



DESTINATARIO

FECHA Madrid, a 16 de octubre 2018

SU REF.

NUESTRA REF. ADS01/15/38/0001

puerto Fonsalía  
ET

Gobierno de Canarias  
**CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES Y POLÍTICA TERRITORIAL**  
Avda. Anaga 35 (edificio usos múltiples I planta 11)  
**38071 Santa Cruz de Tenerife**

ASUNTO

Informe sobre la solicitud de la Comunidad Autónoma de Canarias de adscripción de dominio público marítimo-terrestre con destino a un nuevo puerto-isla en Fonsalía, en el litoral entre Alcalá y Playa San Juan, en el término municipal de Guía de Isora (Tenerife).

Vista la solicitud de la Comunidad Autónoma de Canarias de adscripción de dominio público marítimo-terrestre con destino a un nuevo puerto-isla en Fonsalía, en el litoral entre Alcalá y Playa San Juan, TM Guía de Isora (Tenerife), remitida por Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, a los efectos de la emisión por este Ministerio del informe preceptivo y vinculante establecido en los artículos 49 y 112.c de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

ANTECEDENTES

- I. Con fecha 30 de julio de 2001 el Gobierno de Canarias aprobó el vigente Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias, planteando un nuevo puerto en Fonsalía con atraques para 4 ferries y 220 embarcaciones deportivas, junto a una explanada comercial, tal como se indica en el apartado J.4 de la resolución de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 22 de diciembre de 2014.
- II. Por Decreto 150/2002, de 16 de octubre, el Gobierno de Canarias aprobó el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, que proyectaba un futuro puerto a poniente de la playa de Fonsalía cuya función principal fuese el transporte de pasajeros y mercancías entre Tenerife y las 3 islas occidentales, y como funciones complementarias acoger cruceros, embarcaciones deportivas y pesqueras, generar un núcleo de servicios que cualifique el desarrollo comarcal y concentrar equipamientos y servicios en único ámbito (Título II, Capítulo 4, Sección 4ª).
- III. Con fecha 18 de abril de 2006 el Gobierno de Canarias declaró obra portuaria de Excepcional Interés Público el nuevo puerto de Guía de Isora en Fonsalía.
- IV. Por Decreto 56/2011, de 4 de marzo, el Gobierno de Canarias aprobó la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife de 2002, sin modificar lo planificado sobre el futuro puerto de Fonsalía.



- V. Durante la tramitación ambiental, el "Proyecto básico del Puerto de Isora", suscrito en octubre de 2010 por los ICCP D. José Manuel Molina Abbad y D. José María Berenguer Pérez, y su correspondiente "Estudio de Impacto Ambiental", suscrito en octubre de 2010 por el biólogo D. Rosendo Jesús López López, fueron sometidos a información pública (B.O. de Canarias de 17/12/2010) y a periodo de consultas en el que, entre otros, informaron:
- a. El 15 de febrero de 2011 la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, señalando en resumen:
    - Se plantea que, junto a usos náutico-deportivos y pesqueros, el nuevo puerto acoja y sustituya la actividad de transbordo interinsular que se desarrolla en el puerto de Los Cristianos (de interés general) por problemas de capacidad, accesibilidad y seguridad.
    - Sobre las condiciones de seguridad en la maniobrabilidad de buques y coincidencia de tráficos en el puerto de Los Cristianos expone discrepancias con relación al EIA.
    - Respecto a las normas de seguridad, los procedimientos de evacuación y la capacidad del puerto de Los Cristianos analiza la situación con referencias legales y contractuales.
    - El puerto de Los Cristianos es un puerto de interés general de competencia exclusiva estatal, por lo que mientras mantenga dicha calificación jurídica se seguirá atendiendo la demanda de tráfico comercial que dicha instalación portuaria admita.
  
  - b. El 16 de febrero de 2011 esta Dirección General emitió informe indicando que, desde el punto de vista de la ocupación, protección y conservación del DPMT y de los elementos que lo integran, no podía informar favorable dado que:
    - Se justifica escasamente la necesidad de sustitución del puerto de Los Cristianos por un nuevo puerto en Fonsalía con las dimensiones y características del proyectado, tanto en el ámbito de tráficos comerciales como en el de embarcaciones de recreo.
    - No se incluyen alternativas que no impliquen la implantación de un nuevo puerto, como pudieran ser la remodelación física u operativa y/o la ampliación de las instalaciones portuarias ya existentes. Las únicas alternativas planteadas, siempre con base en el concepto de nuevo puerto-isla, se concretan en la reducción de sus dimensiones y de la consiguiente oferta de servicios y superficies.
    - La implantación del nuevo puerto supone la ocupación de una amplísima zona de DPMT y la alteración de la dinámica litoral en la zona.
    - Todo el puerto se desarrolla dentro del mar, con ocupación excesiva del espacio por instalaciones puramente terrestres que no está justificado se tengan que disponer sobre un relleno en el mar.
    - Más del 50% de la ocupación se produce por instalaciones deportivas, lo que carece de justificación y está en contradicción con los planteamientos que fundamentan la construcción del nuevo puerto.
    - En todo caso, la superficie a ocupar en DPMT "deberá ser la mínima posible" de conformidad con el artículo 61.3 del Reglamento General de Costas.
    - El nuevo puerto afecta también desfavorablemente a las playas próximas desde el punto de vista de la calidad del agua de baño debido a la contaminación, procedente de buques y de embarcaciones, afección que debe ser evaluada convenientemente.
    - El impacto visual desde el núcleo de Alcalá es total, avistándose el puerto desde todos los frentes.
    - El tramo de costa en el que se prevé la implantación del puerto posee ambientes naturales de gran valor en sus acantilados y playas.
  
