



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

A LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PPLANIFICACIÓN CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE CANARIAS

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, **EXPONE**:

Que estando en período de información pública el **“Proyecto básico del Puerto de Isora, término municipal de Guía Isora (Tenerife)”** promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, por medio del presente escrito viene a formular las siguientes

ALEGACIONES

Primera.- Si bien la construcción de un nuevo puerto requiere la previa inclusión de dicha instalación en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias (art. 8.1, apartado segundo, de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias), el Gobierno de Canarias ha hecho uso de la excepción a esa regla prevista en el número 3 de ese mismo artículo 8, previa la declaración de “excepcional interés público”, por acuerdo de 18 de abril de 2006.

Esta excepción, de carácter restrictivo, es usada por el Gobierno de Canarias con total discrecionalidad y arbitrariedad, con el fin de eludir trabas burocráticas. De hecho, todas las actuaciones de las distintas Administraciones han ido orientadas a imponer esta infraestructura en esa localización y con argumentos insostenibles, desde el punto de vista de su justificación económica o social y de sus repercusiones ambientales.

Esta circunstancia hace que el presente procedimiento no sea más que un mero trámite burocrático, con el que la Administración promotora pretende dar apariencia de legalidad a su actuación.

Segunda.- Conforme a lo establecido en el artículo 9.1 del Decreto legislativo 1/2000, TRLOTENC, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias existe el principio general de que cualquier actuación sobre el territorio debe estar contemplada en un instrumento de ordenación.

*“Las Administraciones públicas competentes en materias de ordenación de los recursos naturales, territorial, urbanística o sectoriales con relevancia sobre el territorio ejercerán sus potestades mediando la correspondiente planificación previa. Salvo las excepciones expresamente establecidas en este Texto Refundido, **la ejecución de todo acto de transformación del territorio** o de uso del suelo, sea de iniciativa pública o privada, **habrá de estar legitimada por la figura de planeamiento que fuera procedente legalmente para su ordenación.**”*

En esa misma línea se pronuncia la Ley 19/2003 de 14 de abril de Directrices de ordenación General y de Ordenación del turismo de Canarias. Concretamente, en lo que se refiere a las infraestructuras, dicho principio se reitera en la Directriz 86.1 de las de Ordenación general, de la siguiente manera:

*“(NAD) La construcción de cualquier infraestructura **requerirá su previsión expresa en el planeamiento territorial o, en su defecto, el urbanístico, en los términos establecidos por la legislación vigente.**”*

El proyecto de referencia se encuentra incluido dentro de las determinaciones a desarrollar en 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.

Por otra parte, 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.

A mayor abundamiento, el propio apartado 3.3.3.10.2-D, del PIOT, prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos, con carácter de Plan de Infraestructuras. Dicho Plan se formulará en coordinación con lo establecido por el Plan Territorial Especial de Ordenación de los

Recursos Marinos y de los Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral de los tramos donde se ubiquen tales infraestructuras.

En congruencia con este apartado, El Plan Insular de Ordenación de Tenerife establece los criterios para la elaboración de los instrumentos de planeamiento y, entre ellos, los relativos a la ordenación de los recursos naturales. El PIOT tiene el carácter de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales en el ámbito insular; en el caso concreto del Medio Marino, se completará la ordenación de dicho ámbito mediante un **Plan Territorial Especial de Ordenación de de los Recursos Naturales del Medio Marino**.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino tiene por finalidad ordenar el ámbito marino de la isla de Tenerife en la extensión marina entre la ribera del mar y la cota batimétrica 300 ó, en su caso, la que se estime justificadamente conveniente, sin perjuicio del análisis territorial de las actividades con incidencia ambiental sobre la conservación de los recursos marinos. En todo caso, incluirá la ordenación de las zonas especiales de conservación declaradas por la comunidad autónoma, en virtud de lo establecido en la legislación básica contemplada en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre de 1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre (1.2.2.3. PIOT).

