

Informe de Sostenibilidad Ambiental

Contenido, objetivos y relaciones
Situación actual y problemática ambiental existente
Características ambientales
Objetivos de protección ambiental
Análisis de alternativas
Probables efectos significativos en el medio ambiente
Medidas preventivas, protectoras, correctoras o reductoras
Seguimiento
Resumen

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

Aprobado Definitivamente por DECRETO 56/2011, de 4 de marzo (B.O.C. nº58, de 21 de marzo de 2011)

Revisión Parcial para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares



CONTENIDO, OBJETIVOS Y RELACIONES	1
Antecedentes	1
Objeto	4
Justificación de la procedencia y oportunidad del documento	5
Modificaciones incorporadas al Plan Insular de Ordenación de Tenerife	8
Justificación del Modelo Insular de Ordenación de Puertos	9
Características de la Evaluación Ambiental asumida	11
Alcance de la evaluación ambiental	11
Metodología adoptada	29
SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EXISTENTE	31
Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente	32
Variabilidad morfológica del litoral	32
La vida vegetal en la franja litoral terrestre	33
La vida en el mar	34
El aprovechamiento de los recursos marinos	35
Problemas ambientales existentes relevantes	35
Caracterización y problemática del sector portuario deportivo y pesquero	36
CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES	39
Ámbito de estudio	40
Caracterización del litoral insular	40
Unidad Ambiental I: Costa Norte	41

Unidad Ambiental II: Costa Suroeste	43
Unidad Ambiental III: Costa Sureste	44
OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL	47
Objetivos ambientales principales	47
Objetivos ambientales específicos	49
Indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad	50
ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	51
Exposición sucinta de las alternativas planteadas	51
Alternativa Cero	52
Alternativa 1	52
Alternativa 2	52
Alternativa 3	53
Análisis comparativo de los efectos ambientales de las alternativas planteadas	53
Efectos diferenciales sobre el medio ambiente de los modelos de zonificación	53
Efectos diferenciales sobre el medio ambiente de las actuaciones concretas	55
Conclusiones del análisis comparativo entre alternativas	56
Viabilidad económica de las alternativas	57
PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE	59
Determinaciones susceptibles de provocar efectos significativos sobre el medio ambiente	59
Evaluación de la aptitud del litoral	61
Evaluación de los efectos derivados de las actuaciones concretas	62

MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS O REDUCTORAS	65
Medidas ambientales	65
Medidas ambientales respecto a la zonificación de la costa	66
Medidas ambientales respecto a la localización	67
SEGUIMIENTO	71
Alcance del Plan de Seguimiento Ambiental	71
Sistema de Seguimiento Ambiental adoptado	71
Identificación de los aspectos objeto de seguimiento	72
Propuesta de variables e indicadores ambientales de seguimiento	72
RESUMEN	75

Contenido, objetivos y relaciones

ANTECEDENTES

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) elaborado conforme al régimen jurídico establecido por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (de ahora en adelante TRLOTENC) fue aprobado definitivamente por Decreto 150/2002 de 16 de octubre de 2002, entrando en vigor el 20 de octubre de 2002, tras su publicación (BOC 2002/140 de 19 de octubre de 2002). Un año más tarde, en sesión de 3 de Octubre de 2003, el Pleno del Cabildo de Tenerife aprobó su *Programa de Actuación*, correspondiente, en el que se establecen las prioridades de actuación para cada una de las acciones que desarrollan y concretan el Modelo de Ordenación del Plan Insular.

El PIOT es el instrumento básico de la planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla de Tenerife, y constituye el marco de referencia de la ordenación y de la actuación de la Administración en dichas materias en el ámbito insular. Conforme al sistema de planeamiento integrado y jerarquizado establecido por el TRLOTENC los instrumentos de ordenación de los Espacios Naturales Protegidos, de ordenación territorial y urbanística, así como las actuaciones sectoriales con relevancia en el territorio, formulados en Tenerife, han de ajustarse a sus determinaciones, con objeto de cumplir sus fines específicos e integrarse en el sistema de ordenación global.

Tras seis meses de vigencia del PIOT, el 14 de abril de 2003, el Gobierno de Canarias aprobó por Ley 19/2003, las *Directrices de Ordenación General de Canarias y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*. Las *Directrices*, constituyen el instrumento de planeamiento propio del Gobierno de Canarias, integran la ordenación de los recursos naturales y del territorio y ocupan el primer nivel en la jerarquía del sistema de planeamiento; por ello, todos los instrumentos de ordenación que se formulen en la Comunidad Autónoma, así como la actuación de las administraciones y los particulares, habrán de subordinarse a sus determinaciones.

La entrada en vigor de las Directrices tuvo dos efectos determinantes sobre el PIOT: la necesidad de adaptar sus determinaciones a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General en el plazo de dos años en los términos establecidos en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 y la posibilidad de que el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular que se redactase según lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera modificara las determinaciones en materia turística del Plan Insular.

En sesión celebrada el 6 de abril de 2005, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias aprobó definitivamente de forma parcial el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife, que entró en vigor el día 25 de noviembre de 2005 (BOC 2005/231 de 24 de noviembre de 2005).

El documento que ahora se presenta constituye la adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias así como a lo establecido en la legislación sectorial sobrevenida tras la entrada en vigor del PIOT, fundamentalmente, la Ley 2/2003, de 30 de enero, de *Vivienda de Canarias*, la Ley 14/2003, de 8 de abril, de *Puertos de Canarias* y la Ley 17/2003, de 10 de abril, de *Pesca de Canarias*. Se incorporan también las modificaciones precisas para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife acerca de la racionalización de los instrumentos de desarrollo del PIOT y la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona.

Así mismo se corrigen y precisan algunos términos utilizados en el texto del PIOT que se han manifestado como imprecisiones respecto de las leyes o normas ya vigentes cuando se elaboró el plan (Ley 1/1999, de 29 de enero, de *Residuos de Canarias*, Decreto 29/2002, de 25 de marzo, por el que se *regula el funcionamiento de las instalaciones denominadas Puntos Limpios* y Decreto 111/2002, de 9 de agosto, de *traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos*).

El documento elaborado para ser aprobado inicialmente aún, por tanto, las dos modificaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que, con carácter de Avance, ha tramitado el Cabildo de Tenerife hasta la fecha. Al respecto cabe destacar la siguiente relación de antecedentes:

- El 27 de marzo de 2006 la Comisión de Gobierno Insular del Cabildo de Tenerife aprobó el documento de **Avance de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias**, elaborado conforme a la redacción inicial de la disposición transitoria tercera de la Ley 19/2003, en virtud de la cual en tanto no se hubiese producido la Adaptación del Plan Insular no se podrían tramitar modificaciones o revisiones del mismo.
- Se inicia un periodo de **participación ciudadana y trámite de consulta** a las Administraciones Públicas según anuncios publicados en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (BOC) nº 76 de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006 que se prolonga entre el 21 de abril de 2006 y el 7 de julio de 2006. Resultado de dicho trámite se reciben un total de 23 sugerencias.
- Conforme a la modificación de la Disposición Transitoria Tercera de las Ley 19/2003 realizada a través de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, por la que se modifica la Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias que posibilita la formulación de modificaciones de los Planes Insulares aún sin haberse adaptado a las Directrices, el 31 de julio de 2006 el Consejo de Gobierno Insular aprobó la **Modificación nº2 del PIOT, sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares**, formulada para dar cumplimiento a los Acuerdos Plenarios de 29 de abril de 2005 sobre la planificación territorial y de 20 de octubre de 2003, de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional denominado Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de la isla de Tenerife, sobre el carácter de los puertos de Santa Cruz y Granadilla.

- El periodo de **participación ciudadana y trámite de consulta** correspondiente a la modificación anterior se inicia el 12 de septiembre de 2006 y se prolonga durante 45 días hasta el 26 de octubre, según anuncio publicado en el BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006. Se reciben un total de diez sugerencias.
 - Emitidos los informes acerca de las sugerencias recibidas respecto de los dos Avances tramitados se formula para ser aprobado inicialmente un documento que los aúna. En sesión ordinaria de 26 de enero de 2007, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, acordó la **aprobación inicial** del documento para **Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla.**
 - Junto con la aprobación inicial se acuerda disponer la apertura del trámite de información pública y de consulta a las Administraciones por el plazo de dos meses, según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (BOC) nº 26 de 5 de febrero de 2007.
 - Emitidos los informes acerca de las alegaciones recibidas al documento aprobado inicialmente e incorporadas las modificaciones oportunas, se formula el documento de aprobación provisional por el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, culminando el procedimiento correspondiente a la Administración Insular iniciado para la modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife actualmente en vigor. Este documento incluye la propuesta de Memoria Ambiental.
 - El documento de aprobación provisional completo se remite a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. En relación con el citado documento la COTMAC, en sesión celebrada el 30 de enero de 2009, informa la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las DOG con carácter favorable y de forma condicionada a la subsanación de una serie de reparos.
- Respecto a la Memoria Ambiental, la COTMAC suspende su aprobación en virtud de lo establecido en el artículo 27.1.e) III del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, “*a los efectos de que se realice la identificación de las modificaciones del Plan Insular de Ordenación propuestas y la posterior evaluación justificada de las que tienen efectos significativo sobre el medio ambiente*”. En el Acuerdo se obliga, además, a someter al Informe de Sostenibilidad Ambiental nuevamente al trámite de información pública y al de consulta.

OBJETO

El documento que se tramita tiene por objeto principal la **adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General de Canarias**, conforme a la relación jerárquica establecida en el TRLOTENC para los distintos instrumentos de planeamiento y a lo dispuesto en el apartado primero de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General de Canarias y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

Ante la posibilidad de formular modificaciones de los PIO aún sin haber culminado el proceso de Adaptación a las Directrices, al objeto principal se suma el de **dar cumplimiento a los acuerdos de Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife**, de 29 de abril de 2005 relativos a la *racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)* y a los acuerdos de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004, en relación con la *puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona*.

Se incorporan también las modificaciones oportunas para incluir las cuestiones sobre el contenido de los Planes Insulares de Ordenación requeridas por la **legislación sectorial aprobada con posterioridad a la entrada en vigor del PIOT**.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DEL DOCUMENTO

La *Disposición Transitoria Tercera* de la Ley 19/2003 por la que se aprobaron las Directrices establecía, en su redacción inicial, la obligatoriedad de la adaptación de los Planes Insulares a las mismas en el plazo máximo de dos años, desde su entrada en vigor; sin especificar nada al respecto sobre las Directrices de Ordenación de Turismo. Transcurrido dicho plazo sin que al menos se hubiese producido la aprobación provisional de los documentos adaptados no se podría aprobar ni continuar la tramitación de ningún plan territorial de desarrollo del mismo.

En el apartado cuarto de la citada *Disposición Transitoria Tercera* se establecía además que, transcurrido el plazo de dos años fijado para la adaptación a las Directrices de Ordenación General, tampoco podrán tramitarse modificaciones o revisiones del Plan Insular que no tuviesen por objeto la plena adaptación a lo dispuesto en la Ley 19/2003. Ante tal hecho, el Cabildo de Tenerife inició la elaboración del documento de **adaptación del PIOT**, cuyo **Avance fue aprobado por Consejo de Gobierno de 27 de marzo de 2006** (BOC nº 76, de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006).

Conforme a la situación descrita, a partir del 16 de abril de 2005, fecha en que finalizó el plazo establecido para la adaptación de los Planes Insulares de Ordenación, se hizo imposible **la tramitación de los planes territoriales** de desarrollo del PIOT así como la **tramitación de cualquier modificación o revisión** del mismo que no estuviese motivada en la adaptación de sus determinaciones a las Directrices.

Esta situación fue precisada por el acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de Julio de 2005, ante la consulta formulada por la Consejería de Infraestructuras Transporte y Vivienda sobre la tramitación y aprobación de Planes Territoriales de Ordenación. La COTMAC concluyó que la prohibición contenida en el apartado primero de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003 *no afecta a aquellos planes que, aún estando previstos en los Planes Insulares de Ordenación, constituyan el ejercicio de funciones propias de las Administraciones competentes por razón de la materia (...) dado que si no se llegaría a la situación incongruente de posibilitar la tramitación de planeamiento sectorial en las islas que no cuentan con Plan Insular e imposibilitarlo en las que sí lo tienen* .

La imposibilidad de tramitación del planeamiento territorial impuesta por las Directrices constituía entonces, y constituye en la situación actual, una sanción a los Cabildos en el ejercicio de su política de intervención en el territorio a través de los planes que desarrollan y concretan el modelo de ordenación establecido por los Planes Insulares.

A la vista de la grave situación creada, tras meses de paralización de la tramitación del Planeamiento Territorial en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma y, ante la imposibilidad de cumplir los plazos establecidos en las Directrices para la adaptación de los PIO, el Parlamento de Canarias introduce, a través de la disposición adicional segunda de la Ley 1/2006, de 7 de febrero, por la que se modifica la

Ley de Vivienda de Canarias, una modificación de los apartados primero y cuarto de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 19/2003, por la que se aprobaron las Directrices.

Según la nueva redacción del apartado primero, quedan exceptuados de la suspensión, los planes territoriales que ordenen materias estructurantes del Planeamiento Insular, que resulten necesarios para la correcta implantación del modelo territorial, sistemas generales, dotaciones o equipamientos, previo informe preceptivo de la COTMAC, mediante acuerdo motivado de la administración que formule el Plan justificando su carácter estructurante o estratégico.

El apartado cuarto se modifica con objeto de posibilitar, aún sin haberse adaptado a las Directrices de Ordenación General, la formulación de modificaciones de los PIO y revisiones que tengan por objeto la adaptación parcial a sus determinaciones.

Ante la posibilidad de formular modificaciones del Plan Insular, se inició de la que constituía, al margen de la adaptación a las Directrices, la primera modificación del PIOT tras su aprobación definitiva. Esta modificación tenía por objeto dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Cabildo de Tenerife de 29 de abril de 2005 relativos a la **racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife** (PIOT) y a los acuerdos de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al *Acuerdo Institucional*, de 9 de febrero de 2004, en relación con la **puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona**.

Con fecha de 31 de julio de 2006 el Consejo de Gobierno Insular aprobó el Avance Modificación del PIOT, sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, formulada para dar cumplimiento a los citados Acuerdos Plenarios. (BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006)

Respecto a las determinaciones del PIOT en materia turística, cabe precisar que a pesar de la formulación conjunta de las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo, las disposiciones transitorias de la Ley 19/2003 no contemplan plazos ni medidas similares para la **adaptación de los Planes Insulares a las Directrices de Ordenación del Turismo**. Las previsiones de aplicación de las determinaciones de estas últimas tienen un tratamiento diferente en la Ley; para no condicionar a un lento y encadenado proceso de adaptaciones sucesivas a un sector tan vital y dinámico como el turístico, la disposición adicional primera habilita la figura de los **Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística Insular**, de contenido sucinto y procedimiento abreviado, que formulan los Cabildos Insulares y a los que dota de carácter vinculante. Estos Planes Territoriales imponen sus determinaciones a los Planes Insulares de Ordenación, desplazando sin más las que éstos pudieran contener que fueran discrepantes o contrarias a la nueva ordenación, pero, de acuerdo a la exposición de motivos de la Ley, no pretenden suplantar a los instrumentos clave de la ordenación canaria del territorio y los recursos naturales: su objeto es adaptar la ordenación turística insular a las condiciones y límites al crecimiento que se prevé establecer cada

tres años y desarrollar las condiciones de renovación, traslado y rehabilitación que establecen las Directrices, cuando no estén contenidas en el planeamiento insular en vigor, tal como recoge la disposición transitoria cuarta para la primera formulación de los mismos.