  - c. El 12 de agosto de 2011 se recibe en esta Dirección General oficio de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias como contestación al informe de 16 de febrero de 2011.



- d. El 6 de septiembre 2011 esta Dirección General emite informe de contestación a las aclaraciones de 12 de agosto de 2011, ratificando el sentido y las observaciones de su informe de 16 de febrero de 2011, y señalando:
- La marina de recreo del nuevo puerto, las perspectivas de tráfico de cruceros, el posible incremento del transporte interinsular de pasajeros y la operatividad de Los Cristianos producirán un incremento de tráfico marítimo en la zona que afectará a la calidad de las aguas, la contaminación acústica y a una mayor presión sobre el medio marino del entorno y por tanto en la ZEC Teno-Rasca, en cuya "ventana" se localiza el puerto.
  - En relación al seguimiento de cetáceos, el Estudio de Impacto Ambiental debería tomar en consideración los últimos datos existentes del Convenio 2007-2016 de conservación e investigación de poblaciones de cetáceos.
  - En cuanto a la afección a fondos, pese a que su presencia se describe como anecdótica y sin relevancia ambiental, dada la fragilidad y disminución en su distribución deberían ampliarse las medidas correctoras para asegurar la pervivencia de reductos existentes.
  - El Estudio de Impacto Ambiental enuncia las razones de peso para proceder a sustituir el puerto de Los Cristianos y las alternativas genéricas para el nuevo puerto de Isora, aspectos ambos que deberán ser objeto de mayor detalle y consideración en la valoración y confección de las soluciones.
  - Los elementos críticos del proyecto son los resultantes de la ocupación y desfiguración de una extensa zona de DPMT en el mar, con afección a medios marino y costero, en las que más del 50% de la superficie se destina a instalaciones náutico-deportivas y servicios complementarios de las mismas.
  - Los postulados de carácter sustitutivo de tráfico comerciales de Los Cristianos por el nuevo puerto parecen servir de punto de apoyo para los amplísimos desarrollos náutico-deportivos proyectados junto a la ZEC Franja Marina Teno-Rasca.
- e. El 20 de mayo de 2014 la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias informa que *"no se estudian aquellas alternativas que no impliquen necesariamente la implantación de un nuevo puerto en Fonsallá, tales como la remodelación física y operativa y de gestión y/o remodelación o ampliación de instalaciones portuarias existentes, comerciales, deportivas y pesqueras de Playa San Juan, Los Gigantes, Los Cristianos, Las Galletas y Puerto Colón que, en caso de abordarse, podrían evitar la construcción del puerto o la construcción de un nuevo puerto, bien en Fonsallá o en cualquier otro lugar de la costa, de menores dimensiones al previsto, debido a la reordenación o ampliación de otros puertos existentes, aspecto solicitado en varios requerimientos de ese órgano ambiental. En definitiva, como alternativas sólo se han considerado las planteadas inicialmente en el Estudio de Impacto, es decir variantes de diseño, con escasa diferencia técnica y ambiental entre unas y otras, obviándose alternativas de ubicación o nuevas opciones de diseño y dimensiones más reducidas para la nueva infraestructura, que se pueden complementar con la ampliación o reordenación de otros puertos existentes"*. La Dirección General de Protección de la Naturaleza había emitido previamente tres informes, el 12 de diciembre de 2009, el 9 de julio de 2012 y el 25 de marzo de 2013.
- VI. Por resolución de 22 de diciembre de 2014 la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias aprueba, a solo los efectos ambientales, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, suscritos ambos en octubre de 2010, incluyendo 25 condicionantes de obligado cumplimiento, sin que en dicha declaración se analice ni tenga en cuenta lo señalado ni por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ni por esta Dirección General en sus tres informes de 15 y 16 de febrero, y 6 de septiembre de 2011.

Respecto al Estudio de Alternativas del Estudio de Impacto Ambiental, en la DIA se señala que, en una "primera fase de diseño", se han desarrollado cuatro alternativas:



- Alternativa 0: no ejecución del proyecto.
- Alternativa 1: puerto con la zona de servicio terrestre implantada conjuntamente sobre ámbito terrestre y marino, con la posibilidad de que la unión de obras implantadas sobre el mar no sea completa sino que mantenga el concepto de isla portuaria.
- Alternativa 2: concepto tradicional de puerto costero con la mayor parte de su zona de servicio terrestre implantada sobre terrenos emergentes, restringiendo la ocupación del ámbito marino a las instalaciones o servicios que deben estar en su proximidad.
- Alternativa 3: desarrollo del concepto tradicional hasta el límite de sus posibilidades de forma que se minimiza la ocupación del medio marino y se crea una elevada independencia funcional respecto de los que se implantan en tierra.

