsables políticos. Están alterando irreversiblemente nuestros paisajes y crean un Observatorio del Paisaje Canario generosamente financiado con dinero público, que no se entera de nada pero organizan exposiciones y jornadas para hablar de cuantos ángeles caben en la punta de un alfiler, mientras callan sobre los graves incumplimientos de la normativa legal y los destrozos ambientales que generan estas actividades. Esta misma semana se conocía el fuerte impacto que están teniendo las rutas de escalada en Las Peñitas, prohibidas por la normativa pero anunciadas en la página web del cabildo de la isla. Las islas tienen límites, no crecen en función de la demanda de espacio, lo único que crece con estas políticas es el bolsillo de unos pocos a costa del futuro de las nuevas generaciones.

01/02/2019 NOTA DE PRENSA “ATAN SOLICITA EL DERRIBO DEL EDIFICIO Y OBRAS ANEXAS DEL CHARCO DE LA ARENA EN LA PUNTA DEL HIDALGO Y SU RESTAURACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA”

*La Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza ha presentado alegaciones ante la Dirección Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife al **“Proyecto de Adaptación de piscina y bar-restaurante en Punta del Hidalgo Charco de la Arena”** en el término municipal de La Laguna, que se encuentra actualmente en el trámite de información pública, promovido por la Sociedad Recreativa Piscina del Charco de la Arena.*

Esta solicitud de concesión para ocupar terrenos de dominio público marítimo-terrestre tiene el objetivo de conseguir una nueva concesión administrativa para ocupación de dominio público marítimo terrestre en una superficie de 8.000 m², así como la legalización de las construcciones e instalaciones realizadas sin título habilitante o incumpléndolo.

Cabe precisar que la actividad que se ha venido desarrollando hasta la fecha en las instalaciones del Charco de la Arena no se limita a la de bar-restaurante y piscina sino que por el contrario se trata de un club social y recreativo privado. Es popularmente conocido que dichas instalaciones están privatizadas, al igual que el acceso, el tránsito y el uso del dominio público marítimo-terrestre donde se localizan, siendo explotadas por la Sociedad promotora del presente procedimiento “Sociedad Recreativa Charco de la Arena”.

En todo caso, la concesión administrativa y el derecho a la ocupación del dominio público otorgada en su día en el Charco de la Arena actualmente están extinguidos y a través del presente procedimiento se pretende la consolidación de una situación ilegal obtenida por la vía de hecho a

través de la obtención de una nueva concesión administrativa sobre la totalidad de la superficie indebidamente ocupada y privatizada.

*En el año 1964 se otorgó en el Charco de la Arena una concesión administrativa sobre **810 m²** de dominio público marítimo-terrestre y el titular de la concesión, sin título habilitante para ello, se apropió ilícitamente y privatizó una superficie total de **8.000 m²** perteneciente al dominio público marítimo-terrestre.*

Resulta totalmente inaceptable desde el punto de vista legal, ético y de la tutela del interés general representado por el respeto a la legalidad y al adecuado uso del dominio público marítimo-terrestre que este comportamiento infractor pueda resultar “premiado” con el otorgamiento de una nueva concesión administrativa y con la legalización de lo ilegalmente realizado sobre un bien jurídico especialmente protegido como es el dominio público marítimo-terrestre.

Hay que resaltar que la zona objeto de legalización forma parte de una de las franjas litorales más importantes de la isla de Tenerife en cuanto a su biodiversidad, a lo que hay que sumar el impresionante valor paisajístico, el cual ha sido alterado y fuertemente dañado por la edificación que se pretende legalizar.

Asimismo, los charcos de todo ese ámbito territorial han sido utilizados libremente como zona de baño y disfrute de la costa, tanto por isleños como por los turistas desde antes de la aparición del turismo masivo que ha ocupado y alterado amplias zonas del litoral de la isla y mucho antes de la existencia de estas instalaciones las cuales vinieron a alterar gravemente las condiciones naturales y el uso popular del charco de la arena.

Este uso tradicional está perfectamente recogido en el estudio publicado por el Ayuntamiento de La Laguna denominado “TOPONIMIA POPULAR COSTERA: DESDE BAJAMAR A PUNTA DEL HIDALGO M^a CANDELARIA GIL-RODRÍGUEZ Y LEOPOLDO MORO ABAD”.

En este trabajo, en su capítulo IX (pág. 56) dedicado al Charco de la Arena, se relata lo siguiente: “En la década de los 50 del pasado siglo éste fue el mejor charco de Punta del Hidalgo; grande y con fondo de arena a diferencia del resto de los charcos de la zona que tienen fondo de rocas. En la actualidad no existe, en su lugar está la piscina del club Charco de la Arena”.

La intervención permitida en el charco de la Arena es fundamentalmente un agravio comparativo para cualquiera de estos usuarios. Si ahora se permite legalizar y mantener esa edificación y continuar con el uso privado de este especial espacio costero supondría reiterar ese agravio pero no solo a los usuarios sino también a los valores que pretende proteger la ley de costas; y, a su vez, esta situación supone un desvalor del dominio público marítimo-terrestre, que ha sido violentado por los que ahora pretenden ser premiados utilizando la vía de hecho. Estos comportamientos no pueden ni deben ser premiados sino todo lo contrario.

Por otra parte, los criterios utilizados en su día para otorgar la concesión en esta zona están totalmente desfasados y superados en favor del uso sostenible de la costa, del uso público y gratuito y de la protección del medio ambiente; principios recogidos en los objetivos y fines de la Ley 22/1988 de Costas y en las leyes sectoriales protectoras del mar y del medio ambiente.

Es por ello por lo que se ha solicitado a la Administración Pública asumir su papel de garante de la legalidad y del uso sostenible y racional de la costa y adoptar la medida de rechazar la concesión administrativa y la legalización solicitadas y proceda al levantamiento y retirada del dominio público de las obras e instalaciones realizadas en el Charco de la Arena, así como su recuperación y restauración medioambiental.



06/06/2019 NOTA DE PRENSA “Comienza la construcción del hotel autorizado en Sotavento, en La Tejita”

DENUNCIA de ATAN y Salvar la Tejita, por inicio de obras en Hotel en Sotavento publicada en

<https://www.eldia.es/tenerife/2019/06/06/comienza-construccion-hotel-autorizado-sotavento/981774.html>

Desde el lunes trabaja una pala en el solar y Salvar La Tejita denunció ayer ante el Gobierno central la no paralización de la obra, que procede porque el deslinde está en fase de revisión

J.a. Medina | Granadilla De Abona 06.06.2019 | 06:14



La imagen se corresponde con una de las operaciones de carga del escombros procedente del desmonte del terreno.

CEDIDA

El 29 de mayo entró la pala mecánica en las parcelas C y D del plan parcial Costabella, de Sotavento (Granadilla de Abona), permaneciendo inoperativa hasta el lunes, 3, que continuó con las obras de remoción del terreno para la construcción del hotel La Tejita Beach Club Resort, que cuenta con

licencia municipal otorgada el 21 de diciembre de 2018 a la empresa Construcción, Promoción y Derivados, SA (Grupo Viqueira).

El hecho fue denunciado ayer por Salvar La Tejita y la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) ante la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, dependiente de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica.

La causa es que este suelo está afectado por un expediente de revisión del deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado por Orden Ministerial de 25 de noviembre de 2002, aún sin resolver. La incoación de la revisión del deslinde fue autorizada por esa Dirección General el 12 de noviembre de 2018 y notificada al Servicio Periférico de Costas en Tenerife el 13 de noviembre de 2018. Sin embargo, el procedimiento de revisión lo inició el Servicio Provincial de Costas de Tenerife "tres meses después de la citada notificación (Boletín Oficial de la Provincia de 11 de febrero de 2019)". Entre tanto, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona concedió la licencia de obra (21 de diciembre de 2018).

Los colectivos denunciantes transmiten al Ministerio que esta circunstancia "ha propiciado el inicio de las obras en una parcela que pudiera pertenecer al dominio público marítimo terrestre y a sus servidumbres en los términos recogidos en la Ley de Costas".

Salvar La Tejita y ATAN piden a Costas que adopte las medidas urgentes que procedan y la apertura de un expediente que determine la responsabilidad del Servicio Provincial de Costas de Tenerife por el "injustificado retraso" en la revisión del deslinde.

La superficie a ocupar por el hotel La Tejita Beach Club Resort será de 15.191,66 metros cuadrados, distribuidos en dos parcelas, con 25.660,78 metros cuadrados de superficie edificable en 342 unidades alojativas con 883 plazas en tres plantas escalonadas.

09/07/2019 INFO "JURÍDICA" de ATAN, del puerto de FONSALÍA enviada al Diario de Avisos por petición propia

Buenas tardes

Adjuntamos información relativa a la tramitación por parte del Cabildo Insular de Tenerife del procedimiento de aprobación del proyecto y evaluación ambiental estratégica del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Operación Singular Estructurante del Polígono y Puerto de Fonsalía, en Guía de Isora.

Se trata, por parte del Cabildo, de dar cobertura al futuro puerto de Guía de Isora, a través del preceptivo plan de ordenación de esa franja del litoral tal y como establece el Plan Insular de Tenerife (OSE Fonsalía). Este puerto se está tramitando desde el año 2009, sin haberse aprobado este plan previamente, tal y como ordena el PIOT. De hecho ya cuenta el proyecto hasta con Declaración de Impacto Ambiental dictada por la COTMAC en el año 2014, sin contar con este plan que ahora se tramita. No se puede aprobar el proyecto y la evaluación ambiental del mismo sin que previamente se haya aprobado este plan de ordenación, sin embargo, tanto Puerto Canarios como el Cabildo han actuado de espaldas a esta circunstancia, como suele ser habitual. De hecho ya se han realizado otras obras públicas vinculadas con esta Operación Singular Estructurante sin haber aprobado con anterioridad este plan.

Por otra parte, también en noviembre de 2018 se ha pronunció la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y del Mar, informando desfavorablemente la solicitud del Gobierno de Canarias de adscribir la zona de dominio público marítimo-terrestre estatal a Puertos Canarios para poder realizar dicho puerto. La Resolución ha sido desfavorable por la importante afección medioambiental al medio marino.

Este puerto se pretende construir en una de las zonas más sensibles por la conservación del medio ambiente marino de Tenerife. Ya en el año 1998 en el primer documento del Gobierno de Canarias elaborado para la declaración de Lugares de Importancia Comunitaria de Tenerife para su inclusión en la Red Europea de Espacios Protegidos Natura 2000, todo el litoral de Guía de Isora estaba incluido en el denominado Lugar de Importancia Comunitaria Franja Marina Teno Rasca. Sin embargo, por presiones políticas y económicas, se eliminó de ese LIC el tramo de costa donde se pretende construir ese puerto, a pesar de reunir los mismos valores que el resto del espacio marino protegido.

Lo sorprendente ahora es que el Cabildo en este trámite esencial del procedimiento como es el de evaluar las afecciones ambientales de esta Operación singular Estructurante que permitirá la construcción del puerto es que no va a analizar las afecciones que se van a producir sobre el medio marino a pesar de que el objeto principal de un puerto es el tráfico marítimo, salvo que en el Cabildo ya estén pensando en los famosos "barcos voladores" presentados en la última precampaña electoral.

