

PROPUESTA A LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS, EN RELACIÓN CON LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DENOMINADO “PUERTO DE ISORA, PROMOVIDO POR ENTE PUERTOS CANARIOS, S.L., EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GUÍA DE ISORA, ISLA DE TENERIFE (EXPEDIENTE 2008/1481).

ANTECEDENTES

1º.- El Ente Puertos Canarios remitió, con fecha 17 de agosto de 2011, a esta Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad, el Proyecto referenciado junto con el Estudio de Impacto Ambiental y la documentación relativa al trámite de Información Pública, al objeto de que por parte del órgano ambiental se formulase la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

2º.- Esta propuesta se ha elaborado teniendo en cuenta toda la documentación que hasta la fecha ha sido remitida por la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, y que forma parte del correspondiente expediente administrativo, a saber:

2º.1) El expediente de Información Pública e Institucional compulsado, que incluye las certificaciones acreditativas y respuestas a las alegaciones formuladas en la fase de Información Pública.

2º.2) Proyecto Técnico denominado “Puerto de Isora”, elaborado en octubre de 2010.

2º.3) Estudio de Impacto Ambiental denominado “Puerto de Isora, isla de Tenerife”, elaborado en octubre de 2010.

2º.4) Documentación Adicional I, II y III, elaboradas en mayo de 2013, julio de 2014 y diciembre de 2014.

3º.- Instruido el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del referido proyecto, se han tenido en cuenta los informes emitidos por diversas instituciones y administraciones públicas, así como la información y el conocimiento de los especialistas de las unidades administrativas de este Centro Directivo, para una mejor evaluación del Proyecto.

4º.- Asimismo, en cuanto al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, figura informe emitido por el Cabildo Insular de Tenerife, en relación con las afecciones al patrimonio Histórico del Proyecto, realizado por el área competente de dicha corporación insular.

5º.- Con respecto al trámite administrativo realizado en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se resumen aquellos aspectos más importantes.

- Con fecha 18 de diciembre de 2009 (MAOT 19.734), se remitió al Ente de Puertos Canarios la determinación del nivel de amplitud y detalle del Proyecto del Puerto de Isora. La citada documentación contaba con un elevado número de



consideraciones ampliamente pormenorizadas que debían recogerse en el estudio de impacto ambiental, y exponían de manera detallada y profusa una serie de contenidos de trabajo de aquellos aspectos y variables más relevantes con respecto al proyecto que nos ocupa, de tal forma que cualquier profesional en la materia podría entender todos y cada uno de los requerimientos expuestos de manera suficiente.

- Con fecha 6 de julio de 2012 (REUS 62422), se requirió a la Dirección General de Puertos de la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial del Gobierno de Canarias, la subsanación del contenido mínimo exigible para esta categoría de evaluación explicitado tanto en la legislación vigente como en el documento de amplitud y nivel de detalle que tampoco habían sido debidamente cumplimentado, a pesar de haberse expresado de forma técnicamente pormenorizada y clara.
- Con fecha 23 de julio de 2012, el Ente de Puertos solicitó ampliación del plazo para la aportación de documentación relativa al contenido mínimo.
- El 27 de julio de 2012, se mantuvo una reunión entre técnicos de ambos departamentos, así como con la consultora encargada de realizar el Estudio de Impacto Ambiental. Esta reunión tuvo la finalidad de explicar y ayudar a comprender aquellos aspectos que deberían estudiarse al objeto de completar el contenido solicitado.
- Con fecha 15 de octubre de 2012, mediante Resolución nº 453, la Viceconsejera de Medio Ambiente, al no haberse aportado el contenido mínimo exigido por artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, resolvió dar por desistida a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de la referencia.
- Con fecha 9 de noviembre de 2012, el Ente Puertos Canarios presentó alegaciones a la citada Resolución, “ [...] por haberse practicado vulnerando principios administrativos básicos y el principio de lealtad entre administraciones, por cuanto Puertos Canarios, que continúa la tramitación iniciada por la Consejería de Obras Públicas, transportes y Política Territorial, es un ente público empresarial adscrito a dicha Consejería, que ha asumido las competencias que, en materia de puertos, venían siendo ejercidas por esta última”, instándose, por medio de las mismas, a la Viceconsejería de Medio Ambiente que emitiese un informe en el que se especificase de manera pormenorizada cada uno de los aspectos que debían subsanarse o, dar por válidos los acuerdos adoptados en la reunión mantenida el 27 de julio de 2012 entre técnicos de ambos departamentos y, quedar a la espera de que se enviase la documentación subsanada.
- Con fecha 25 de marzo de 2013, mediante Resolución nº 115, la Viceconsejería de Medio Ambiente revocó y se dejó sin efecto la citada Resolución de desistimiento. A tal efecto el 25 de marzo de 2013, la Dirección General de Protección de la Naturaleza remitió oficio a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial expresando lo siguiente: “No obstante lo anterior, este Centro Directivo entiende que la afirmación de no dar por válido el archivo del procedimiento constituye realmente una solicitud de revocación del mismo, de



manera que reconociendo que es necesario especificar con mayor concreción cuáles son las carencias detectadas en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, se revoca, mediante la Resolución que se adjunta, el archivo del procedimiento y se continúa con el mismo, con las interrupciones de plazo que sean procedentes, una vez subsanadas las deficiencias señaladas, y que en este escrito se concretan con mayor detalle “.En este oficio se concretaban de manera inusualmente exhaustiva, los aspectos de contenido mínimo que había de completar, a pesar de que, en la reunión mantenida el 27 de julio de 2012, ya se había satisfecho la necesidad de aclaraciones del equipo técnico de la consultora encargada de realizar el Estudio de Impacto Ambiental.

- Con fecha 20 de junio de 2013 la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación presentó el denominado Documento Adicional 1. del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto “Puerto de Isora”, elaborado en mayo de 2013.
- Con fecha 16 de mayo de 2014, a solicitud del Ente de Puertos, se informó a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial *que “siguen sin aportarse todas los aspectos solicitados en el documento de amplitud y nivel de detalles, así como en los distintos requerimientos de contenido mínimo por esta Dirección General”*.
- Con fecha 5 de junio de 2014 (REUS 140439) el Ente de Puertos solicitó que fuese ampliado el plazo en cuatro meses, *“tiempo estimado para llevar a cabo los trámites precisos”*. Conforme a lo anterior, el Ente de Puertos, con fecha 11 de julio de 2014 (REUS 175777), presentó el denominado Documento Adicional 2 al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto “Puerto de Isora”.
- Como resultado del análisis de la documentación y en concordancia con la cooperación interadministrativa se mantuvieron distintas reuniones entre los técnicos y responsables de la Dirección General de Protección de la Naturaleza y técnicos y responsables del Ente de Puertos, la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial y la consultora que elaboró del Estudio de Impacto Ambiental, al objeto de que se subsanaran aspectos fundamentales del contenido mínimo que seguían sin completarse. Fundamentalmente la aportación de un análisis de alternativas de ubicación y el análisis ambiental de la denominada plataforma logística en fase de funcionamiento.
- Con fecha. 10 de diciembre de 2013 Puertos Canarios remite el Documento Adicional 3 al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto “Puerto de Isora”.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO

La Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, y el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo, así como el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, establecen la obligación de formular Declaración de



Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

SEGUNDO

En consecuencia, la Viceconsejera de Medio Ambiente ha de proponer a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Decreto 20/2004, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, en relación con el artículo 5.1, apartado c) y la Disposición Transitoria Primera del Decreto 147/2010, de 25 de octubre, por el que se determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias, así como lo dispuesto en la Ley 11/1990, de 13 de Julio, de Prevención del Impacto Ecológico, el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, y los artículos 4, 16.1 y 18 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a los solos efectos ambientales, la pertinente propuesta de declaración de impacto ambiental sobre el estudio de impacto ambiental del proyecto denominado “**Puerto de Isora**”, promovido por Ente Puertos Canarias, en el término municipal de Guía de Isora, (expediente 2008/1481), sometido a la categoría de Evaluación de Impacto Ambiental.