Y que en, "una vez verificado el grado de adaptación óptimo al caso de la Alternativa 1", se procedió al diseño más detallado de "alternativas específicas", basadas todas en el concepto de proximidad de superficies operativas a los muelles, desarrollando seis alternativas (A, B, C, D, E y F), concluyendo que la "E" presenta las mejores condiciones ambientales, ya que el desplazamiento de la plataforma hacia el sur permite evitar posibles afecciones a la ZEC de la Franja Marina de Teno-Rasca, así como permite la posibilidad de regenerar 2 playas.

VII. Con fecha 30 de enero de 2015 el Gobierno de Canarias solicita la adscripción de dominio público marítimo-terrestre con destino al nuevo puerto, adjuntado en formato digital el "Proyecto Básico del Puerto de Isora", suscrito en octubre de 2010 por los ICCP D. José Manuel Molina Abbad y D. José M<sup>a</sup> Berenguer Pérez (a partir de la alternativa 1.E), expediente de información pública y plano de propuesta de adscripción.

Las principales obras en el medio marino planteadas por el proyecto son:

- Plataforma sobre el mar para usos y dársenas comercial, deportivo y pesquero.
- Dique de abrigo de la dársena comercial.
- Dique de abrigo de la dársena deportiva.
- Puente de acceso al puerto-isla.
- Dos helipuertos.
- Regeneración de las playas de la Carrera y de los Topos.

Según el Anejo nº20 "Ocupaciones", la ocupación se desglosa en tres zonas, "terrestre" de 414.737 m<sup>2</sup>, "marítima 1" de 614.761 m<sup>2</sup> y "marítima 2" de 1.276.327 m<sup>2</sup>, (ésta última a modo de reserva). Según los planos A20-1 "Planta Adscripción" y A20-2 "Planta Zonificación", la superficie emergida para uso portuario asciende a 154.082 m<sup>2</sup>, distribuidos, según usos, en:

USO COMERCIAL.....	63.649 m <sup>2</sup>
Protección muelles y tránsito.....	27.965 m <sup>2</sup>
Edificaciones.....	4.775 m <sup>2</sup>
Playas embarque.....	16.215 m <sup>2</sup>
Aparcamientos turismos.....	12.159 m <sup>2</sup>
Aparcamientos autobuses.....	2.535 m <sup>2</sup>
USO DEPORTIVO.....	59.128 m <sup>2</sup>
Protección muelles y tránsito.....	18.683 m <sup>2</sup>
Comercial.....	4.060 m <sup>2</sup>
Área técnica.....	25.339 m <sup>2</sup>
Aparcamientos turismos.....	10.643 m <sup>2</sup>
Aparcamientos autobuses.....	403 m <sup>2</sup>
USO PESQUERO.....	13.399 m <sup>2</sup>
COMPLEMENTARIO.....	695 m <sup>2</sup>
VIARIOS.....	17.211 m <sup>2</sup>
TOTAL.....	154.082 m <sup>2</sup>



A su vez, en el plano A20-2 se cifra el "agua protegida" en 222.176 m<sup>2</sup>, sin incluir en ésta ni el resguardo necesario alrededor de las obras exteriores, ni el puente de acceso al puerto- isla, ni la denominada "zona marítima 2" de reserva. También se cuantifican aparcamientos:

Zona comercial.....	277	turismos y 31 autobuses
Zona deportiva.....	323	turismos y 6 autobuses
Zona pesquera.....	20	turismos y 4 autobuses

Según el plano 31 "Planta Distribución Amarres", el puerto dispondría de un total de cinco atraques para buques comerciales, que cubrirán las rutas con La Gomera, La Palma y El Hierro, 463 atraques para embarcaciones deportivas y 30 amarres en la dársena pesquera. En resumen, se propone la ejecución de un nuevo puerto que contempla tres usos: comercial para el transporte de pasajeros, pesquero y deportivo.

VIII. Con fecha 27 de marzo de 2015 el Servicio Provincial de Costas en Santa Cruz de Tenerife señala que no consta la preceptiva "Evaluación de los Efectos del Cambio Climático", ni se cuantifican los usos y respectivas superficies para poder comprobar si se cumplen los máximos establecidos en el artículo 105 del Reglamento General de Costas.

IX. Posteriormente, con fecha 17 de junio de 2015 Puertos Canarios del Gobierno de Canarias remite a esta Dirección General en formato digital cuatro Documentos Adicionales al Estudio de Impacto Ambiental, incorporados durante la tramitación ambiental del proyecto:

- Documento Adicional 1 (mayo 2013): Respuesta al informe de fecha 25 de marzo de 2013 de la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias.
- Documento Adicional 2 (julio 2014): Respuesta al informe de fecha 20 de mayo de 2014 de la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias.
- Documento Adicional 3 (noviembre 2014): Análisis de tres alternativas de ubicación del Área de Instalaciones Auxiliares a añadir a la valorada en el Estudio de Impacto Ambiental, y análisis de otras alternativas de ubicación del puerto, como Garachico y Las Galletas, así como la ampliación de otras infraestructuras existentes.
- Documento Adicional 4 (julio 2015): Redactado con el fin de recoger de forma sintética y clara toda la documentación incluida en el expediente de Impacto Ambiental.

