



MINISTERIO DE
MEDIO AMBIENTE Y
MEDIO RURAL Y MARINO

DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR	
DIVISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MAR	
Registro	N.º 001/54586
VALIDA	FECHA: 08.09.11
REMITIDO A:	

SECRETARÍA DE ESTADO DE
CAMBIO CLIMÁTICO

DIRECCIÓN GENERAL DE
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y
DEL MAR

O F I C I O

DESTINATARIO

FECHA: Madrid, a Septiembre de 2011

SU/REF.

NUESTRA/REF. FMM/jac

ASUNTO:

PROYECTO BÁSICO DE PUERTO DE GUÍA DE
ISORA. ISLA DE TENERIFE

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y
POLITICA TERRITORIAL
GOBIERNO DE CANARIAS
Plaza Derechos Humanos, s/n. Edif. Usos Múltiples I, 8º
35071 LAS PALMAS

Adjunto se remite contestación a las aclaraciones formuladas por esa Dirección General, en referencia al informe de EsIA relativo al "PROYECTO BÁSICO DE PUERTO DE GUÍA DE ISORA. TM. DE GUÍA DE ISORA. ISLA DE TENERIFE".

EL DIRECTOR GENERAL DE
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL
MAR



[Handwritten signature]
Pedro Antonio Ríos Martínez



CONTESTACIÓN A LAS ACLARACIONES SOBRE EL PROYECTO BÁSICO DEL PUERTO DE GUÍA DE ISORA. ISLA DE TENERIFE.

Con fecha 18/08/11 ha tenido entrada en la División para la Protección del Mar escrito de la Dirección General de Puertos de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias relativo a la Información Pública del Proyecto Básico del Puerto de Guía de Isora, en respuesta al informe emitido en Febrero de 2011 desde esta Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, conteniendo diferentes aclaraciones al citado informe.

Analizado el escrito y el conjunto de aclaraciones que comprende, se reitera, básicamente, el conjunto de observaciones formuladas en febrero de 2011, toda vez que el documento no aporta otra información complementaria más allá de detallar epígrafes y páginas del Estudio de Impacto Ambiental en lo que se tratan las diferentes cuestiones a las que las observaciones hacen referencia.

No obstante, conviene indicar que, obviamente, la concepción del nuevo puerto con la presencia de una marina de recreo como la que se proyecta, las perspectivas relativas al tráfico de cruceros, el posible incremento del transporte interinsular de pasajeros, la operativa de Los Cristianos, entre otras, producirán un incremento de tráfico marítimo en la zona que afectará a la calidad de las aguas, a la contaminación acústica de origen antropogénico y a una mayor presión sobre el medio marino en el entorno de la actuación proyectada y, por consiguiente, en la franja Tenò-Rasca (ZEC), en cuya "ventana" se localiza aquella.

En relación con el seguimiento de cetáceos en Canarias, y puesto que la reducción de la probabilidad de colisiones constituye elemento sustantivo de la argumentación de determinadas aclaraciones en favor del nuevo Puerto, el EsIA debería tomar en consideración los últimos datos existentes, fruto del "Convenio de colaboración, entre el MARM, el Ministerio de Defensa y el Gobierno de Canarias, para la conservación e investigación de las poblaciones de cetáceos para evitar los varamientos accidentales" (2007-2016), donde además se pone de manifiesto la importancia de la ZEC "Franja Marina Tenò-Rasca", una de las dos mejores zonas de distribución del delfín mular (*Tursiops truncatus*) en Canarias.

En cuanto a la afección a los fondos maërl, *Cymodocea nodosa* y *Cystoseira abies-marina*, a pesar de su presencia "anecdótica y sin relevancia ambiental", según señala el informe, dada la fragilidad y disminución de su distribución, deberían extenderse las medidas correctoras para asegurar la pervivencia de los reductos en los que aparecen.

Ciertamente, el EsIA comprende el enunciado de las razones de peso para proceder a la "sustitución" del Puerto de Los Cristianos, cuyo tráfico comercial permanece estancado según el documento, así como el de las alternativas "genéricas" al Puerto de Guía de Isora,



aspectos ambos que podrían ser objeto de mayor detalle y consideración en la valoración y confección de soluciones.

Con independencia de lo expuesto, los elementos críticos del proyecto son los resultantes de la ocupación y desfiguración de una extensa zona del Dominio Público Marítimo-Terrestre en el mar, con afección a los medios marino y costero, en la que más del 50% de la superficie se destina a instalaciones náutico-deportivas y servicios complementarios de las mismas que, por otra parte, también parecen objeto de atención preferencial en los nuevos usos del Puerto de Los Cristianos. En este sentido, los postulados del carácter sustitutivo para tráficos comerciales del nuevo puerto parecen servir de punto de apoyo para los amplísimos desarrollos náutico-deportivos que se proyectan. Todo ello bajo el marco de una Zona de Especial Conservación como la Franja Marina Teno-Rasca.

Madrid, 6 de septiembre de 2011

EL VOCAL ASESOR



Felipe Martínez Martínez