TERCERO

Que conforme al artículo 17 de la citada Ley 11/1990, la Declaración de Impacto Ecológico es un acto administrativo en el que se recoge el criterio del órgano ambiental actuante, a la vista de un estudio de impacto ecológico. Las declaraciones de impacto ecológico condicionadas incluirán los detalles técnicos del condicionado ambiental como apéndice. Las declaraciones de impacto ecológico desfavorables serán razonadas, especificando si se recomienda revisar el proyecto o si se considera necesario realizar estudios más precisos.

En su virtud, en atención al informe de la Dirección General de Protección de La Naturaleza, en su condición de órgano superior del Departamento que dirige los equipos técnicos de dicho Centro Directivo, en la que se acredita lo procedente sobre las actuaciones técnicas realizadas durante la tramitación del expediente, y visto el informe jurídico del Servicio Económico Administrativo de la Dirección General de Protección de la Naturaleza, sobre los aspectos formales y jurídicos del procedimiento,

PROPONGO lo siguiente:

1º.- Emitir, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, en aplicación de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, con las siguientes determinaciones:



- A) El título del Proyecto presentado para su evaluación es: **Puerto de Guía de Isora, isla de Tenerife.**
- B) El ámbito territorial de la actuación: **El área de estudio se sitúa en la vertiente occidental de la isla de Tenerife, en el sector costero del T.M. de Guía de Isora, en la zona conocida como la Caja del Dinero, localizada entre los núcleos poblacionales de Alcalá (al Norte) y Playa de San Juan (al Sur).**
- C) El proyecto está promovido por: **Ente Puertos Canarios**
- D) El autor del proyecto es: la consultora **BERENGUERINGENIEROS**, firmado por **D. José Manuel Molina Abbad y D. José María Berenguer Pérez (Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).**
- E) Los autores del estudio de impacto ambiental son: **Rosendo Jesús López López (Biólogo), que representa y dirige la firma EVALUA Soluciones Ambientales.**
- F) Al proyecto presentado se le ha aplicado la categoría de **Evaluación de Impacto Ambiental**, en aplicación del art. 3.1 del RDL 1/2008 de evaluación de impacto ambiental de proyectos.
- G) Según EVALUA Soluciones Ambientales el impacto ambiental del proyecto -en su evaluación conjunta, página 242 del documento EIA- resulta ser **poco significativo.**
- H) La Resolución del órgano ambiental actuante sobre la declaración de impacto ambiental solicitada resulta ser **condicionada**. Los condicionantes relacionados en el apartado M), se consideran, a todos los efectos, como parte integrante de esta declaración de Impacto Ambiental.
- I) La presente declaración de impacto ambiental tiene carácter **vinculante**, en aplicación del artículo 18.3 de la Ley territorial 11/1990.

J) Observaciones

J.1. Las principales actuaciones que comprende el diseño del nuevo Puerto de Isora se resumen en las siguientes.

Creación de una plataforma sobre el mar conjunta para los tres usos -comercial, deportivo y pesquero- que permita la simplificación de sus operativas a través de la proximidad de los elementos terrestres a los puntos de atraque. El límite sur de la plataforma coincide con el veril sur de la baja rocosa de Alcalá. De este modo las instalaciones portuarias quedan lo más lejos posible del paseo marítimo de Alcalá y la posición del puente de acceso queda centrada sobre la línea de escollos que arrancan desde la punta de la Caja del Dinero.

Dique de abrigo del puerto comercial. Su finalidad principal es la de dar abrigo a los 4 puestos de atraque de trasbordo de las líneas que operen en el puerto y, de forma complementaria a las dársenas deportiva y pesquera. Presenta una única alineación recta de 739 m de longitud y protege la dársena de los oleajes del 3er cuadrante. En su tramo final se podrá habilitar un atraque para buques de cruceros turísticos. Presenta una tipología monolítica a base de cajones prefabricados de hormigón armado fondeados a la cota -23 m sobre una banquetta de escollera.



Puerto comercial. Su objeto es posibilitar el atraque de los buques de trasbordo para lo cual se considera necesario disponer de cuatro alineaciones de muelle de longitud comprendida entre 115 y 175 m. Todos los atraques estarán dotados de rampas ro-ro para carga/descarga de vehículos y plataformas. La orientación de todos los muelles de atraque es igual y según la dirección NW-SE.

Para el aparcamiento ordenado de los vehículos, ligeros y pesados, que van a realizar la travesía entre islas a bordo de los buques de transbordo, se disponen 2 explanadas o playas de pre-embarque, cada una de las cuales puede atender a dos puestos de atraque. La capacidad de estas playas es equivalente a 4.500 metros lineales de cola, lo que equivale, aproximadamente, a un total de 820 turismos o 297 camiones o plataformas.

El edificio de la Estación Marítima se ubica en la zona central de la explanada en el centro de gravedad de los puestos de atraque. Tiene una planta de 4.000 m² y dispone de un aparcamiento de 270 plazas.

Dársena deportiva con isla de servicios. Ubicada en el costado N de la explanada comercial, comprenderá, entre otras obras, la construcción de un dique de abrigo curvo de unos 840 m de desarrollo que complete la protección frente a los oleajes del 4º cuadrante, la formación de una explanada en isla de 5,5 ha que sea soporte a los servicios y zona de ocio y la implantación de pantalanes flotantes con capacidad para más de 460 embarcaciones.

Se plantea un canal de separación de 65 m de anchura entre el dique curvo de abrigo de la dársena portuaria y la plataforma de terrenos. Este canal permite reducir la cota de coronación de ese dique sin que por ello se vea afectada la operatividad y seguridad de los terrenos posteriores por efecto de los rebases de las olas. El canal será aprovechado para el atraque de yates de gran eslora y el servicio del varadero.

Puente de unión del puerto-isla con la costa. Tanto las instalaciones de atraque del puerto comercial como del deportivo se encuentran separadas de la costa por un estrecho brazo de agua con el fin de permitir la circulación de las corrientes y evitar su estancamiento. La unión con la plataforma costera se realiza por un puente de 122 m de longitud con tablero de cuatro carriles de circulación rodada y aceras laterales para tránsito peatonal.

Construcción de una dársena para uso pesquero. Las obras marítimas planteadas comprenden la construcción de un dique para abrigo complementario de la dársena pesquera ante los oleajes de componente S.

Dique de abrigo del puerto comercial

La tipología estructural de todo el tramo de 739 m del dique comercial es de carácter monolítico formada a partir de la unión de 22 cajones prefabricados de hormigón armado HA-35 cimentados sobre una banqueta de todo uno y escollera enrasada a las cotas -23,00 en el cuerpo principal del dique y -21,00 en el extremo sur.

Dique de abrigo del puerto deportivo



El dique de abrigo del puerto deportivo se diseña para la protección de las instalaciones deportivas y del área técnica frente a los oleajes del tercer y cuarto cuadrante. Presenta una traza curva semicircular de 152 grados de arco y unos 840 m de desarrollo. A lo largo de su traza presenta dos zonas claramente diferenciadas por la energía del oleaje incidente que se traducen en mantos de abrigo de diferente peso.

El primer tramo, de algo menos de 500 m de desarrollo, parte del extremo norte del dique comercial a una profundidad de 28 m y describe una trayectoria curva cerrándose hacia el NE hasta alcanzar profundidades naturales de unos 10 m. Se trata de la zona expuesta a oleajes de mayor contenido energético.