X. Con fecha 21 de agosto de 2017 la Subdirección General para la Protección del Mar informa en resumen:

- Las ocupaciones se sitúan en el ámbito de la demarcación marina canaria, próxima a la ZEC (ES7010017) Franja Marina Teno-Rasca, declarada por Orden ARM/241712011, 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. También en las proximidades se localiza la ZEPA (ES0000526) Espacio marino de La Gomera-Teno, declarada por Orden AAN126U2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas.
- Se enumeran los hábitats y las especies amparadas por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y la Biodiversidad (Anexo V), el RD 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (Anexo III), el Inventario Español de Hábitats y Especies Marinos (IEHEM) y el Inventario de Cetáceos de las aguas Canarias en aplicación de la Directiva 92/43/CCE.
- Dado que se han realizado recientes estudios de investigación sobre presencia y estado de conservación de valores naturales de la zona de actuación y los valores por los que se han declarado los espacios de la Red Natura 2000, se considera necesario disponer de información actualizada y reciente para poder hacer una valoración, y así evaluar los



- estudios que señalan los condicionantes 10 a 14 de la DIA relativos a la ZEC Franja Marina Teno-Rasca, y el condicionante 19 relativo al Plan de Vigilancia Ambiental.
- Para valorar los posibles efectos del puerto y sus tráficos marítimos asociados sobre el espacio de la Red Natura 2000 y los efectos de fragmentación del territorio en las zonas de mayor concentración de citas de delfín mular, es necesario atender al principio de precaución mientras no se determine con certeza si en el ámbito de la ZEC Franja Marina Teno-Rasca van a operar uno o dos puertos simultáneamente.
  - Hasta que no se reciba la citada información complementaria no es posible informar el proyecto en relación a la afección al espacio Red Natura 2000, a la conservación de los valores por los que se ha declarado, a las especies marinas protegidas presentes en el ámbito del proyecto, a la consecución del buen estado ambiental de la Demarcación Marina Canaria y la compatibilidad con los objetivos ambientales generales y específicos de la Estrategia Marina de dicha Demarcación Marina.

XI. Con fecha 19 de marzo de 2018 la Subdirección General para la Protección de la Costa en primer lugar ratifica el informe de 16 de febrero de 2011 sobre dinámica litoral, soluciones adoptadas, alternativas, ubicación en el mar, afección a playas y medidas correctoras, y en segundo lugar además señala resumidamente:

- El Anejo nº16 "*Dinámica Litoral*" analiza características de las playas afectadas (Alcalá, Méndez, Baja Larga, Carrera, Topos, Barrera y Fonsalía, definiéndolas como unidades fisiográficas independientes, con acantilados inestables, formadas por gravas, bolos y algunas arenas gruesas, de escaso uso por la dificultad de acceso), modificaciones consecuencia del puerto sobre la dinámica sedimentaria y estabilidad de las playas, y posibles medidas de protección, defensa y regeneración.
- El "*estudio sobre afección del puerto a la morfodinámica costera*" es escaso y no cuenta con el detalle mínimo que establece el Reglamento General de Costas.
- El puente de acceso crearía un punto singular susceptible de afectar a unidades fisiográficas del entorno, formando una zona angosta cerca de la costa que podría concentrar corrientes que pudieran afectar a la dinámica sedimentaria existente.
- Las playas afectadas por el cambio en la dinámica litoral inducida por el puerto serían Carrera, Topos y Barrera, planteándose regenerar Carrera y Topos mediante aportación de arena de diámetro medio 1 mm sustentada en la laja rocosa (sin ninguna propuesta para Barrera), aportación que no cuenta con justificación alguna en el proyecto. El estudio de regeneración no cuenta además con el detalle suficiente para definir completamente la misma y por ello no puede considerarse como una alternativa válida.
- La nueva situación en los regímenes de oleaje de las playas supone menor agitación, implicando un probable aumento de suciedad de los enclaves, con su consecuente degradación y pérdida de funcionalidades lúdicas y ambientales en dichas playas.
- El cambio en las características granulométricas de las playas a regenerar no está suficientemente documentado ni justificado y puede inducir problemas en la evolución de los perfiles a medio y largo plazo debido a la distribución granulométrica diferenciada, comprometiendo su estabilidad.
- El EIA plantea, como medida adicional, la mejora de 2 playas, la Carrera y los Topos, mediante aporte de discretos volúmenes de arena de grano medio, acondicionamiento de taludes traseros y habilitación de escaleras y rampas de accesos para obtener considerables mejoras de las condiciones de uso actual, concluyendo que la situación post-proyecto hará posible la regeneración artificial de ambas playas mediante aportación de arenas medias con incremento potencial de su anchura en magnitud notable, propiciando su uso con fines lúdicos en muy buenas condiciones de seguridad.
- Las alternativas de regeneración de las playas planteadas en el EIA no tienen el grado de detalle requerido ni cuentan con una justificación adecuada y, por tanto, sus afirmaciones no están basadas en un argumento sólido.
- El EIA señala que se mejorarán los accesos, pero dicha mejora no se presupuesta en el proyecto. Además, dada la manifiesta inestabilidad de los acantilados de las playas afectadas se debería realizar un estudio sobre su estabilidad que justifique la mejora de los accesos a estas playas.



