



MINISTERIO DE
MEDIO AMBIENTE Y
MEDIO RURAL Y MAR

DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR	
DIVISIÓN PARA LA PROTECCIÓN DEL MAR	
Registro	N.º 501/11198
SALIDA	FECHA: 22.02.11
REMITIDO A:	

SECRETARÍA DE ESTADO DE
CAMBIO CLIMÁTICO

DIRECCIÓN GENERAL DE
SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y
DEL MAR

División para la Protección del Mar

O F I C I O

DESTINATARIO

FECHA: Madrid, a 22 de febrero de 2011

SU/REF.

NUESTRA/REF. FMM/jac

ASUNTO:

DEMARCACIÓN DE COSTAS DE
TENERIFE

Avda. Anaga, 35- Planta 11

Edif. Servicios Múltiples, 1

38071 Santa Cruz de Tenerife

INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA DEL
PROYECTO BÁSICO DEL PUERTO DE ISORA, T.M.
DE GUÍA DE ISORA. ISLA DE TENERIFE.

Con esta fecha se envía a la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, informe elaborado por esta Dirección General relativo al PROYECTO BÁSICO DEL PUERTO DE ISORA. T.M. DE GUÍA DE ISORA. ISLA DE TENERIFE.

Se adjunta fotocopia de dicho informe para su conocimiento y efectos.



DIRECTOR TÉCNICO DE LA DIVISIÓN
P.A. EL VOCAL ASESOR

Fdo. Felipe Martínez Martínez



**CONTESTACIÓN A LA CONSULTA AMBIENTAL CORRESPONDIENTE AL
"PROYECTO BÁSICO DEL PUERTO DE ISORA, T.M. DE GÚIA DE ISORA. ISLA DE
TENERIFE", PROMOVIDO POR LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE CANARIAS.**

Con fecha 21 de enero de 2011 se ha recibido en esta División para la Protección del Mar, de la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y del Mar, escrito de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias relativo al asunto epigrafiado, a los efectos de dar cumplimiento al artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. Al escrito se acompaña documentación, en formato digital, incluyendo el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de referencia.

El Proyecto bajo consideración tiene como objeto la creación de un nuevo puerto que venga a sustituir al de Los Cristianos que, según se indica en el Estudio de Impacto Ambiental, no reúne las condiciones apropiadas para absorber el incremento de tráfico de pasajeros, ni la suficiente calidad de equipamientos y servicios, ni capacidad adecuada de los accesos, a la vez que incide negativamente en las condiciones turísticas que ofrecen la playa y el núcleo urbano junto al mismo.

A los efectos de esta "sustitución" portuaria y con vistas a la absorción de los tráficos con Gomera, La Palma y El Hierro se han estudiado, siempre según el referido documento, diferentes localizaciones: Garachico, Las Galletas y Fonsalía, resultando este último el mas conveniente, declarado como puerto de interés público por el Gobierno Canario.

El puerto de Fonsalía se localizaría en el T.M. de Guía de Isora, en la zona conocida como Caja del Dinero, entre los núcleos poblacionales de Alcalá (al Norte) y Playa de San Juan (al Sur), que se caracteriza por su cantil costero bajo (rasas y roquedos inclinados con salientes y entrantes en los cuales se localizan algunas playas, generalmente de callaos o bolos). Balimétricamente la zona limita al Sur con fuerte talud y al Norte con una importante restinga.

Si en lo que se refiere a los tráficos comerciales el documento alega las limitaciones de Los Cristianos pone de también de manifiesto las exiguas condiciones con que se encuentran los pescadores de San Juan en las actuales circunstancias. Por otra parte, la escasez de



amarres y fondeos para recreo y las dificultades en cuanto a abrigo constituyen, según el documento, otra limitación para el adecuado desarrollo de la actividad náutica deportiva.

Todo ello conduce a la propuesta recogida en el Proyecto, conformada en base a una instalación que dé satisfacción a las necesidades existentes y resuelva los problemas planteados en el tráfico comercial, amarres deportivos y puerto pesquero. Para ello y a partir de las condiciones del borde costero seleccionado se plantea una solución de puerto-isla habida cuenta de que, en este caso, no ha lugar a los problemas de acumulación sedimentaria que tal solución generaría en una zona costera con transporte litoral reseñable.

La configuración general de la solución propuesta comprende, a rasgos generales, lo siguiente:

- La creación de una plataforma sobre el mar para los usos comercial, deportivo y pesquero.
- Un dique de abrigo del puerto comercial, en alineación recta de unos 740 m. de longitud, al objeto de proporcionar abrigo a los 4 atraques. Tipología: cajones prefabricados de hormigón armado fondeados a la cota-23 sobre banqueta de escollera.
- Dársena deportiva con dique de abrigo curvo de unos 840 m. y canal de separación, trasdosando el dique. de 65 m. de anchura.
- Puente de unión del puerto-isla con la costa de unos 122 m. de longitud y 4 carriles de circulación.
- Dársena para uso pesquero al abrigo del dique y puerto comercial.