Muelles de atraque

Todos los contornos exteriores de la plataforma que conformará el puerto isla se han diseñado como muelles atracables construidos a base de cajones prefabricados de hormigón armado.

Las características comunes a todas las secciones tipo son la cimentación de los cajones sobre una banqueta de todo uno en el interior y escollera de 50 a 250 kg de peso en el exterior, enrasada con grava de pequeño tamaño para asegurar un apoyo uniforme de los cajones.

Pantalanes

Los pantalanes para amarre de las embarcaciones deportivas se proyectan de tipo flotante en aleación inoxidable, con superficie transitable de madera tropical, y anclados mediante pilotes-guía de acero.

Estación marítima

La Estación Marítima consta de una terminal de pasajeros y todos los servicios necesarios para satisfacer todas las necesidades propias y anexas a este uso. Junto con la finalidad básica de terminal de pasaje se desarrollan usos anexas, tales como cafeterías, restaurantes, áreas comerciales, oficinas de líneas marítimas, control portuario y policial, etc.

Está constituida por un conjunto de tres edificaciones conectadas entre sí: Terminal de Pasajeros, Edificio Comercial y Almacenes.

Vial de conexión del puerto y la plataforma terrestre logística

- El vial de acceso al puerto se plantea con el trazado mínimo que permite la conexión entre el enlace de la TF-47 con el anillo insular y el puerto: desde su arranque al noroeste del espacio
- reservado para la futura Estación del Tren del Sur, bordea la plataforma logística terrestre por el sur hasta su vértice oriental, desde donde se dirige en línea recta hasta la Punta de La Caja del Dinero.



- Se proyecta un vial de 14 m de ancho constante, para cuatro carriles de circulación rodada, con aceras peatonales de 3 m de sección a ambos lados de la calzada. (Ver detalles en Plano de Acciones. Planta y Secciones Tipo).
- En su tramo final, en la conexión con la explanada portuaria, a lo largo de un recorrido de 122 m, el vial discurre como viaducto que sobrevuela las lavas litorales, sin apoyo intermedio.

Adicionalmente el proyecto incluye un esbozo del Acondicionamiento de las playas de La Carrera y Los Topos y un Paseo marítimo de borde entre el núcleo urbano de Alcalá y la Punta de la Caja del Dinero.

J.2. Según el Estudio de Impacto Ambiental, en la primera fase de diseño se han desarrollado cuatro alternativas. La primera de ellas contempla la no ejecución del Proyecto (Alternativa cero), el resto, presentan como elemento común la integración de zonas para los usos náutico-comercial, náutico-deportivo y pesquero:

- La Alternativa 1 responde a un concepto de instalación portuaria en la que su zona terrestre de servicio se implanta conjuntamente sobre el ámbito terrestre y el ámbito marino. Se esboza en ella la posibilidad de que la unión de las obras implantadas sobre el mar no sea completa sino que mantengan el concepto de isla portuaria.
- La Alternativa 2 se ajusta al concepto tradicional de puerto costero con la mayor parte de su zona de servicio terrestre implantada sobre terrenos emergentes. La ocupación del ámbito marino se restringe a las instalaciones o servicios que deben estar en su proximidad.
- La Alternativa 3 desarrolla este último concepto hasta el límite de las posibilidades, de forma que se minimiza la ocupación del medio marino y se crea una elevada independencia funcional respecto de los que se implantan sobre tierra.

Una vez verificado el grado de adaptación óptimo al caso de la Alternativa genérica de tipo 1, se ha procedido al diseño más detallado de varias alternativas específicas basadas todas ellas en el concepto de proximidad de las superficies operativas a los muelles de atraque o amarre. Se han desarrollado seis alternativas que han sido denominadas A, B, C, D, E y F respectivamente.

El estudio de impacto concluye que la Alternativa E presenta las mejores condiciones ambientales para la ejecución del Puerto de Isora, ya que el desplazamiento de la plataforma hacia el sur permite evitar posibles afecciones a la ZEC de la Franja Marina de Tenos Rasca, así como la posibilidad de regenerar dos playas.

En la Documentación Adicional nº 2 y nº 3 se, se analizan otras alternativas de ubicación para el Puerto, como Garachico y Las Galletas, así como la ampliación de otras infraestructuras existentes.

Con respecto al viario de acceso se analizan 4 alternativas:



Alternativa 1: viario continuo mediante dos acuerdos en curva, lo que implicaría una carencia de cambios de sentido.

Alternativa 2: Rotonda en el enlace de la zona N de la OSE.

Alternativa 3: Rotonda en el enlace con la zona S de la OSE.

Alternativa 4: Dos rotondas una al N y otra al S.

J.3. La Ley 14 /2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, y el *Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias* (B.O.C. 85, de 3.5.2005), establecen en su artículo 8, sobre la Planificación Portuaria que:

1.El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias, que constituye el instrumento normativo de la política sectorial, deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias. La programación y construcción de dichas obras requiere previamente su inclusión en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias (artículo 8.1 LPC).

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias tendrá la consideración de Plan Territorial Especial, y su tramitación y aprobación se someterá a lo previsto en la Ley de Puertos de Canarias, el presente Reglamento y, en todo caso, en la normativa reguladora de la ordenación del territorio de Canarias.

3. La Consejería competente en materia de puertos podrá, no obstante, ejecutar obras no incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en casos de reconocida urgencia o de excepcional interés público, debidamente apreciados por el Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero con competencia en materia de puertos. Una vez adoptada la decisión de ejecutar dichas obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del planeamiento urbanístico a fin de incluir las obras entre sus determinaciones. En todo caso será preceptivo evacuar el trámite de consulta establecido en el artículo 11 del Decreto Legislativo 1/2000 (2) (artículo 8.3 LPC).

J.4.- El Plan de Puertos del Gobierno de Canarias, elaborado por la Viceconsejería de Infraestructura y Planificación (Consejería de Obras Públicas y Transportes), incluye en su plan de actuación el desarrollo del Puerto de Fonsalía, con capacidad para el permitir el atraque de cuatro ferries, y un total de 220 atraques para embarcaciones deportivas, además de una explanada de carácter comercial.

J.5.- El 18 de abril de 2006, el Gobierno de Canarias declaró el excepcional interés público de las actuaciones en los puertos incluidos en el Plan de Puertos de 2001.

J.6- Las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (Ley 19/2003, de 14 de abril), en su Directriz 88 establecen:

“1. (NAD) Las intervenciones portuarias del Gobierno de Canarias tendrán como objetivo prioritario la mayor integración y articulación del archipiélago canario, mediante



la consolidación del Eje Transinsular de Transportes, potenciando aquellos puertos que desempeñen la función de nodos interinsulares de dicha red.

[...]

3. (ND) La planificación de las infraestructuras portuarias autonómicas mantendrá las actuales localizaciones portuarias y primará la ampliación, rehabilitación y mejora de las infraestructuras existentes sobre la implantación de nuevos puertos”.

J.7.- Con respecto al Plan Insular de Ordenación Territorial de Tenerife (Sección 4ª art. 2.4.4.3, 1-D *“El desarrollo de las determinaciones establecidas en esta sección se concretará a través de un Plan Territorial Parcial sobre el ámbito definido en el artículo anterior, con el alcance y contenido establecidos en la sección 3ª del capítulo 3 del Título I).*

Con respecto a la Operación Singular Estructurante denominada “Puerto y Área de Servicios de Fonsalía” expone en su apartado 2.4.3.6, norma 1-AD que *“El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante queda vinculado a su desarrollo; en tanto no se aprueben las figuras de planeamiento, gestión o ejecución formuladas para su desarrollo, podrán autorizarse los siguientes actos de uso del suelo y de transformación territorial:*

- *Los propios de la naturaleza rústica de los terrenos, para su explotación agrícola, ganadera o forestal.*
- *Si no hubieren de dificultar la ejecución de la operación, actividades e instalaciones de carácter provisional de acuerdo a lo dispuesto al respecto en la legislación urbanística.*
- *Los actos de uso del suelo y de edificación permitidos por el planeamiento urbanístico en aquellos terrenos que tuvieran la clasificación previa bien de suelo urbano o bien de suelo urbanizable con plan parcial vigente.*
- *Aquellos derivados de la ejecución de los planes directores de las infraestructuras incluidas en ellos.”*

Por último, y a título informativo, según se expone en el PIOT esta Operación no consiste solamente en la ubicación de un nuevo puerto insular, sino en la conformación de un nodo importante de articulación comarcal. En tal sentido, se localizarán usos con fuerte capacidad estructurante, justificados en base al servicio al desarrollo turístico del entorno.