- No existe una partida de limpieza de las playas la cual debería ser incluida, dada la probable afección del puerto tanto en fase de explotación como de construcción.
- Conclusiones:
  1. Cualquier estudio de regeneración de playas debe contar con el detalle suficiente cumpliendo con el artículo 93 del Reglamento General de Costas. Además, no existe justificación al cambio del diámetro medio de sedimento escogido para la regeneración de las playas.
  2. Debido a la dinámica litoral actual y la configuración del nuevo puerto existe riesgo de afección por erosión a las unidades fisiográficas adyacentes al canal angosto creado artificialmente entre la costa y el puerto.
  3. El proyecto no señala afección relevante a la playa de la Barrera la cual se encuentra en una zona que quedará abrigada por el nuevo puerto, por lo que existirá afección a la dinámica costera, y por tanto a la unidad fisiográfica relacionada.
  4. La menor agitación inducida en las unidades fisiográficas afectadas (playas de la Carrera, los Topos y la Barrera) implica su mayor exposición a la contaminación, lo que empeorará sus funcionalidades lúdicas y ambientales, viéndose afectadas tanto en fase de construcción como de explotación, debiéndose adoptar medidas preventivas para evitar cualquier afección ambiental y garantizar la conservación del tramo de playa en un estado al menos similar al previo a la actuación.

XII. Con fecha 4 de diciembre de 2017 el Cabildo Insular de Tenerife acordó el inicio del "Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Operación Singular Estructurante (OSE) del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía" y con fecha 20 de diciembre de 2017 publicó consulta pública previa sobre dicho Plan. Hasta la fecha no se ha recibido en esta Dirección General solicitud de informe al respecto.

#### CONSIDERACIONES

- 1) El contenido reglado de este informe se circunscribe a las previsiones del artículo 49.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en cuanto a la delimitación del DPMT susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para la protección de aquel.
- 2) La construcción, ampliación exterior o modificación interior de un puerto es una de las actividades que, por su naturaleza, no pueden tener ubicación distinta al DPMT y por tanto es acorde al artículo 32 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, regulando expresamente el artículo 49 de la misma que el título para permitir la ocupación del DPMT es la adscripción, otorgada por la Administración del Estado en favor de la Comunidad Autónoma, sobre los bienes necesarios de dicho dominio.
- 3) Hay que destacar, que por imperativo de lo dispuesto en el artículo 2 de la ley 22/1988, de 28 de julio, la actuación administrativa sobre el DPMT debe perseguir, como fines primordiales, garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del DPMT, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas, y regular la utilización racional de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, sus fines y con el respeto al paisaje y al medio ambiente, asegurando su integridad y adecuada conservación, con la adopción de medidas de protección y restauración necesarias que en su caso correspondan, tanto más cuando este tipo de obras producen una alteración importante del DPMT al actuar como barreras del flujo de arena a lo largo de la costa.
- 4) Según la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, la programación y construcción de un puerto requiere previamente su inclusión en el "Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del Litoral de Canarias", conteniendo la justificación de la alternativa escogida entre las distintas opciones consideradas, no obstante, la construcción de aquellos no incluidos en dicho Plan, en casos de reconocida urgencia, o de excepcional interés público,



se efectuará por la Consejería competente en materia de puertos, una vez se aprecien por el Gobierno de Canarias dichas circunstancias.

Según el Decreto 52/2005, de 12 de abril, que aprobó el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, con carácter previo a la decisión de construir y explotar un puerto, instalación marítima o infraestructura portuaria será necesario realizar un estudio de rentabilidad social y viabilidad técnica y económica, el cual deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los extremos:

- a) Finalidad y justificación de la obra y definición de sus características esenciales.
- b) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.
- c) Valoración de datos e informes previos de planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.
- d) Estudio de impacto ambiental cuando éste sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En otro caso, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.
- e) Justificación de la solución elegida, indicando las distintas alternativas consideradas.
- f) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra.
- g) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto.
- h) Necesidades sociales a satisfacer y factores de vertebración territorial.

5) Analizado el proyecto, el estudio de impacto ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto y los antecedentes mencionados, se realizan las siguientes observaciones:

#### A- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS

El estudio de necesidades del nuevo puerto se ha realizado para un horizonte de 50 años.