Es lo cierto que este puerto es la mayor salvajada ambiental que se pretende acometer contra la isla de Tenerife en muchos años, que ya es decir mucho porque las Administraciones han puesto el listón muy alto en cuanto a disparates y atentados se refieren, sin ir más lejos el puerto de Granadilla que al parecer sirve para muchas cosas menos para su función principal que es el tráfico marítimo.

Desde ATAN estamos preparando alegaciones a este plan cuyo plazo de información pública finaliza el próximo día 22 de julio.

Si necesitas cualquier aclaración o más información ya sabes donde localizarnos

Adjuntamos documentación relativa a este asunto

Saludos y gracias

21/07/2019 PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES A LA CONSULTA DEL EAE DEL PUERTO DE FONSA LÍA
Dirigido: ÁREA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD, COMISIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE TENERIFE, CABILDO INSULAR DE TENERIFE

Ana Zeydi González Marante, con DNI/NIF núm. 42.035.409-B, como Presidenta y en nombre y representación de la **Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN)**, con domicilio social, a efectos de notificaciones, en el apartado de correos 1.015 (38080) de Santa Cruz de Tenerife (teléfono 922 279392; E-mail: atan@atan.org) **EXPONE:**

Que estando tramitándose el procedimiento de **evaluación ambiental estratégica ordinaria del documento de inicio del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Polígono de Fonsalía, en el t.m. de Guía de Isora**, y dentro del plazo de consulta otorgado en dicho trámite, por medio del presente escrito se formulan las siguientes **ALEGACIONES:**

Primera.- Consideraciones previas:

1ª.- Señala el anuncio del Cabildo de Tenerife publicado en el BOP, del pasado día 17 de mayo de 2019, que el presente trámite de consulta tiene por objeto recabar la información ambiental precisa para la elaboración del Documento de alcance, "*sin valorar otro tipo de consideraciones*".

2ª.- Tal y como establece el artículo 5. 2. c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el “Estudio ambiental estratégico” es el estudio *“elaborado por el promotor que, siendo parte integrante del plan o programa, identifica, describe y analiza los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente derivados o que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa, con el fin de prevenir o corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente de la aplicación del plan o programa”*.

Por su parte, el artículo 6. 1, a) y b) de dicha Ley, señala lo siguiente:

“1. Serán objeto de una 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 o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) 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; o bien,

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad”.

3ª.- El documento se refiere a la evaluación ambiental estratégica del Plan que debe desarrollar la Operación Singular Estructurante “PUERTO Y POLÍGONO DE SERVICIOS DE FONSA LÍA” (Sección 4ª, capítulo 4, Título II del Plan Insular de Ordenación de Tenerife).

En tal sentido, el desarrollo de las determinaciones establecidas en esa sección se concretará a través de un Plan Territorial Parcial, tal y como establece el apartado 2.4.4.3.1-D, del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Tal y como se señala en el apartado 3.3.3.10. (Criterios sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias). 1-E, el PIOT propone intervenir en relación con el puerto de Fonsalía mediante el desarrollo de la Operación Singular Estructurante y, en consecuencia, tanto la ordenación como la ejecución de las intervenciones se deberán acometer en el marco de lo regulado con carácter general en la sección 1ª del capítulo 4 del Título II, cumpliendo las instrucciones específicas contenidas en las secciones 1ª, 2ª y 3ª, de dicho capítulo.

Al respecto, el apartado 2.4.1.4 (Planeamiento y ejecución de las Operaciones Singulares Estructurantes), 1-D, del PIOT, indica que las Operaciones Singulares Estructurantes requerirán, previamente a la realización de actos destinados a su ejecución, la formulación de una figura de planeamiento que abarque la totalidad de su ámbito territorial. Tal figura tendrá el carácter de Plan Territorial Parcial.

4ª.- Por tanto, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del plan de referencia y de aprobación del Plan Territorial Parcial es un trámite previo a la evaluación ambiental de los proyectos derivados de dicho plan y a la aprobación de dichos proyectos, así como a la ejecución de actuaciones incluidas dentro del ámbito territorial afectado.

5ª.- En base a las consideraciones antes expresadas, es lo cierto que el documento sometido a consulta vulnera el objeto y la finalidad de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y del Plan Insular, puesto que los redactores fundamentan su contenido en función de unos criterios abiertamente contrarios a dicha normativa y al carácter previo del presente

procedimiento con respecto a otras actuaciones desarrolladas fuera del marco legal y reglamentariamente establecido.

En tal sentido, en el **apartado 1.3** (justificación de la necesidad y/o conveniencia de formular el plan), del Documento Inicial Estratégico y Borrador del Plan, se indica que: *“Se estima oportuno y necesario iniciar la formulación del Plan porque ya se están llevando a cabo actuaciones en el entorno o en el propio ámbito de la OSE...”*.

Es decir, el Cabildo Insular está pretendiendo justificar la aprobación del Plan en base a una situación de “hechos consumados”, a la indisciplina de la Administración Pública, que ha venido actuando o dejando actuar en el ámbito de la OSE sin la previa aprobación de dicho Plan; lo que no deja de resultar sorprendente a pesar de los múltiples antecedentes que existen en la isla de actuaciones por la “vía de hecho” y la intervención pública tendente a dar cobertura legal a las mismas.

En esa misma línea, continúa el citado apartado señalando la relación de aspectos a tener en cuenta que justificarían la aprobación del Plan, citando, entre ellos, el hecho de que: *“Está definida la localización y las características del Puerto de Guía de Isora ... que ya cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental como paso previo a su ejecución”*.

Ante semejante argumentación lo único que cabe preguntarse es qué sentido tiene el presente procedimiento si ya las distintas Administraciones involucradas han decidido que debe aprobarse el proyecto de puerto en Guía de Isora, así como el dónde y el cómo, antes de la evaluación ambiental estratégica y de la aprobación del Plan que ha de dar cobertura y habilitación territorial al proyecto técnico de esa infraestructura portuaria, como antes se indicó.

Esta falta de respeto a la legalidad, a los procedimientos de toma de decisiones en los que constituye un trámite esencial la participación pública, es desgraciadamente lo habitual. Para la Administración Pública en Canarias y especialmente en el Cabildo Insular de Tenerife, las consultas y períodos de información o participación ciudadana, sobre todo las referidas a los aspectos medioambientales, no son más que meros y molestos trámites burocráticos. Este hecho se pone de manifiesto con esta argumentación y con acciones como la lamentable fase de consulta pública previa del Plan Territorial y en las aún más lamentables conclusiones a las que llegan los redactores del Documento en el apartado 2.2, en el primer párrafo de la página 7.

Por otra parte y en relación con la citada Declaración de Impacto Ambiental, se señala en el **apartado 2.2**. del Documento, que entre los criterios a tener en cuenta para elaborar las determinaciones del Plan, se plantean *“a partir del análisis de los condicionantes de la Declaración de Impacto Ambiental del Puerto”*.

Con respecto a esta referencia a la Declaración de Impacto Ambiental, conviene recordar que ese documento ambiental fue aprobado en noviembre de 2014 por la COTMAC. Sin embargo, Esta aprobación estaría viciada de nulidad porque se prescindió del procedimiento legalmente establecido, toda vez que tanto el proyecto como su declaración de impacto ambiental no pueden ser aprobados con anterioridad a la aprobación del Plan Territorial y de su Evaluación Ambiental Estratégica, que es precisamente el objeto del presente procedimiento administrativo, como se argumentó en el apartado Primero de estas alegaciones.

Asimismo, también esta Declaración de Impacto Ambiental carecería de eficacia porque no ha sido publicada, tal y como en su momento establecía la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, que concretamente en su artículo 31. 2, preceptuaba que *“Las Declaraciones de Impacto Ecológico emanadas de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias ... serán publicadas en el Boletín Oficial de Canarias”*

Segunda.- Tal y como se señaló en el apartado *Primero* de estas alegaciones, la evaluación ambiental estratégica de planes tiene como objeto identificar, describir y analizar los posibles

efectos significativos sobre el medio ambiente derivados o que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa, con el fin de prevenir o corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente de la aplicación del plan que se pretenda desarrollar.

En ese contexto, la finalidad principal del Plan objeto del presente procedimiento es dar cobertura a la construcción de un puerto; y la finalidad de un puerto es el tráfico marítimo, por lo que omitir evaluar los efectos ambientales que producirá la aprobación del Plan en cuanto a su objeto principal, es decir los efectos ambientales no solo de la construcción de la infraestructura portuaria sino los previsibles que pudieran provocar la actividad de tráfico marítimo que lleva aparejada esa infraestructura es una manifiesta utilización torticera de la normativa sobre evaluación ambiental de planes.

Pues bien, los redactores en el diseño de su estrategia de trabajo para la elaboración del Documento de Alcance de la evaluación ambiental estratégica del Plan han utilizado la misma que los redactores del lamentable estudio de impacto ambiental del proyecto sometido a información pública por parte de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias el 17 de diciembre de 2010.

Esta estrategia consiste en no tener en cuenta las afecciones ambientales sobre el medio marino, tan solo evaluar determinadas afecciones sobre el medio terrestre y el litoral, así como en el ámbito ocupado por el puerto, pero omitiendo que la construcción del puerto tiene efectos que van más allá del lugar de su implantación y que precisamente los principales impactos ambientales se van a producir en el medio marino provocados por la actividad propia de un puerto, es decir, el tráfico marítimo.

Lo expresado se refleja, por ejemplo, en la relación de la normativa de aplicación (apartado 1.6 del Documento), donde sorprendentemente no se señalan normas básicas que inciden directamente en la ordenación de usos y actividades en el medio marino, como es el caso nada menos que de la Ley 4/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino o el Real Decreto 1365/2018, de 2 noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas.

La Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, configura un marco normativo completo dirigido a garantizar la articulación de las actividades humanas en el mar, de manera que no se comprometa la conservación de los ecosistemas marinos, con el principal objetivo de lograr o mantener un buen estado ambiental del medio marino. Incorpora así al Derecho español la Directiva 2008/56/CE de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitario para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la estrategia marina).

Una de las principales medidas contenidas en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, es la regulación de las estrategias marinas, como instrumentos de planificación de cada una de las cinco demarcaciones marinas en que la Ley subdivide el medio marino español. Según su artículo 7, las estrategias marinas constituyen el marco general al que deberán ajustarse necesariamente las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente. El artículo 15 señala que las estrategias marinas deberán ser aprobadas por el Gobierno mediante real decreto. De acuerdo con ello, con fecha 19 de noviembre de 2018 se dictó el Real Decreto 1365/2018, de 2 noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas.

Como consecuencia de ello, el 7 de junio de 2019, el Consejo de Ministros aprobó los objetivos ambientales del segundo ciclo de las estrategias marinas de las cinco demarcaciones marinas españolas, entre ellas, la Demarcación Marina Canaria, publicado en el BOE de fecha 14 de junio de 2019.