El Plan Territorial Especial de Ordenación Turística, elaborado en desarrollo de las Directrices, fue aprobado definitivamente y de forma parcial por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, de fecha 6 de abril de 2005. Es por ello que el presente documento, atendiendo a su objeto, solo pretende introducir las modificaciones oportunas en materia de ordenación turística que se derivan directamente de las Directrices de Ordenación General.

Superados los trámites de participación ciudadana y consulta a las Administraciones implicadas correspondientes a los documentos de Avance de la Adaptación del PIOT a las Directrices (BOC nº 76, de 20 de abril de 2006 y BOC nº 108, de 6 de junio de 2006) y de la Modificación nº2 (BOC nº 177, de 11 septiembre de 2006) y emitidos los informes acerca de las sugerencias presentadas, se elaboró un documento único, que refunde los Avances tramitados, para la **Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General de Canarias, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla**, aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación Insular en sesión ordinaria de 26 de enero de 2007.

Conforme a las consideraciones expuestas y atendiendo al imperativo de Ley, acerca de la necesidad de adaptar los Planes Insulares de Ordenación a las Directrices de Ordenación General así como, a la posibilidad de formular las modificaciones del PIOT que den cumplimiento a los Acuerdos Plenarios de la Corporación Insular de 29 de abril de 2005 relativos a la racionalización, simplificación y concreción de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife y de 20 de octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004, en relación con la puesta de manifiesto del carácter complementario de las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife y las previstas en el litoral de Granadilla de Abona, y teniendo en cuenta que han sido superados los trámites de información pública y consulta a las Administraciones así como emitidos los informes acerca de las alegaciones recibidas, se justifica la conveniencia del continuar con los trámites preceptivos para lograr la aprobación definitiva de la Adaptación y que ha tenido, como paso previo, el **Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009**, por el que se informa con carácter favorable y de forma condicionada el documento de Adaptación del PIOT a las DOG y se **suspende su Memoria Ambiental**.

MODIFICACIONES INCORPORADAS AL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE

La adaptación a las Directrices de Ordenación General, al margen de la documentación gráfica, no ha supuesto modificaciones de calado en la estructura del contenido documental del PIOT, a excepción del ***Estudio de Base que justifica el Modelo de Ordenación Insular de Puertos*** que se añade a la documentación del Plan Insular vigente, y sobre el cual, como se expondrá en apartados sucesivos, se referirá el presente ***Informe de Sostenibilidad Ambiental***, permitiendo, de este modo, identificar y evaluar tanto un conjunto de alternativas razonables y técnica y ambientalmente viables, como los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pudieran derivarse de dicha propuesta.

Los criterios en base a los que se ha formulado el presente documento de modificación del PIOT figuran en el capítulo segundo de la ***Memoria Justificativa*** denominado ***motivación y criterios relativos a las modificaciones a incorporar conforme al objeto del presente documento***.

Las modificaciones realizadas en la Memoria y en las Disposiciones Generales (Título I), Territoriales (Título II) y Sectoriales (Título III) se describen en el capítulo de la ***Memoria Justificativa*** denominado ***descripción general de las modificaciones incorporadas***. En los capítulos siguientes de la citada Memoria se describen y se justifican detalladamente las modificaciones incorporadas acerca de cada una de las cuestiones que constituyen el objeto del presente documento de modificación del PIOT, es decir, en relación con la Adaptación a las Directrices de Ordenación General, en relación con los Acuerdos Plenarios de la Corporación Insular y en relación con la adaptación a la legislación sectorial.

Finalmente, al documento objeto de evaluación ambiental se incorporan las modificaciones finales en cumplimiento del Acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de enero de 2009.

Justificación de la definición del Modelo Insular de Ordenación de Puertos

Tras la aprobación definitiva del PIOT en octubre de 2002, entre otras, se aprobó la *Ley 14/2003 de Puertos de Canarias*. Si bien la Ley prevé la formulación de un PTEO de Puertos de ámbito regional que contenga las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuaria, en su Art.14 establece que los Planes Insulares deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica.

Por otra parte, en el apartado 4 de la Directriz 88 de las Directrices de Ordenación General se establece que, cuando sea necesaria la construcción de nuevos puertos autonómicos se ejecutarán en los emplazamientos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación.

Las determinaciones anteriores han imposibilitado la formulación del PTEO de Puertos de ámbito insular previsto en el Art.3.3.3.10 del PIOT, por lo que en el Documento de Adaptación a las Directrices de Ordenación General, fruto de la legislación sectorial sobrevenida, se ha incorporado al Plan Insular el Modelo de Ordenación de las Infraestructuras Portuarias Insulares, añadiendo a los tres puertos principales ya previstos -Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía- los puertos que se adscriben al segundo nivel de servicio. A tal fin, las variables utilizadas en el proceso de toma de decisiones han sido de variada naturaleza, tanto territorial como ambiental, ajustada, en cualquier caso, en base a un criterio de escala, y entre las cuales se citan:

- Inventario de las instalaciones portuarias existentes.
- Análisis de la demanda de amarres tanto pesquera como deportiva.
- Estudio de la accesibilidad. Este parámetro se ha considerado fundamental a la hora de valorar la implantación de una infraestructura portuaria y se ha concretado en la adopción de dos criterios: existencia de carretera a una distancia inferior a 1.000 m de la costa y pendiente en la línea de acceso a la costa menor al 20%.
- Estudio del clima marítimo, analizando tanto el régimen de oleaje en las principales vertientes de la isla (Norte, Este y Oeste) como el régimen de mareas.
- Estudio de las características principales del medio marino que circunda la isla, incorporando un análisis de la zonificación en la que se desarrollan los principales organismos bentónicos (Franjas Supralitoral, Mesolitoral, Infralitoral y Circalitoral).
- Estudio de las limitaciones derivadas de la presencia de Espacios Naturales Protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves, tanto de ámbito terrestre como marino.
- Inventario sucinto con las áreas de interés paleontológico, geomorfológico y arqueológico en el litoral.

- Análisis del paisaje, distinguiendo las diferentes unidades paisajísticas (grandes acantilados, acantilados medios y bajos, islas bajas, costa baja, playa) y la capacidad de absorción que tienen de cara a la implantación de infraestructuras portuarias.
- Delimitación de las Unidades Ambientales Homogéneas.
- Diagnóstico y propuesta de tres alternativas de ordenación (desarrollo mínimo, medio y máximo).

Tomando como base las variables anteriores, el Modelo finalmente propuesto, concretado a través del ya citado *Estudio de Base*, se ha articulado en dos niveles:

- Un primer nivel que se ha apoyado en la aptitud que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras atendiendo a variables de variada índole (condiciones de accesibilidad, afección a Espacios Naturales Protegidos, existencia de elementos geomorfológicos de interés insular en la interfaz tierra-mar, etc.).
- Un segundo nivel, integrado por iniciativas concretas de distinto tipo (obra nueva, ampliación de la instalación portuaria y mejora de la instalación) y que se han valorado como necesarias para satisfacer la demanda mínima de atraques en cada vertiente. En cualquier caso, dicho nivel de ordenación se ha limitado a la simple localización, no abordando aspectos tales como el uso específico de cada infraestructura, sus dimensiones, capacidad expresa en número de amarres o diseño, cuestiones éstas que superan el nivel de decisión de esta Adaptación. Del mismo modo, un aspecto a destacar en los objetivos que han guiado la configuración de la red insular ha sido el de primar la utilización de los puertos e instalaciones existentes sobre la construcción de nuevas infraestructuras.

CARACTERÍSTICAS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ASUMIDA

La *Directiva 2001/42/CEE* introduce a nivel comunitario la evaluación ambiental de planes y programas, comúnmente conocida como Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), configurándose como un instrumento de prevención que permite integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de los planes y programas. La incorporación al derecho interno del Estado se produce a través de la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*. En dicha ley, de carácter básico, se reconoce el importante papel que desempeñarán en la aplicación de la EAE las comunidades autónomas titulares de competencias como la ordenación del territorio y urbanismo, que implican una notable actividad planificadora. Entre esas comunidades autónomas está la de Canarias. Además, en el Art.7 de la ley estatal se señala que la legislación reguladora de los planes y programas introducirá en el procedimiento administrativo aplicable para su elaboración y aprobación un proceso de evaluación ambiental en el que el órgano promotor integrará los aspectos ambientales.

Para dar respuesta a estas premisas básicas, el legislador canario ha establecido la forma de evaluar los planes previstos en el TRLOTENC a través del Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado mediante Decreto 55/2006, de 9 de mayo.

El reglamento se refiere exclusivamente a abordar cuestiones relacionadas con el procedimiento de tramitación de los planes, no regulando el contenido ambiental de los mismos, que se plasmará en el denominado **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, cuya amplitud, nivel de detalle y grado de especificación determinará el Órgano Ambiental por medio de un Documento de Referencia. El Documento de Referencia referido a los Planes Insulares de Ordenación fue aprobado por Acuerdo de la COTMAC en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006 (BOC nº 29/2007, de 8 de febrero) y será éste el utilizado para redactar el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, en tanto es aplicable a las modificaciones y revisiones de los Planes Insulares de Ordenación, como es el caso de esta revisión parcial.

Alcance de la evaluación ambiental

En el acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de enero de 2009 se señala la obligatoriedad de identificar las modificaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife propuestas en el marco de esta revisión parcial y de realizar la posterior evaluación justificada de las que tienen efecto significativo sobre el medio ambiente.

A tal efecto, en este subapartado del Informe de Sostenibilidad Ambiental se repasa, de la forma más minuciosa y sucinta posible, cada una de las modificaciones introducidas en la Adaptación respecto al PIOT vigente y se determina si tienen o no incidencia ambiental, razonando

tal decisión. Aquellos cambios que tengan repercusión significativa sobre el medio ambiente serán evaluados conforme al alcance y escala propios de un Plan Insular de Ordenación, contenido que se desarrolla en el apartado “*Probables efectos significativos en el medio ambiente*”.

En consecuencia, el presente subapartado tiene por objeto hacer una valoración de la posible incidencia ambiental que puedan tener las disposiciones normativas incorporadas al PIOT conforme al triple objeto del documento: la adaptación a las Directrices de Ordenación General, dar cumplimiento a los Acuerdos del Pleno de la Corporación sobre la racionalización del planeamiento de desarrollo y sobre la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona y la adaptación a la legislación sectorial sobrevenida tras la aprobación del PIOT.

Siguiendo el esquema argumental de la Memoria Justificativa, en que se exponen con detalle las modificaciones incorporadas en cada uno de los artículos y a la que se remite para mayor abundamiento, se describen a continuación, de forma sucinta, las cuestiones que han supuesto alteraciones de las disposiciones del PIOT en vigor con la correspondiente valoración de la posible incidencia ambiental de las mismas.

De esta manera, se han distinguido tres situaciones:

- a) Modificaciones incorporadas por la Adaptación a las Directrices de Ordenación General.
- b) Modificaciones incorporadas para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular.
- c) Modificaciones incorporadas para la adaptación a la legislación sectorial.

Además de estas modificaciones, por **Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009** respecto a la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General, se introducen algunos cambios en el documento entre los cuáles están la incorporación de las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, contempladas en el anexo de la ley canaria de puertos, al modelo de puertos de 2º nivel previsto en el PIOT y los cambios referidos a las determinaciones contenidas en el PIOT vigente cuyo desarrollo esté condicionado a la aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de carácter marino referido.

A) Modificaciones incorporadas por la Adaptación a las Directrices de Ordenación General.

a.1) En relación con el Título II de Recursos Naturales.

En cuanto al **capítulo I Bases Generales** de las Directrices de Ordenación General, el contenido que atañe más directamente a los Planes Insulares de Ordenación es la referencia a la necesidad de que éstos, por su condición de PORN, contemplen la ordenación en materia de

biodiversidad. Según se expone de forma detallada en la Memoria Justificativa, la conservación de la biodiversidad silvestre y la biodiversidad cultivada se encuentra garantizada a través de las disposiciones territoriales y sectoriales del PIOT vigente. Las escasas modificaciones introducidas se restringen a la corrección de términos, a la eliminación de alguna determinación innecesaria y a una ligera reestructuración de contenidos.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. No se contemplan determinaciones que tengan efectos significativos sobre el medio ambiente.

En relación con el **capítulo II Biodiversidad**, los cambios introducidos en el PIOT se concretan principalmente en la eliminación del Catálogo Insular de Especies Amenazadas y en la incorporación de una serie de criterios para la conservación de la diversidad de las especies dirigidos al planeamiento de desarrollo.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. La eliminación del Catálogo Insular de Especies Amenazadas no supone una merma en la protección de la especies amenazadas porque existen instrumentos análogos de rango estatal y autonómico (el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias respectivamente), regulados por las disposiciones normativas en vigor, que cumplen ese cometido. Los criterios enfocados al planeamiento de desarrollo en cuanto la conservación de la biodiversidad se plasmarán en propuestas concretas o medidas en el planeamiento de desarrollo urbanístico, territorial o de recursos naturales, que serán convenientemente evaluadas desde el punto de vista ambiental durante la fase de tramitación de estos planes.

Con respecto al **capítulo III Calidad atmosférica, acústica y lumínica**, se considera que el Plan Insular de Ordenación se ajusta a los objetivos establecidos en las DOG. Las modificaciones más relevantes se concretan en la adecuación de las medidas de protección lumínica contenidas en el PIOT a la directriz correspondiente, la eliminación de los niveles sonoros máximos para las actividades potencialmente molestas y la supresión de la ordenanza insular de protección frente al ruido. Se asume que el enfoque de las DOG –prevé ordenanzas municipales para regular estas cuestiones - es más acertado.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. Los cambios que experimenta el PIOT se producen para no contradecir lo dispuesto en las Directrices y ninguno de ellos tiene una incidencia territorial o ambiental directa. La eliminación de los niveles sonoros máximos tampoco se considera relevante a nivel ambiental porque cualquier actividad está sujeta a las disposiciones sectoriales al respecto (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y Norma Básica de Condiciones Acústicas NBA-CA-88) y los ayuntamientos tienen competencias para regular estas cuestiones a través de ordenanzas de protección ambiental.