Asimismo, se establecen los criterios para el desarrollo de la ordenación del litoral tinerfeño, señalando que dicho litoral ***es un territorio singular, diverso y escaso, muy requerido para el emplazamiento de múltiples usos e instalaciones; por ello es especialmente necesario ordenar cuidadosamente la organización multifuncional del espacio, haciendo compatibles los intereses, usos y aprovechamientos públicos y privados con la salvaguarda de los recursos naturales, paisajísticos, culturales y científicos.*** (2.3.4.4.1-D).

En el apartado 2.3.4.4.2-D del PIOT, se continúa señalando que la ordenación específica de las áreas costeras debe alcanzar el contenido exigido en los **Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral (POL) en el artículo 1.2.6.3**. Los Planes Territoriales Parciales vienen definidos en la sección 6 del Título I señalando que son **Normas de Aplicación Directa** que podrán referirse, entre otros ámbitos territoriales, a los espacios litorales y constituyen *“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 PIOT; se corresponden con los Planes Territoriales Parciales que define el DL 1/2000”* (1.2.6.1.1-E).

El **artículo 1.2.6.3. del PIOT** establece que los **Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral** tienen por objeto la ordenación de los ámbitos adscritos a áreas de regulación homogénea costeras o litorales, desarrollando las disposiciones que el PIOT establece en la sección 4ª del capítulo 3 del Título II.

El POL deberá definir el modelo de ordenación del espacio litoral en coherencia con el modelo de ordenación comarcal establecido por el PIOT y, en su caso, desarrollado por otros planes. Todos estos planes vincularán de manera directa la ordenación de la franja litoral terrestre con la marina, adecuando sus determinaciones a las condiciones globales del litoral.

Como señala el apartado 1.2.6.3.7-R: *“En la zonificación y en la regulación de los usos primarán criterios de protección de los recursos litorales, limitando la posibilidad de implantación de infraestructuras e instalaciones (tales como las portuarias, industriales, recreativas, etc.) en función de la capacidad de acogida. A este respecto se tendrá en cuenta el valor ecológico de los espacios litorales acuáticos y terrestres, las áreas de fondos singulares, los valores paisajísticos del entorno marítimo-terrestre y los lugares que contienen elementos de valor cultural o científicos destacados”.*

El apartado 11 del mencionado 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 incluido en 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”.**

Paralelamente, la **Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de ordenación del Turismo de Canarias**, establece, en las **Directrices 5.2, 140.1.a) y 140.3 de Ordenación General**, la obligación de formular de forma inmediata, entre otras, las Directrices de Ordenación del Litoral, que deberán estar aprobadas en el plazo máximo de dos años a partir de la entrada en vigor de la citada Ley.

Dicha Ley, a través de las **Directrices 5.3 y 57** de Ordenación General, establece los objetivos globales y específicos, respectivamente, que deben desarrollar las Directrices de Ordenación del Litoral y a los que tendrá de ajustarse la ordenación portuaria.

Precisamente, con el fin de dar cumplimiento al mandato legal de formulación de las Directrices de Ordenación del Litoral, la Consejería de Medio ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, dicta el Decreto 28/2004, de 23 de marzo, por el que se acuerda iniciar el procedimiento de elaboración de las Directrices de Ordenación del Litoral (BOCA nº 66, 5 abril 2004). Este instrumento de planeamiento que integra la ordenación de los recursos naturales y del territorio marino y del litoral, tiene entre sus objetivos:

“Disminuir la presión humana e infraestructural sobre el litoral y establecer el marco ordenador adecuado para su regeneración, recuperación y acondicionamiento para el uso y disfrute públicos, como zona de valor natural y económico estratégico;

“articular las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias, considerando el litoral, a estos efectos, como una de las partes más valiosas, sensibles y frágiles del territorio insular, sometida a una especial presión humana”;

“coordinar las políticas y actuaciones públicas que tengan una afección sobre el litoral;

“establecer las líneas de actuación que faciliten la reconversión de las actividades económicas que tengan incidencia negativa sobre el litoral;

“definir los criterios básicos de ordenación y gestión del litoral, propiciando la conservación de la biodiversidad y el uso racional de los recursos naturales relacionados con el mismo... etc”

En cualquier caso, cualquier actividad que se pretenda ordenar en este tramo de costa, deberá ser coherente con los objetivos especificados en la citada Ley 19/2003 (Directriz 57) y a su vez puesto en relación con lo dicho anteriormente para el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino y los Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral, como se indica en la propia Ley.