Por otra parte, se omite que el Plan, contrariamente a lo manifestado en el Documento, afecta **directa e indirectamente** a espacios y especies protegidos.

Dice el Documento, en su apartado 5 (Potenciales impactos ambientales considerando el cambio climático), que el resultado de un primer análisis somero, *“se concluye que el ámbito vinculado a la OSE de Fonsalía no incluye áreas adscritas a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos ni a la Red Natura 2000, ni tampoco incluye enclaves o sectores vinculados a otras directrices o estrategias de carácter ambiental. Por tanto, no se prevén impactos directos y no parece que, si se produjeran impactos indirectos sobre ámbitos próximos sometidos a algún régimen de protección fuesen significativos”*.

Que no se localicen espacios protegidos en el ámbito de la OSE no significa que se omita el evaluar ambientalmente las consecuencias que produciría la aprobación del Plan sobre estos espacios, teniendo en cuenta además que la zona donde se pretende la construcción del Puerto de Fonsalía es colindante con una ZEC Marina de la que fue excluido el ámbito marino de la OSE a pesar de reunir los suficientes valores ambientales como para formar parte de esa zona de Especial Conservación de la Red Natura 2000. Exclusión que obedece exclusivamente a intereses políticos y económicos pero no ambientales.

En tal sentido deberá proceder el equipo redactor a evaluar los efectos del Plan sobre los espacios marinos protegidos colindantes con ese ámbito de la OSE, así como sobre los hábitats y especies protegidas presentes en ese ámbito y en sus proximidades, como es el caso de la ZEC Franja Marina Teno-Rasca, o la ZEC Cueva marina de San Juan, hábitat altamente frágil y que pudiera verse afectada por la presencia de finos en suspensión; así como comunidades correspondientes al hábitat natural de interés comunitario denominado Bancos de arena cubiertos por agua marina poco profunda, entre los que se encuentra la de los sebadales, fanerógama marina que además se encuentra incluida en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, con la categoría de “Vulnerable”, junto con otras especies que pudieran verse afectadas por el Plan como algas, invertebrados, peces, reptiles y mamíferos marinos incluidos igualmente en dicho Catálogo. También ha de evaluarse la afección sobre fondos arenosos con microfauna intersticial.

Al respecto, señalar que actualmente se está tramitando la revisión y actualización del instrumento de gestión de las ZEC marinas, con el objeto de cumplir con los requisitos establecidos por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre otros, el de favorecer el mantenimiento de los hábitats y especies prioritarias en un estado de conservación favorable. Por tanto, también debe evaluarse el encaje del Plan con respecto a esta norma.

Tampoco se cita en el documento ni se propone analizar los efectos sinérgicos, acumulativos con otras actividades o planes localizados sobre el espacio marino colindante (ZEC), como es el caso de la acuicultura, el tráfico marítimo de los otros puertos localizados en el suroeste de la isla; con la actividad comercial del avistamiento de cetáceos, entre otros, ni sobre la incidencia de estas actividades sobre las especies protegidas presentes en toda la zona incluida las ZEPAs próximas, que ni se nombran, cuando precisamente en sus respectivas fichas técnicas hacen expresa mención en cuanto a los potenciales impactos y amenazas al tráfico marítimo.

Por tanto, por mandato legal y en coherencia con los fines perseguidos por la norma, la evaluación ambiental estratégica debe alcanzar a todos aquellos previsibles impactos que el Plan pueda representar y no solo aquellos impactos que le interesan a la Administraciones Públicas interesadas “a toda costa” y por encima de cualquier “coste ambiental” en la aprobación del Puerto de Guía de Isora, como ocurrió con la desvergüenza política de la aprobación de ese atentado ecológico y descomunal chapuza que es el puerto de Granadilla.

Tercera.- En cuanto al análisis que de las alternativas del Plan, esta asociación entiende que debe evaluarse la posibilidad de la no aprobación del mismo por motivos ambientales y también por la existencia de otras alternativas.

Corresponde en este procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan Territorial determinar, o así debería ser, si las previsiones del Plan Insular responden a una verdadera necesidad o si es posible analizar y desarrollar otras opciones e incluso plantear la necesidad de modificar el Plan Insular para adaptarlo a las nuevas circunstancias sociales y especialmente a las medioambientales. El hecho de que en el Planeamiento Insular se haya incluido esta infraestructura portuaria no basta para su aprobación si desde el punto de vista ambiental es inviable o si existen otras opciones o alternativas, por lo que corresponde al evaluador ambiental tener en cuenta estos extremos.

Al respecto cabe recordad la importante crisis económica producida por un modelo de desarrollo que ha servido de base para la elaboración del Plan Insular. Es posible que del análisis actual resulte la necesidad de revisar los planteamientos asumidos en el citado Plan Insular en el año 2001 y reorientar sus objetivos.

Cuarta.- Asimismo, la evaluación ambiental estratégica debe prever y ser coherente con otros planes con los que tiene conexión, como es el caso de los derivados del mismo Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

En tal sentido, el apartado 11 del artículo (1.2.6.3.) señala que el PIOT establece **la obligatoriedad de la formulación de Planes de Ordenación Litoral** sobre cada uno de los ámbitos costeros que se indican, que en el caso concreto del puerto de Fonsalía estaría afectado por el ámbito denominado: **“Tramo 2 de la costa del Suroeste, desde el límite sur de la Caleta de Adeje hasta el límite con el Parque Rural de Teno”**.

Al respecto, recordar que el Plan Insular recoge como Directriz (5-D) el que los planes que ordenen ARH de protección ambiental 3, sean costeras o marinas, tendrán como objetivo principal, que debe justificar todas sus determinaciones, la protección de sus ámbitos de ordenación, primando tal criterio sobre cualesquiera propuestas de intervenciones de transformación. En tal sentido, se establecerán medidas de protección y rehabilitación específicas sobre, al menos, los siguientes espacios significativos: fondos arenosos colonizados por fanerógamas marinas, fondos rocosos o pedregosos intensamente colonizados por algas, arrecifes y sus entornos, cuevas submarinas, plataformas rocosas intermareales, acantilados, dunas y lagunas litorales.

Por lo expuesto,

SE SOLICITA tenga por presentado este escrito y tenga por formuladas las consideraciones que contiene, para que, a la vista de lo manifestado acuerde que en la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Polígono de Fonsalía se incluyan los previsibles impactos ambientales que se pudieran derivar de dicho Plan, tanto sobre el ámbito terrestre como sobre el medio marino, especialmente los producidos por el objeto del plan que es la construcción de un puerto cuyo fin es el tráfico marítimo, e incluyendo los efectos sinérgicos y acumulativos con otros planes, programas o proyectos,

En Santa Cruz de Tenerife, a 16 de julio de 2019

06/07/2019 SOMOS MAR

Convocatoria rueda de prensa

Enviada a medios de radio, prensa y TV locales y autonómicos

Lugar: Local de ATAN, calle Santo Domingo nº 10, 2º piso, Santa Cruz de Tenerife

Fecha: Jueves 4 de julio a las once horas (11:00h.)

Convocan: ATAN, Ben Magec y “Juventud por el Clima”

En los últimos años la situación ambiental se ha degradado de tal manera que está poniendo en peligro la propia supervivencia de la sociedad. Los mares y los océanos se han convertido en vertederos de nuestros desechos, el cambio climático produce el calentamiento de las masas de aguas con la consiguiente alteración de la dinámica de las corrientes marinas. Desde Canarias contribuimos a estos cambios con los vertidos de agua residuales sin depurar, con la alteración irreversible derivada de las construcciones de urbanizaciones y puertos, a la degradación de nuestro entorno marítimo más inmediato; y con la creciente contaminación atmosférica a los cambios en la composición de la atmósfera.

Ante esta situación tan grave, ante un futuro tan negro para las nuevas generaciones, ATAN y el colectivo de “Juventud por el Clima” convocan una manifestación bajo el lema “SOMOS MAR”, el sábado día 6 de julio, en la avenida Anaga de Santa Cruz, a toda la ciudadanía y a todas las organizaciones dedicadas a la protección de la naturaleza para que se exija a nuestros gobernantes medidas adecuadas para revertir, o por lo menos mitigar, los efectos de los cambios que este modelo de desarrollo está ocasionando en la Biosfera.

Casos como el puerto de Granadilla, el proyecto de Fonsalía en Guía de Isora, o la ampliación del puerto de Las Nieves en Agaete, son perfectos ejemplos de políticas contrarias para conseguir un mundo sostenible y con futuro para las nuevas generaciones.

Noticias en la prensa sobre la Manifestación SOMOS MAR

PREVIA

<https://diariodeavisos.elespanol.com/2019/07/atan-juventud-por-el-clima-y-greenpeace-saldran-a-la-calle-por-los-oceanos/>

POSTERIOR

<https://diariodeavisos.elespanol.com/2019/07/somos-mar-lanza-un-s-o-s-para-salvar-nuestros-oceanos/>

La llamada de 'Esperanza': <https://www.eldia.es/sociedad/2019/07/07/llamada-esperanza/990738.html>

Manifiesto

Porque SOMOS MAR, porque la situación de deterioro de nuestros océanos y mares a nivel mundial es de extrema gravedad, porque ha llegado el momento de defender la vida del planeta, porque defender el Mar es defender la vida, nuestra vida y la de las futuras generaciones...con más fuerza que nunca, desde esta isla, pensando globalmente y actuando localmente, **EXIGIMOS A LAS AUTORIDADES LAS SIGUIENTES MEDIDAS:**

A nivel de organización institucional (lejos del mercadeo tradicional de cargos sin conexión transversal):

- **CREACIÓN DE UN ÓRGANO (CONSEJERÍA O VICECONSEJERÍA DE POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA) QUE AGLUTINE TODAS LAS COMPETENCIAS AUTONÓMICAS SOBRE EL LITORAL Y EL MAR (Puertos, tráfico marítimo, depuración y vertidos de aguas residuales e industriales al Mar, pesca, acuicultura, ordenación del litoral, investigación marina, economía azul...)** Se adjunta propuesta concreta en documento anexo.

A nivel de acciones concretas y planificación:

- Fomentar la investigación marina, creación del centro canario de investigación marina y el apoyo a las universidades canarias así como al Centro Oceanográfico de Canarias del IEO, dentro del órgano creado específicamente de la Política Marítima integrada del Archipiélago Canario
- Planificación del litoral atendiendo a criterios de sostenibilidad ambiental, fomentando zonas de baño con actuaciones blandas, integradas en el medio y sostenibles ambientalmente.
- Ampliación de las Zonas Sensibles a efectos de tratamiento de aguas residuales en la isla de Tenerife a todas las Zonas de Especial Conservación Marina (solo existe una en una parte de la Zec Teno Rasca, mientras que en el resto de las islas están todas las ZEC incluidas)
- Regulación del tráfico marítimo, tanto el comercial como el recreativo, de tal forma que sea compatible con la conservación de las especies y hábitats marinos.
- Fomentar la educación ambiental en relación con el mar en los centros educativos
- Creación de nuevas áreas marinas protegidas. Aprobación del primer Parque Nacional Marino del Estado y segundo de Europa en El Hierro.