En cuanto al **capítulo IV Aguas**, se entiende que los criterios de planificación en materia hidrológica dirigidos al planeamiento insular encuentran en la figura del Plan Hidrológico Insular, con carácter de Plan Territorial Especial, el instrumento adecuado para su

materialización; por tanto, no comporta modificación alguna del PIOT. Idéntico razonamiento es aplicable a la adopción de medidas en relación con la prevención del riesgo hidrológico. Finalmente, de cara a acompasar la clasificación de suelo con destino residencial y turístico con los recursos hídricos disponibles, se introducen criterios dirigidos al planeamiento en virtud de los cuales los instrumentos de ordenación de rango inferior al PIOT deberán justificar la disponibilidad de agua para los nuevos crecimientos previstos así como establecer las medidas que garanticen la conexión con las redes existentes.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. Buena parte de las determinaciones establecidas en las DOG en materia de aguas pueden remitirse al Plan Hidrológico Insular, que será objeto de análisis ambiental. En cuanto a los criterios introducidos en el PIOT para ajustar el crecimiento urbano a las reservas hídricas, éstos deberán ser asumidos por el planeamiento urbanístico y este marco es el idóneo para desarrollar la evaluación.

En relación con el **capítulo V Recursos Forestales**, se considera que el PIOT vigente cumple de forma satisfactoria con lo dispuesto en las DOG. Por otro lado, se estima que las determinaciones sobre forestación y preservación del suelo, por ejemplo, pueden ser resueltas en los Planes Territoriales Especiales previstos en desarrollo de las Directrices de Ordenación Forestal.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Por su similitud con los objetivos y criterios establecidos en las Directrices, no se introducen cambios en el PIOT en cuanto a la ordenación de los recursos forestales y, por tanto, la repercusión ambiental es inexistente.

Con respecto al **capítulo VI Recursos Geológicos**, los objetivos y criterios del Plan Insular concuerdan con los dimanados de las Directrices; en consecuencia, no se ha introducido ninguna variación respecto al documento que está en vigor.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. No se introduce ninguna modificación que sea merecedora de evaluación ambiental.

a.2) En relación con el Título III de Energía y Residuos.

En cuanto al **capítulo I Energía**, para su adaptación a las DOG la novedad más importante es que el PIOT incorpora un plano con la situación de las instalaciones de producción de energía y con el esquema de ordenación de las líneas de transporte, en ambos casos correspondientes al primer nivel de servicio. Además, se añade el plano de potencialidad eólica de la isla de Tenerife y se regula, *grosso modo*, la implantación de los aerogeneradores en el territorio, estableciendo las zonas incompatibles y las zonas potencialmente compatibles, en las que se requiere la mediación de otros instrumentos de planeamiento para su admisibilidad. Por último, se añaden criterios para garantizar la protección de los futuros centros de generación de energía a nivel insular y sus eventuales ampliaciones. En la **Memoria Justificativa** se describe de manera exhaustiva el alcance de estos cambios.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Ninguna de estas determinaciones tiene incidencia ambiental, al menos de forma directa. En cuanto al esquema que contiene las centrales de producción energética ya existentes y las líneas principales de transporte, éste tiene una naturaleza abstracta –carece de una plasmación territorial definida- y no define trazados concretos; luego no existen determinaciones susceptibles de ser valoradas en cuanto a su afección ambiental. En cuanto a las instalaciones de producción de energía eólica, en su adaptación a las DOG el Plan Insular impone una restricción mayor a la existente en el PIOT vigente, por cuanto prohíbe la implantación de aerogeneradores correspondientes al segundo nivel de servicio en los Espacios Naturales Protegidos y en las áreas de regulación homogénea urbanas, de expansión urbana y de protección ambiental (excepto las marinas cuya regulación queda remitida al instrumento competente). En el resto del territorio insular no se altera el régimen previsto por el PIOT en vigor, de forma que la admisibilidad de estas instalaciones está supeditada a lo que disponga el planeamiento de desarrollo y será en ese contexto en el que se realice la consiguiente evaluación ambiental. En conjunto, los efectos de estos cambios operan en sentido positivo porque se establecen restricciones de carácter territorial y ambiental a una regulación que quedaba remitida en su integridad al planeamiento de rango inferior.

Tampoco tiene una repercusión ambiental inmediata el desarrollo de criterios para garantizar la protección de los grandes centros de producción de energía de la Isla.

En relación con el **capítulo II Residuos**, se añaden los criterios para la localización de los puntos limpios, se introducen ligeros cambios normativos para asegurar que este tipo de instalaciones estén adecuadamente equipadas para la recogida y almacenamiento de los residuos urbanos e industriales, y se limita su localización a las áreas urbanas con destino residencial, industrial o terciario. En otros aspectos exigidos por las Directrices, como la previsión de reservas de suelo destinadas a las infraestructuras para la gestión y tratamiento de residuos o las instalaciones que deberán ubicarse en un complejo ambiental, se considera que el PIOT está adaptado.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. No se introducen modificaciones que generen impactos ambientales. Sobre la base de localizar los puntos limpios en suelo urbano tal como disponen las DOG, el PIOT establece unas condiciones complementarias en función de parámetros como el volumen de población servida o la accesibilidad, factores que no tiene una repercusión ambiental manifiesta y que, en todo caso, serán completados por los criterios que establezca el PTEO de Residuos.

a.3) En relación con el Título IV de Ordenación Territorial.

En cuanto a los contenidos del **capítulo primero de este Título, relativo al modelo territorial**, se han incorporado en el PIOT las determinaciones necesarias para dar cumplimiento a la directriz 50 sobre prevención de riesgos, optándose por la redefinición del PTEO de los Servicios de Protección Civil previsto en el PIOT vigente como PTEO para la Prevención de Riesgos. Este plan territorial deberá incorporar

determinaciones en materia de riesgo sísmico, volcánico, dinámica de vertientes, avenidas, incendios forestales, etc. y determinar qué áreas del territorio insular son más susceptibles a los diferentes tipos de riesgos.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. El cumplimiento de la directriz 50, en los términos previstos por el PIOT, no genera actuación alguna que tenga efectos significativos sobre el medio ambiente.

Lo dispuesto en el **capítulo II sobre la definición de los elementos que componen el sistema territorial** ha supuesto, según se expone en la Memoria Justificativa, incorporar a las determinaciones normativas del PIOT la identificación de los elementos que componen el sistema territorial definido por las Directrices (sistema urbano, sistema rural y sistema de infraestructuras y servicios) con los elementos con que se define el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT (el sistema de núcleos urbanos principales, la distribución básica de los usos y, aunados, los equipamientos insulares y las infraestructuras básicas). Abundando en ello, y según lo dispuesto en las directrices sobre la definición del sistema urbano, se ha establecido una diferenciación entre tipos de núcleos (I, II y III) de acuerdo con las disposiciones del PIOT vigente sobre la definición insular y comarcal del sistema de núcleos urbanos principales. Para finalizar con lo dispuesto por las Directrices que integran este capítulo, se ha incorporado a las determinaciones que ha desarrollar el PTPO de la Comarca Metropolitana, ya previsto en el PIOT en vigor, la diferenciación de ámbitos de preferente coordinación intermunicipal con objeto de establecer los criterios y objetivos de ordenación a través de los que lograr una mayor coherencia morfológica y funcional de los mismos.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La adecuación del PIOT en este aspecto se ha concretado en la “traducción” del modelo insular de ordenación al “lenguaje” de las Directrices, estableciendo las correspondientes analogías entre los componentes principales de los sistemas territoriales identificados en ambos instrumentos. No se derivan consecuencias ambientales de esa labor.

Sobre las disposiciones del **capítulo III sobre protección del litoral** se ha estimado que las disposiciones del Plan Insular en vigor se ajustan a lo dispuesto en las Directrices.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Por su adecuación a las DOG, el PIOT no incorpora contenidos nuevos enfocados a la protección del litoral.

Las directrices que componen el **capítulo IV protección del suelo rústico** apenas han supuesto modificaciones en la normativa del PIOT en vigor, salvo en lo referente al establecimiento de los criterios para la determinación por el planeamiento general de la capacidad alojativa máxima de los asentamientos rurales.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. No se derivan consecuencias ambientales directas del establecimiento de los criterios mencionados. Teniendo en cuenta que el Plan General de Ordenación será, en última instancia, el instrumento que establezca la capacidad alojativa turística de este tipo de asentamientos, atendiendo a sus características (volumen de población residente, carácter rural, rasgos morfológicos, etc.), la valoración ambiental de esta determinación encuentra su marco adecuado a ese nivel.

En relación con lo que establecen las directrices que componen el **capítulo V contención del consumo de suelo urbanizable**, respecto a la previsión de nuevas áreas industriales por el planeamiento insular, se han modificado las determinaciones del PIOT vigente a través de las que se posibilita la determinación de áreas industriales supramunicipales por los PTPO de ámbito comarcal, encomendando tal labor al planeamiento insular (ya sea el propio PIOT o un PTEO insular) según plantea la directriz 66. Asimismo se ha establecido la prohibición expresa al planeamiento municipal de clasificar polígonos municipales mixtos de uso residencial e industrial y se ha incorporado una determinación a través de la cual en su revisión, los planes generales realicen una valoración de la situación jurídico-administrativa de los sectores de suelo urbanizable y de acuerdo con las previsiones del modelo de ordenación del PIOT y en base a los criterios de gestión establecidos en las directrices diferencie entre los sectores que deban ser desclasificados o desarrollados a través de cambios en el sistema de ejecución inicialmente previsto.

Respecto a las medidas para la contención del consumo de suelo a través del incremento de la densidad bruta de los núcleos, se incorporan a las determinaciones que tendrá que desarrollar el PTEO de las Áreas Residenciales (antes PTEO del Suelo residencial, promoción pública de vivienda e intervención en el mercado del suelo) el establecimiento de intervalos de densidad que sirvan de referencia para la ordenación de las nuevas áreas de expansión residencial.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. Los efectos ambientales generados por la aplicación de los nuevos criterios contemplados en el PIOT para favorecer la compacidad de los núcleos o para la previsión de nuevas áreas industriales sólo podrán ser valorados ambientalmente una vez sean asumidos y formalizados por los planes de desarrollo.

La adaptación a las directrices que componen el **capítulo VI sobre uso eficiente del suelo urbano** ha supuesto la incorporación a las determinaciones del PIOT, entre los contenidos que ha de desarrollar el PTEO en materia residencial, el establecimiento de los criterios para la determinación, por el planeamiento general, de las áreas de preferente localización de vivienda y de las tipologías más adecuadas de acuerdo a las características de los núcleos.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La modificación en este capítulo se ciñe a la incorporación de nuevos contenidos que afectan al PTEO en materia residencial, sin que se registren afecciones directas que precisen ser evaluadas ambientalmente desde el PIOT.

No se incorporan modificaciones a las disposiciones normativas del PIOT motivadas por la adaptación a las directrices que forman parte del **capítulo VII Vivienda y suelo**.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, dado que el PIOT vigente no sufre cambio alguno en relación con el contenido dispuesto en este capítulo de las Directrices.

En relación a lo dispuesto en el **capítulo VIII Sistemas Públicos**, considerando que los grandes sistemas públicos a los que se aluden son, en los términos del PIOT, usos dotacionales y, partiendo de la base de que el PIOT ya cuenta con criterios para la localización de los mismos a través de Planes Territoriales Especiales tal como establecen las Directrices, la adaptación en este caso ha consistido en incorporar al PTEO de dotaciones previsto en el PIOT, la ordenación de las dotaciones asistenciales, así como el establecimiento de la posibilidad de que los centros I+D se vinculen a las dotaciones educativas de primer nivel. También se han incorporado las determinaciones normativas que posibiliten la formulación del PTEO de Dotaciones previsto en el PIOT, por categorías dotacionales.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Los cambios introducidos obedecen a un mero ajuste de contenidos del PTEO de Dotaciones previsto por el PIOT. No tienen efectos significativos sobre el medio ambiente.

a.4) En relación con el Título V de Infraestructuras y Transportes.

Con respecto al **capítulo I Sistema de Transporte**, la adecuación a las DOG se centra en reforzar los criterios de compatibilidad e integración de los distintos modos de transporte.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. La introducción del contenido señalado no tiene ninguna incidencia directa en el territorio que precise su evaluación ambiental. Dicha evaluación tendrá sentido una vez estos criterios sean desarrollados en el seno de los PTEO relacionados con el transporte o que ordenen las infraestructuras asociadas.

En cuanto al **capítulo II Infraestructuras**, no se introduce ninguna modificación en el PIOT tal como se expone en la Memoria Justificativa.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula.

En relación con el **capítulo III Puertos**, el PIOT incorpora al conjunto de sus determinaciones la ordenación de la red de puertos de segundo nivel (deportivos y pesqueros), eliminando el Plan Territorial Especial específico. Este modelo opera a dos niveles. El primero corresponde a la zonificación del litoral, diferenciando los tramos incompatibles, donde se prohíbe este tipo de infraestructuras, de los potencialmente

compatibles, en los que se precisa la intervención de un instrumento de planeamiento para localizar el nuevo puerto. El segundo nivel corresponde a la definición de ubicaciones concretas de instalaciones portuarias, distinguiendo puertos de nueva construcción de los que sólo requieren obras de mejora o ampliación.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Significativa. El modelo insular de puertos de segundo nivel requiere ser evaluado ambientalmente, considerando en todo momento el alcance y características de la ordenación propuesta.

Con respecto al **capítulo IV Aeropuertos**, no es preciso modificar el PIOT en vigor porque sus determinaciones se adecuan a lo dispuesto en las DOG en materia aeroportuaria.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La repercusión ambiental es inexistente en tanto no se produce alteración del Plan Insular en esta materia.

En relación con el **capítulo V Red viaria**, se considera que el PIOT está adaptado a las DOG a la vista de los argumentos expuestos en la Memoria Justificativa y, en consecuencia, no se introduce cambio alguno, excepto la modificación de la leyenda referida a la red viaria en los planos del Modelo de Ordenación Territorial para adecuarse a la terminología de las Directrices de Ordenación General.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La corrección introducida en los planos del Modelo de Ordenación Territorial no tiene ninguna trascendencia sobre la ordenación y sobre el medio ambiente.

En cuanto al **capítulo VI Transporte colectivo**, debido a las previsiones que en esta materia tiene el Plan Insular (PTEO del Transporte Colectivo, PTEO para la implantación de medios de transporte público alternativo de tipo guiado) se estima innecesario añadir nuevos contenidos. Los objetivos y criterios de las Directrices ya se cumplen.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Las previsiones del PIOT vigente encajan perfectamente con los objetivos de las Directrices.

Con respecto al **capítulo VII Telecomunicaciones y sociedad de la información**, la única modificación realizada consiste en eliminar, en el articulado del PIOT, la previsión de que el PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación regule las condiciones de implantación de las que tienen un ámbito de servicio municipal puesto que las DOG encomiendan ese objetivo a las ordenanzas municipales de telecomunicaciones.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. El cambio introducido afecta exclusivamente al instrumento que ha de regular las instalaciones de telecomunicaciones de ámbito municipal, sin que del mismo deriven afecciones ambientales susceptibles de ser analizadas en el marco del Plan Insular.

a.5) En relación con el Título VI de Patrimonio Cultural y Paisaje.