I. Respecto a la parte del nuevo puerto destinada a uso comercial de transporte de pasajeros, según el apartado 2.5 de la Memoria su necesidad se basa en la evolución futura de tráfico de pasajeros entre islas, donde se prevé un incremento de al menos un 40% en el tamaño de los actuales buques, lo que llevaría a ampliar al menos un 50% el tamaño de los atraques y a triplicar las playas de embarque existentes. También se persigue aumentar las empresas que operan en la zona para potenciar un mejor servicio de trasbordo a través de la competencia, para lo que se prevé crear un cuarto gran atraque, y por último la posibilidad de atraer cruceros, que exige atraques de mínimo 300m de eslora y 10m de calado, dotados de instalaciones, servicios y comunicaciones terrestres óptimas. Dichas perspectivas también parten de la necesidad de "descongestionar", incluso de "sustituir", el puerto de Los Cristianos, que no puede absorber los nuevos tráficos a las tres islas occidentales.

Por tanto, tras el informe de 15 de febrero de 2011 de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se considera necesario contar con informe actualizado del órgano portuario competente en relación a los usos comerciales de pasajeros del nuevo puerto y a los tráficos en el puerto de Los Cristianos.

II. Respecto a la nueva dársena pesquera, en el apartado 2.5 el Gobierno de Canarias basa su necesidad en una nueva "aglutinación ordenada de las actividades pesqueras del puerto de Playa San Juan", sin definir el destino de las áreas liberadas en dicho puerto, y señalando que bastaría con incrementar ligeramente las dimensiones actuales de la zona pesquera dado que en la zona la pesca se encuentra en proceso de fuerte reconversión y decadencia, descartando expectativas de gran crecimiento.

III. Por último, en relación a la zona náutico-deportiva el Gobierno de Canarias justifica la necesidad de 463 amarres deportivos en la zona en base a:



- 1- Captar las embarcaciones deportivas que fondean en el puerto de Los Cristianos (muchas frente a la playa), en Playa San Juan (no resguardados de oleajes de componente S), en Los Gigantes (de difícil acceso con mal tiempo) y en Puerto Colón.
- 2- Satisfacer la previsible demanda de amarres que "se pueda generar" en la zona W de la isla de Tenerife en los próximos 20 años.
- 3- Disponer de al menos 400 amarres por "rentabilidad económica" de la explotación.

A este respecto, cabe señalar que no se ha tenido en cuenta que la construcción del nuevo puerto comercial, que dejaría sin uso la mayor parte de Los Cristianos, y el traslado de las actividades pesqueras del puerto de Playa San Juan, permitirían desarrollar en ambas instalaciones ya existentes dos espacios náutico-deportivos sin grandes obras, pudiendo absorber sobradamente la demanda y complementar el desarrollo tanto de Los Cristianos como de Playa San Juan. En este sentido, el PIOT refuerza dicha posibilidad señalando que está previsto que *"todo el tráfico de pasajeros de Los Cristianos se traslade al futuro puerto de Fonsalía"* y planteando como objetivo específico de la rehabilitación urbana de Los Cristianos, la reconversión del puerto y del frente marítimo, y como criterio de ordenación la redefinición del papel del puerto de Los Cristianos y la adecuación de sus instalaciones. A su vez el vigente Plan de Puertos de Canarias plantea la necesidad de 220 nuevos atraques deportivos en la zona, proyectándose en este proyecto 463, más del doble, sin que se haya justificado las previsiones sobre la demanda de uso que establece el Decreto 52/2005, de 12 de abril. Respecto a las anteriores circunstancias, sería necesario contar también con informe actualizado del órgano portuario competente en relación a la redefinición y adecuación de Los Cristianos.

## B- POSIBLES UBICACIONES

La ubicación del puerto se plantea en un tramo de costa; el frente marítimo del núcleo urbano de Alcalá, entre Cabezo de Alcalá y la Caja del Dinero; incluyendo una serie de pequeñas calas en el fondo de las cuales se encuentran las pequeñas playas de Alcalá, Méndez, la Baja Larga, la Carrera y los Topos o Caja del Dinero, encajadas entre restingas que se adentran en el mar, islotes y bajos rocosos con un alto valor ambiental y paisajístico. Más al sur, hacia la playa de Fonsalía, el uso terrestre es principalmente agrícola y la costa, a excepción de la playa de la Barrera, se vuelve más homogénea y regular sin formaciones marítimo-terrestres singulares.

El PIOT señalaba como lugar más adecuado para el desarrollo de las nuevas instalaciones portuarias la zona entre las playas de la Barrera y de Fonsalía (plano en pág. 17320 BOC nº140 de 19/10/2002 y plano en pág. 5601 BOC nº58 de 21/03/2011). Igualmente, el Plan de Ordenación de Guía de Isora reserva como "área de interés estratégico" la zona terrestre entre la playa de Baja Larga y la playa de Fonsalía, una franja de usos agrícolas intensivos.

La primera fase de análisis de "alternativas de tipo genérico" del Estudio de Alternativas del proyecto no analiza en ningún momento la posibilidad, planteada por el PIOT y posibilitada por el Plan de Ordenación, de ubicar las nuevas instalaciones portuarias sobre la zona agrícola entre La Caja del Dinero y la c/ Tajarastes, tramo de menor afección a playas, lo que debe estudiarse en detalle.

## C- OCUPACIÓN MÍNIMA POSIBLE

Según el apartado 4.2 del EIA del proyecto, las alternativas se estudian en 2 fases. La primera de "tipo genérico" donde se analizan las 4 opciones (descritas en el apartado referido a la DIA del presente informe) comparándolas respecto a su grado de:

- 1- Funcionalidad para los usos necesarios.