A nivel de acciones en defensa del medio ambiente marino:

- No más infraestructuras portuarias afectando a espacios y a especies marinas protegidas. No al puerto de Guía de Isora.
- No más playas artificiales ni aporte de áridos procedentes de bancos marinos arenosos afectando a espacios y a especies marinas protegidas
- No más vertidos de aguas residuales o industriales sin tratamiento adecuado.
- No más instalaciones acuícolas en espacios marinos protegidos
- Control de la pesca furtiva
- Control y regulación de las actividades de la pesca recreativa y deportiva
- Control de las actividades de las flotas pesqueras industriales dentro de las cien millas en aguas del archipiélago canario.
- Control y reducción drástica de las actividades acuáticas recreativas en espacios marinos protegidos
- Control y reducción drástica de la actividad de observación de cetáceos.
- No más ocupación indiscriminada del litoral con urbanizaciones e instalaciones hoteleras ocupando zonas sensibles desde el punto de vista ambiental.
- Control de la contaminación provocada por fertilizantes para la agricultura en el litoral.

Y en general reducir o eliminar todas aquellas acciones humanas que causan deterioro del medio marino y por tanto que provocan deterioro de la salud humana y la del planeta.

Tenerife, a 6 de julio de 2019**28/08/2019 ARTÍCULO “Los nuevos Gobiernos en Canarias, pero ¿nuevas políticas?”**

Por Eustaquio Villalba y publicado en:

https://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/nuevos-Gobiernos-Canarias-nuevas-politicas_6_936216370.html

Las últimas elecciones municipales y autonómicas cambiaron radicalmente el panorama político de las islas. Coalición Canaria (CC) ha pasado de controlar durante decenios la mayor parte de las instituciones canarias, incluido el gobierno autónomo, a solo gobernar en algunos municipios. Pero ¿la nueva situación supone un cambio en la manera de gobernar o en el modelo económico de CC? Por lo visto y oído parece que no, más bien parece más de lo mismo. La composición del nuevo gobierno, presidido por el partido socialista, no tiene ninguna intención de modificar una forma de hacer política basada en el clientelismo electoral propio de un régimen caciquil, como prueba el rol fundamental que tiene el presidente del cabildo gomero, Casimiro Curbelo, en el Ejecutivo canario. Fue expulsado del PSOE por conducta indecorosa, pero destinar gran parte del dinero público a comprar voluntades le ha permitido controlar las principales instituciones públicas gomeras. La consecuencia es una población subvencionada y una economía insular estancada e incapaz de cambiar las estructuras de producción y empleo. Por si fuera poco llamativo que un gobierno de coalición, y que se autodenomina de progreso, cuente con socios como la agrupación Socialista Gomera (ASG), incluye también al dirigente un partido escindido de CC y que se define como de izquierda y nacionalista, sin tener en cuenta que son conceptos antagónicos: la izquierda es internacionalista porque tiene como principio básico la igualdad de todos los ciudadanos con independencia del lugar de nacimiento. No es, por tanto, extraño que coincidan en gestionar el patrimonio público en beneficios de unos pocos, como hicieron en el caso de la embotelladora en el pago de Taguluche en el municipio de Valle Gran Rey. Los tribunales dieron la razón a los vecinos, la embotelladora fue declarada ilegal y se ordenó su derribo. A pesar de las denuncias invirtieron en hacerla -y en derruirla- una gran cantidad de dinero público pero no gastaron ni un minuto ni en dar explicaciones, ni en asumir responsabilidades de este despilfarro. En realidad este gobierno, aunque sea con la presencia de Podemos, no es un cambio, es una mera sustitución de unos caciques por otros y con Casimiro de director.

La otra institución de la que ha sido desalojada CC es el cabildo de Tenerife. También en este caso es un socialista, el veteranísimo alcalde de Guía de Isora Pedro Martín que lleva un cuarto de siglo ostentando la vara de mando de su pueblo. Accede a la presidencia del gobierno insular después de una moción de censura. Pero ¿su llegada supone que habrá un viraje con respecto a CC y sus políticas corruptas y caciquiles? No lo parece. En una entrevista al periódico El Día (28.07.2019) deja bien claro que habrá cambios de nombres, pero no de proyectos ni de forma de gobernar, para que todo siga igual. Preguntado el flamante nuevo presidente por la situación del puerto de Granadilla contesta que “El Cabildo y el Gobierno de Canarias tienen que repensar qué rendimiento se le quiere sacar a una infraestructura tan costosa y tan poco aprovechada. Hay que decidir qué tipo de puerto queremos y no dejarlo languidecer. Espero que el Gobierno de Canarias no opte por el abandono.” Increíble pero cierto, el PSOE, CC y el PP lucharon contra viento y marea, nunca mejor dicho, para que se construyera el puerto, justificaban esta macroinversión por los miles de puestos de trabajo que generaría, decían que esta infraestructura serviría para descongestionar el puerto de Santa Cruz al asumir el tráfico de contenedores, que acogería a las industrias de reparación naval, las descargas de los buques gaseros para el suministro de la central eléctrica, las materias primas para las industrias que se instalaran en su entorno, etcétera, etcétera. A estas alturas, cuando lleva más de un año inaugurado, que el presidente del cabildo se pregunte qué hacer con ese puerto, parece un chiste de Gila, si no fuera por lo mucho que nos ha costado a los contribuyentes esta obra innecesaria e inviable. Mientras buscan la manera de sacar rendimiento al inservible puerto, los tres partidos que lo promovieron quieren hacer otro en la costa de Guía de Isora con el apoyo del cacique

gomero. No les importa el impacto de este nuevo puerto en el litoral ni en el medio marino, el negocio es el negocio.

Ante el colapso de la movilidad en la isla en nuevo presidente tiene la misma solución que su antecesor: hacer más carreteras, más carriles en las autopistas y nada que implique el cambio del modelo de movilidad en la isla. Tenerife está por encima de la media europea de kilómetros de carreteras por kilómetro cuadrado de superficie, el problema no es la falta de carreteras, es el excesivo número de coches y las carencias del transporte público, de un plan de movilidad en la isla.

Tampoco dice nada sobre la capacidad de carga de la isla. El éxito de la política turística se mide por el incremento anual de visitantes, pero las matemáticas nos dicen que ningún crecimiento exponencial puede ser indefinido y, por tanto, cualquier gobernante responsable tendría que plantearse el límite, la cantidad de turistas compatible con la conservación de nuestra naturaleza y con la calidad de vida de sus habitantes. Parece que el asesor de los viejos, y nuevos gobernantes, es el actual presidente de la patronal de la construcción. (El anterior está en la cárcel por el caso de Las Teresitas, por delito ambiental cometidos en la explotación de áridos en Güímar y, además, está investigado por los sobornos en la construcción del puerto de Granadilla.) Este dirigente empresarial confunde el interés algunos empresarios por ganar dinero a toda costa, aunque sea infringiendo la ley y perjudicando el medio ambiente, con el interés general, pero desgraciadamente para los canarios los nuevos gobernantes coinciden con sus propuestas.

Eso sí, en los discursos están muy preocupados por el cambio climático pero los hechos demuestran que sus políticas van en dirección contraria, es el mismo rumbo que seguía CC. El colapso de la isla está asegurado.

PORTAVOCÍA, INTERVENCIONES, DEBATES, Y ARTÍCULOS DE ATAN

16/03/2019 Debate: Futuro del agua

Dentro de las jornadas realizada por el CIATF del 22/02 al 22/03 con motivo del día del agua ATAN FUE invitada y representada por Eustaquio Villalba. Se participó el día 16/03 en la Charla para la ciudadanía: Reutilización tras la conferencia “Experiencia de la Reutilización del Agua en Tenerife”



18/03/2019 Jornadas sobre el cambio climático y los recursos hídricos en Tenerife

Dos jornadas celebradas los días 18 y 27 marzo 2019 Salón de actos del Museo de Naturaleza y Arqueología y organizadas por el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, CICCIP y el CIATF.

El 22 de marzo se conmemora el Día Mundial del Agua. El lema de la ONU para este año es “Agua para todos” inspirado en el Objetivo Nº 6 para el Desarrollo Sostenible. Con motivo de ello se organizan estas jornadas sobre “EL CAMBIO CLIMÁTICO Y LOS RECURSOS HÍDRICOS EN TENERIFE”.

La conexión del CAMBIO CLIMÁTICO con los RECURSOS HÍDRICOS es trascendente en Canarias, donde momentáneamente se ha salvado el déficit del recurso con desalación de agua de mar y regeneración de aguas residuales. Sin embargo, queda en cuestión la cantidad de aguas subterráneas y la calidad de los recursos.

La participación de ATAN a través de su portavoz Eustaquio Villalba, como geógrafo e historiador, se realizó el día 18 y se moderó la mesa VARIACIONES OBSERVADAS EN EL CLIMA MARÍTIMO DE CANARIAS

20/03/2019 Patronato del Parque Rural de Anaga

ORDEN DEL DÍA:

- Aprobación del acta de la sesión anterior 1/18, celebrada el 18 de abril de 2018.
- Informe del Presidente de la Junta Rectora.
- Informe de la Directora de la Oficina de Gestión del Parque Rural.
- Ruegos y preguntas

Eustaquio Villalba asistió a la reunión del Patronato de Anaga, en representación de los grupos ecologistas; la reunión se celebró con "normalidad". Para su sorpresa teniendo puntos a tratar que les afectaban de lleno, los cinco representantes de los vecinos no aparecieron. Él habló de lo comentado en la reunión del día anterior, sobre las explotaciones de cabras ilegales, donde al parecer nadie es responsable; también en la reunión habló sobre el tema del transporte, de las especies exóticas, parques temáticos en los que se van convirtiendo los parajes naturales de la isla,... José Antonio Valbuena le pidió disculpas por llamarle impertinente en la reunión del día anterior.

27-28/03/2019 Jornada “Un futuro renovable para Canarias”

Eustaquio Villalba como portavoz de ATAN participa como experto en la mesa redonda II “Estudios sobre potencial técnico y económico renovable de Canarias”

Promovida por APDM, Asociación para el Progreso de la Dirección, ACER, Asociación Canaria de Energías Renovables, y Apuesta x la energía +postiva, fue celebrada en el

#ACERrenovablesAPD

La jornada en Tenerife fue desarrollada el 27/03 en el club Oliver, Santa Cruz y en Gran Canaria el 28/03 en Gabinete Literario en Las Palmas

La sensación es buena al considerar por el sector a ATAN como asociación respetada. En su ponencia destacó las incoherencias de los Planes energéticos de Canarias, el absurdo del crecimiento indefinido como meta, la falta de sistema de almacenamiento de la energía, el transporte y la contaminación y el cambio climático.