Por último, la propia normativa de Puertos viene a incidir en la necesidad de la previa planificación, en este caso, portuaria. Así, el artículo 8. 1 de la **Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias**, establece que el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias constituye el instrumento normativo de la política sectorial. La programación y construcción de las obras portuarias requiere su previa inclusión en dicho Plan, que tendrá la consideración de Plan Territorial Especial.

Igualmente, en concordancia con lo expuesto anteriormente, el artículo 15.1 de dicha Ley de Puertos señala que las determinaciones del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, como Plan Territorial Especial, se ajustarán a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de los Planes Insulares.

La falta de la previa planificación tiene relevancia destacada a los efectos de la normativa sobre evaluación de impacto ambiental, dado que a los planes indicados en el apartado anterior les sería de aplicación la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Esta circunstancia, además de sus repercusiones legales, es relevante a los efectos de analizar y determinar las posibles alternativas y localización de este tipo de infraestructuras, incluyendo la opción cero.

Precisamente la evaluación ambiental de los planes indicados en el apartado segundo de estas alegaciones, deberán ser los que determinen, 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 económicas y sociales.

Al respecto cabe recordar la importante crisis económica producida por un modelo de desarrollo que ha servido de base para la elaboración del Plan Insular, que tardó más de 10 años en elaborarse y que fue aprobado en el año 2001, en época de bonanza económica. Es evidente 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 de acuerdo con la nueva situación.

Por tanto, la tramitación del presente proyecto incumple con la mencionada normativa.

Tercera.- Asimismo, el proyecto, contrariamente a lo manifestado en el proyecto y en el Estudio de Impacto Ambiental, afecta **directamente** a la zona de especial conservación Franja Marina Teno-Rasca.

Si bien, como se señala en la página 81 del Estudio de Impacto Ambiental (compatibilidad con el LIC Franja Marina Teno-Rasca): *“Se ha dejado libre una pequeña ventana junto al núcleo de Alcalá reservada, precisamente, para la implantación de la instalación portuaria que, de forma prevista por el Planeamiento Territorial Insular, recoja y agrupe la Operación de conexión marítima de la isla de Tenerife con el resto de las islas occidentales”*, (reconocimiento expreso de una reducción arbitraria del LIC Franja Marina Teno-Rasca), es evidente que la actividad propia de una instalación portuaria es el tráfico marítimo y, salvo que se pretenda utilizar barcos voladores, todo ese tráfico afectará directamente a esa zona especial de conservación.

Al respecto, señalar que actualmente se está tramitando el instrumento de gestión de esta ZEC 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 el contrario, el Estudio de Impacto Ambiental no tiene en cuenta esta afección directa a la ZEC limitándose, sorprendentemente, a evaluar los impactos producidos en esa zona excluida arbitrariamente del LIC.

Por tanto, se ha producido una vulneración de lo dispuesto en la **Disposición adicional cuarta 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, así como de lo dispuesto en los artículos los artículo 45 y siguientes de la **Ley 42/2007**, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; en todo caso, el proyecto no puede tramitarse en tanto no se apruebe el correspondiente Instrumento de gestión de la zona de especial conservación Franja Marina Teno-Rasca.

Cuarta.- En cuanto al análisis que de las alternativas de localización de esta infraestructura, en el Estudio de Impacto Ambiental, se señala lo siguiente:

En cuanto a la **opción cero**, es decir, no realizar el proyecto, se argumenta lo siguiente: *“Implica no cumplir con lo que la planificación insular ha considerado necesario para un correcto desarrollo socioeconómico insular”*.

Por lo que respecta a las alternativas de emplazamiento, se analizan sólo dentro del espacio no declarado LIC, señalando además,

“Se ha dejado libre una pequeña ventana junto al núcleo de Alcalá reservada, precisamente, para la implantación de la instalación portuaria que, de forma prevista por el Planeamiento Territorial Insular, recoja y agrupe la

Operación de conexión marítima de la isla de Tenerife con el resto de las islas occidentales”,

Por lo anterior, el LIC ES7020017 se considera como factor ambiental limitante para poder valorar opciones de ampliación de infraestructuras portuarias preexistentes como alternativas ambientalmente viables al desarrollo del puerto de Fonsalía, pues el resto de áreas portuarias de la costa oriental de Tenerife (Los Cristianos, Playa de San Juan, etc.) se emplazan en aguas del LIC referido”.