- 2- Viabilidad constructiva.
- 3- Coste económico.
- 4- Potenciales impactos (fondos marinos, frente litoral, calidad del agua, utilización de recursos, paisaje, uso pesquero y uso agrícola).

El apartado 4.2.e del EIA concluye que la Alternativa 1 presenta las mejores condiciones debido a su funcionalidad respecto de la 3 y a sus ventajas ambientales respecto a la 2. Posteriormente se analizan, en una segunda fase, otras seis alternativas de "tipo específico" basadas todas en el concepto de proximidad de superficies operativas a los muelles.

A este respecto, cabe señalar que según el artículo 61.3 del Reglamento General de Costas la ocupación del DPMT será, en todo caso, la mínima posible, aspecto que no ha sido tenido en cuenta en ningún momento como factor de decisión en la primera fase, existiendo una alternativa genérica no analizada que ubicando la totalidad de su zona de servicio terrestre sobre terrenos emergentes, minimiza la ocupación del medio marino, y une ambas zonas sin recurrir al concepto de isla portuaria para garantizar así su funcionalidad, alternativa que persigue cumplir la ocupación mínima posible, por lo que debe analizarse en detalle.

A esto se unen la citada posible ubicación en el tramo de costa no analizado más al sur de la Cala de los Topos, entre las playas de la Barrera y de Fonsalía, y la posible reducción del número de amarres deportivos en base al Plan de Puertos vigente y a las plausibles remodelaciones de los puertos de Los Cristianos y de Playa San Juan.

Dicha alternativa no analizada se asemeja al diseño tradicional de un puerto, con la dársena deportiva y explanadas al máximo en tierra aprovechando el abrigo que proporciona el dique del puerto comercial, reduciendo así la longitud del frente marítimo afectado por el puerto-isla y la superficie de bienes de DPMT ocupada, y permitiendo salvaguardar las calas de Baja Larga, la Carrera y los Topos, que con el puerto-isla quedarían encerradas por éste y sometidas a basculamientos por efecto de la difracción que ponen en peligro su estabilidad. A su vez, constructivamente, se reducirían los elevados costes del proyecto y el plazo de ejecución del mismo motivado por las dimensiones de diques y rellenos en el mar.

#### D- DINÁMICA LITORAL

Deberá subsanarse, tal como informa la Subdirección General para Protección de la Costa:

- El estudio de dinámica litoral debe comprender los aspectos establecidos en el artículo 93 del Reglamento General de Costas, contando con el detalle suficiente al respecto.
- No se justifica el cambio a diámetro medio 1 mm en el sedimento a aportar ni se analiza la evolución de los perfiles en la regeneración de las playas de la Carrera y los Topos.
- Falta definir la afección a la playa de la Barrera y plantear su regeneración.
- Existe riesgo de afección por erosión a las unidades fisiográficas adyacentes al canal creado entre la costa y el puerto (playa de Baja Larga, etc).
- Deben proyectarse medidas preventivas para evitar afecciones y contaminación en todas las playas adyacentes, garantizando su conservación en un estado al menos similar al previo, e incluir partidas de limpieza de éstas en el presupuesto.
- La mejora de accesos no se presupuesta, y dada la inestabilidad de los acantilados de las playas afectadas se debe estudiar su estabilidad para garantizar dicha accesibilidad.

#### E- ESTRATEGIAS MARINAS

Es necesario contar con los recientes estudios de investigación sobre presencia y estado de conservación de valores naturales en la zona de actuación y valores por los que se han declarado los espacios de Red Natura 2000 para poder evaluar los estudios relativos a la ZEC señalados en los condicionantes 10 a 14 de la DIA, y el condicionante 19 relativo al



Plan de Vigilancia Ambiental, tal como informa la Subdirección General de Protección del Mar.

#### F- OTROS ASPECTOS

1- Según lo previsto en los apartados 1 y 2 del art. 105 del Reglamento General de Costas, en la zona de servicio portuaria de bienes de DPMT adscritos que no reúnan las características del art. 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y el art. 3 del Reglamento, además de los usos necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, se podrán permitir usos comerciales y de restauración, siempre que no se perjudique el DPMT ni la actividad portuaria y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico, se subordinen a las necesidades de la actividad portuaria sin interferir, afectar ni perjudicar a la misma, y siendo su superficie máxima permitida inferior al 16% de la lámina de agua comprendida por los diques del puerto, al 10% de la superficie de tierra del puerto y a 20 m<sup>2</sup> por amarre.

A este respecto, se deberá presentar una tabla que agrupe los datos de superficies de usos comerciales y de restauración, de lámina de agua comprendida por los diques, de tierra del puerto y de número de amarres, pormenorizando en mayor medida el destino de los 4.060 m<sup>2</sup> de uso "Deportivo Comercial" y de los 695 m<sup>2</sup> de uso "Complementario".

2- Según el art. 91.2 del Reglamento General de Costas, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra realizada, cuyo contenido establece el art. 92 de dicho Reglamento. Este aspecto deberá subsanarse.