Bajo esta perspectiva, se consideran los siguientes criterios:

- *Se ubicarán preferentemente equipamientos públicos de nivel comarcal, especialmente aquellos cuyas características los hacen más idóneos para ser compartidos por la población residente y la turística.*
- *También se ubicará, en estrecha relación funcional con el Puerto y los ejes viarios principales, una estación intermodal de transporte de nivel comarcal.*
- *En coherencia con el carácter descrito serán usos admisibles los siguientes:*
- *los comerciales minoristas, especialmente en formas y tipologías no convencionales que permitan combinar múltiples servicios. En tales complejos comerciales, junto a las ventas, se propiciará la existencia de locales de oferta recreativa y de ocio.*



- *Cabrá también la disposición de instalaciones turístico-recreativas, siempre que sus características sean compatibles con la trama urbana del conjunto.*
- *Asimismo, cabrá la disposición en esta Operación de usos de oficinas y de servicios terciarios, siempre que no se configuren como áreas exclusivas, sino integradas con otras actividades del conjunto urbano.*
- *Serán usos no admisibles los de almacenamiento, venta al por mayor o industriales. Tampoco se admitirán, salvo excepciones justificadas, los usos alojativos, sean turísticos o residenciales ni, en general, cualesquiera que resulten incompatibles con el carácter turístico-recreativo de la Operación.”*

J.8.- El Texto Refundido de las Leyes de ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo expone en su artículo 23.2, que los Planes Territoriales Parciales son instrumentos de planeamiento que tienen por objeto la ordenación integrada de partes concretas del territorio, diferenciadas por sus características naturales o funcionales, para la concreción del modelo territorial insular establecido por el PIO.

Los PTP son planes de desarrollo, así pues sólo pueden formularse en desarrollo de un PIO. Complementan la regulación del PIO con determinaciones específicas derivadas de la naturaleza o función del área que se ordena.

La regulación del PTP, una vez aprobada, constituye el planeamiento insular para tal ámbito. El PTP tiene por objeto establecer una ordenación integrada del respectivo ámbito que se superpone sobre las existentes para superar contradicciones o llenar lagunas en el marco del modelo fijado por el PIO.

J.9.- En el marco del PGOU de Guía de Isora se ha caracterizado el suelo en el que se implantará el Puerto, como suelo rústico de Protección Territorial, especificándose para el mismo que *“En el ámbito de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía, delimitada por el Plan Insular se prohíbe tramitar cualquier instrumento de planteamiento o de gestión, así como autorizar cualquier acto de ejecución (salvo los expresamente permitidos por el Plan Insular de Ordenación y la Estación Desaladora de Agua de Mar del Oeste, según solicitud del Consejo Insular de Aguas, hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan Territorial Parcial”.*

J.10.- El Proyecto de referencia está incluido en el Anexo I, Grupo 6: Proyectos e infraestructuras, apartado d: puertos comerciales, pesqueros o deportivos, del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que se encuentra sujeto a trámite de Evaluación de Impacto Ambiental para su aprobación.

J.11.- Respecto a la Legislación Canaria en materia de Impacto Ecológico, las actuaciones previstas se encuentran recogidas en el Anexo III (Planes, Proyectos y Actividades sujetas a Evaluación de Impacto Ambiental), epígrafe 6. Puertos Comerciales, y 7. Puertos deportivos con capacidad para 100 o más embarcaciones, de la Ley Territorial 11/1190, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, de la Comunidad Autónoma de Canarias.



J.12.- El área propuesta para la ampliación del Puerto de Guía de Isora no se localiza dentro de los límites de un espacio designado como Lugar de Importancia Comunitaria en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre y recogido en la Decisión de la Comisión de 25 de enero de 2008, por la que se aprueba, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, una primera actualización de la lista de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica macaronésica (DOCE nº 31, de 5 de febrero de 2008), y declarado como Zona Especial de Conservación de acuerdo con el Decreto 179/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado favorable de estos espacios naturales (BOC nº 7, de 13 de enero de 2010). Si bien se emplaza en la proximidad de la ZEC ES7020017 Franja Marina Punta de Teno - Punta de Rasca.

J.13.- Con relación a las competencias en materia de Patrimonio Cultural y arqueológico el informe del Cabildo Insular de Tenerife expone que:

En el ámbito terrestre ha sido localizado un yacimiento arqueológico (conchero) denominado Caja del Dinero, directamente afectado por el proyecto, así como otros 4 yacimientos con un grado de afección indirecta. En el ámbito marino no se ha encontrado ninguna evidencia arqueológica de interés.

El aspecto más relevante del Estudio Arqueológico está constituido por las medidas correctoras propuestas que han sido asumidas en su totalidad en el Estudio de Impacto Ambiental. Estas medidas se consideran absolutamente pertinentes y de obligado cumplimiento.

J.14. Resultado de la Información Pública

Consta en el expediente, como resultado del trámite de Información Pública del proyecto evaluado, lo siguiente:

- Copia de la publicación del anuncio en el BOC nº247, de 17 de diciembre de 2010, sobre la información pública del proyecto evaluado, efectuado durante un periodo de 30 días hábiles.
- Certificado de la Dirección General de Puertos sobre el resultado de la información pública, de 30 de junio de de 2011, habiéndose presentado las siguientes alegaciones de personas físicas o jurídicas e instituciones afectadas: Consejo Insular de Aguas de Tenerife, Unelco-Endesa, Exmo. Cabildo Insular de Tenerife, Iltre. Ayuntamiento de Guía de Isora, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, ATAN, Ben Magec, Alternativa Tenerife. Si se puede y Viceconsejería de Medio Ambiente.
- Certificado de la exposición durante el trámite de información pública del Ilustre Ayuntamiento de Guía de Isora.



- Certificado del Excmo. Cabildo de Tenerife sobre el resultado de la exposición pública.
- K)** Los órganos ambientales oídos, según la definición expresa del artículo 19 de la Ley territorial 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, son el Cabildo de Tenerife y el Ayuntamiento de Guía de Isora.
- L)** El órgano ambiental actuante es la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).
- 1º.-** Notificar la presente declaración de impacto ambiental al promotor, al órgano sustantivo, al Cabildo Insular de Tenerife, al Ayuntamiento de Guía de Isora y a la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural.
- 2º.-** Ordenar la publicación de esta declaración de impacto ambiental como anuncio en el Boletín Oficial de Canarias.
- 3º.-** Contra el presente acto, por ser de trámite, no cabe recurso alguno, pudiendo, no obstante, interponer el que considere más oportuno a su derecho, si entendiéndose que se dan alguno de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 107 de la Ley 4/1999, de 13 de enero, por la que se modifica la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

EL DIRECTOR GENERAL DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA,

Pedro D. Cuesta Moreno

A la vista del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente al Proyecto A la vista del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente al proyecto **PUERTO DE ISORA, PROMOVIDO POR ENTE PUERTOS CANARIOS, S.L., EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GUÍA DE ISORA, ISLA DE TENERIFE** y de traslado a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

**CONFORME SE PROPONE, ELÉVESE A LA COTMAC,
LA VICECONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE,
Por suplencia (Orden nº 255 de 14/07/2014)
EL DIRECTOR GENERAL DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA,**

Pedro D. Cuesta Moreno.