En relación con el **capítulo I Patrimonio cultural**, para cumplir los previstos en las Directrices 107 y 110 el PIOT prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Patrimonio Cultural que deberá establecer, entre otros aspectos, criterios para la ordenación de conjuntos y zonas de interés cultural y patrimonial que tengan especial relevancia a nivel insular, con independencia de su condición de Bien de Interés Cultural así como criterios dirigidos al planeamiento urbanístico para la protección del patrimonio histórico.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. El contenido incorporado al PIOT es positivo en tanto refuerza la protección de los bienes culturales, pero más allá de esa apreciación resulta imposible realizar una evaluación ambiental de las mismas porque se requiere la intervención de otros instrumentos para su aplicación y, por consiguiente, para determinar qué efectos generan sobre el medio ambiente.

Con respecto con el **capítulo II Paisaje**, el Plan Insular, en su proceso de adaptación a las DOG, señala expresamente los ámbitos territoriales de singular interés para su rehabilitación paisajística, como es el caso de los tramos de autovías que comunican los aeropuertos con las principales áreas turísticas y residenciales, las carreteras de acceso a los principales Espacios Naturales Protegidos y los paisajes rurales agrícolas tradicionales de mayor interés. Las restantes determinaciones en relación con esta materia se cumplimentarán a través del PTEO del Paisaje, como se explica de forma detallada en la **Memoria Justificativa**. En cuanto a la previsión de reservas de suelo destinado al desarrollo de parques rústicos o periurbanos, no es necesario introducir ningún cambio en el PIOT vigente ya que esta labor está encomendada al PTEO de Áreas Libres de Esparcimiento.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, al menos de forma directa. Aunque el PIOT se modifica, indicando de forma expresa las áreas de la isla que tiene un interés especial de cara a la adecuación de su paisaje, no se contemplan medidas específicas dirigidas a la consecución de este objetivo y, por tanto, carece de sentido la evaluación ambiental. Las determinaciones que correspondan para la rehabilitación paisajística de esos ámbitos serán desarrolladas en el PTEO del Paisaje y será en este momento cuando se pueda aplicar plenamente el procedimiento evaluador, partiendo de la base de que se tratará, en la mayor parte de los casos, de medidas de signo positivo en cuanto a su impacto ambiental, atendiendo a la naturaleza del Plan.

a.6) En relación con el Título VII de Territorio y Actividad Económica.

En cuanto al **capítulo I Bases Generales**, no se introduce ningún cambio en el PIOT.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula.

Con respecto al **capítulo II Actividad turística**, por adecuación a las DOG en relación con el equipamiento complementario de carácter turístico, se modifica el artículo del PIOT relativo a las condiciones de implantación de los establecimientos turísticos recreativos y se remite al artículo del PIOT referido a los criterios de ordenación de las infraestructuras portuarias, revisado tras la incorporación del modelo insular de puertos de segundo nivel.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, sólo en el caso de las condiciones de implantación de los establecimientos turísticos recreativos porque su localización se remite a lo que disponga el régimen de usos del PIOT, que no experimenta ninguna variación. En cuanto a la ordenación de las infraestructuras portuarias, su afección es significativa y por ello es objeto de la pertinente evaluación ambiental en este documento.

En relación con el **capítulo III Actividad agraria**, el PIOT vigente no sufre ninguna variación.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula.

En cuanto al **capítulo IV Construcción**, se considera que las determinaciones del PIOT concuerdan con lo establecido en las Directrices.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, dado que el PIOT vigente no sufre cambio alguno en relación con el contenido dispuesto en este capítulo de las Directrices.

Con respecto al **capítulo V Industria y servicios**, de cara a su adecuación a las DOG el PIOT incorpora una serie de determinaciones sobre la recualificación de áreas productivas existentes como las condiciones que determinarán que un polígono industrial se someta a operaciones de este tipo y los criterios conforme a los cuales se deben realizar las operaciones de rehabilitación. Además, se modifica la definición de los usos terciarios contemplada en el PIOT respecto a las categorías que comprende los denominados grandes equipamientos comerciales y se remite a la elaboración de un PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio para la legitimación de aquéllos que tengan una incidencia territorial amplia.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Ninguno de los cambios realizados genera repercusiones sobre el medio ambiente que sean susceptibles de análisis en el Plan Insular.

B) Modificaciones incorporadas para dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno de la Corporación Insular.

b.1) En relación con la racionalización de los instrumentos de desarrollo previstos en el PIOT.

Según se expone en la Memoria justificativa las modificaciones incorporadas al PIOT descritas a continuación responden a una voluntad de minimizar, sin renunciar a la ordenación de ámbitos territoriales o de materias sectoriales concretas, los instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT, con objeto de ser más eficaz en la gestión del gobierno del territorio evitando, en la medida de lo posible la superposición de diversos instrumentos de ordenación o la formulación de instrumentos de escasa operatividad.

b.1.1) Sobre la superposición de instrumentos de ordenación en un mismo ámbito territorial.

Las modificaciones incorporadas en relación con este aspecto tienen como consecuencia la supresión de aquellos planes territoriales que se superponen en el mismo ámbito bien con otro plan territorial -a cuya formulación remite el propio PIOT o las Directrices- o bien con un plan o norma ambiental, según se expone con detalle en el capítulo quinto de la Memoria Justificativa.

Tal es el caso del **PTPO del ámbito extractivo Guama-El Grillo** y del **PTPO Complejo Ambiental de Residuos**, cuyos ámbitos se superponen casi en su totalidad y en que, el propio PIOT en vigor establece que los ritmos de extracción deben adecuarse a las necesidades del Complejo Ambiental, con lo cual se hace difícil pensar abordar la ordenación del ámbito territorial en dos instrumentos de ordenación independientes o el caso en que se superponen los planes territoriales parciales de ordenación de las comarcas a Espacios Naturales Protegidos, que cuentan con su propio instrumento de ordenación:

PTPO Comarca de Anaga	Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga
PTPO Comarca de Teno	Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Teno
PTPO Comarca del Macizo Central	Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional del Teide Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de la Corona Forestal Plan Especial del Paisaje Protegido de Las Lagunetas Normas de Conservación de la Reserva Natural Especial del Chinyero

PTEO de Infraestructuras Eléctricas

PTEO de Grandes Infraestructuras

Eléctricas del Área Metropolitana

PTEO de Energías Renovables

PTEO de Infraestructuras Energéticas

PTEO del Complejo Turístico de

Salud del Valle de la Orotava

PTPO Comarca del Valle de la Orotava

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La unificación propuesta no tiene trascendencia alguna sobre el medio ambiente y, en todo caso, se estima más adecuado realizar la evaluación ambiental sobre planes que tengan una visión integradora, como es el caso del PTEO Hidrológico, que sobre instrumentos de ordenación que ordenan de forma parcial una materia concreta.

b.1.3) Sobre la formulación de instrumentos de planeamiento de ámbito insular cuyas determinaciones son objeto de otro instrumento conforme a la legislación territorial o sectorial.

En múltiples ocasiones el Plan Insular en vigor remite a la formulación de catálogos, ordenanzas insulares o instrumentos de ordenación territorial que tienen por objeto regular cuestiones que, en la actualidad, son competencia de otras administraciones que formulan sus propios instrumentos de ordenación. En este caso, el desarrollo de los previstos en el PIOT no supondría más que la reiteración en el ámbito insular de las determinaciones de los instrumentos de ordenación formulados por estas otras Administraciones. Si bien bajo este principio genérico de racionalización del planeamiento se justificaría la eliminación como instrumentos de desarrollo del PIOT de varios de los actuales, entre otros las ordenanzas y catálogos insulares, dado que se tratarán posteriormente, se concretan las modificaciones relativas a esta cuestión en la eliminación del Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marina.

Tal como se detalla en el capítulo quinto de la Memoria Justificativa, se incorporan al PIOT las modificaciones en las disposiciones normativas sectoriales que suprimen la remisión a la formulación de un *Catálogo Insular de Especies Amenazadas de la flora y fauna terrestres y marina*, teniendo en consideración que, a través de Decreto 151/2001, se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Canarias, donde evidentemente quedan incorporadas las especies tinerfeñas.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Ya existen herramientas específicas, que adoptan la forma de Catálogos (de ámbito estatal y regional), dirigidas a garantizar la protección y conservación de las especies amenazadas.

b.1.4) Sobre la formulación de instrumentos de ordenación que figuran con carácter de recomendación en las disposiciones normativas del PIOT.

En relación con la ordenación de los recursos naturales y el paisaje, con carácter de recomendación y en las disposiciones generales del Título I, el PIOT determina la formulación de una serie de planes territoriales especiales y catálogos que se corresponden con recursos naturales: la atmósfera, el agua, la gea, el suelo, la flora silvestre y sus hábitats, la fauna silvestre y sus hábitats, el paisaje y la vegetación y los bosques.

Dejando al margen el PTEO del agua como recurso natural, que se incorpora al Plan Hidrológico y, el PTEO del Paisaje, cuyo objeto se redefine con motivo de la adaptación a las Directrices de Ordenación General, en la revisión de los instrumentos de desarrollo del PIOT que se realiza con objeto de su racionalización y simplificación se ha procedido a eliminar las determinaciones que remiten a la formulación de los planes que tienen por objeto la ordenación individualizada de los recursos anteriores dado que a través del propio PIOT, en su contenido de Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN), o de los planes y normas ambientales ya se establecen medidas para la protección y conservación de estos recursos.

PTEO de la atmósfera	PTEO de la gea	PTEO del suelo
PTEO de los suelos edáficos	PTEO de la flora silvestre y sus hábitats	PTEO de la fauna silvestre y sus hábitats
PTEO de la vegetación y los bosques	Catálogo de la flora silvestre y sus hábitats	Catálogos de la fauna silvestre y sus hábitats

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La eliminación de estos planes no tiene efectos ambientales. Como se indica en la exposición, existen otras figuras de planeamiento que desde una visión conjunta establecen la ordenación de los recursos naturales, a una escala amplia (PIOT en calidad de PORN) y a otra más detallada (planes y normas de Espacios Naturales Protegidos).

b.1.5) Sobre la formulación de ordenanzas de carácter insular acerca de materias sectoriales en las que el Cabildo de Tenerife no posee competencias.

De acuerdo a este principio genérico se suprime de las disposiciones normativas del PIOT la remisión a la formulación de la **Ordenanza Insular de Protección frente al ruido** y de la **ordenanza insular reguladora de las explotaciones ganaderas**. Según se expone con

detalle en la *Memoria Justificativa*, ello se fundamenta no sólo en la ausencia de competencia del Cabildo en estas materias sectoriales sino en que, en cierta manera, las cuestiones que deberían ser reguladas en estos instrumentos, ya han sido o está previsto que sean abordadas por otros instrumentos de ordenación.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. La supresión de estas ordenanzas de ámbito insular no tiene ninguna incidencia ambiental, máxime cuando existen instrumentos que cumplen el mismo cometido.

b.1.6) Sobre la incorporación de nuevas disposiciones normativas.

Las cuestiones expuestas en este apartado corresponden con las modificaciones que afectarían al planeamiento territorial de desarrollo de PIOT, que se han visto modificadas también por la adaptación a la legislación sectorial; es el caso del PTEO de Puertos previsto en el PIOT y cuya formulación ha dejado de tener objeto con la aparición de la Ley 14/2003, de 8 de abril de Puertos de Canarias con la determinación de formular un PTEO de Puertos de ámbito regional.

Dejando al margen las restantes modificaciones incorporadas con motivo de la adaptación a la Ley de Puertos y a lo dispuesto en la directriz 88 sobre la definición de los emplazamientos o tramos de costa en que deban localizarse las infraestructuras portuarias, en relación con el planeamiento de desarrollo del PIOT, se ha suprimido según se detalla en la memoria justificativa la remisión a la formulación de un PTEO de Puertos de ámbito insular.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula, salvo la incorporación al PIOT del modelo de ordenación de puertos deportivos y pesqueros (de segundo nivel en términos del Plan Insular) como consecuencia de la eliminación del PTEO de Puertos de ámbito insular.

b.1.7) Sobre los instrumentos de ordenación que se incorporan o redefinen sus contenidos adaptación a las Directrices de Ordenación General.

La adaptación a las Directrices ha supuesto en muchas ocasiones redefinir el objeto o los contenidos específicos que deben desarrollar algunos instrumentos de desarrollo del PIOT. Para ello se han incorporado a las disposiciones del Plan Insular las determinaciones que remiten a la cumplimentación de estas cuestiones a través del planeamiento de desarrollo. Es el caso de los siguientes:

PTEO Paisaje

PTEO de Dotaciones

PTEO para la Prevención de Riesgos (de los Servicios de Protección Civil en el PIOT vigente).

PTEO de Infraestructuras Energéticas

PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación

PTEO de carreteras

PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio

PTEO de Establecimientos Turísticos Recreativos

PTEO de las Áreas Residenciales (del Suelo Residencial en el PIOT vigente)

Catálogo Insular de Bienes de Interés Patrimonial y disposiciones en materia de ordenación del Patrimonio Cultural

Planes Especiales de Rehabilitación urbana de Los Cristianos y del Puerto de La Cruz.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Las modificaciones introducidas se centran en enfocar adecuadamente los objetivos y contenidos de una serie de instrumentos de ordenación, sin que ello se traduzca en consecuencias ambientales que precisen ser evaluadas desde el PIOT.

b.2) Relativas a la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares.

Las modificaciones incorporadas consisten poner de manifiesto de forma expresa en las disposiciones normativas del PIOT la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona en cumplimiento de los acuerdos del Pleno de la Corporación de 20 de Octubre de 2003 y de 30 de enero de 2005 y al Acuerdo Institucional de 9 de febrero de 2004, entre el Presidente de Gobierno de Canarias, el Presidente del Cabildo de Tenerife, los Alcaldes de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y demás representantes de diversas instituciones.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula.

C) Modificaciones incorporadas para la adaptación a la legislación sectorial.

c.1) Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias

Las modificaciones incorporadas al Plan Insular en relación con la **Ley 2/2003 de Vivienda de Canarias** se concretan en la incorporación al PIOT de aquellos municipios de preferente localización de vivienda señalados en el Plan de Vivienda de Canarias en vigor o en los futuros cuyo período temporal de aplicación coincida con la vigencia del Plan Insular.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Las determinaciones relacionadas con la Ley de Vivienda de Canarias no suponen una alteración del modelo territorial del Plan Insular y, en consecuencia, no se prevén efectos sobre el medio ambiente. Los municipios de preferente localización de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública deberán contemplar, a través del planeamiento urbanístico, las previsiones oportunas al respecto, estableciendo, por ejemplo, las reservas de suelo. Será en este contexto en el que se acometa, de forma adecuada, la evaluación ambiental.

c.2) Ley 14/2003, de 8 de abril de Puertos de Canarias

La adaptación a la **Ley 14/2003 de Puertos de Canarias**, así como a lo dispuesto en la Directriz 88, ha tenido como resultado la pormenorización del modelo insular de puertos, incorporando, además de los puertos principales o de primer nivel -Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía- ya previstos por el PIOT en vigor, los puertos que se adscriben al segundo nivel de servicio.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Significativa. Por los efectos significativos que puede tener sobre el medio ambiente, la pormenorización del modelo insular de puertos requiere ser evaluada, teniendo en cuenta el ámbito territorial de estudio y el alcance de las determinaciones del Plan Insular.

c.3) Ley 17/2003, de 10 de abril, de Pesca de Canarias

Las modificaciones incorporadas al PIOT en relación con la adaptación a la **Ley 17/2003 de Pesca de Canarias**, se limitan a reemplazar el término “cultivos marinos” por “acuicultura”, de acuerdo a la terminología empleada en la Ley de Pesca.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. Lógicamente, la modificación terminológica señalada no tiene ninguna repercusión ambiental.

c.4) Ley 1/1999, de 29 de enero, de Residuos de Canarias

Tal como se apunta en el capítulo sexto de la Memoria Justificativa, al margen de las modificaciones incorporadas por Adaptación a las Directrices, las alteraciones del documento en relación con la **Ley 1/1999 de Residuos**, se reducen a meras correcciones terminológicas sobre la denominación de los residuos y a la incorporación, entre las definiciones de las infraestructuras de tratamiento de residuos, la del Complejo Ambiental. Se introduce también tal denominación en los artículos donde se hace referencia a dicha infraestructura en sustitución del término *Complejo de Tratamiento Integral de Residuos* utilizado por el Plan en vigor.