3- Las ocupaciones en los diques del puerto destinadas a dos helipuertos constituyen una actividad que por su naturaleza puede ubicarse fuera del DPMT, por lo que, cumpliendo con el art. 61.1 del Reglamento General de Costas, deberán desplazarse fuera del mismo.

4- Según el principio de ocupación mínima posible establecido por el art. 61.3 del Reglamento General de Costas, la adscripción no podrá contener reservas de terrenos de DPMT para futuras ampliaciones, por lo que debe suprimirse la "zona marítima 2" que figura en el Anejo nº20 "Ocupaciones" y el plano A20-1 "Planta de Adscripción". A su vez, la "zona marítima 1" debe incluir hasta 40m de resguardo a partir de la cimentación de las obras exteriores del puerto e incluir todos los accesos al puerto planteado sobre DPMT. Estos aspectos deberán tenerse en cuenta en la posible Acta y Plano de Adscripción.

5- Según el art. 63 del Reglamento General de Costas, previamente deberá quedar garantizado el sistema de eliminación de aguas residuales, emplazando las instalaciones de tratamiento de aguas residuales y los colectores paralelos a la costa fuera de la ribera del mar y de los primeros 20 metros de la zona de servidumbre de protección, en aplicación del art. 96 de dicho Reglamento. Estos aspectos deberán ser justificados.

6- En cumplimiento del art. 97 del Reglamento General de Costas, el proyecto debe contener declaración expresa de que cumple las disposiciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y de las normas generales y específicas dictadas para su desarrollo, respondiendo los autores de la exactitud y veracidad de los datos técnicos y urbanísticos consignados. Este aspecto deberá ser subsanado.

7- La escasa separación del puerto-isla de la costa no evita el gran impacto visual sobre este singular frente marítimo-terrestre, cerrando las vistas desde el núcleo urbano de Alcalá y provocando pérdida en los valores paisajísticos más valiosos del litoral de Alcalá.



8- En el caso de que el Gobierno de Canarias otorgue una concesión, parcial o total, sobre el presente puerto una vez adscrito, previamente a dicho otorgamiento deberá haberse establecido el canon de ocupación y aprovechamiento del DPMT, calculado a partir de la valoración del bien ocupado, determinado por la media de los valores utilizados para la determinación de los cánones devengados por concesiones otorgadas en el DPMT en ese término municipal al no existir un aprovechamiento similar, y a partir del importe medio de beneficios netos anuales estimados durante 10 años, no pudiendo ser inferior al 3,33% de la inversión considerada como el Presupuesto de Ejecución Material de obras e instalaciones en DPMT actualizado, sin incluir las ubicadas fuera de éste.

Según el proyecto de octubre de 2010 el Presupuesto de Ejecución Material asciende a 159.777.690,70 €, sin diferenciar la inversión sobre el DPMT de la de fuera.

Para completar el cálculo del canon será necesario contar previamente con un plano que diferencie y cuantifique exactamente las superficies de tierra destinadas a uso libre, público y gratuito de las que no, así como las superficies de agua concesionada.

Por lo anterior,

ESTA DIRECCION GENERAL, POR DELEGACION DE LA SRA. MINISTRA, HA RESUELTO:

Informar desfavorablemente la solicitud de la Comunidad Autónoma de Canarias de adscripción de dominio público marítimo-terrestre con destino a un nuevo puerto- isla en Fonsalía, en el litoral entre Alcalá y Playa San Juan, en el término municipal de Guía de Isora (Tenerife), hasta que no se subsanen los siguientes aspectos:

- 1- En el Estudio de Alternativas no se ha estudiado una ubicación de menor afección a playas entre La Caja del Dinero y la c/ Tajarastes ni se ha incorporado el precepto de ocupación mínima posible que conlleva ubicar la Zona de Servicio Terrestre sobre los actuales terrenos emergidos.
- 2- Contar con informe actualizado del órgano portuario competente en relación al transporte de pasajeros en el nuevo puerto y en relación al destino de las zonas de usos comerciales y deportivos que podrían trasladarse del puerto de Los Cristianos al nuevo.
- 3- Definir el destino de la zona pesquera a liberar en el puerto de Playa San Juan.
- 4- Justificar las previsiones sobre la demanda de uso de 463 amarres deportivos.
- 5- Subsanan lo señalado en relación a la dinámica litoral, regeneraciones, afecciones, contaminación y accesibilidad a playas.
- 6- Aportar los recientes estudios sobre valores naturales en la zona.
- 7- Justificar el cumplimiento del art. 105 del Reglamento de Costas.
- 8- Aportar una evaluación de los posibles efectos del cambio climático.
- 9- Ubicar los dos helipuertos fuera del dominio público marítimo-terrestre.
- 10- Ampliar la Zona I de Aguas con 40m de resguardo desde las obras portuarias exteriores y excluir la Zona II de Aguas.

LA MINISTRA,

P.D. (O.M. APM/484/2018, de 8 de mayo, BOE de 11 de mayo de 2018)

LA DIRECTORA GENERAL,

Fdo.: Ana María Oñoro Valenciano