M) CONDICIONANTES

Examinada la documentación aportada hasta la fecha, incluida en el expediente número 2008/1481, el contenido de las respuestas a las consultas realizadas y la obtenida como consecuencia del reconocimiento de campo efectuado, se establecen los siguientes condicionantes, a los solos efectos ambientales, de manera que se asegure la minimización de los posibles efectos ambientales negativos y que la realización de la actuación propuesta pueda considerarse ambientalmente viable.

CONDICIONANTE Nº 1

La presente Declaración de Impacto Ecológico se emite, exclusivamente, para las actuaciones y actividades recogidas en el Proyecto Técnico y evaluadas en el Estudio de Impacto Ambiental, y documentos Adicionales 1,2 y 3, a la vista del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente al proyecto **PUERTO DE ISORA, PROMOVIDO POR EL ENTE PUERTOS CANARIOS, S.L., EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GUÍA DE ISORA, ISLA DE TENERIFE.**

Cualquier modificación del Proyecto o propuesta de instalaciones o actuaciones relacionadas con la construcción y operatividad del Puerto que no hayan sido evaluadas en este procedimiento deberán remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, de la Viceconsejería de Medio Ambiente, la cual emitirá un informe acerca de si la modificación es o no significativa desde el punto de vista ambiental, analizando si comporta una mejora ambiental, si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente Declaración o si, por el contrario, se justifica el sometimiento del presente proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la legislación vigente.

CONDICIONANTE Nº 2

El proyecto no se encuentra dentro de ningún área incluida en la Red Natura 2000 de las delimitadas en Canarias, si bien las diversas actividades que se realizaran en él o, a partir de él, aparentemente, podrían afectar a los valores que motivaron la declaración de la ZEC ES7020017 Franja Marina Punta de Teno - Punta de Rasca. En consecuencia, si de la elaboración de los estudios adicionales exigidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, o de la aparición de nuevos conocimientos científicos, se comprobase que podrían existir afecciones a los valores que motivaron la declaración del espacio como Red Natura 2000, le será de aplicación la Directiva Hábitats, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, (art. 6.4), *“Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado.*



CONDICIONANTE Nº 3

Según se expone en el Estudio de Impacto Ambiental, el proyecto objeto de esta DIA se justifica porque tendrá carácter sustitutivo para el tráfico comercial y de pasajeros respecto del Puerto de Los Cristianos, debido a las deficiencias que presenta el mismo en cuanto a seguridad en la maniobra de los buques, seguridad en los procedimientos de evacuación y la imposibilidad de éste para cumplir las normas de seguridad requeridas por el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), según el citado Es.I.A. Por tanto, la continuidad de la actividad comercial y de pasajeros del Puerto de Los Cristianos no tendrá sentido al ejecutarse el Puerto de Isora e, indudablemente la misma contradeciría los argumentos y la justificación utilizada para la construcción de un nuevo puerto.

Por otro lado, la coexistencia de ambas infraestructuras supondría un incremento en los riesgos ambientales para la conservación de la ZEC ES7020017 y las especies y valores que alberga debido a los efectos sinérgicos y acumulativos de la operatividad y funcionamiento de ambas y la gran presión que se ejercerá sobre el citado espacio y sus valores.

En consecuencia, no se podrán iniciar las obras del Puerto de Isora sin que se produzca un acuerdo y compromiso expreso de las dos administraciones competentes en la materia para que, una vez entre el funcionamiento el Puerto de Isora, el Puerto de Los Cristianos deje de realizar la labor comercial y de pasajeros que realiza en la actualidad.

CONDICIONANTE Nº 4

Como medida compensatoria, dado que el Puerto de Los Cristianos se encuentra situado dentro de la ZEC ES7020017 Teno-Rasca, y puesto que el mismo dejará de ejercer su función comercial y de pasajeros en aplicación del Condicionante nº 3 de esta DIA, se deberá realizar un proyecto de reordenación de usos, así como de restauración y recuperación del ámbito del Puerto, aplicándose de manera estricta los objetivos, plazos y las medidas establecidas en la *Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.*

CONDICIONANTE Nº 5

Tanto el proyecto como el Estudio de Impacto Ambiental establecen la denominada “área logística” o “habilitación urbanística de los terrenos costeros”. Con respecto a la misma, la documentación Adicional 2 al Estudio de Impacto Ambiental aclara que “no formará parte de proyecto (y por lo tanto se excluye del trámite ambiental), ya que el puerto es perfectamente operativo con las superficies e instalaciones previstas en la superficie de “puerto isla” (instalaciones para pasajeros, parque de embarque, estacionamientos, etc.)”. Por otro lado, este área se proyecta sobre una amplia zona destinada a un uso agrícola en explotación, fundamentalmente de plataneras al aire libre y a una menor superficie de invernaderos, lo que supone un impacto significativo debido



al fraccionamiento del paisaje agrícola y a la eliminación, fraccionamiento y segregación de la actividad agrícola.

Finalmente, dado que la propia documentación ambiental considera innecesaria la ejecución de este área para la operatividad del Puerto y pospone su desarrollo y análisis ambiental dentro del Plan Territorial que desarrolle la superficie terrestre de la Operación Singular Estructurante (OSE), se excluye la misma del presente procedimiento de evaluación de impacto ambiental, debiendo someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos, si fuera el caso, en aquel momento en el que se determine su ubicación y características en virtud del desarrollo del citado Plan Territorial Parcial que desarrolle la OSE y en aplicación de la normativa en materia de evaluación de impacto ambiental correspondiente en ese momento.

CONDICIONANTE Nº 6

En relación con los usos previstos para el “Área de instalaciones Auxiliares” asociado a las obras de Puerto, la Documentación Adicional 3 señala que habrá un “*sector de instalaciones auxiliares y de acopio de material, ya que esta superficie se expropiará junto con las superficies necesarias para la ejecución del viario de acceso que parte desde la TF-47 hasta el Puerto*”. Con respecto a este área la documentación Adicional 3 propone 4 alternativas de ubicación, sin decantarse por ninguna, que se analizan ambientalmente, concluyéndose que las Alternativas 2 y 3 contiguas y la Alternativa 4 son más compatibles que la Alternativa 1, en relación a la variable ambiental, por presentar una superficie totalmente desnaturalizada, realizarse el acceso a través de pistas agrícolas en uso que conectan con el nuevo enlace del Ramal de Fonsalía y estar alejadas de usos residenciales sensibles.

Por todo lo anterior, y por el sobrecoste económico y ambiental que vendría asociado a la restauración geomorfológica y pasajística para recuperar el uso agrícola preexistente de la parcela propuesta, se deberá descartar la Alternativa 1 como posible Área de Instalaciones Auxiliares.

La ubicación definitiva del Parque de Maquinaria en cualquiera de las Alternativas nº 2, nº 3 y nº 4 y la distribución de los usos en el mismo, vendrá dada por condicionantes técnicos y expropiatorios que resulten, debiéndose comunicar los mismos a la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente, antes del inicio de las obras.

CONDICIONANTE Nº 7

En atención a la petición recogida en el Informe emitido por el Ayuntamiento de Guía de Isora durante el trámite de consultas, el Estudio de Impacto Ambiental plantea abordar los trabajos de regeneración en las Playas de La Carrera y Los Topos consistentes en el



aporte de discretos volúmenes de arena de grano medio, así como de acondicionamiento de taludes traseros, limpiezas, acondicionamiento y habilitación de escaleras y rampas. Ambas actuaciones no han sido proyectadas, ni evaluadas convenientemente, quedando reflejadas y descritas de manera superficial en los planos de usos del proyecto. Estos acondicionamientos y mejoras de las dos pequeñas playas se deberán realizar una vez sean construidos los diques de protección del Puerto, a fin de evitar la dispersión de finos durante el aporte de arenas y la inestabilidad de las mismas una vez acondicionadas, si bien ambas son playas encajadas y estables, según se expone en el estudio de dinámica litoral.