Asimismo, se indica lo siguiente:

“por otro lado, en relación con la ubicación del puerto hay que destacar que el PIOT mediante la Operación Singular Estructurante ya se ha pronunciado sobre el sector de la comarca suroeste donde se debe implantar el puerto de Guía de Isora”.

Argumentos que no tienen desperdicio; es decir, primero se excluye esa zona del LIC y después se argumenta que las otras alternativas sí que están en LIC. No obstante, como ya se indicó anteriormente, el proyecto sí que afecta al LIC (ZEC) Franja Marina Teno-Rasca

Asimismo, se utiliza la planificación insular para justificar la ubicación pero se ignora dicha planificación en todo lo demás, como se argumentó en el apartado segundo de estas alegaciones.

En todo caso, se incumple de forma grotesca con lo dispuesto en el artículo 7 (contenido del Estudio de Impacto Ambiental) en su apartado 1.b) *“Una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, **teniendo en cuenta los efectos ambientales**”*, 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; así como lo dispuesto en el artículo 13.2, c), de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, en la redacción dada por la Ley 4/2008, de 12 de noviembre.

Quinta.- Se argumenta acerca de la necesidad del nuevo puerto, al crecimiento de pasajeros en los últimos años en Los Cristianos, dando datos estadísticos hasta el año 1999 y a problemas estructurales de ese puerto.

En tal sentido, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está actualmente tramitando el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Los Cristianos que deberá dar respuesta a los problemas funcionales a los que se alude en la Memoria, al igual que el propio Plan General de Ordenación de Arona e incluso otros planeamientos derivados del propio Plan Insular, como el dedicado al núcleo de Los Cristianos.

Pero es que, además, la crisis económica ha traído una importante reducción de los trayectos interinsulares desde el puerto de Los Cristianos, e incluso la compañía Transmediterránea ya no opera con ese puerto y la compañía Fred Olsen ha retirado una de sus embarcaciones que utilizaba en ese mismo Puerto.

Además, el propio evaluador señala lo siguiente, en relación con el aumento del tráfico marítimo:

*“Cabe aclarar que el nuevo puerto no lleva asociado un incremento significativo del tráfico marítimo en la zona, en particular de buques comerciales, pues aunque presenta capacidad para el atraque de 2 buques comerciales más que el puerto de Los Cristianos, **el número de viajes no se incrementa pues la actual oferta iguala la demanda**”.*

Por otra parte, actualmente se encuentra en avanzado estado de ejecución las obras del puerto de Garachico, que según el propio Gobierno de Canarias se justificó para conectarse con las islas occidentales.

Sexta: No se citan ni se propone analizar los efectos sinérgicos, acumulativos con otras actividades o planes localizados sobre ese LIC (ZEC), como con la actividad de la acuicultura, con 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 la ZEPA del Parque Rural de Teno, que ni se nombra o el IBA de los Acantilados de los Gigantes, que precisamente en sus respectivas fichas técnicas hacen expresa mención en cuanto a los potenciales impactos y amenazas al tráfico marítimo.

También se elude el hecho de que todas las aguas que deben atravesar los barcos de dicho puerto es **Área de Sensibilidad Ecológica (ASE)** según lo establecido en el artículo 3.1.2.2.5, del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, que establece: ***“Los LICs situados fuera de los Espacios Naturales Protegidos se declaran ASE a efectos de limitación de usos, en virtud de los hábitats y especies que motivaron su declaración”.***

Por lo expuesto,

SE SOLICITA tenga por presentado este escrito y tenga por formuladas las alegaciones que contiene y a la vista de lo manifestado, acuerde anular el proyecto y estudio de impacto ambiental, archivando el expediente

En Santa Cruz de Tenerife, a 25 de enero de 2011