INCIDENCIA AMBIENTAL: Nula. El objeto de las modificaciones introducidas para adecuarse a la ley canaria de residuos se circunscribe al ámbito de la mera corrección terminológica. No tiene repercusión ambiental de ningún tipo.

Como se ha expuesto en este subapartado referido al alcance de la evaluación ambiental en el contexto de esta Adaptación, las modificaciones introducidas en el PIOT vigente se han concretado en una serie de cambios de escaso calado, la mayor parte de los cuales, se ha valorado, no tendrán repercusiones territoriales o ambientales, entendiéndose que el único contenido que pueden tener incidencia es el Modelo Insular de Ordenación de Puertos.

En consecuencia, el Contenido Ambiental del documento de Adaptación, y por extensión, el Informe de Sostenibilidad Ambiental que nos ocupa, se han centrado, exclusivamente, en el Modelo Insular de Ordenación de Puertos en la medida en que se presume, *a priori*, una incidencia que deberá ser valorada.

Metodología adoptada

El Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación (según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006) se apoya básicamente en el Decreto 35/1995, resolviendo en gran medida la elaboración del **Informe de Sostenibilidad Ambiental** a través de referencias breves y sucintas a los documentos surgidos de la aplicación de dicho Decreto, evitando con ello, tanto por lógica, como por aplicación de la voluntad de no reiteración expresa recogida en el Art.8.3 de la Ley 9/2006, la repetición o duplicación de la información que se encuentre en otros documentos del Plan.

Por tanto, el presente **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, en su objetivo de dar respuesta a lo establecido en el Art.8.4 de la citada Ley 9/2006, ha sido planteado siguiendo una metodología que permita ser accesible e inteligible, abordando los contenidos que conforman los diferentes apartados del **Informe** de una manera sucinta, razonada y expresiva, al tiempo que sustentados en referencias sintéticas y claras a las partes concretas tanto de la **Memoria Justificativa de la Adaptación**, como del **Estudio de Base** en las que puede encontrarse la información y el análisis más detallados y complejos.

Situación actual y problemática ambiental existente

A continuación serán relacionados los aspectos relevantes resultantes del **Diagnóstico Ambiental** desarrollado en el **Apartado 16 de la Información Ambiental del Estudio de Base** en respuesta a lo dispuesto en los artículos 10.3.c) y 10.4.b) del Reglamento de contenido ambiental. Dicho de otro modo, planteamiento de una sinopsis de las características estructurales más relevantes del litoral insular, sus valores de mayor interés de cara a su conservación, y los problemas ambientales detectados en el ámbito costero, con especial énfasis sobre los efectos inducidos por el sector portuario deportivo-pesquero, por cuanto gran parte de los factores que determinan su situación repercuten tanto de forma directa, como indirecta, en el medio ambiente litoral.

Del mismo modo, y como resultado del ámbito territorial objeto de ordenación, la citada diagnosis ha requerido de un importante esfuerzo de síntesis, de modo que su formulación, clara y concisa, ha permitido determinar, para cada *Unidad Ambiental Homogénea*, la correspondiente *Calidad para la Conservación* y consiguientemente, la *Capacidad de Acogida* ante la implantación de las infraestructuras portuarias propuestas, ejercicio que finalmente ha permitido identificar y proyectar los principales desequilibrios e incompatibilidades de uso en la fase siguiente de la **Información Ambiental**. Así, el Diagnóstico ha llevado de manera implícita la capacidad de ponderación previa a la evaluación de los impactos ocasionados por las distintas propuestas del Modelo de Ordenación de Puertos, siendo tres, por tanto, los grandes ejes de reconocimiento del sistema medioambiental y paisajístico del litoral insular (*Problemática Ambiental, Calidad para la Conservación y Capacidad de Acogida*), surgiendo, a partir de ellos, los principales aspectos ineludibles recogidos en el Modelo que nos ocupa.

Con carácter previo, y al objeto de plantear un contenido lo más sucinto, razonado y expresivo posible, son señalados los apartados de la referida **Información Ambiental** en los que encuentran sustento los aspectos que serán detallados a continuación:

Contenido del ISA (propuesta modificada del Documento de Referencia)	Apartados contenidos en el Estudio de Base Ordenación de Puertos (Decreto 35/1995)
3.2. Situación actual y problemática existente	Apartado 0.1.1. Condiciones generales (pag.2 a 3) Apartado 0.1.2. Consideraciones ambientales (pag.3 a 4) Apartado 7. Diagnóstico socioeconómico y territorial (pag.79 a 80) Apartado 8. Caracterización del litoral insular (pag.81 a 84) Gráfico 8. Caracterización del litoral insular Apartado 11. Espacios Naturales Protegidos (pag.117 a 125)

	<p>Gráfico 11.1. Espacios Naturales Protegidos</p> <p>Gráfico 11.2. Lugares de Importancia Comunitaria</p> <p>Apartado 12. Recursos biológicos (pag.127 a 155)</p> <p>Gráfico 12.1. Recursos biológicos-Vegetación</p> <p>Apartado 16. Diagnóstico Ambiental (pag.229 a 232)</p> <p>Gráfico 16. Mapa de Calidad Ambiental</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE

La isla de Tenerife cuenta con un medio marino excepcional, tanto en el borde terrestre, como en la franja marítima insular. A pesar de los impactos sufridos, su perímetro costero alberga una gran diversidad y riqueza de hábitats y paisajes singulares, alternando en el limitado ámbito de la franja litoral espacios sometidos a una fuerte presión urbana y turística, con parajes naturales marítimo-terrestres de extraordinario interés, a lo que se une un patrimonio cultural costero de gran valor, fruto de una larga y sensible relación con el mar.

En el caso de Tenerife, la proporción de costa incluida en las figuras de protección integradas en la Red Canaria de Espacios Naturales es ciertamente extensa (20 Espacios Naturales Protegidos). No obstante, a pesar de su indudable importancia, la Ley 12/1994, de Espacios Naturales de Canarias se sustenta en una visión básicamente terrestre, aunque integre importantísimos ambientes costeros de gran valor como los acantilados de Anaga, la plataforma de Teno, Rasca o la costa del Malpaís de Güímar. Asimismo, y en relación con los Lugares de Importancia Comunitaria, destacar la presencia de un total de 47 en la isla de Tenerife, de los cuales 24, entre marinos, terrestres y mixtos, se localizan en el ámbito objeto de ordenación. En cualquier caso, tanto los Espacios Naturales Protegidos señalados anteriormente, como éstas últimas figuras, han sido adecuadamente detalladas en el ***Apartado 11 de la Información Ambiental del Estudio de Base.***

Variabilidad morfológica del litoral

La actual configuración de la costa insular resulta de la compleja interacción entre factores intrínsecos, correspondientes a las estructuras volcánicas, y factores extrínsecos, las fuerzas de modelado. Morfológicamente, el litoral insular y sus fondos marinos son unos de los más representativos del Archipiélago, destacando, sobre los demás aspectos, su diversidad. Así, de sus 416,15 km de perímetro costero, un 61% lo ocupan los acantilados (36% altos y 25% bajos), un 14% es costa baja, otro 14% son playas, y el 11% restante son espacios ocupados por infraestructuras y núcleos de población. De este modo, el volcanismo, la erosión, los aportes terrígenos, la dinámica sedimentaria y los depósitos cuaternarios son los aspectos que, en mayor medida, contribuyen a la citada variabilidad morfológica litoral, reconociéndose entre las formaciones costeras, de indudable interés insular, algunos patrones que se repiten en amplios sectores de la costa, como son las formaciones enrasadas de marea, las formaciones acantiladas someras, bajas, campos dunares, etc.

Esta caracterización morfológica ha tenido el respaldo adecuado en el **Apartado 8 de la Información Ambiental (Gráfico N°8)**, relacionándose aquellas áreas que, se ha entendido, muestran a escala insular un indudable interés geomorfológico por cuanto representan formaciones que muestran un valor intrínseco debido a su singularidad, o al papel que desempeñan en los procesos litorales, a lo que se une un interés especial de tipo ecológico por constituir biotopos diversos que enriquecen las comunidades marinas. Entre las numerosas formaciones que se pueden observar son relacionadas en el citado apartado las rasas de marea (15 a lo largo del litoral), los roques (8), las bajas (38), las cuevas y túneles (6) y otras formaciones de interés, entre las que se han incluido los cantiles, los veriles y las playas de callaos y arena.

La vida vegetal en la franja litoral terrestre

El viento, el spray marino, la inestabilidad del terreno, la escasez de suelo y la abrasión marina, son algunos de los factores que inciden en el poblamiento biológico del litoral tinerfeño, a lo que se une la asimetría del edificio insular entre barlovento y sotavento, y consiguientemente, la variabilidad en el desarrollo y la composición florística de la vegetación del litoral que, por lo general, es más rica y variada en las costas septentrionales. Las comunidades vegetales más representativas de la franja costera se incluyen en un tipo muy extendido en las costas mediterráneas (clase *Crithmo-Staticeae*). Así, en Tenerife, los mejores enclaves de esta vegetación se localizan en los acantilados más abruptos que albergan una flora endémica de gran interés, en los malpaíses litorales y en los arenales, por lo que se consideran, en conjunto, reservas vegetales de primer orden.

A modo de síntesis cabe señalar como especies características de la vertiente Norte, la lechuga de mar (*Astydamia latifolia*), el tomillo marino (*Frankenia ericifolia*), la magarza de costa (*Argyranthemum frutescens* ssp. *sussulentum*), dos siempreverivas (*Limonium pectinatum* y *Limonium imbricatum*) y el perejil marino (*Crithmum maritimum*), mientras que en las costas meridionales destacan la uva de mar (*Zygophyllum fontanesii*), el tomillo marino (*Frankenia laevis*), la cerrajilla (*Reichardia crystallina*) y una siempreviva (*Limonium pectinatum*). A destacar igualmente las comunidades de arenas (psamófilas), vegetación restringida a unos pocos enclaves de la costa meridional de la isla, como El Médano o el Porís de Abona, localidades que se encuentran bastante deterioradas fruto de la presión urbanística y a un intensivo uso de ocio.

Respecto a las playas de arena negra, estas son muy pobres en especies debido a las altas temperaturas que adquiere el sustrato, así como a su elevada inestabilidad. Sin embargo, las playas de arenas claras presentan una composición florística variada, aunque de menor riqueza y cobertura si la comparamos con los arenales de las islas orientales, destacando entre las especies de este ambiente el balancón (*Traganum moquini*), la lechetrezna de costa (*Euphorbia paralias*), la uva de mar (*Zygophyllum fontanesii*) y algunas quenopodiáceas (*Chenoleoides tomentosa*, *Atriplex glauca*, etc).

La vida en el mar

Las especies marinas litorales muestran unos requerimientos ecológicos bastante estrictos, especialmente los sésiles o fijos al fondo y, en menor medida, las que pueden desplazarse. En el ámbito de influencia de las condiciones superficiales, definidas por factores como la incidencia del oleaje, las corrientes, las mareas o la penetración de la luz solar, se observa una tendencia a la estratificación horizontal de las comunidades a modo de bandas, que refleja el gradiente de los factores ambientales, y que a su vez determina el poblamiento biológico a lo largo del perfil costero insular.

Siguiendo el modelo de distribución vertical de las principales comunidades en el litoral, se ha empleado en la **Información Ambiental (Apartado 12.3)** un sistema de zonación para describir las características del poblamiento biológico bentónico. De este modo, y partiendo del ámbito terrestre, las bandas de poblamiento definidas han sido las siguientes: la Zona Supralitoral, localizada por encima de las mareas, la Zona Mesolitoral o Intermareal, entre los límites de la pleamar y la bajamar, la Infralitoral o Submareal, hasta unos 50 metros de profundidad, y los llamados fondos Circalitorales, que se extienden hasta el borde de la plataforma insular (200-300 metros de profundidad). Para cada una de ellas se ha procedido a la caracterización de las especies marinas dominantes, así como a las relaciones ecológicas existentes entre las mismas.

Después de analizar el litoral por sectores (Norte, Suroeste y Sureste) han sido detectadas las zonas de mayor interés biológico, coincidentes, en su mayor parte, con las praderas de fanerógamas, puntos con rasas y bajas, así como áreas de distribución de cetáceos. Mención especial ha merecido la vegetación que ocupa los fondos arenosos, compuesta básicamente por tres especies: la fanerógama marina (*Cymodocea nodosa*), el alga verde (*Caulerpa prolifera*) y el alga coralinácea libre (*Lithothamnion corallioides*). La primera, denominadamente vulgarmente “seba”, se extiende en zonas aplaceradas, desde escasos metros de profundidad hasta la cota batimétrica de 25-35 metros, jugando un papel primordial en la reproducción y cría de los recursos pesqueros demersales. La *Caulerpa prolifera* profundiza aún más, hasta unos 50 metros, mientras que las coralináceas, aunque se localizan desde la superficie, se desarrollan notablemente a partir de los 30-35 metros. En cuanto a su distribución, ésta no suele ser homogénea, exceptuando los sebales del litoral Sur de la isla que, únicamente, son interrumpidos por los grandes salientes rocosos.

A destacar finalmente el llamado Canal del Prim (desde Rasca hasta Teno y, desde esa costa hasta La Gomera), sector cuyas especiales características oceanográficas, geomorfológicas y climáticas lo convierten en enclave singular a nivel internacional, tanto desde el punto de vista científico, como turístico, por la gran diversidad de especies de cetáceos presentes (cachalotes, zifios, delfines, etc.). Así, de las 79 especies existentes a nivel mundial, casi un tercio (19 especies) están presentes en estas aguas, tanto con carácter residente, como semiresidente o transeúnte.