En consecuencia, se deberá remitir ambos proyectos concretos, su evaluación ambiental y las medidas correctoras que se adopten para su ejecución a la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente, antes de de la finalización de las obras del Puerto, para su informe favorable.

CONDICIONANTE Nº 8

También como obra complementaria integrada en el proyecto se prevé la construcción de un paseo marítimo de borde entre el núcleo urbano de Alcalá y la Punta de la Caja del Dinero. Si bien figuran detalles del mismo en el proyecto presentado, es necesario conocer los tratamientos de borde en el cantil costero, así como las medidas correctoras a adoptar a fin de evitar deslizamientos en el cantil, restos de escombros y la afección geomorfológica del mismo.

En consecuencia, se deberá remitir un proyecto al detalle, su evaluación ambiental y las medidas correctoras a adoptar para su ejecución a la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente, antes de de la finalización de las obras del Puerto, para su informe favorable.

CONDICIONANTE Nº 9

El Cabildo Insular de Tenerife, en materia de carreteras recomienda que sean estudiadas soluciones alternativas al viario elegido, dada la proximidad de la conexión del viario de acceso al Puerto al carril de desaceleración de la Carretera Insular TF-47, lo que produciría una merma significativa de la seguridad vial. Por otro lado, el Ayuntamiento de Guía de Isora expone que las variaciones en el diseño de la rotonda de conexión del Ramal de Fonsalía y el Anillo Insular con la carretera TF-47 recogidas en el proyecto son de escasa trascendencia y que no deberían afectar al mismo, a pesar de que deberá buscarse su encaje dentro del planeamiento municipal

En consecuencia y en presión de que pueda existir una modificación del viario de acceso al Puerto debido a estos requerimientos o a consecuencias del desarrollo de la OSE Puerto y Servicios de Fonsalía. Antes del inicio de las obras deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza la solución definitiva de trazado para su valoración ambiental y su informe favorable, sin el cual no podrán iniciarse los trabajos.



CONDICIONANTE Nº 10

Antes del inicio de las obras, se deberá confirmar a la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente los ámbitos extractivos autorizados definitivos para préstamos con los recogidos en el Es.I.A. o, por el contrario, se prevén otros nuevos. De igual forma se actuará con los vertederos autorizados para el destino final de los excedentes derivados de la ejecución de las obras. En cualquier caso sin el informe favorable de la Dirección General de Protección de la Naturaleza no podrán iniciarse las obras. Estos lugares de origen y destino serán los que se consideren finalmente en el Plan de Accesos y en el Plan de Obras definitivo.

CONDICIONANTE Nº 11

Se deberá elaborar un Plan de Accesos de entrada y salida de camiones y maquinaria y personal a la obra, que considere al menos lo siguiente:

- 1.- Origen y destino del material necesario y excedentes de la obra, analizándose posibles alternativas de trayecto en función de la temporada alta para sector turístico en los núcleos de Alcalá y Playa San Juan y fechas señaladas en cuanto a celebraciones culturales y festivas.
- 2.- Especificación literal y cartográfica de las medidas correctoras a adoptar con respecto a las determinaciones expuestas en el mismo, en especial, señalización, pantallas de ruido, control operarios, desviaciones de tráfico, modificación del sentido de las calles, etcétera.
- 3.-Especificación de aquellos aspectos que se coordinarán con el Plan de Obras, en especial en lo relativo a la nueva ubicación del parque de maquinaria (alternativas nº 2, nº 3 o nº 4) y los, talleres y a la cronología de las distintas actuaciones y acciones a realizar en la construcción del Puerto.
- 4.- Especificación de aquellos aspectos que se incorporarán al Programa de Vigilancia Ambiental.

Este Plan se deberá remitir antes del inicio de las obras a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, sin cuyo informe favorable no podrán iniciarse las mismas.

CONDICIONANTE Nº 12

Se deberá elaborar un Plan de Obras que considere al menos los siguientes aspectos:

- 1.- Ubicación literal y cartográfica de los distintos elementos y componentes que intervendrán en las obras (parque de maquinaria, caseta de obras, talleres, área de acopios, etcétera).



- 2.- Descripción cronológica y espacial de cada una de las actuaciones a realizar (diques, viario, mejora de playas, paseo peatonal, etcétera).
- 3.- Especificación literal y cartográfica de las medidas correctoras a adoptar con respecto a las determinaciones y actuaciones a desarrollar en el mismo, en especial, pantallas visuales, pantallas sónicas, vallado perimetral, control de accesos y limitación horarios de trabajo.
- 4.- Especificación de aquellos aspectos que se coordinarán con el Plan de Accesos, en particular, en lo relativo a las alternativas de accesos y salidas.
- 5.- Especificación de aquellos aspectos que se incorporarán al Programa de Vigilancia Ambiental.

Este Plan se deberá remitir antes del inicio de las obras a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, sin cuyo informe favorable no podrán iniciarse las mismas.

CONDICIONANTE Nº 13

En concordancia con el Plan de Gestión de la ZEC ES7020017 Franja Marina Teno-Rasca, y al objeto de establecer corredores para la navegación de embarcaciones comerciales, deportivas y especialmente las de alta velocidad, así como, delimitar el emplazamiento y lugar de desarrollo de las actividades y usos turístico-deportivos asociados al Puerto y caracterizar el estado preoperacional, previamente al inicio de las obras se deberán realizar los siguientes estudios sobre el delfín mular y el calderón tropical:

- 1.- Determinar el área de distribución y la abundancia de las dos especies. Para ello se realizará un censo de ejemplares mediante las técnicas de transeptos lineales, fotoidentificación y vídeo. La época de muestreo será preferentemente en primavera-verano. Los resultados se incorporarán al análisis de la dinámica poblacional.
- 2.- Identificación y clasificación de los factores de amenaza y causas de muerte de las especies, para lo que se realizará de un estudio y seguimiento de todos los casos de varamiento en un año, con necropsias e indentificación de las causas de mortalidad de los ejemplares.

CONDICIONANTE Nº 14

En concordancia con el Plan de Gestión de la ZEC ES7020017 Franja Marina Teno-Rasca y al objeto de establecer corredores para la navegación de embarcaciones comerciales, deportivas y especialmente las de alta velocidad así como, delimitar el emplazamiento y lugar de desarrollo de las actividades y usos turístico-deportivos asociados al Puerto y caracterizar el estado preoperacional, previamente al inicio de las obras se deberán realizar los siguientes estudios sobre las tortugas:



1.-Se determinará el área de distribución y abundancia mediante la técnica de transeptos lineales, realizándose un análisis de los resultados mediante dinámica poblacional. La época de muestreo corresponderá, al menos a los tres meses de verano.

2.- Identificación y clasificación de los factores de amenaza y causas de muerte, en base a los ejemplares varados y/o con síntomas de alguna patología.

CONDICIONANTE Nº 15

En concordancia con el Plan de Gestión de la ZEC ES7020017 Franja Marina Teno-Rasca y al objeto de establecer corredores para la navegación de embarcaciones comerciales, deportivas y especialmente las de alta velocidad, así como, delimitar el emplazamiento y lugar de desarrollo de las actividades y usos turístico-deportivos asociados al Puerto y caracterizar el estado preoperacional, previamente al inicio de las obras se deberán realizar los siguientes estudios sobre los seadales:

1.- Localización, delimitación y cartografiado de los seadales mediante cámara de vídeo remota y GPS, e integración en un SIG. Marcaje de los bordes superior e inferior mediante señales visibles.