03/04/2019 La utopía liberal del crecimiento económico

En Canarias, al igual que en el resto del mundo, se acepta un dogma de fe: el objetivo prioritario de cualquier gobierno es mantener un ritmo de crecimiento del PIB lo más alto posible. No explican que cualquier tipo de crecimiento exponencial es imposible, pues lleva ineludiblemente al colapso. Ya se

trate del aumento constante del número de vehículos, de turistas, de la tasa de crecimiento demográfico, de producción de energía, construcción de más kilómetros de carreteras o más infraestructuras, no puede crecer indefinidamente. La razón es bien sencilla y solo hay que darse cuenta de que las leyes del mercado no se pueden aplicar a la naturaleza, que ésta no responde a la demanda. Ante esta obviedad, políticos, dirigentes patronales, economistas o periodistas responden descalificando como catastrofistas a los que nos oponemos a este modelo, propio de los que dicen no a todo, como afirma el actual dirigente de la patronal de la construcción tinerfeña. Pero la realidad está ahí, para verla solo hace falta desplazarse en las horas punta hacia la capital de la isla y comprobar el tiempo que se invierte en tan corto recorrido.

Coalición Canaria ha presidido los gobiernos del Archipiélago desde hace más de veinte años, por lo tanto es este partido el máximo, pero no el único, responsable de la situación actual. Hablan de crisis cuando la cifra de turistas deja de crecer y, cuando es al contrario, lo presentan como la prueba de su buena gestión, nos dicen que ya superamos los doce millones de visitantes y creciendo. El espacio en las islas no aumenta y, tampoco lo hacen los escasos recursos de Canarias, por el contrario aumentan la población necesaria para abastecer de mano de obra el mercado laboral, las viviendas, la sanidad, el gasto en educación y todas las infraestructuras necesarias para mantener este constante incremento. La política turística en Canarias claramente solo tiene un objetivo: aumentar su cifra año tras año realizando costosas campañas publicitarias para atraer a nuevos nichos de mercado, como es el de los practicantes de deportes de riesgo o de ultra-resistencia. Para ello, no han dudado en poner a su servicio el patrimonio colectivo de los espacios protegidos y convertirlo en parques temáticos, como denuncian los vecinos de Anaga. No importa que los planes de gestión prohíban muchas de estas actividades al colisionar con el objetivo de la conservación, ellos siempre encuentran la manera de saltarse la norma. Este es el caso de la prueba de ultra-resistencia Bluetrail en El Teide; o de las numerosas competiciones en El Médano, Anaga o Teno. La pregunta es obvia: ¿Cuál es el límite de turistas que tienen previsto?

En las dos islas capitalinas algunos partidos, entre ellos CC, apuestan por los trenes para solucionar el problema de la movilidad y, por supuesto, por la ampliación o la construcción de nuevos kilómetros de autopistas. En el año 2011 Canaria tenía una proporción de unos 700 vehículos por cada mil habitantes, en el 2017 la proporción había ascendido hasta casi 800. Si asignamos un tamaño medio a cada vehículo de entre tres y cuatro metros, significa que en Tenerife, si se pusieran en fila, ocuparían varias veces el total del kilometraje de las carreteras de la isla, tendrían que ponerse unos encima de otros. ¿Cuántos coches más caben en cada isla?

La propuesta de los trenes es tan disparatada, es como si los supermercados utilizaran camiones de treinta toneladas para hacer el reparto domiciliario de las compras. La isla es demasiado pequeña para basar su movilidad en la combinación vehículo privado y trenes. La línea que cubriría una distancia mayor, la del sur de Tenerife, apenas rebasaría los 60 km, demasiado corta para este tipo de transporte guiado. Si a eso le añadimos que, con paradas, la velocidad media no puede ser muy alta, que es una infraestructura muy cara, que requiere muchos años de amortización, separa con una barrera la franja litoral del interior de la isla, ocasiona un fuertísimo impacto ambiental y discurre lejos de los núcleos tradicionales de población, no parece tratar de solucionar el problema de la movilidad con trenes sea una buena idea. Los únicos que salen ganando son los accionistas de las constructoras y los "asociados políticamente". Recurrir a los trenes y más carreteras es lo mismo que si tratamos de solucionar las goteras que hay en nuestra casa y, en lugar de reparar el techo, ponemos cubos más grandes para recogerla. Las causas del colapso circulatorio no es la insuficiencia de la red de carreteras, sino el incremento constante de los vehículos y la apuesta de los gobiernos canarios por el transporte privado y que ha dejado al público como subsidiario, solo para los que no tienen coche. Eso sí, las administraciones públicas dedican grandes cantidades de dinero a estudiar, por ejemplo, el problema de la masificación de coches en El Teide cuando el parque carece, y desde hace muchos años, de un servicio de transporte público que merezca tal nombre. Otra prueba es la disminución de la escasa oferta pública los fines de semana en el parque rural de Anaga, una

decisión que contribuye decisivamente al colapso circulatorio que afecta a este espacio protegido los días de máxima afluencia de visitantes.

Hace pocos días era noticia que la empresa OHL, la constructora del ilegal “mamotreto” en San Andrés y el empresario Antonio Plasencia, ex presidente de la patronal de la construcción provincial, condenado por las extracciones ilegales de Güímar y actualmente cumpliendo condena por el caso de corrupción de Las Teresitas, están implicados en sobornos para obtener la concesión de la obra del dique exterior del Puerto de Granadilla. Dos casos, el de Las Teresitas y el puerto de Granadilla, que ejemplifican el tipo de crecimiento que han auspiciado desde los partidos gobernantes y por un sector del empresariado. Un modelo en el que siempre están los mismos perjudicados, en primer lugar, el de la mayoría de los ciudadanos que tenemos que pagar el sobrecosto de los sobornos y de las obras innecesarias y, además, esta gestión corrupta también perjudica a nuestro patrimonio natural. (La construcción del puerto de Granadilla se abasteció con áridos procedentes de canteras ilegales lo que ocasionó el picoteo de muchas zonas del sur de la Isla.) Pero, como hay que seguir pedaleando para no caer de la bicicleta de crecimiento económico, ahora proponen construir más puertos, Fonsalía en Tenerife y la ampliación del Puerto de Las Nieves de Agaete. Son proyectos que tienen un fin en sí mismos, el negocio es construirlo, no satisfacer una demanda de la sociedad. La afirmación no es gratuita como demuestra el puerto de Tazacorte o el aeropuerto de La Gomera.

Es verdad que a veces las denuncias prosperan en los tribunales y algunos de los implicados, no todos, terminan en la cárcel (como le ha ocurrido al antaño poderoso ex dirigente de CC Miguel Zerolo, exalcalde de Santa Cruz, exvicepresidente del Gobierno de Canarias) pero eso no los disuade, ni les hace ver que tienen que cambiar su modelo económico, aunque los hechos digan que ese camino nos conduce al precipicio. Para ellos, el negocio es el negocio.

Eustaquio Villalba Moreno

https://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/utopia-crecimiento-economico_6_884771539.html

13/05/2019 Los malos vientos del Puerto de Granadilla

El 12 de abril de 2005 ATAN presentó ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias recurso contencioso-administrativo contra la aprobación, por parte de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, del proyecto de Obras de Abrigo del Puerto de Granadilla. Entre los argumentos esgrimidos por la asociación se señalaba la inviabilidad del nuevo puerto debido a los vientos reinantes en la zona lo que dificultaría la maniobrabilidad de los buques y de las grúas; en tal sentido, en la fase probatoria del proceso, ATAN solicitó un peritaje judicial que fue realizado por el prestigioso capitán de la marina mercante, Fernando Lucas Correa, elegido por el Tribunal y costado con fondos del voluntariado de la asociación. El informe, como se señala en la Sentencia del TSJC, “confirmó los extremos aducidos en la demanda”. Sin embargo, el recurso fue sorprendentemente rechazado e hizo prevalecer, por encima del peritaje independiente, la opinión de la ingeniero de la Autoridad Portuaria y, por tanto, parte interesada. Opinión compartida por el Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla (OAG), empresarios y por los principales partidos en Canarias. Como dejó claro el ex-alcalde del municipio, el socialista Jaime González Cejas: “en las costas de Granadilla, hay una ligera brisa que algunas personas interesadas llaman viento”.

ATAN recurrió la sentencia del TSJC y también fue rechazado por el Tribunal Supremo que condenó en costa a nuestra asociación a pagar una cifra superior a los tres mil euros, algo que supuso más de la mitad de nuestro presupuesto anual. Un golpe económico muy fuerte para una asociación que solo se nutre de las aportaciones de sus socios, y no acepta nada que ponga condiciones a su independencia.

Hace unos días la Cadena Ser, informaba de las declaraciones del responsable de la empresa Tenerife Shipyards dedicada al mantenimiento de las plataformas petrolíferas en las que “recuerda que los informes del Observatorio Ambiental del Puerto revelan que en la zona los vientos superan los 20 nudos durante más de la mitad del año.” Increíble pero cierto, con los mismos datos se llegaban a conclusiones distintas, contradictorias e incompatibles entre sí. El Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla, estuvo dirigido por el ecólogo y defensor de la necesidad de un puerto, aunque ello supusiera sumir graves costos ambientales, el doctor Antonio Machado Carrillo.

En el informe del año 2010 este señor afirmaba que “el proyecto de una nueva infraestructura portuaria en Granadilla, las instituciones legitimadas de la sociedad han otorgado prioridad al interés económico y social sobre el ambiental y han aceptado el impacto negativo sobre el medio natural como coste ambiental insoslayable del proyecto, al considerar que no hay otras alternativas factibles”. Tanto es así que este Observatorio reconocía, sin rubor alguno, que en la construcción se empleaban áridos procedentes de canteras ilegales. Por si esto fuera poco, el director del OAG afirmaba en una entrevista: “Ha tenido un valor positivo muy importante. Hasta ahora las obras públicas se hacían con cierta frivolidad ambiental, seguramente por tradición desde la época de Franco, donde nadie rechistaba, porque si se equivocaba el ingeniero se equivocaba Franco, siguiendo la cadena, y el jefe del Estado no podía errar. Granadilla, en ese sentido, ha sido un punto de inflexión, se ha cambiado de mentalidad.” Tiene razón, Granadilla debe ser un punto de inflexión, es intolerable que estos señores no supieran el impacto que ocasionaba el viento en la operatividad de ese puerto. Lo que hace falta es que los informes del impacto ambiental de las obras públicas se hagan de manera más honesta y con más conocimiento de lo que es el medio ambiente. Los hechos demuestran quién tenía razón y quienes, como el OAG, los utilizaron para justificar una decisión disparatada desde el punto de vista ambiental y económico.

El director del OAG es un experto entomólogo especializado en escarabajos, pero su labor al frente de este organismo ha demostrado que sabe poco del impacto que ocasionan estas obras sobre el medio ambiente y ni los condicionantes que el medio ambiente impone a un puerto de esas características. Nada dijo sobre el desplazamiento a Granadilla de las plataformas petrolíferas, ninguna objeción al tráfico de gaseros para abastecer a las plantas suministradoras de electricidad y, sin embargo, los hechos vienen a demostrar que el puerto es inviable por un condicionante que caracteriza ambientalmente a esta zona: el viento. Cuando tomó posesión de su cargo Antonio Machado, dijo (dejando así claro lo mucho que se aprecia) que él era la garantía de la independencia del OAG. Pero la realidad demuestra que solo era el mascarón de proa de los partidarios de la construcción del puerto. Los partidarios del sí al puerto consideraron que era el más capacitado para enfrentarse a los científicos de la universidad, a los ecologistas y a todos los que se oponían a esta obra. Pero fue incapaz de “observar” el suministro de áridos ilegales ni de interpretar correctamente los datos meteorológicos. Según la legislación española los buques gasísticos no pueden operar en el puerto si el viento supera en la escala de Beaufort el grado 5 (vientos entre 29 y 38 km por hora). Por lo tanto, en base a los datos disponibles incluidos los aportados por el OAG, este puerto no es operativo más de la mitad del año para estos buques ni para los grandes portacontenedores.