A partir del análisis de la documentación disponible, bajo la perspectiva y competencias de esta Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se indica lo siguiente:

- La documentación facilitada 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 los tráficos comerciales como en el de las embarcaciones de recreo.



- No se incluyen en la documentación 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 dominio público marítimo-terrestre y la alteración de determinadas condiciones de la dinámica litoral en la zona.
- Todo el puerto se desarrolla dentro del mar, con ocupación excesiva del espacio marino 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 cual 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 dominio público marítimo-terrestre "deberá ser la mínima posible" de conformidad con lo establecido en la Ley de Costas y Reglamento para su desarrollo (Art. 60.3)
- El Estudio de Impacto Ambiental debería contener un estudio de dinámica litoral referido a la unidad fisiográfica costera correspondiente al lugar de implantación de las actuaciones en el mar y en la zona marítimo-terrestre, del que se puedan deducir los efectos de las actuaciones previstas en las playas cercanas.
- En la unidad fisiográfica afectada por la realización de las obras se deben identificar los cauces naturales de la escorrentía superficial del terreno, y analizar en qué medida se verá afectada la evolución del transporte de sedimentos en relación con el clima marítimo que resulte de propagar las direcciones e intensidades de los distintos estados de mar significativos.
- También, para cada playa, se estimará la dirección del flujo medio de energía y de qué manera puede verse afectado el equilibrio en planta a largo plazo por efecto de la difracción generada por las nuevas estructuras de protección del puerto, para lo que se deberán analizar especialmente las direcciones de oleaje en el sector S-SW para las playas situadas al norte del emplazamiento del puerto y en el sector SW-W para las playas situadas al sur del puerto.



- Además el Estudio de Dinámica Litoral deberá contener los aspectos que recoge el artículo 92 del Reglamento 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.
- Dentro de las medidas de minimización y corrección de impactos incluidas en el proyecto se indica que, como consecuencia del traslado de la actividad comercial desde el puerto de Los Cristianos, se reducirá la probabilidad de interferencia con cetáceos, lo cual debe ser demostrado puesto que la zona afectada por el nuevo puerto tiene un gran valor ecológico para estas especies.
- El Estudio Ambiental del proyecto menciona que la construcción se llevará a cabo dentro del espacio no declarado Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la Franja marina Teno-Rasca ES7020017, por lo que señala no habrá afección directa sobre el mismo. En todo caso, dicha aseveración deberá demostrarse dada la proximidad del lugar protegido (que rodea totalmente el puerto proyectado).
- Las actuales comunidades marinas se verán, de una parte, sepultadas por las infraestructuras portuarias proyectadas y, de otra, afectadas por los cambios en la dinámica litoral en la zona.
- El documento menciona la existencia de forma puntual de Cystoseira abies marina, fondos mañá y Cymodocea nodosa. Todas estas especies se consideran de especial valor ambiental, entendiéndose son hábitats y poblaciones vulnerables por las actividades humanas, todo ello a pesar de que el documento señala que han reducido su abundancia en los últimos años. En consecuencia, se debe evitar la mayor afección sobre estos reductos, de gran valor, aún existentes reforzando lo establecido en el Programa de Vigilancia Ambiental en lo referente a estas especies.
- El incremento del tráfico marítimo como consecuencia de la pretendida reubicación del mismo, debe ser valorado convenientemente, analizando el previsible impacto sobre las poblaciones presentes en el área, especialmente cetáceos (delfín mular, calderón tropical) y tortugas marinas (tortuga boba) en lo referente a la posibilidad de colisiones.



- Es preciso evaluar la incidencia del aumento del ruido submarino en las especies mencionadas, evaluación que no se ha llevado a cabo de forma conveniente en el estudio.
 - En el caso de que prosperara el proyecto y, durante la construcción del puerto, aparecieran arenas, se informará de sus características a la Demarcación de Costas y si ésta considerara son apropiadas se verterán en las playas próximas que la Demarcación indique.
- Asimismo, y dado que el objetivo del nuevo puerto es la ordenación del tráfico comercial en la zona así como el deportivo y pesquero, sería conveniente eliminar otros puertos, que aparecerían como redundantes, como el de San Juan de Guía de Isora.
- El proyecto deberá asegurar su compatibilidad con la Directiva Marco de Aguas y en particular con el Plan Hidrológico correspondiente.
 - El proyecto deberá asegurar su compatibilidad con la Ley 41/2010, de Protección del Medio Marino.

En conclusión, desde el punto de vista de la ocupación, protección y conservación del Dominio Público Marítimo-Terrestre y de los elementos que lo integran no puede informarse favorablemente el proyecto.



Madrid, 16 febrero de 2011
EL VOCAL ASESOR

Fdo. Felipe Martínez Martínez