El aprovechamiento de los recursos marinos

La pesca en la isla de Tenerife, como en el resto del Archipiélago, está condicionada por la gran diversificación espacial y temporal de los recursos. La actividad pesquera (marisqueo, pelágicos litorales, pelágicos oceánicos, y recursos de fondo litorales) se ha ajustado a lo largo del tiempo a estos condicionantes y por ello aún hoy podemos observar una gran variedad de modalidades, con una dedicación temporal más fuerte a los túnidos, ya que es un recurso que permite elevadas capturas y genera rendimientos económicos altos en poco tiempo. La explotación de estos recursos es diferente según los distintos puertos, condicionada por la disponibilidad zonal de los mismos y por las propias características de la flota. Así, mientras algunos mantienen una actividad típicamente tradicional, basada en los recursos de fondo, otros la combinan con los pelágicos costeros y los más florecientes centran su esfuerzo en los túnidos, principalmente en el Sur de la isla. Finalmente, ha sido destacada la importancia que ha ido adquiriendo el sector de los cultivos marinos, señalando la implantación de jaulas para la crianza de alevines de varias especies de interés pesquero en las vertientes Noreste, Sureste y Suroeste de la Isla.

PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES RELEVANTES

Tal y como es señalado en el ***Apartado 16 de la Información Ambiental***, la evolución histórica reciente experimentada por la economía insular, caracterizada por el espectacular salto de una economía agrícola tradicional y un sector pesquero de subsistencia hacia un modelo turístico intensivo en la costa, ha condicionado de forma notable un uso en ocasiones inapropiado del litoral, caracterizado por la ocupación indiscriminada, la homogeneización urbana y la sobreexplotación de sus recursos. Así, el citado proceso de ocupación litoral motivado por el conjunto de obras y edificaciones, principalmente aquellas vinculadas con la actividad turística, ha contribuido a una transformación importante de la fachada costera de la isla de Tenerife. No sólo se ha generado toda una problemática en la costa derivada de la ejecución de obras vinculadas directamente al proceso urbanizador, sino en paralelo, por el trazado de las infraestructuras demandadas (vialidad, obras marítimas, redes de distribución, etc.) e indirectamente, por la extracción de material de construcción, o por el simple vertido al mar, tanto de los restos procedentes de las propias obras, como de los efluentes originados en el ámbito doméstico, sector primario o industrial.

De este modo, y de manera sintética, ha sido destacada, en el citado ***Apartado 16***, aquella problemática a la que se enfrentan los principales enclaves litorales con interés biológico, geomorfológico o paisajístico que es preciso proteger de su posible transformación o degradación. Así, las rasas intermareales, fondos, cuevas y túneles soportan presiones de muy diverso tipo, entre las que destacan el uso marisqueo intensivo, los citados vertidos de aguas residuales, los hidrocarburos transportados por las corrientes, o el desarrollo de intervenciones (diques o playas artificiales) que aprovechan el apoyo que ofrecen los mismos, en tanto se configuran en elementos naturales de abrigo. Mención aparte han merecido las praderas de fanerógamas que vegetan los fondos arenosos, comunidades que se enfrentan, principalmente, a vertidos de aguas residuales sin tratamiento previo, o a las extracciones de las arenas como destino en la construcción o rehabilitación de playas.

Caracterización y problemática del sector portuario deportivo y pesquero

Los factores más importantes que caracterizan la problemática del sector pesquero de la isla son, por un lado, la falta de infraestructura portuaria y de servicios a las embarcaciones, ligadas a una falta de medios de conservación y posterior comercialización de las capturas que, junto con la migración de la población activa del sector pesquero hacia el sector dedicado al turismo y la hostelería y las políticas de actuación europeas que tienden a reducir las ayudas económicas al sector, conducen a afirmar que el sector pesquero artesanal está en fase de estancamiento y decadencia potencial. Paralelamente, existe el sector pesquero dedicado a la pesca de altura, centralizado en los puertos de Los Cristianos y de Santa Cruz de Tenerife, y cuyas capturas son comercializadas a través del mercado actualmente localizado en las lonjas de los citados puertos.

Las instalaciones portuarias tuteladas por la Autoridad Portuaria de Tenerife, presentan una supremacía técnica y económica respecto al resto de instalaciones debido a que poseen la infraestructura de abrigo y calado suficientes que garanticen la seguridad de los buques durante todo el año, medios e instalaciones óptimos para las tareas portuarias, y servicios a las embarcaciones y a los usuarios. Esto se traduce en una oferta de amarres para uso deportivo en el frente marítimo de Santa Cruz orientada a barcos de mediana y gran eslora que es difícilmente comparable a la oferta de amarres para uso deportivo que ofrecen los puertos concesionados. Lo mismo ocurre con la dársena pesquera del Puerto de Santa Cruz, ésta ofrece una infraestructura de abrigo y un calado óptimos que, junto con las instalaciones de manipulación y comercialización de las capturas y los servicios que ofrece a las embarcaciones, la convierten en la instalación portuaria más importante de toda la isla dedicada a la pesca.

Los puertos deportivos concesionados a entidades privadas son instalaciones portuarias cuya mayoría posee una infraestructura de abrigo aceptable para garantizar la seguridad de las embarcaciones y un calado suficiente para albergar embarcaciones deportivas de pequeña y mediana eslora. Asimismo, ofrecen los servicios portuarios mínimos a las embarcaciones y los usuarios, si bien la mayoría de éstas se encuentran saturadas o en el límite de estarlo.

El resto de instalaciones gestionadas directamente por el Servicio de Puertos del Gobierno Canario, por los Ayuntamientos, o por las mismas Cofradías de Pescadores, son instalaciones de uso pesquero principalmente y de uso deportivo de forma ocasional en épocas estivales. Se trata de instalaciones que carecen de infraestructura de abrigo suficiente y demás aspectos básicos en la organización propia de un puerto: local de capitanía, área de varada, área de carenado, talleres, instalaciones y medios de varada, pantalanes, recogida de residuos y aceites de las embarcaciones, etc., y en las cuales existe un conflicto de usos (pesquero y deportivo). Es decir, carecen de las condiciones de organización y físicas propias de un puerto como cabría esperar por la elevada utilización que se hace de ellas.

Una causa de este deterioro de las instalaciones podría explicarse por el descenso de la actividad pesquera que se ha producido en la Isla de Tenerife durante las últimas décadas, que ha provocado en la mayoría de los casos el abandono de puertos y refugios pesqueros,

circunstancia que ha favorecido el crecimiento descontrolado de embarcaciones deportivas de pequeña eslora en este tipo de instalaciones, que sin estar inscritas en ningún club náutico o puerto deportivo, fondean libremente en las dársenas o amarran en los embarcaderos.

Parece por tanto evidente la necesidad de una importante mejora de las instalaciones pesqueras existentes con el objetivo de permitir el desarrollo de las actividades propias del sector pesquero en unas condiciones óptimas, evitando así la decadencia del sector, mejora que repercutirá igualmente en las embarcaciones deportivas que, durante la época estival, utilizan las instalaciones pesqueras.

Características ambientales

A continuación, y de manera sintética, son relacionadas las características ambientales de las zonas del litoral insular que pueden verse afectadas de manera significativa como resultado de la propuesta del Modelo Insular de Ordenación de Puertos, incluyendo referencias concretas a aquellos sectores objeto de protección en base a sus singulares valores ambientales. A tal fin, y dado su carácter integrado, se ha optado por resolver dicho ejercicio descriptivo a través de referencias sucintas a las diferentes **Unidades Ambientales Homogéneas** que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 10.3.b) y 10.4.a) del Reglamento de contenido ambiental, son detalladas, tanto literal, como cartográficamente, en el **Apartado 15 de la Información Ambiental (Gráfico 15-Mapa de Unidades Ambientales Homogéneas)**, no sin antes detallar los puntos restantes de la referida **Información Ambiental** en los que encuentra sustento la información a continuación relacionada.

Contenido del ISA (propuesta modificada del Documento de Referencia)	Apartados de la Información Ambiental contenidos en el Estudio de Base Ordenación de Puertos (Decreto 35/1995)
3.3. Características ambientales	<p>Apartado 8. Caracterización del Litoral Insular (pag.81 a 84) Gráfico 8. Caracterización del Litoral Insular</p> <p>Apartado 9. Clima marítimo (pag.85 a 90)</p> <p>Apartado 10. Morfología del Litoral Insular (pag.91 a 116) Gráfico 10.1. Batimetría Gráfico 10.2. Áreas y enclaves geomorfológicos costeros de interés insular</p> <p>Apartado 11. Espacios Naturales Protegidos (pag.117 a 125) Gráfico 11.1. Espacios Naturales Protegidos Gráfico 11.2. Lugares de Importancia Comunitaria</p> <p>Apartado 12. Recursos biológicos (pag.127 a 155) Gráfico 12.1. Recursos biológicos.Vegetación Gráfico 12.2. Recursos biológicos. Acuicultura</p> <p>Apartado 13. Recursos culturales (pag.197 a 201) Gráfico 13.1. Recursos culturales, patrimoniales y arqueológicos Gráfico 13.2. Recursos culturales. Yacimientos arqueológicos submarinos o pecios</p>

	<p>Apartado 14. Paisaje (pag.203 a 216) Gráfico 14. Mapa de paisaje Apartado 15. Unidades Ambientales Homogéneas (pag.217 a 228) Gráfico 15. Unidades Ambientales Homogéneas Reportaje Fotográfico (pag.156 a 190)</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ÁMBITO DE ESTUDIO

El ámbito estudiado ha correspondido tanto al Medio Terrestre, como al Medio Marino. En el primer caso ha abarcado la banda litoral y costera de la Isla de Tenerife, hasta aproximadamente los 300 metros s.n.m., incluyendo el Piso Bioclimático Inframediterráneo, en el que se establecen las comunidades vegetales zonales o climatófilas y las comunidades vegetales edafófilas. Tratamiento aparte han merecido las correspondientes a los núcleos urbanos consolidados en los que la vegetación y fauna potencial ha sido desplazada por elementos foráneos, ya sea invasora u ornamental.

Respecto al Medio Marino, se ha llevado a cabo un estudio de las características principales del medio que circunda la Isla, lo que ha supuesto el análisis de la zonificación en la que se desarrollan los principales organismos bentónicos (Franjas Supralitoral, Mesolitoral, Infralitoral y Circalitoral), esto es, desde la zona alcanzada por la maresía o por el spray marino, hasta los 200-300 metros de profundidad.

CARACTERIZACIÓN DEL LITORAL INSULAR

En los ***Apartados 8 al 12 de la Información Ambiental***, como respuesta a lo especificado en los artículos 10.3.b) y 10.4.a) del Reglamento de contenido ambiental, se ha procedido a la caracterización del litoral de la Isla de Tenerife por tramos diferenciados basándose en una combinación de criterios, tanto físicos (morfología, tipología de los fondos, clima marítimo, batimetría), como biológicos (terrestres y marítimos), patrimoniales y paisajísticos, elementos todos ellos que han permitido establecer los rasgos definitorios generales de cada vertiente de la isla.

Seguidamente, y con el fin de obtener una imagen inmediata e integrada de las características naturales y del uso de la franja litoral se ha abordado en el aludido ***Apartado 15 de la Información Ambiental*** una clasificación en áreas de diagnóstico, es decir, áreas uniformes en lo que respecta a sus características físicas, bióticas y usos del suelo que presenten, además de una respuesta similar frente a situaciones o actuaciones posibles que afectarían a la integridad ecológica y ambiental de la orla litoral, con el resultado final de tres grandes Unidades Ambientales Homogéneas (Costa Norte, Costa Suroeste y Costa Sureste), y que a su vez han sido divididas internamente en las consiguientes Subunidades Ambientales, denominadas en el ***Estudio de Base*** como “pequeñas unidades ambientales” o PUAs.

En cualquier caso, se ha perseguido la máxima operatividad en la definición de las citadas Unidades a efectos de concretar el Modelo de Ordenación de Puertos, circunstancia que ha determinado que se haya dado un mayor énfasis en las Unidades de dominante natural, o de transición natural-antropizado, frente a las Unidades de carácter eminentemente antrópico.

Unidad Ambiental I: Costa Norte

Representa el sector del litoral tinerfeño comprendido entre la Punta de Anaga y la Punta de Teno, tramo caracterizado por una costa recortada y dominada por los grandes acantilados pertenecientes a las Series Antiguas, y que a su vez alternan, si bien en menor medida, con sectores de morfología más suave en correspondencia con coladas basálticas subrecientes, recientes e históricas que ganaron terreno al mar (La Matanza, Puerto de la Cruz, Garachico, etc.), así como playas mayoritariamente compuestas por cantos. En cuanto a los fondos marinos, éstos son irregulares y con pendientes marcadas (a excepción de la plataforma de Anaga), siendo habituales zonas de bajos en superficie y rasas intermareales de gran valor ecológico. Respecto a los sustratos de la zona infralitoral, destacar la dominancia de las tipologías rocosas, con fondos abruptos hasta unos 10-20 metros de profundidad, presencia de escalones, y grandes bloques al pie de los acantilados, así como numerosos roques y arenales extensos distribuidos de manera puntual.

En cuanto al clima litoral, los vientos y el oleaje inciden frontalmente sobre la misma la mayor parte del año, dándole el carácter de costa en retroceso, al tiempo que dificulta la localización de refugios para embarcaciones. Los temporales más importantes son los procedentes del Norte y Nordeste, con alturas de olas que superan los 9 metros de altura, principalmente durante los meses de diciembre a febrero. Los vientos alisios están presentes la mayor parte del año, produciendo oleajes de grandes periodos que permiten una cómoda navegación en su presencia. Finalmente, cabe destacar respecto a las corrientes marinas, como éstas discurren hacia el Suroeste, siguiendo la dirección general de la Corriente Fría de Canarias.

La vegetación terrestre está constituida, en su mayoría, por comunidades de acantilados y playas de cantos, entre las que destacan algunas especies como la lechuga de mar, el tomillo marino, la magarza de costa, las siemprevivas y el perejil marino. En cuanto a las comunidades marinas más extendidas, éstas corresponden a los algales de plataforma y de pared situados por encima de los 15 metros de profundidad, destacando el alga parda (*Cystoseira abies-marina*), así como, en sectores concretos (costa del Puerto de la Cruz), bandas de algas dominadas por el alga roja (*Gelidium canariense*). A partir de los 15 metros de referencia los fondos pasan a ser blanquecinos, predominando el erizo de lima (*Diadema antillarum*). Finalmente, las comunidades intermareales tienen su correspondencia con una costa batida, destacando la rasa extensa, con abundancia de charcos, de la Punta del Hidalgo, así como la riqueza biológica de la costa comprendida entre San Juan de la Rambla y la Punta de Teno.

En cuanto al proceso de ocupación humana sufrido por esta franja litoral, ha de señalarse que éste se ha producido con menor intensidad que otros sectores costeros de la isla, localizándose en su interior dos puntos de marcada tradición turística, éstos son, Bajamar y el Puerto de la Cruz, así como varios asentamientos de uso más bien local de base pesquera (El Pris, San Marcos, etc.), entre los que se destacan amplios tramos bien conservados.