2.- Densidad y altura de los haces de la fanerógama mediante cuadrículas de muestreo tanto en el centro como en los bordes superior e inferior de la pradera, con un número suficiente de unidades de muestra, que sea susceptible de ser analizado mediante técnicas estadísticas robustas.

3.- Granulometría, concentración de materia orgánica en el sedimento y composición de la infauna mediante métodos estandarizados. Análisis de la composición de la infauna hasta el nivel de meiofauna, con especial atención a las especies indicadoras de contaminación. La obtención de muestras se debe realizar en número suficiente, de manera que sean susceptibles de ser analizadas mediante técnicas estadísticas robustas. La época de muestreo será en verano.

CONDICIONANTE Nº 16

En concordancia con el Plan de Gestión de la ZEC ES7020017 Franja Marina Teno-Rasca y al objeto de establecer corredores para la navegación de embarcaciones comerciales, deportivas y especialmente las de alta velocidad, así como, delimitar el emplazamiento y lugar de desarrollo de las actividades y usos turístico-deportivos asociados al Puerto y caracterizar el estado preoperacional, previamente al inicio de las obras se deberán realizar los siguientes estudios sobre la vegetación y la fauna:

1.- Estimar la abundancia, cobertura y diversidad de las comunidades de algas, invertebrados sésiles y peces, utilizando técnicas visuales de muestreo adecuadas a cada caso (cuadrículas, transeptos, puntos fijos), y con un número suficiente de unidades de muestra que sea susceptible de ser analizado mediante análisis estadísticos robustos.



2.- Localización del borde o frontera entre la zona de algas y el blanquizal. En las mismas estaciones se deberá realizar un marcaje mediante señales visibles de la zona de borde en un tramo de al menos 50 m, en cada estación. Anotación de la profundidad del borde cada 10 m de distancia.

3.- Densidad y biotipo de *Diadema antillarum* en el blanquizal. Recuento del número de erizos. Recolección de ejemplares de erizos cogidos al azar en la zona de borde, y otros tantos en la zona de blanquizal, y posterior análisis de la estructura de tallas. La época de muestreo será primavera-verano.

CONDICIONANTE Nº17

En concordancia con el Plan de Gestión de la ZEC ES7020017 Franja Marina Teno-Rasca y al objeto de establecer corredores para la navegación y delimitar el emplazamiento y lugar de desarrollo de las actividades turístico-deportivos asociados al Puerto que tendrán lugar dentro de la ZEC marina Teno Rasca y caracterizar el estado preoperacional, se deberán realizar los siguientes estudios previos sobre la calidad del agua, previamente al inicio de las obras:

Análisis de parámetros fisicoquímicos y bacteriológicos: Obtención de muestras de agua en una red fija de puntos de las Zonas de Uso Restringido, de las zonas de mayor densidad de delfín mular y de calderón tropical (cuando no coinciden con las primeras), así como las playas de mayor afluencia de visitantes (salvo que sean periódicamente analizadas por algún organismo oficial) y las inmediaciones de las salidas de los principales emisarios. Posteriormente en el laboratorio se realizarán análisis de parámetros fisicoquímicos y bacteriológicos mediante técnicas estandarizadas. El muestreo será estacional y preferiblemente mensual.

CONDICIONANTE Nº 18

En la técnica constructiva de las distintas partes del Puerto se aplicaran las siguientes medidas correctoras a fin de evitar los efectos de la dispersión de los finos resultantes de las obras sobre los sebadales presentes en la franja litoral:

1.- Se utilizará pedraplén exento de finos en el relleno, realizándose controles granulométricos en el ámbito extractivo del que proviene el material y en la zona de obra, con el fin de verificar y garantizar el cumplimiento de las condiciones en cuanto al contenido máximo del 5% en finos del material a utilizar. La secuencia temporal de los controles deberá ser integrada al Programa de Vigilancia Ambiental.

2.- Se prohíbe el uso de bases de tierra en la carrocería de los camiones en el transporte de escollera, debiéndose utilizar otros sistemas de protección de la carrocería, como el refuerzo de chapa, u otros elementos amortiguadores, a fin de evitar la contaminación de los materiales transportados con los finos. De la misma manera se procederá con los gánguiles, evitándose la base de amortiguación tierra en el fondo del mismo.

3.- Se prohíbe el uso de material fino de recebo para la circulación de la maquinaria de obra sobre el dique. En caso de utilizarse enrase mediante gravas de diámetro grueso, la



superficie de rodadura deberá ser renovada periódicamente a fin de evitar su deterioro y, por tanto, la producción de nuevo material fino.

4.- La longitud máxima del núcleo de avance sin protección deberá ser de 20 m, a fin de que en caso de ocurrencia de temporal sólo pueda ser desmantelado un tramo corto y se pueda proceder al control inmediato de la liberación de finos al medio.

5.- Se establecerá un umbral de altura de la ola de 1,5 metros para la paralización de los trabajos en el núcleo de avance.

CONDICIONANTE Nº 19

El Estudio de Impacto Ambiental propone el control de erizos como medida correctora destinada a evitar la colonización de sustratos duros por parte de la especie *Diadema antillarum*, que impedirán el desarrollo de organismos vegetales y animales, provocando la consiguiente pérdida de biodiversidad en el entorno del Puerto. Esta medida de control deberá realizarse en concordancia con el Plan de control y erradicación experimental de la especie *Diadema Antillarum* para la ZEC Franja Marina Teno Rasca.

CONDICIONANTE Nº 20

El Ayuntamiento de Guía de Isora expone durante la información pública que a día de hoy no existe capacidad suficiente en la red municipal para el saneamiento y vertido de las aguas residuales del Puerto. Por tanto, se deberá realizar un proyecto de depuración, tratamiento y vertido de las aguas residuales adecuadamente dimensionado para atender las necesidades de los usos y actividades del Puerto. Este proyecto, junto con su evaluación y medidas correctoras, deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza para su informe favorable antes del inicio de las obras.

Así mismo, con respecto a la red de saneamiento y vertido de aguas residuales se seguirán las siguientes indicaciones aportadas por el Consejo Insular de Aguas durante el trámite de información pública, se deberá seguir estrictamente lo siguiente:

1.- Deberán proyectarse redes separativas de alcantarillado para las aguas de lluvia y las aguas residuales urbanas.

2.- En la plataforma marítima deberán tenerse en cuenta las siguientes condiciones:

- En las estaciones de combustible deberán existir sumideros independientes al resto de la instalación equipados con separadores de hidrocarburos de Clase I (menos de 5 p-p.m. En el efluente).
- En el resto de la instalación de pluviales se realizará decantación de sólidos y de flotantes, a través de decantador de arenas y separador de hidrocarburos Clase II (menos de 100 p.p. M en el efluente).

3.- La red de riego que se prevea deberá ser separativa de la red de abasto urbano con lo cual se permitirá que, en su día, se pueda regar con agua regenerada sin nuevas



obras, pudiéndose utilizar la misma cuando exista disponibilidad para reducir las aguas de abastecimiento.

CONDICIONANTE Nº 21

Actualmente, las previsiones y políticas encaminadas a luchar contra el cambio climático, aconsejan hacer uso de las energías limpias siempre que sea posible. Además, las iniciativas sostenibles pueden servir como un atractivo más para cierto perfil de turistas.

Se considera oportuno que, a tal fin se solicite el asesoramiento al Instituto Tecnológico de Energías Renovables (ITER) para que, a la hora de redactar el proyecto definitivo del Puerto, se estudie la posibilidad de prever espacios que permitan utilizar las energías alternativas que fuera posible en la futura explotación del mismo, aspecto que redundaría positivamente tanto en el ahorro energético como en la imagen de sostenibilidad del Municipio de Guía de Isora.