Los responsables de la empresa que se dedica a la reparación de las plataformas, afirman que la autoridad portuaria les presionó para que trasladaran su actividad al nuevo puerto, una vez que fue inaugurado un ventoso día por el ex-presidente M. Rajoy. Ricardo Melchior, cuando era presidente del cabildo y, posteriormente como responsable de la Autoridad portuaria, dijo que el puerto de Santa Cruz se destinaba a los cruceros, al tráfico de pasajeros y graneles y que se trasladaría al de Granadilla el resto de las actividades portuarias; entre ellas todas las relacionadas con la reparación y mantenimiento de barcos y plataformas. Incluso estaba decidido que el dique flotante se ubicara en el puerto de Granadilla. La negativa de las empresas, y su amenaza de irse al puerto de Las Palmas, les obligó a cambiar de decisión. El traslado suponía la desaparición de la reparación naval en Tenerife y de sus centenares de puestos de trabajo.

Se empeñaron, contra viento y marea, en construir el puerto, ignorando que si escupes contra el viento el escupitajo te cae en la cara. Según la sentencia del TSJC el puerto de Granadilla es legalmente una ampliación (?) del puerto de Santa Cruz que cuesta al contribuyente más de 300 millones de euros, además los tres mil de ATAN. Los hechos demuestran que teníamos razón, que los datos validan el informe pericial y dejan en ridículo la sentencia del TSJC.

https://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/malos-vientos-Puerto-Granadilla_6_898770115.html

<https://planetacanario.com/los-malos-vientos-del-puerto-de-granadilla-por-eustaquio-villalba/>

ECO:

<http://www.lacasademitia.es/articulo/economia/malos-vientos-puerto-granadilla-eustaquio-villalba-attan-diario/20190517084431091090.html>

22/05/2019 Taller de participación ciudadana sobre zonas marinas

Julián participó en nombre de ATAN en el taller de participación ciudadana sobre gestión de las Zonas de Especial Conservación marinas en el IEO CENTRO OCEANOGRÁFICO DE CANARIAS, en la dársena pesquera de Santa Cruz de Tenerife. . La asistencia a la reunión no tuvo mucho sentido pues solo se discutía o hablaba de lo que a ellos les interesaba. Nada se discutió de las playas artificiales que se siguen realizando, los proyectos de nuevos puertos, y demás afecciones de costa.

04/06/2019 radio Onda Joven

Participación de Eustaquio Villalba en onda joven en el que divulga quién es ATAN y sus actividades

<http://www.ondajovenradio.es/>

18/06/2019 Jornada Perspectivas del cambio global y climático en Canarias

Eustaquio Villalba Moreno asistió a dicha jornada celebrada en el Centro Oceanográfico de Canarias, sito en Dársena pesquera como portavoz de ATAN

Invitación realizada por eventos@grupomacaronesia.com

28/10/2019 Reunión participativa para la redacción de la Ley de Cambio Climático

ATAN participa junto con otros colectivos sociales, científicos, ecologistas, sindicales, y empresariales, en una reunión convocada por el GobCan, por el nuevo Consejero de Transición Ecológica, Lucha contra el cambio climático y Planificación Territorial (J.A. Valbuena) para debatir, tratar y aportar ideas y un consenso sobre la Ley de Cambio Climático en Canarias. Acuden dos representantes de ATAN a la misma.

**09/11/2019 “Una lágrima en la arena”**

REPOR T2019 Ep.236, Canal 24 h., <https://www.rtve.es/television/repor/> minuto 16

Entrevista corta a Eustaquio Villalba como portavoz de ATAN, dando su opinión sobre la moda de las playas artificiales y el poco valor que se tiene de las playas propias de arena volcánica.

20/11/2019 El puerto de Fonsalía, ¿un debate estéril?

El “jefe” del cabildo ha dicho que no puede haber dudas sobre la necesidad de construir el puerto de Fonsalía y “quedaba muy claro que por parte del grupo socialista en el Gobierno de Canarias este asunto no se podía someter de nuevo a debate.” Pero, afortunadamente y a pesar del aumento de la representación parlamentaria de la ultraderecha, en una sociedad democrática somos los ciudadanos, y no los “jefes”, quienes decimos lo que debe ser objeto de debate. En primer lugar porque somos los contribuyentes, no ellos, quienes ponemos el dinero, que no es poco y, también, los que sufriremos las consecuencias si, como ha ocurrido con el de Granadilla, el de Tzacorte o el de Garachico, son un absoluto fracaso económico y ambiental.

Los argumentos de los que denominaron como los de no a todo, no se tuvieron en cuenta y los partidos decretaron que no había debate, que proyectos como el puerto de Granadilla no estaban sometidos a discusión. En ATAN no les hicimos caso y denunciarnos en los tribunales que ese puerto resultaría inoperativo la mayor parte del año debido al régimen de vientos de la zona. Pedimos a los tribunales un peritaje (cuyo costo pagó nuestra asociación) que demostraba técnicamente la inviabilidad del proyecto. Es verdad que también fue rechazado por los jueces y que ATAN fue condenado en costas, pero los hechos se han impuesto. Transcurrido más de un año desde su inauguración (por cierto tuvo lugar un día normal de intenso viento) el puerto sigue vacío y, por si fuera poco, con acusaciones en los tribunales por corrupción. Es necesario que la ciudadanía conozca y participe en un debate como el de Fonsalía, que implica gastos de millones de euros y la alteración irreversible de una parte de nuestro litoral en las que prosperan numerosos mamíferos marinos.

El nuevo presidente del cabildo tinerfeño desautorizaba al consejero del Gobierno de Canarias, José Antonio Valbuena, miembro de su mismo partido, que fue rotundo en sus declaraciones a Diario de Avisos: “Si de mí dependiera, el puerto de Fonsalía no tendría autorización ambiental”. O lo que es lo mismo, el máximo responsable en temas ambientales del Gobierno de Canarias reconoce que el proyecto supone un grave atentado contra el medio ambiente, pero para el “jefe” del cabildo ni siquiera admite que esta opinión deba ser objeto del debate. El puerto saldrá adelante porque lo dicen los que de verdad mandan: Pedro Martín y Casimiro Curbelo.

El puerto de Fonsalía, aunque el PSOE no admita discusión, tiene en contra a toda la comunidad científica que, en sus trabajos de investigación avisan del tremendo impacto que tendría el

macropuerto en una zona protegida y que, además, ya cuenta con numerosos puertos deportivos y pesqueros. Tiene en contra a las asociaciones conservacionistas, a un partido que forma parte del Gobierno de Canarias (Podemos), a un Consejero del gobierno autónomo y, sobre todo, a una parte importante de la ciudadanía, pero lo “jefes” de los cabildos de la Gomera y Tenerife nos han excluido a todos del debate público.

Las instituciones canarias siguen con la obsesión de construir puertos en las islas, aunque con ello no se resuelvan ni mejoren las comunicaciones. Son obras que modifican de manera irreversible una parte de nuestro litoral y despilfarran el dinero público. Casimiro Curbelo, el nuevo conde de La Gomera, ha decidido que la isla cuente con tres puertos capaces de acoger a los ferrys que realizan el tráfico interinsular en los 30 kilómetros del litoral sur gomero. Parece que tal disparate no pasaría el filtro de un gobierno canario responsable, pero es un parecer que no tiene en cuenta que el señor conde tiene más poder que el gobierno del “Pacto de las flores”. Este capricho ya cuenta con una partida presupuestaria y, como muestra de sumisión, su antiguo partido ha dejado a su candidato en Valle Gran Rey sin sueldo por no plegarse a los dictados del máximo representante del sistema caciquil imperante en la isla.

Hemos cambiado de marca políticas en muchas instituciones públicas, entre ellas el gobierno autónomo y el equipo de gobierno del cabildo tinerfeño, pero el producto que venden es el mismo: más turistas, más coches, más carreteras, más puertos, más auditorios. No tienen en cuenta, o lo que es peor, no les importa, que sea precisamente este modelo económico el que esta ocasionando el colapso de Tenerife y que sus propuestas solo contribuyan en incrementarlo. La pésima planificación de las grandes infraestructuras está ocasionando, no solo un enorme despilfarro del dinero público, también propician la gangrena de la corrupción.

Por el contrario, se recorta en las prestaciones sociales o en infraestructuras básicas. En Arure, municipio de Valle Gran Rey, hace muchos años se construyó la red de alcantarillado pero no se hizo la correspondiente depuradora por lo que estas aguas sin depurar siguen llegando al barranco y contaminando su cauce. En Tenerife la situación de las aguas negras es todavía, si ello fuera posible, más oscura. Tampoco estamos en una buena situación con respecto al agua de consumo, la única medida que se les conoce es la de instalar desaladoras y depender cada vez más de los combustibles fósiles priorizando el gas natural frente a las energías alternativas. Son estos hechos los que permiten entender que quieren hurtar del debate público las explicaciones sobre las grandes infraestructuras fracasadas (Granadilla, Tazacorte o Garachico), son las mismas razones por las que han decidido que el puerto de Fonsalía y la ampliación del puerto de Santiago, en La Gomera, no están sujetos a la discusión pública.

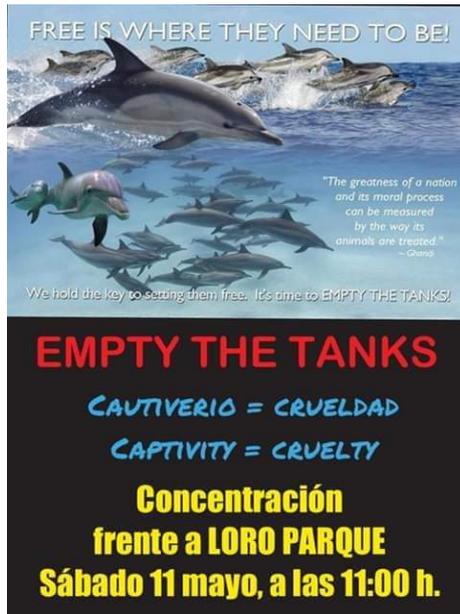
Así entienden la democracia y la participación ciudadana.

