



ATAN (Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza)

C/ Santo Domingo, nº 10
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tenerife; Islas Canarias
ESPAÑA

Tfno.: 00-34-922.279392; Fax: 00-34-922.249417

E-mail: atan@atan.org

CIF: G38068722

**ÁREA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD
COMISIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE TENERIFE
CABILDO INSULAR DE TENERIFE**

..... 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 esencial y previo a la evaluación ambiental y aprobación de los proyectos derivados de dicho plan, así como a la ejecución de actuaciones incluidas dentro del ámbito territorial afectado por la OSE.

5ª.- En base a las consideraciones antes expresadas, es lo cierto que el promotor del plan a través de los redactores del documento sometido a consulta desvirtúa el objeto y la finalidad de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y del Plan Insular, puesto que se fundamenta la necesidad del plan y su contenido en función de unos criterios abiertamente contrarios a dicha normativa y al carácter previo del presente procedimiento al relacionarlo con otros documentos y a 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 acometidas 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, -además del 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 en asuntos que afectan al medio ambiente, no son más que meros y molestos trámites burocráticos. Este hecho se pone de manifiesto con esa 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 del proyecto del puerto, se señala en el **apartado 2.2.** del Documento que 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 esa resolución ambiental fue aprobada 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 y que ya fue puesto de manifiesto por esta asociación tanto en la fase de consulta como en la de información pública en aquel procedimiento.

Asimismo, esta Declaración de Impacto Ambiental carecería de eficacia porque no ha sido publicada. Es requisito de eficacia de la resolución ambiental el de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias, 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”*.

6ª.- Por otra parte, se hace necesario resaltar desde este momento procedimental que la mayor parte de los miembros de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, incluidos los miembros suplentes, estarían incurso en causa de abstención o de recusación, en atención a lo dispuesto en los artículos 23. 2, e), de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El promotor del plan es la Consejería Insular del Área de Política Territorial del Cabildo de Tenerife y el órgano sustantivo es el Pleno del Cabildo de Tenerife.

Todos los miembros de la Comisión de Evaluación Ambiental, que han de realizar su labor con autonomía, imparcialidad y objetividad, pertenecen o han tenido especial vinculación con el Cabildo Insular, por lo que existe una manifiesta relación de servicio que los coloca en la situación prevista en el indicado artículo 23.2, e). Además, tres de los miembros titulares y otros tres de los miembros suplentes pertenecen al órgano promotor, el área de Política Territorial del Cabildo, siendo de destacar que uno de los redactores es a su vez miembro titular de la Comisión.

En cualquier caso, el mandato de los miembros de la Comisión coincidirá con el mandato de la Corporación Insular.

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.

Esta estrategia 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 tanto, deberá evaluarse el plan en función de la normativa citada.

Tercera.- 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 espacial 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 donde se pretende la construcción del puerto 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 evaluarse por el equipo redactor los efectos del Plan sobre los espacios marinos protegidos colindantes, así como sobre los hábitats y las especies protegidas presentes en ese ámbito y en sus proximidades, como es el caso de la **ZEC Franja Marina Teno-Rasca** y la

ZEC Cueva marina de San Juan, hábitat altamente frágil y que pudiera verse afectada por la presencia de finos en suspensión.

Asimismo, deberá evaluarse las 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 de forma arbitraria seleccionen las 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.

En cualquier caso, en coherencia con lo dispuesto en la Disposición adicional séptima, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente procedimiento habrá de respetar lo dispuesto en el artículo 172 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias:

Evaluación estratégica de planes y programas de carácter territorial que afecten a la Red Natura 2000:

1. Cualquier plan, programa o proyecto con efectos territoriales o urbanísticos que no tenga relación directa con la gestión del lugar o que no sea necesario para la misma, y que pueda afectar de forma apreciable a los lugares de la

Red Natura 2000, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación de la presente ley, así como de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

A dichos efectos, el órgano responsable de la gestión del Espacio Red Natura 2000 deberá, como trámite previo, informar si la actuación prevista tiene relación directa con la gestión del lugar y si es o no necesaria para el área protegida, así como si se prevé que podría generar o no efectos apreciables en el lugar. A partir de esa información el órgano ambiental determinará si el plan, programa o proyecto puede eximirse de la correspondiente evaluación o si, por el contrario, debe someterse a la misma. En caso afirmativo, la evaluación se llevará a cabo conforme al procedimiento para la evaluación ambiental previsto en esta ley.

2. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el artículo siguiente, el órgano ambiental solo manifestará la conformidad con dicho plan tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar o a los valores ambientales protegidos que justificaron su declaración, y tras haberlo sometido a información pública por el plazo de un mes.

Cuarta.- 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.

Al respecto, cabe recordar que el pasado 16 de octubre de 2018 la Dirección General de la sostenibilidad de la Costa y del Mar dictó Resolución denegando la adscripción del dominio público marítimo-terrestre del ámbito donde se pretende construir el Puerto de Guía de Isora, por motivos ambientales

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.

Quinta.- 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 por formuladas las consideraciones y alegaciones 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 y tanto los directos como los indirecto, así como los sinérgicos y acumulativos, 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; asimismo, que se evalúe la alternativa cero y la necesidad de revisar el Plan Insular para adaptarlo a las necesidades medioambientales de la isla de Tenerife.

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