



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

**DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN TERRITORIAL**

ASUNTO: contestación a Consulta Anexo I, SOBRE EL PROYECTO DE PUERTO DE GUÍA DE ISORA, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE GUÍA DE ISORA, ISLA DE TENERIFE, PROMOVIDO POR LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (expte. 2008/1481).

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 con fecha 6/8/2009 se ha recibido escrito de es Dirección General de Calidad Ambiental, relativa al asunto de referencia; al respecto, por medio del presente escrito viene a formular las siguientes consideraciones:

Primera.- Aclaración previa:

Los redactores del documento entre otros argumentos ponen especial énfasis para justificar el proyecto del puerto de Guía de Isora en el hecho de que *“el puerto de Fonsalía está calificado expresamente como **puerto de interés general** a través del artículo 40 de la Ley 62/1997, de modificación de Puertos del Estado”* (pág. 3, Antecedentes, apartado 1).

Esta afirmación no se ajusta a la realidad. La Disposición Adicional Quincuagésima séptima de la Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2005 desclasificó como puerto de interés general del Estado el Puerto de Guía de Isora. (DA 57^a, Ley 2/2004: *El Puerto de Guía de Isora, en la isla de Tenerife, se desclasifica como puerto de interés general del Estado*).

Si fuera como afirman los redactores, entre otras contradicciones, nos encontraríamos con que el Gobierno de Canarias no tendría la competencia para la tramitación y aprobación de dicho proyecto, las cuales la ostentaría Puertos del Estado.

Segunda.- Ausencia de la previa planificación

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 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.

Pues bien, ninguno de estos planes ha sido aprobado y, por tanto, no se entiende la presente tramitación sin la cobertura legal correspondiente.

Tercera.- Análisis del documento:

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 es relevante a los efectos de analizar y determinar las posibles alternativas y localización de este tipo de infraestructuras, incluyendo la opción cero.

En cuanto al análisis de las alternativas:

La iniciativa del puerto de Fonsalía parte de la idea de sustituir el Puerto de Los Cristianos y así solventar los problemas funcionales que produce la concentración de las líneas de tráfico con las islas occidentales, según se explica en la Memoria objeto de las presentes aportaciones.

Al respecto, se rechaza la alternativa cero (no ejecución del proyecto) porque no se daría respuesta a la problemática planteada en el puerto de Los Cristianos y porque implicaría no cumplir con lo que la planificación insular ha considerado necesario para un correcto desarrollo socioeconómico.

Para ello se remiten al crecimiento de pasajeros en los últimos años en Los Cristianos, dando datos estadísticos hasta el año 1999.

Por el contrario, precisamente la evaluación ambiental de los planes indicados anteriormente serán 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 sociales.

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.

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.

En cuanto a los impactos previsibles

Los redactores del documento centran casi la totalidad de su análisis de impactos en los provocados directamente en el territorio ocupado por la ejecución del puerto.

Es más, llegan a afirmar que no afecta directamente a ningún espacio protegido, Lugar de Importancia Comunitaria o Zona de Especial Protección para las Aves.

Sin embargo, al margen de los impactos directos e indirectos provocados por la ejecución del proyecto en un determinado territorio, hay que analizar las importantes consecuencias directas e indirectas que supondrá una instalación portuaria como la que se pretende en esa zona.

Dicha zona estaba incluida en el documento provisional de designación de los Lugares de Importancia Comunitaria (documento año 1998), pero fue recortado para evitar precisamente los inconvenientes que supone su inclusión en una categoría como esa.

Asimismo, también esa zona fue propuesta por el propio Gobierno de Canarias como Parque Natural Marino de Las Ballenas en el año 2002. sin embargo, por los mismos motivos que con el recorte del LIC, el propio Gobierno de Canarias archivo el expediente en el año 2005.

Pero es que, la actividad que se deriva de un puerto es el tráfico marítimo y esa actividad sorprendentemente ni se cita en la Memoria, a pesar de los impactos directos, indirectos o acumulativos, sinérgicos que provocaría en el Lugar de Importancia Comunitaria “colindante” con esa infraestructura (LIC Franja Marina Teno-Rasca).

No se citan ni se propone analizar los efectos sinérgicos, acumulativos con otras actividades o planes localizados sobre ese LIC, 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.

Por lo expuesto,

SE SOLICITA tenga por presentado este escrito y tenga por formuladas las consideraciones que contiene.

En Santa Cruz de Tenerife, a 11 de septiembre de 2009