Eustaquio Villalba Moreno

<https://planetacanario.com/el-puerto-de-fonsalia-un-debate-esteril-por-eustaquio-villalba/>

MANIFESTACIONES

11/05/2019 protesta internacional EMPTY THE TANKS



POR EL CLIMA Y LA BIODIVERSIDAD

24/05/2019



27/09/2019





06/07/2019 SOMOS MAR Mani-fiesta-acción



Mani-festa-ción convocada por varios grupos de jóvenes por el clima de la isla de Tenerife. Acuden aproximadamente 300 personas de diferentes colectivos, algunos aportando música al evento; muchos de los asistentes lo hacen ataviados con temática marina. ATAN colabora sacando de nuevo la gran ballena “Esperanza”, de tamaño real (portada por veinticuatro personas), y acudiendo bastantes socios de la misma. Tras el recorrido por la Avenida de Anaga, bajo el Cabildo tiene lugar una danza, se representa un performance por parte de alumnos de la Escuela de Actores de Canarias, un Performance de la Escuela de Actores, y la lectura de un poema.

Después de las imágenes de las playas de nuestra isla llenas de plástico, vertidos sin control, otra tanda de hoteles que se extienden por la costa, otro puerto en Fonsalía, más plataformas petrolíferas, otra colisión de barcos con cetáceos, otro cetáceo muerto que aparece en Las Teresitas, plástico en los peces que consumimos, descontrol en el avistamiento de cetáceos en el sur, etc. No hay opción B, como dicen los jóvenes.

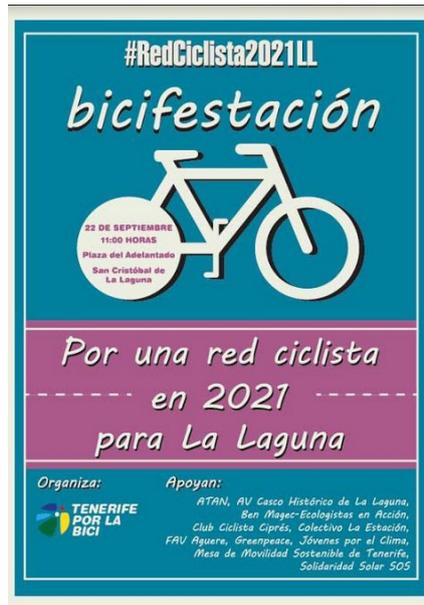


Tras la manifestación se finalizó en el local de ATAN con un aperitivo



22/09/2019 BICIFESTACIÓN

Realizada por el grupo "Tenerife por la Bici" y apoyada entre otros por ATAN. Acuden aproximadamente 120 personas.



ACTUACIONES PARA LA ERRADICACIÓN DEL RABO DE GATO

Proyecto *Pennisetum*

Se ha presentado un PROYECTO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL SOBRE ESPECIES INVASORAS EN CANARIAS para obtener financiación para su consecución. Ver anexo.

Existen varias actuaciones:

1. El control directo mediante jornadas de voluntariado (ver punto siguiente)
2. Grabación de documental
3. Charlas educativas

Control directo de *Pennisetum setaceum*

Estas jornadas de voluntariado organizadas por ATAN y “Desaplátate.org” son abiertas a la ciudadanía previa inscripción a través de un formulario vía web al gestionar un seguro. Se explica porque el control de esta planta es importante y se enseña a quitarla de manera correcta y eficaz.

Existen tres zonas de actuación contra el rabo de gato:

Barranco del Río. Se asiste por parte de algunos socios esporádicamente para revisar y eliminar si es que ha vuelto a aparecer.

Se destaca la actuación del Cabildo de Tenerife en el Barranco del Río el 29/10/2019 Por medio de cuadrillas de trabajos verticales para eliminar el rabo de gato de imposible acceso con voluntarios



Barranco de La Goleta. El punto de encuentro es la rotonda de entrada a Bajamar (junto a la subida del barranco) a las 9:00 de la mañana. Se continúa con la mancha situada en una de las laderas del barranco, una de las más grandes de la vertiente norte del macizo.

- 09/02/2019
- 16/03/2019
- 06/04/2019
- 09/06/2019
- 31/08/2019
- 29/09/2019
- 19/10/2019
- 02/11/2019
- 30/11/2019



16/03/2019



ACCIÓN RABO DE GATO

Voluntariado ambiental para proteger nuestra biodiversidad.

6 ABRIL 19 • 9 AM • BARRANCO LA GOLETA

Participa, colabora y disfruta.

Inscríbete en ATAN.org o desaplatanate.org



09/06/2019



31/08/2019



31/08/2019



RUTAS

Se trata de una actividad sólo para socios y para acudir se debe enviar un mail con antelación a atan@atan.org y esperar detalles.

02/02/2019 RUTA CIRCULAR: LA ORILLA - LOS DORNAJOS - PISTA DEL MOQUINAL

Distancia aproximada: 6 km

Duración aproximada: 4 horas (se procurará empezar a caminar a las 10:00 para finalizar sobre las 14:00)

Desnivel aproximado: 150 m bajada / 150 m subida.

Indicada para niños.

Descripción: comenzaremos bajando por el antiguo Acebe (cortafuegos) de La Orilla. Al terminar el mismo tomaremos el Camino de Los Dornajos que transcurre por la ladera oeste del barranco de La Goleta para cruzar su cauce justo antes de llegar a la pista del Moquinal. Terminaremos recorriendo tramos de pista y del antiguo sendero del Moquinal para llegar al punto de partida.

Datos de interés: recorreremos zonas de monteverde, zonas de pino radiata que han sido eliminados en la última década y restauradas con monteverde, reductos de antiguos cultivos confinados en el monteverde, panorámicas de la Mesa de Tejina y del barranco de La Goleta. Flora y fauna característica del monteverde.



02/03/2019 RUTA CHASOGO - CHIGUERGUE

Situación: Guía de Isora

Punto de salida: Carretera TF-38, Pista de Montaña Chasogo.

Punto de llegada: C/El Roquillo con C/Las Cuevas, Chiguergue.

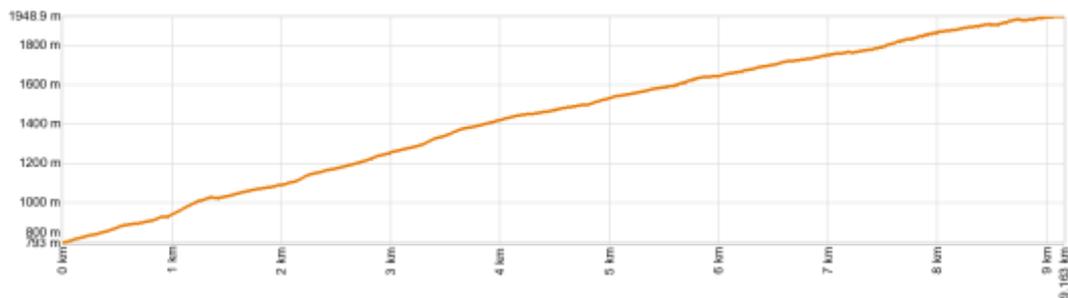
Distancia: 9,2 Km

Duración: 4 h

Dificultad: Media

Desnivel: 1.200m de bajada.

La ruta comienza en el cruce de la Pista de Montaña Chasogo con la Carretera TF-38 (Chío – Boca Tauce). Siguiendo la pista se llega a la zona conocida como Reventón de Pedro Hernández, un malpaís que nos permite observar interesantes morfologías volcánicas como planchas de pahoehoe, lavas cordadas y tubos volcánicos. También una antigua e interesante era construida sobre morfología pahoehoe: la era de Barqueto y algunas oquedades volcánicas (restos de tubos volcánicos). Luego la ruta se adentra en el pinar y desciende pasando por la zona conocida como Naterito de Sánchez y por el Lomo de las Cuevas del Cuchillo. La ruta termina en el punto de confluencia entre la calle El Roquillo y la calle Las Cuevas, en Chiguergue.



**25/05/2019 RUTA VILAFLORE - IFONCHE**

Situación: Vilaflor - Arona

Punto de salida: Vilaflor

Punto de llegada: Ifonche

Distancia: 11 km

Duración: 5 h

Dificultad: Media-Alta por la distancia.

Desnivel: 350m de subida, y 740m de bajada

Ruta que recorre parte de un tramo del GR-131. Comienza en la Iglesia de San Pedro de Vilaflor y asciende hasta la ermita de San Roque. Desde allí se podrá disfrutar de unas espléndidas vistas. El Camino de San Roque sigue su recorrido asfaltado junto a un hotel y el campo de fútbol municipal con vistas hacia el pinar del Parque Natural de Corona Forestal donde destaca la silueta inconfundible de la cara sur de El Sombrero de Chasna (2405 m) situada junto al Llano de las Mesas. Cuando termina el asfalto, la señalización hace que nos desviemos hacia la derecha por una pista forestal que discurre, después de atravesar el cauce poco profundo del Barranco de la Magdalena, entre los muros de algunas huertas cultivadas, que están situadas en las faldas de Montaña Ciruelita (1574 m)

Ya dentro del pinar, el recorrido asciende suavemente por firme bastante pedregoso hasta encontrarnos con una señal indicadora de que estamos entrando en el Paisaje Protegido de Ifonche. Finalmente, desciende hasta el Caserío de Ifonche.



08/06/2019 XII EDICIÓN DE LA RUTA JUANLU

Al igual que otros años, la ruta no la organiza propiamente la Asociación sino que colaboran algunos socios y amigos de Juanlu. Este año la ruta cambió de trazado, realizándose en la zona de La Orilla (altos de Tegueste) y Los Dornajos, también dentro del Parque Rural de Anaga. El desplazamiento en guagua fue también mucho más corto que en anteriores ediciones, reduciéndose a media hora. Asistieron 31 personas; tardamos 5h aproximadamente en hacer este nuevo trayecto, nos acompañó buen tiempo: nublado al principio y soleado al final.



23/11/2019 RUTA INTERPRETATIVA POR EL BOSQUE DE LAURISILVA

Sendero de Las Vueltas desde casa forestal a Taganana. hasta el histórico núcleo de Taganana. Esta ruta fue interpretada voluntariamente por Atteneri que nos habló tanto sobre el ecosistema de la laurisilva como de las tradiciones del recorrido.



Esta Memoria de Actividades consta de 40 páginas (46 páginas con anexos) y ha sido realizada en febrero de 2020.
ATAN ©

ANEXO. PROYECTO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL SOBRE ESPECIES INVASORAS EN CANARIAS

Datos del promotor del proyecto:

La Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza tiene su sede en la Calle Santo Domingo número10 de Santa Cruz de Tenerife (38003).

Código de Identificación Fiscal: G38068722

Teléfono 922 279392

Correo electrónico: atan@atan.org

ATAN es una asociación conservacionista fundada en 1971 por un grupo de ciudadanos preocupados por el creciente deterioro de la naturaleza en las islas, muchos de sus socios fundadores son reconocidos investigadores, profesores universitarios y naturalistas.

Su objetivo es la lucha por la preservación de los valores naturales de las islas, para esto ATAN lleva a cabo actividades de diversos tipos, como denuncias y acciones reivindicatorias, investigación y estudio, información pública, educación ambiental, y actos culturales y recreativos (conferencias, proyecciones, concursos fotográficos, excursiones, etc.).