CONDICIONANTE N º 22

En previsión de los posibles modificaciones del clima marítimo que puedan suceder en la zona en relación al previsible cambio climático, el diseño, estructura y acabado de las diferentes fases que conforman los diques previstos debe ser tal que permita en su caso, a largo plazo, el incremento de sus cotas de coronación, si fuera el caso, sin necesidad de desmantelar la estructura de los mismos.

CONDICIONANTE Nº 23

Se deberá presentar un texto refundido del Programa de Vigilancia Ambiental que integre todos los aspectos desarrollados en esta Declaración de Impacto, en especial las determinaciones adoptadas en el Plan de Accesos y en el Plan de Obras, y sea específico para cada una de las actuaciones proyectadas, como las demoliciones, la ejecución del dique de abrigo y martillo, obras interiores y ordenación de dársenas exterior e interior, asumiendo también este orden secuencial de ejecución y contemplando las coincidencias y sinergias parciales entre dos o más actuaciones.

Este Plan debe desarrollar un protocolo de actuación que permita verificar la puesta en marcha de las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en esta Declaración de Impacto, y en los documentos adicionales que en ella se solicitan, y que permita contrastar la efectividad y la exactitud de la evaluación de impacto, permitiendo minimizar o corregir las incidencias previstas y controlar y minimizar o corregir incidencias no previstas.

La información técnica que sustente el Programa de Vigilancia deberá recoger, al menos, los siguientes aspectos relativos a la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración:



A) Deberán chequearse y verificarse los impactos detectados y las medidas correctoras propuestas durante el proceso de evaluación. Para ello se iniciará el documento de la siguiente manera:

- Se aportará un listado de todos los impactos previstos para la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración. También deberán figurar las características espaciales y temporales (corto, medio y largo plazo), así como las medidas correctoras correspondientes a cada uno, si las hubiera.
- Se aportará un listado de todas las medidas correctoras propuestas en la documentación ambiental para la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración, indicándose el momento de aplicación de cada medida en el tiempo de duración de la ejecución del proyecto y en el espacio que abarquen las distintas fases del proyecto.
- Se señalará el responsable de verificar las medidas correctoras, el momento de su verificación y el método o técnica de chequeo utilizado.

B) El Seguimiento y Control se desarrollará en función de los siguientes aspectos:

- Se señalarán las relaciones causa-efecto detectadas en la evaluación de impacto ambiental, y en la documentación solicitada en esta Declaración de Impacto, enumerándose los indicadores de impacto a utilizar para cada una de las actuaciones a realizar en el Puerto. Así mismo, se debe corregir el error conceptual existente en el Programa de Vigilancia Ambiental previo del Estudio de Impacto Ambiental, dado que se incorporan como indicadores los métodos y técnicas a utilizar para su detección. En todo caso, los indicadores propuestos deben ser parámetros, situaciones o estados fáciles de detectar y contrastar.
- Posteriormente se detallarán las campañas de medidas a realizar, señalándose cartográficamente las estaciones de seguimiento y describiéndose la metodología a aplicar, los parámetros, herramientas y la cronología a desarrollar en las distintas campañas.

Principalmente se deberá informar detalladamente de los siguientes aspectos del seguimiento:

1. Especificaciones técnicas sobre las barreras antiturbidez definitivas, su ubicación y los protocolos de ubicación de las mismas para las distintas fases de la obra.
2. La localización de los puntos de muestreos.
3. Seguimiento, adaptado a los estudios propuestos en los condicionantes nº13, nº 14, nº 15, nº 16 y nº 17.
4. Seguimiento periódico sobre la mota de avance del viaducto que contemple fotografía y video del área antes y después de la ejecución del mismo con la aplicación del geotextil.



- C)** Como garante del funcionamiento del Programa de Vigilancia Ambiental propuesto, y a fin de que el mismo se retroalimente con los resultados del seguimiento, permitiendo así controlar los impactos no previstos, los impactos residuales y aquéllos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad, se propondrán métodos, mecanismos y medidas correctoras alternativas a los propuestos.
- D)** Finalmente, el documento debe establecer el formato y el contenido de cada uno de los informes a remitir especificándose tanto la periodicidad de la emisión de los mismos como la fecha de remisión.

Este Plan se deberá remitir, al menos, antes del inicio de las obras a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, de la Viceconsejería de Medio Ambiente, para su informe favorable.

CONDICIONANTE Nº 24

Las medidas correctoras y propuestas explicitadas en la documentación ambiental aportada, deberán ejecutarse como medidas correctoras de obligado cumplimiento en todo aquello que no vaya en contra de lo explicitado en el condicionado de esta declaración de impacto.

En todos los casos, la nueva información aportada como respuesta a las determinaciones recogidas en todos los condicionantes de la presente declaración de impacto, deberá remitirse al órgano ambiental actuante para su análisis, sin cuyo informe favorable, excepto aquellas que explícitamente tengan un plazo posterior al inicio de las obras, no podrán iniciarse las obras.

Toda la documentación citada deberá estar evaluada ambientalmente, con las medidas correctoras necesarias, si fuera el caso, valoradas económicamente, y deberá incorporarse a la documentación obrante en los respectivos expedientes del órgano sustantivo y promotor y del órgano ambiental actuante.

CONDICIONANTE Nº 25

En cualquier caso, de la información adicional que se reciba como consecuencia de lo solicitado en esta declaración de impacto, así como de los resultados del programa de vigilancia ambiental, podrán establecerse nuevos condicionantes o modificaciones de los que esta Declaración de Impacto Ambiental contiene.

CONDICIONANTE Nº 26

La aprobación del Proyecto de Construcción conllevará el establecimiento de una partida presupuestaria específica que recoja, de forma individualizada, el importe de las medidas correctoras establecidas en la documentación aportada por el órgano promotor y las que resulten, en su caso, de los nuevos estudios y análisis que se desarrollen por



el órgano promotor en cumplimiento de los condicionantes establecidos en la presente declaración de impacto, así como el cumplimiento y la ejecución del programa de vigilancia ambiental.

CONDICIONANTE Nº 27

La presente Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.) caducará a los cinco (5) años de haber sido emitida la autorización sustantiva, aunque en ese plazo no se hubiese iniciado la ejecución del proyecto.

A los efectos de poder establecer que la D.I.A. sigue vigente al inicio de las obras, se requiere lo siguiente:

- 1.- Al Órgano Sustantivo: que notifique la autorización administrativa del Proyecto, al órgano administrativo de medio ambiente en el momento de ser emitida.
- 2.- Al Promotor: que comunique al órgano administrativo de medio ambiente la fecha de inicio de las obras.

CONDICIONANTE Nº 28

Será responsabilidad única del Promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por el desarrollo de la actividad en cualquiera de sus fases, tanto en la zona de actuación como en cualquier otra área distinta que se viera afectada, debiendo poner de forma inmediata todos los medios necesarios para paliar cualquier situación conflictiva y, de ser el caso, proceder a la restauración ambiental pertinente.

En tales casos, se deberá informar a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, de la Viceconsejería de Medio Ambiente, con el fin de que, tras el análisis de las propuestas de corrección que proponga, arbitre la adopción de las medidas correctoras más adecuadas para efectuar la restauración ambiental del medio, de tal modo que no se advierta indicio alguno de que se haya producido alguna alteración.

ES COPIA AUTÉNTICA DE DOCUMENTO PÚBLICO ADMINISTRATIVO ELECTRÓNICO

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

PEDRO DAMIÁN CUESTA MORENO

Fecha: 22/12/2014 - 08:54:22

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 03hSpXkUG6eW2zxvkX05TpY1sJ99ecxYC



03hSpXkUG6eW2zxvkX05TpY1sJ99ecxYC