Las actividades realizadas en el año 2018 son, de manera resumida, las siguientes:

- Participación en el festival Medioambiental Hidrosfera con un puesto informativo.
- Realización del proyecto “*Silencio se rueda*” consistente en el desarrollo de dos rutas ciclo-culturales en el casco de la Ciudad de San Cristóbal de La Laguna.
- Participación del portavoz de la asociación en una mesa redonda y en 10 intervenciones en diferentes medios de comunicación de prensa y televisión.
- Proyecto *Cosmocine*, actividad de educación ambiental con visionado de documentales y debate final, realizado en el Museo de la Ciencia y el Cosmos, 6 sesiones.
- Proyecto de rehabilitación de la Finca La Trufa, en Las Mercedes, San Cristóbal de La Laguna.
- Jornadas (12) de control de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*) en el barranco del Río, Barranco de la Goleta y mesa de Tejina.
- Rutas senderistas (6) para conocer el patrimonio natural y cultural de la isla.
- Solicitud de información ambiental a diferentes administraciones con el fin de formular diferentes alegaciones o denuncias.

Resumen del proyecto

Con el fin de promover la conservación de los valores naturales de las islas y en concreto de Tenerife, se desarrollará este proyecto que consta de tres ejes fundamentales: la acción directa, la creación cinematográfica y la educación ambiental.

Mediante las jornadas de control de rabo de gato en el Parque Rural de Anaga, los jóvenes de los centros educativos del área de influencia de este espacio natural, podrán ver que es posible conseguir mejorar su entorno. La grabación de un documental de naturaleza donde se relata como la ciudadanía está frenando el avance de esta especie invasora, constituirá una valiosa herramienta para difundir el mensaje de esperanza con respecto a la conservación de la naturaleza.

MEMORIA EXPLICATIVA

Antecedentes

Desde el año 2011 en que la Asociación Abeque inició el control de una de las peores especies de flora invasora presente en la isla, *Pennisetum setaceum*, han sido varios los colectivos que se han ido sumando a la lucha contra esta especie.

Por sus características ecológicas: Alta capacidad reproductora, tanto sexual como asexual, duración de las semillas por más de 6 años, adaptación a diferentes hábitats, capacidad de florecer todo el año, elevado número de semillas, etc. Esta especie muestra una gran agresividad, capaz de desplazar a especies nativas de las islas. Además está presente en todas las islas y es conflictiva ambientalmente en muchas partes del planeta.

Pennisetum setaceum está incluida en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras, además el Gobierno Canario publicó en 2014 la Orden por la que se aprueban las Directrices técnicas para el manejo, control y eliminación del rabogato.

La asociación Desaplatánate y la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza deciden, en el año 2015, sumarse al control de esta especie, eligiendo el Parque Rural de Anaga por su gran valor ambiental para Tenerife y por haber sido declarada recientemente Reserva de la Biosfera por la UNESCO. Con esto se pretende frenar su entrada a zonas interiores del Parque.

Anualmente se solicita el permiso para realizar esta actividad ante el Área de Medio Ambiente del Cabildo de Tenerife.

Logros conseguidos hasta el momento

En el año 2015 ambas asociaciones abordaron una gran mancha ubicada en el cauce bajo del Barranco del Río o del Tomadero cerca de la Punta del Hidalgo en el municipio de San Cristóbal de La Laguna.

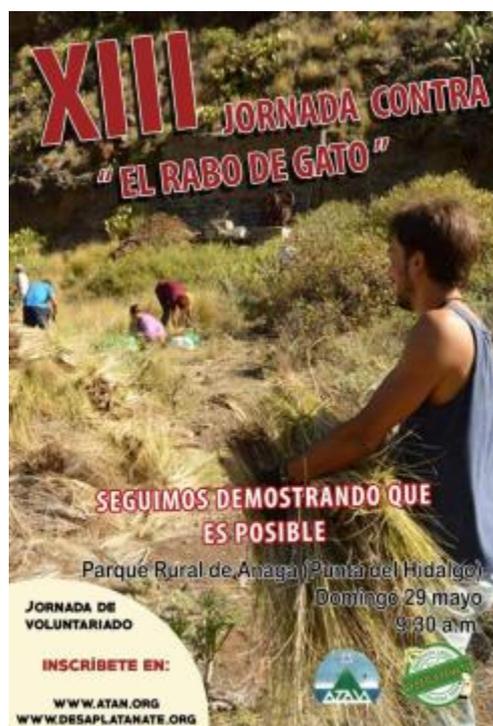


Imagen 01. Cartel de una de las convocatorias en Barranco del Río.

Tras trabajar mensualmente durante 2 años, se fueron espaciando las visitas hasta que se logró que la flora autóctona del barranco recuperase el espacio que ocupaba *Pennisetum setaceum*. Actualmente se realizan solamente visitas de revisión cada tres meses con un pequeño grupo que ha apadrinado la localidad.



Imagen 02.- Comparativa donde se muestra la recuperación de la zona de control de rabo de gato. Una vez conseguido este objetivo se logró controlar una pequeña mancha de esta especie en La Mesa de Tejina, igualmente se continúan realizando visitas de revisión.

Desarrollo del proyecto:

Control directo de *Pennisetum setaceum*

Se plantea la realización de jornadas mensuales para controlar la planta invasora *Pennisetum setaceum* en el Barranco de La Goleta en el Municipio de Tegueste, dentro del Parque Rural de Anaga en Tenerife.



Imagen 03.- Localización de la zona donde se realizarán las jornadas de control de rabo de gato. Estas se convocarán por redes sociales y de manera directa con la ULL, realizando una jornada mensual que será dirigida por, al menos, dos voluntarios de ATAN y/o Desaplatánate, teniendo un horario de 9 a 14.30 de la mañana. Se realizarán en fines de semana o día festivo.

Será obligatoria una inscripción previa y el proyecto aportará el seguro, las herramientas, guantes, bolsas, refrigerio (agua, fruta y frutos secos) y se encargará de la entrega de las semillas retiradas a personal del Cabildo Insular de Tenerife para su correcta gestión.

Al inicio de cada jornada se darán las explicaciones técnicas para una correcta manipulación de la especie (siguiendo las directrices del Gobierno de Canarias) y sobre la importancia del trabajo a realizar.

Una vez en el lugar de actuación se explicarán los valores ambientales de la zona y se dará una breve información sobre las especies de flora y fauna que se beneficiarán de la recuperación del área.



Imagen 04.- Detalle de la recuperación parcial de la zona de control de rabo de gato en Barranco de La Goleta.

Grabación de un documental

Con el fin de que trascienda el fenómeno de la implicación de la ciudadanía en la lucha contra las especies invasoras, se plantea la realización de un trabajo cinematográfico de calidad que sirva de soporte a las diferentes charlas educativas que se impartirán en la parte final del proyecto.

El enfoque de este audiovisual será el de contar la historia de la lucha contra el rabo de gato a través de varios colectivos implicados en diferentes islas del archipiélago. El hilo conductor será el relato de un vecino de Teno (Tenerife) de 72 años que desde el inicio de las jornadas en esos pagos colabora de manera activa en las actividades. Los impresionantes paisajes de Teno y Anaga serán también protagonistas de este relato.

Se cuenta para la grabación y realización de esta pieza con la productora Alas cinematografía y con el realizador Pedro Felipe Acosta, documentalista de naturaleza de gran prestigio que ha dirigido y rodado más de una veintena de documentales sobre la exclusiva naturaleza de Canarias. Varios de sus trabajos han obtenido premios internacionales.

Charlas educativas.

Con el fin de contagiar de entusiasmo por la conservación de la biodiversidad de Tenerife, se impartirán una charla educativa usando como soporte el documental elaborado durante este proyecto. El educador ambiental deberá ser un profesional que logre comunicar con facilidad con los jóvenes de secundaria de los centros de la comarca de influencia del Parque Rural de Anaga. Complementará con sus explicaciones la historia que cuenta la pieza cinematográfica.

Colectivo al que se dirige

Jóvenes de la comarca de Anaga. Las charlas se realizarán en los Centros de Secundaria de San Andrés, Tejina, Valle Guerra y Tegueste.

Estudiantes de la Universidad de La Laguna que quieran participar en las jornadas, mediante convenio firmado con esta entidad desde el año 2017, la asistencia se convalidará por créditos de libre elección.

Puestos de trabajo

La asociación ATAN dispondrá de tres voluntarios, como mínimo, para la convocatoria y organización de cada jornada. Durante el desarrollo de cada una, al menos dos acompañarán al grupo en todo momento y darán las explicaciones pertinentes.

Para las charlas educativas en centros de la zona se contará con un educador o educadora ambiental, que será un profesional externo al que se contratará como autónomo para esta labor.

La productora Alas Cinematografía y su personal, realizarán todas las labores de grabación, producción y edición necesarias para elaborar el documental que se utilizará como soporte a las charlas educativas.

Número de participantes y beneficiarios

Los voluntarios de la asociación organizarán las salidas mensuales, diseñando un cartel que se difundirá en la web de la asociación y las diferentes redes sociales. Harán una introducción sobre la problemática de las especies invasoras y explicarán la metodología para su control sobre el terreno.

Con una media de entre 20 y 30 personas, se prevé que sean entre 250 y 300 personas los participantes en las jornadas de control de *Pennisetum setaceum*.

Una vez elaborado el documental y presentado oficialmente se impartirán ocho charlas en diferentes centros educativos de la zona de influencia del Parque Rural de Anaga siendo unos 400 alumnos de secundarios los que vean el cortometraje y reciban la charla educativa.

Dependiendo de la difusión del documental, los beneficiarios pueden ser cientos de miles, ya que será presentado a los diferentes festivales de temática acorde a su contenido, se llegará a acuerdos con canales de televisión para su emisión, se realizará un convenio con la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias para su cesión como material divulgativo, y se difundirá en redes sociales.

Ámbito directo de las jornadas de control: Municipio de Tegueste, Tenerife.

Ámbito directo de las charlas educativas: centros de secundaria de Tegueste, San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, en barrios y pueblos no capitalinos de la zona de influencia del Parque Rural de Anaga.

Plazo de ejecución

Jornadas de control de rabo de gato: Desde agosto de 2019 hasta julio de 2020 salidas mensuales.

Rodaje del documental: septiembre, octubre y noviembre. Edición y montaje: diciembre de 2019.

Actividades educativas: Febrero, marzo, abril, mayo y junio.

Difusión por festivales: a partir del estreno.

Presupuesto detallado

Para la realización de las jornadas de control será necesaria la compra de herramientas tipo pulatskis, así como cuñas para el encabado, bolsas para las semillas, guantes, etc. Se aportará agua, fruta y frutos secos como refrigerio para los voluntarios. Igualmente se incluirá un seguro por actividad y unos gastos de combustible para los voluntarios de la asociación que lleven las herramientas y la comida.

La grabación del documental ha sido valorada por la productora Alas cinematografía según presupuesto adjunto.

Las charlas en centros educativos se impartirán por profesional de la educación ambiental en los centros de la comarca de Anaga.

Concepto	importe	cantidad	subtotal
Herramientas, guantes, bolsas, etc.	300	1	300
Seguro	61	12	732
Refrigerio voluntarios	70	12	840
combustible	15	12	180
Grabación documental	8.500	1	8.500
Charlas educativas	30	8	240
		Total	10.792