Finalmente, son relacionados a continuación (contenido ampliamente desarrollado en el ***Apartado 11 del Informe Ambiental del Estudio de Base***) aquellos espacios del territorio insular que, estando sometidos a algún régimen de protección en atención a fundamentos naturales o patrimoniales (Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, Áreas de Sensibilidad Ecológica, Zonas de Especial Protección para las Aves, Lugares de Importancia Comunitaria y Áreas Importantes para las Aves), se sitúan a lo largo del sector litoral correspondiente a la Unidad Ambiental I: Costa Norte:

- Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos (ENP).
Los Espacios Naturales Protegidos presentes y declarados por la Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, reclasificados por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, y posteriormente recogidos por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, son, de Este a Oeste, los siguientes: Reserva Natural Integral de Ijuana (T-1), Reserva Natural Integral de Roques de Anaga (T-3), Parque Rural de Anaga (T-12), Paisaje Protegido de Costa de Acentejo (T-36), Paisaje Protegido de Rambla de Castro (T-28), Paisaje Protegido de los Campeches, Tigaiga y Ruiz (T-34), Monumento Natural de Roque de Garachico (T-26) y Parque Rural de Teno (T-13).
- Áreas de Sensibilidad Ecológica (ASE).
De Este a Oeste: Reserva Natural Integral de Roques de Anaga, Parque Rural de Anaga (Zona de Exclusión, Zonas de Uso Restringido y Zonas de Uso General), Paisaje Protegido de Costa de Acentejo (extremos Suroeste y Noreste), Paisaje Protegido de Rambla de Castro, Monumento Natural de Roque de Garachico y Parque Rural de Teno (Zonas de Uso Restringido, determinadas Zonas de Uso General y parte de las Zonas de Uso Moderado).
- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).
De Este a Oeste: Anaga (ES0000109), Tigaiga (ES000095) y Teno (ES0000106).
- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC).
De Este a Oeste: Anaga (ES7020095t), Roques de Anaga (ES7020046t), Rambla de Castro (ES7020068t), Costa de San Juan de la Rambla (ES7020126m), Los Campeches, Tigaiga y Ruiz (ES7020074t), Acantilado costero de los Perros (ES7020113t), Roque de Garachico (ES7020066x), Teno (ES7020096t) y Franja marina Teno-Rasca (ES7020017m).

- Áreas Importantes para las Aves (IBA).

De Este a Oeste: Roques de Anaga (356), Acantilado de Santo Domingo (364), Roque de Garachico (365) y Acantilados de Los Gigantes (367).

Unidad Ambiental II: Costa Suroeste

Representa la costa de sotavento de la isla, estando comprendida entre la Punta de la Rasca y la Punta de Teno, y en la que la morfología litoral dominante son los acantilados bajos sobre los altos y las playas, al tiempo que muestra unos fondos de pendientes medias e irregulares que van aumentando a medida que nos desplazamos hacia el Norte, con la excepción de la plataforma localizada en la Punta de Teno. Se trata, en general, de una costa lineal y recortada, con abundantes ensenadas y playas formadas en la desembocadura de los diferentes barrancos que surcan la vertiente Oeste.

Los dominios de la presente Unidad se caracterizan por la bondad de las condiciones marinas durante la mayor parte del año, excepto en invierno, cuando los temporales más fuertes del Suroeste llegan a generar alturas de olas superiores a los 5 metros. Sin embargo, es relativamente frecuente la presencia de mar de fondo con mayor o menor intensidad. La corriente principal es ciclónica, es decir, con dirección dominante del Noroeste, estando enmascarada cerca de la orilla por las corrientes de marea.

Respecto a la vegetación terrestre, está formada por comunidades de acantilados y playas de cantos, así como comunidades de costa baja, entre las que destaca la uva de mar, el tomillo marino, la cerrajilla y la siempreviva. En cuanto a las comunidades marinas, éstas se caracterizan por la estrechez de la banda algal, que no suele superar los 5 metros de profundidad, para dar paso a blanquiales bien representados o seabadales que llegan hasta el límite inferior infralitoral (50 metros de profundidad). Los intermareales están bien representados, siendo frecuentes las rasas con pequeños charcos y pedregales, donde se pueden encontrar las mayores diversidades.

La ocupación humana de este litoral es alta, estando concentrada en Los Cristianos, Playa de las Américas y demás urbanizaciones netamente turísticas, así como algunos enclaves de origen pesquero (San Juan, Alcalá y Puerto Santiago).

Finalmente, son relacionados a continuación aquellos espacios del territorio insular que, estando sometidos a algún régimen de protección en atención a fundamentos naturales o patrimoniales, se sitúan a lo largo del sector litoral correspondiente a la Unidad Ambiental II: Costa Suroeste:

- Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos (ENP).
De Sur a Norte: Reserva Natural Especial de Malpaís de la Rasca (T-7), Monumento Natural de Montaña de Guaza (T-22), Sitio de Interés Científico de La Caleta (T-40), Sitio de Interés Científico de Acantilados de Isorana (T-39) y Parque Rural de Teno (T-13).
- Áreas de Sensibilidad Ecológica (ASE).
De Sur a Norte: Reserva Natural Especial de Malpaís de la Rasca, Monumento Natural de Montaña de Guaza, Sitio de Interés Científico de La Caleta, Sitio de Interés Científico de Acantilados de Isorana y Parque Rural de Teno (Zonas de Uso Restringido, determinadas Zonas de Uso General y parte de las Zonas de Uso Moderado).
- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).
De Sur a Norte: Teno (ES0000106).
- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC).
De Sur a Norte: Malpaís de la Rasca (ES7020050t), Franja marina Teno-Rasca (ES7020017m), Barranco de Erques (ES7020070t), Cueva marina de San Juan (ES7020117m) y Teno (ES7020096t).
- Áreas Importantes para las Aves (IBA).
De Sur a Norte: Malpaís de Rasca-Montaña de Guaza-Llano de las Mesas (373) y Acantilados de Los Gigantes (367).

Unidad Ambiental III: Costa Sureste

Constituye el sector del litoral tinerfeño comprendido entre la Punta de Anaga, extremo situado más al Norte, y la Punta de la Rasca, en su vértice Sur. La zona más septentrional, correspondiente al Macizo de Anaga, se caracteriza por ser una costa acantilada y abrupta, con abundantes islotes bajos, restos de la erosión del macizo, destacando igualmente por ser una de las zonas de la isla con una amplia plataforma continental (Iguete, 5 km), compuesta por fondos planos y bastante regulares.

La pendiente de estos últimos va aumentando a medida que nos desplazamos hacia el Sur, hacia el frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife, destacando en este tramo las zonas deltaicas del Barranco de Iguete de San Andrés y el frente de la dársena pesquera del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde las pendientes de los fondos son muy marcadas, localizándose la cota -50 m a menos de 500 metros de la línea de costa. A partir de este punto la costa se vuelve menos acantilada y exenta de islotes bajos, estando constituidos los fondos, en su mayoría, por afloramientos rocosos con zonas de playas de arena fina, media y gruesas, e incluso gravas.

Siguiendo hacia el Sur la costa se vuelve recortada, apareciendo pequeños islotes, volviéndose los fondos más aplacerados, sin bajos, y con presencia de algún islote hasta llegar a Montaña Roja, donde se vuelven acantilados debido al efecto de la erosión. En esta zona y hasta la Punta de la Rasca, los fondos son planos y regulares, estando caracterizados por arenas finas de color gris amarillento debido a su origen fonolítico y traquítico, al tiempo que la costa adopta formas recortadas, con entrantes y salientes y acantilados poco acusados.

Respecto al clima marítimo dominante, el litoral de la vertiente Este está muy castigado por los vientos del Nordeste durante la mayor parte del año, así como por los temporales del Suroeste durante el invierno. Los vientos alisios tropiezan con el Macizo de Anaga e inciden de forma oblicua en la costa, circunstancia que genera un corredor cercano a la misma que llega a superar los 30 nudos. Consecuentemente, la navegación por esta vertiente, principalmente cuando se discurre remontando la costa hacia el Nordeste, se hace realmente difícil. Del mismo modo, los vientos provocan un oleaje de periodo corto con una olas muy peraltadas que las convierte en incómodas para la navegación.

En cuanto a la vegetación terrestre está formada por comunidades de acantilado, cantos y costa baja, destacando la presencia restringida a algunas localidades (El Porís, El Médano, etc.) de comunidades psamófilas, formadas entre otras especies por el balancón (*Traganum moquinii*), la lechetrezna de costa (*Euphorbia paralias*), la uva de mar, la nevadilla y algunas quenopodiáceas.

Las comunidades marinas están bien diversificadas, siendo la banda algal un poco más extensa que en la Unidad II: Costa Suroeste y frecuentes las de pedregales y ambientes protegidos. Los seadales ocupan las máximas extensiones de la isla, especialmente desde la Punta del Camello hasta Las Galletas, al igual que las intermareales, con máximas extensiones en la parte occidental de este sector (Las Galletas y El Médano).

Finalmente, son relacionados a continuación aquellos espacios del territorio insular que, estando sometidos a algún régimen de protección en atención a fundamentos naturales o patrimoniales, se sitúan a lo largo del sector litoral correspondiente a la Unidad Ambiental III: Costa Sureste:

- Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos (ENP).

De Norte a Sur: Reserva Natural Integral de Ijuana (T-1), Parque Rural de Anaga (T-12), Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar (T-5), Monumento Natural de Barranco de Fasnía y Güímar (T-14), Sitio de Interés de Acantilado de la Hondura (T-37), Sitio de Interés Científico de Tabaibal del Porís (T-38), Monumento Natural de Montaña Pelada (T-18), Reserva Natural Especial de Montaña Roja (T-6), Monumento Natural de Montaña Amarilla (T-21) y Reserva Natural Especial de Malpaís de la Rasca (T-7).

- Áreas de Sensibilidad Ecológica (ASE).

De Norte a Sur: Reserva Natural Integral de Ijuana, Parque Rural de Anaga (Zona de Exclusión, Zonas de Uso Restringido y Zonas de Uso General), Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar, Monumento Natural de Barranco de Fasnía y Güímar, Sitio de Interés

de Acantilado de la Hondura, Sitio de Interés Científico de Tabaibal del Porís, Monumento Natural de Montaña Pelada, Reserva Natural Especial de Montaña Roja, Monumento Natural de Montaña Amarilla y Reserva Natural Especial de Malpaís de la Rasca.

- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

De Norte a Sur: Anaga (ES0000109).

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC).

De Norte a Sur: Ijuana (ES7020044t), Anaga (ES7020095t), Sebadal de San Andrés (ES7020120m), Malpaís de Güímar (ES7020048t), Barranco de Fasnía y Güímar (ES7020055t), Acantilado de la Hondura (ES7020077), Lomo de las Eras (ES7020119t), Tabaibal del Porís (ES7020078t), Sebadales del Sur de Tenerife (ES7020116m), Montaña Roja (ES7020049) y Franja marina Teno-Rasca (ES7020017m).

- Áreas Importantes para las Aves (IBA).

De Norte a Sur: El Médano (372) y Malpaís de la Rasca-Montaña de Guaza-Llano de las Mesas (373).

Objetivos de protección ambiental

De conformidad con las directrices y recomendaciones fijadas en los ámbitos internacional, comunitario y nacional en materia de desarrollo sostenible y gestión integrada de las zonas litorales, y teniendo en cuenta las peculiaridades y aspectos específicos que presenta la costa insular, se ha procedido a relacionar, tanto en el **Documento Introductorio**, como en la **Información Ambiental del Estudio de Base de Ordenación de Puertos**, en desarrollo de los artículos 2.1 y 10.3.d) del RCAIP, los objetivos ambientales relativos a la protección y mejora del patrimonio natural y cultural.

Con carácter previo, y al objeto de plantear un contenido lo más sucinto, razonado y expresivo posible, son detallados a continuación los puntos del **Estudio de Base de Ordenación de Puertos** donde encuentra sustento la información relacionada en el presente apartado:

Contenido del ISA (propuesta modificada del Documento de Referencia)	Apartados contenidos en el Estudio de Base Ordenación de Puertos (Decreto 35/1995)
3.4. Objetivos de protección ambiental	Apartado 0.2. Objetivos del Estudio de Base (pag.4) Apartado 17. Alternativas de Ordenación (pag.233 a 238) Apartado 18. Criterios de Ordenación (pag.239 a 241)

OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL PRINCIPALES

En el proceso de definición del Modelo de Ordenación de Puertos, la variable ambiental ha sido tomada en consideración desde el planteamiento inicial de los criterios generales y objetivos de la ordenación expresados en el **Apartado 18 relativo a los Criterios de Ordenación**. En el planteamiento de estos criterios y objetivos generales se hace referencia en varias ocasiones a la consideración de las limitaciones y potenciales del territorio como elementos determinantes para la ordenación, y a la necesidad de preservar y potenciar los recursos naturales y culturales.

Respecto a los criterios ambientales estratégicos y principios de sostenibilidad que han presidido la propuesta del Modelo de Ordenación de Puertos en discusión ha de señalarse que han sido considerados aquellos que son relacionados, de manera específica, en el *Documento de Referencia para elaborar el Informe de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación (según Acuerdo de la COTMAC adoptado en*

sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006), es decir, los correspondientes a los artículos 2.2, 3.1 y 5 del TRLOTENC, así como en las Directrices 3.1, 7 y 8 de las Directrices de Ordenación General, entre ellos:

- La preservación de la biodiversidad, singularidad y belleza de los ecosistemas y paisajes costeros, evitando su merma, alteración o contaminación (Directriz 3.1).
- El desarrollo racional y equilibrado de las infraestructuras en el territorio que, en todo caso, garantice su diversidad y complementariedad y asegure el óptimo aprovechamiento del suelo en cuanto recuso natural singular (Art.2.2. y 3.1. del TRLOTENC).
- La armonización de los requerimientos del desarrollo social y económico con la preservación del medio ambiente litoral, asegurando a todos una digna calidad de vida (Directriz 3.1).
- La utilización del suelo de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la función social de la propiedad (Directriz 3.1).
- La conservación de los hábitats naturales, del patrimonio histórico y del paisaje costero (Art.2.2. y 3.1. del TRLOTENC).
- Conservar y, en su caso, preservar los espacios, recursos y elementos naturales, así como las riquezas con relevancia ecológica, para impedir la alteración o degradación de sus valores naturales y paisajísticos (Art.5 del TRLOTENC).
- Asegurar la racional utilización del litoral, armonizando su conservación con los restantes usos, especialmente con los de ocio, residencia y turismo (Art.5).
- Preservar el Patrimonio Histórico de Canarias, considerando tanto los elementos aislados como los conjuntos urbanos, rurales o paisajísticos (Art.5).
- Mantener y mejorar la calidad del entorno urbano (Art.5).
- Respecto a los principios de intervención, la preservación y cuidado de los valores naturales y la calidad de los recursos, de modo que permitan su uso y disfrute responsable por las generaciones presentes sin mermar la capacidad de las futuras generaciones, debiendo atenerse a los principios de incertidumbre, preventivo, del mínimo impacto y de equidad intra e intergeneracional (Directriz 7).
- Respecto a los criterios de intervención, entre otros, la valoración de los costes ambientales en las evaluaciones económicas de las iniciativas de planificación, o la preservación de la calidad ambiental mediante intervenciones integradas, conforme a los principios y orientaciones de la Directiva relativa a la prevención y control integrados de la contaminación (Directriz 8).

OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL ESPECÍFICOS

Tal y como consta en el Art.2.1 del RCAIP, la *calidad ambiental*, como factor determinante del bienestar humano, ha de ser el objetivo fundamental de todo instrumento de planeamiento. A tal fin, el **Estudio de Base** reconoce un conjunto de objetivos ambientales y territoriales propios conducentes a la definición del Modelo de Ordenación de Puertos. Desde la perspectiva ambiental que nos ocupa, la incorporación de objetivos ambientales es evidente a través de la contribución a la sostenibilidad del Modelo de Ordenación de Puertos. El resto de los objetivos incorporan en su planteamiento la dimensión ambiental, pues su consecución tiene unos efectos beneficiosos para la mejora del actual sistema, como es el caso de las intervenciones de mejora en la accesibilidad de las actuales infraestructuras portuarias. De este modo, son reconocidos en el **Apartado 0.2 del Estudio de Base** los siguientes objetivos ambientales:

- Protección del litoral insular del desequilibrio territorial que produciría un crecimiento descontrolado del sector portuario, para lo cual han sido desarrollados los oportunos análisis conducentes a caracterizar tanto el sector portuario deportivo-pesquero, como la actual oferta de amarres así como la demanda futura, y en última instancia, las propias peculiaridades geográficas del litoral (morfológicas, paisajísticas y biológicas) que han permitido definir, en última instancia, las zonas potencialmente aptas para la implantación de una instalación portuaria. En cualquier caso, se ha planteado como principal factor condicionante para la configuración de la red insular de puertos el primar el desarrollo de las infraestructuras existentes sobre las nuevas localizaciones, resolviendo las demandas de nuevos atraques, bien a través de actuaciones de ampliación (allí donde física y funcionalmente es posible), bien mediante la mejora de la accesibilidad terrestre y encaje con la trama urbana.
- Adopción, en la definición de la red insular de puertos, de un enfoque preventivo y precautorio sobre las posibles actuaciones en zonas de interés natural de la costa, valorando las influencias directas e indirectas sobre los espacios más sensibles. Para ello, han sido integrados en el ejercicio de caracterización y valoración de la aptitud del litoral los diferentes tramos de la costa incluidos en alguna de las categorías de Espacios Naturales Protegidos que integran la Red Canaria, sectores para los que, siguiendo los criterios y objetivos anteriormente señalados, se ha optado por excluir de cualquier posibilidad de localización de nuevas infraestructuras portuarias.
- Preservación de la máxima calidad de los paisajes insulares costeros, así como de los elementos singulares de interés natural y científico, éstos son, las grandes unidades acantiladas insulares, así como las áreas y enclaves litorales geomorfológicos de interés insular (rasas, bajas, playas de arena, roques, etc.). A tal fin, dichos elementos han sido objeto de valoración en el ejercicio de caracterización del litoral, condicionando su presencia la aptitud del tramo costero en cuestión.
- Reordenación de la flota pesquera actual, asegurando así el desarrollo del sector pesquero y la promoción de la pesca deportiva.
- Verificación de que la oferta de amarres destinados a uso deportivo se ajusta a la demanda previsible, bien sea en toda la isla, como por frentes litorales.

- Mejora de los servicios al usuario, tanto en las instalaciones existentes, como en las futuras, garantizando un itinerario turístico que asegure la navegación a lo largo de todo el litoral.
- Promover el tráfico marítimo interinsular de pasajeros entre los puntos de menor distancia interinsular.

INDICADORES DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD

Visto lo anterior, el objetivo general ha sido el de disponer de un conjunto de Indicadores Ambientales como esquema de referencia que permita realizar el seguimiento y analizar la evolución del estado del medio ambiente, así como la concreción de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad fijados en el presente Modelo de Ordenación, y en última instancia, como referente que haga posible la comparación interterritorial. En cualquier caso, la justificación de la metodología seguida para la concreción de los siguientes Indicadores ha sido adecuadamente desarrollada en el Apartado 3.8 del presente **Informe de Sostenibilidad**. Los Indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad establecidos son los siguientes:

- Presión sobre los Espacios Naturales Protegidos (nº amarres deportivos y pesqueros/km² de tramo litoral declarado ENP).
- Presión sobre los Lugares de Importancia Comunitaria marinos (nº amarres deportivos y pesqueros/km² de tramo litoral declarado LIC).
- Distancia media de localización de nuevas infraestructuras portuarias respecto a Espacios Naturales Protegidos (km).
- Porcentaje de suelo artificializado, ocupado por la urbanización, edificación e infraestructuras portuarias deportivas y pesqueras sobre el total (% del litoral).
- Número de amarres y atraques deportivos y pesqueros (nº amarres/km de litoral).

Análisis de alternativas

Una vez culminado el Diagnóstico Ambiental (**Apartado 16 de la Información Ambiental**), han sido planteadas tanto las posibles zonificaciones del litoral en cuanto a aptitud para albergar infraestructuras portuarias (dos escenarios posibles), como el número de actuaciones previstas y el tipo de intervención (mejora de instalaciones, ampliación y construcción de nuevas infraestructuras) que, en cuanto a criterio y protección de los factores ambientales, son recogidas en el Modelo de Ordenación de Puertos. La confrontación de ambos, Diagnóstico Ambiental y propuestas, ha permitido identificar, cualitativamente, el grado de afección de los parámetros ambientales.

De este modo, para las soluciones definitivas contempladas en el citado Modelo han sido estudiadas en el **Apartado 17 de la Información Ambiental**, en respuesta a lo dispuesto en los artículos 10.3.e), 10.4.c) y 11.1.c) del Reglamento de contenido ambiental, un conjunto de alternativas de ordenación que, en función de diversos condicionantes, entre ellos los ambientales, fueron sucesivamente desechadas, a la vez que se iba perfilando y acotando la propuesta definitiva. Finalmente, y al objeto de plantear un contenido lo más sucinto, razonado y expresivo posible, los aspectos que serán detallados a continuación tienen sustento en los siguientes apartados de la referida **Información Ambiental**:

Contenido del ISA (propuesta modificada del Documento de Referencia)	Apartados de la Información Ambiental contenido en el Estudio de Base Ordenación de Puertos (Decreto 35/1995)
3.5. Alternativas	Apartado 17. Alternativas de ordenación (pag.233 a 238) Gráfico 17.1. Alternativa 1 Gráfico 17.2. Alternativa 2 Gráfico 17.3. Alternativa 3

EXPOSICIÓN SUCINTA DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS

Como en cualquier otro instrumento de planeamiento, en el análisis ambiental de las alternativas se ha considerado la “opción 0”, es decir, la valoración de la continuidad de las tendencias actuales frente a la propuesta de ordenación finalmente elegida. No obstante, en el citado **Apartado 17 de la Información Ambiental** han podido contrastarse otros tres escenarios alternativos, todos ellos con sustento en dos niveles claramente diferenciados, de un lado, la aptitud que presenta la totalidad del perímetro costero para albergar instalaciones, de otro, el número de actuaciones previstas y el tipo de intervención.

Alternativa cero

La llamada “Alternativa u Opción 0” pivota sobre la posibilidad de no concretar el Modelo Insular de Ordenación de Puertos, esto es, la definición de la estructura y localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica. Apartada la discusión sobre la necesidad de cumplimentar por parte del PIOT lo dispuesto tanto en la Directriz 88, como en el Art.14 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, cabe señalar que la no materialización del aludido Modelo, en referencia al sector pesquero, supondría la contribución a su progresivo estancamiento y decadencia potencial, por cuanto los factores que caracterizan la problemática de este sector tienen su origen, principalmente, en la falta de infraestructuras portuarias y de servicios a las embarcaciones, así como a una escasez de medios de conservación y posterior comercialización de las capturas. En el caso del sector portuario deportivo, salvo en las instalaciones tuteladas por la Autoridad Portuaria, vendría a mantenerse el actual estado de saturación, la carencia de infraestructuras de abrigo suficiente, así como de aspectos básicos en la organización propia de un puerto (áreas de varada, carenado, instalaciones y medios de varada, pantalanes, recogida de residuos, fondeo descontrolado de pequeñas embarcaciones deportivas, etc.).

A la vista de lo expuesto, y de manera sintética, las consecuencias ambientales y socioeconómicas de no desarrollar, de manera ordenada, el sector portuario insular, derivaría en un paulatino asentamiento anárquico de las infraestructuras, y consiguientemente, en una disposición irregular de las mismas que no vendría a cubrir la demanda potencial de amarres de uso deportivo y/o pesquero hasta los niveles de satisfacción futuros.

Alternativa 1

Ha correspondido con la alternativa seleccionada inicialmente como adecuada en el Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos, alternativa que finalmente no llegó a tramitarse, para la cual fueron contempladas un total de 28 actuaciones en el perímetro costero (ver ***Cuadro I del Apartado 17 de la Información Ambiental del Estudio de Base***).

Alternativa 2

Apoyándose en la misma zonificación que la alternativa anterior, ha correspondido con la planteada en el Documento de Avance de la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General, planteándose en ella hasta un total de 17 actuaciones relacionadas con puertos de segundo nivel (ver ***Cuadro II del Apartado 17 de la Información Ambiental***).

Alternativa 3

Ha correspondido con una nueva propuesta derivada, en gran medida, de la revisión que ha sufrido la zonificación del litoral, proponiéndose igualmente un conjunto de 19 actuaciones (ver **Cuadro III del Apartado 17 de la Información Ambiental**).

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS

En el análisis comparativo de las alternativas en función de su grado de afección medioambiental, se ha valorado en primer lugar los efectos derivados de la zonificación, y en segundo término, las actuaciones previstas. Finalmente, a modo de conclusión, ha sido señalado qué alternativa, de las tres propuestas, se ha considerado ambientalmente más idónea. Debe tenerse en cuenta, ante todo, que el referido análisis se ha efectuado a una escala insular (como no puede ser de otra forma, dado el tipo de instrumento de ordenación al que apoya) y utilizando las variables que se han estimado más adecuadas, reconociendo las limitaciones que ello conlleva.

Análisis comparativo de los efectos diferenciales sobre el medio ambiente de los modelos de zonificación propuestos

En el primer modelo de zonificación la longitud de costa declarada “potencialmente apta” representa el 27,3% del total insular. En el extremo opuesto, los tramos costeros considerados “no aptos” abarcan una distancia que equivale al 58,7% del perímetro insular. Por último, el perímetro costero englobado en el ámbito de una OSE, y cuya ordenación queda remitida a otros planes se eleva al 14,0% del total insular.

Es el momento de recordar que esa zonificación surge de la aplicación de unos criterios, detallados en el **Apartado 19 Zonificación de la isla por usos permitidos del Estudio de Base de Puertos**, que sirven en esencia para diferenciar los tramos “aptos” de los “no aptos”. A modo de ejemplo, en la consideración de las zonas no aptas se ha tenido en cuenta la afección a figuras de protección y la acusada pendiente en la zona terrestre, mientras que en la declaración de tramos que no reúnen condiciones adecuadas para albergar las infraestructuras portuarias se han considerado criterios justamente opuestos, esto es, la escala o nula afección a figuras de protección o la pendiente limitada en la zona terrestre.

Como resultado de las sugerencias presentadas en la fase de participación pública y consulta del Avance, se pudo advertir la existencia de discrepancias entre el texto y la documentación gráfica, de forma que los criterios antes aludidos no tuvieron la correspondencia adecuada en los planos. Al respecto, resulta fácil comprobar que en la delimitación de franjas costeras “aptas” en la cartografía, se incluyeron tramos englobados en Espacios Naturales Protegidos.

A la vista de la situación creada, se ha creído conveniente, en primer lugar, reconsiderar los criterios empleados para establecer la zonificación de la costa en función de su aptitud para acoger este tipo de instalaciones, superando de esta forma la cierta carga de ambigüedad mostrada por los criterios adoptados en fase de Avance. Ahora los criterios utilizados se restringen a:

- La afección a los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Sensibilidad Ecológica.
- La existencia de acantilados costeros de interés insular.
- La presencia de valores naturales de interés insular presentes en el medio marino, tales como playas de callaos, playas de arena, rasas intermareales, roques, bajas, cuevas y túneles.
- Las condiciones de accesibilidad a la costa, declarándose nula cuando no existe vía alguna a una distancia inferior a 1 km de la costa.

Cada una de estas variables está perfectamente cartografiada en los planos de información que incorpora el *Estudio de Base*. Estos criterios son tenidos en cuenta para distinguir los tramos “aptos” (no cumplen ninguno de ellos) de los declarados “aptos” (al menos cumplen uno de estos requisitos). Los tramos correspondientes a las OSE vinculadas con las instalaciones portuarias de primer nivel de la isla, quedan remitidas a lo que determine el plan de que se trate.

En segundo lugar, se ha prestado especial atención en cartografiar de forma adecuada la zonificación, velando por evitar incongruencias entre el texto y los planos. El resultado final de este proceso es que, en el conjunto de la isla, se ha considerado “no apta” una longitud de costa de 282,6 km, equivalente al 67,8% del total insular. Los tramos costeros que reúnen condiciones potencialmente adecuadas para la implantación de puertos tienen una longitud de 75,7 km, esto es, un 18,2%; finalmente, la longitud del perímetro costero incluida en el ámbito de una Operación Singular Estructurante asciende a 58,2 km (14,0% del total).

En términos cuantitativos la segunda propuesta de zonificación es ambientalmente mejor que la primera por cuanto la longitud de costa declarada “no apta” se incrementa, pasando del 58,7% al 67,8%. La bondad de la segunda alternativa de zonificación se manifiesta incluso en términos cualitativos, no en vano, en la totalidad de los Espacios Naturales Protegidos se impide la ubicación de puertos de segundo nivel. Además, en los Lugares de Importancia Comunitaria, tanto marítimos como terrestres, declarados en Tenerife por acuerdo de la Comisión de 28 de diciembre de 2001 la superficie en la que se pueden implantar estas actuaciones sufre una merma sensible, de forma que sólo son potencialmente admisibles en los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno-Rasca”.

En definitiva, se concluye que la propuesta de zonificación que representa la base del modelo insular de ordenación de puertos contemplado en la alternativa 3 es, desde el punto de vista ambiental, mejor que la zonificación planteada en las alternativas 1 y 2.

Análisis comparativo de los efectos diferenciales sobre el medio ambiente de las actuaciones concretas previstas en las alternativas de ordenación

Antes de empezar, debe tenerse en cuenta que las intervenciones de ampliación o mejora de instalaciones ya existentes son prácticamente las mismas en las alternativas 2 y 3, con la excepción de que en el último caso se contempla el puerto de Los Abrigos, diferencia que en todo caso no puede calificarse como relevante en términos de evaluación ambiental al nivel insular que se está planteado. En cuanto a la alternativa 1 plantea cuatro intervenciones más de esta naturaleza (Escuela Náutica, Marina del Atlántico, El Médano y Alcalá) que no generan efectos diferenciales dignos de mención, dada la magnitud de las actuaciones y los valores naturales que se pueden ver afectados.

Por ello, a los efectos de sintetizar el ejercicio evaluador de las actuaciones concretas previstas por cada una de las alternativas, nos centraremos en el análisis de la afección originada por las instalaciones portuarias de nueva construcción.

La **alternativa 1** es, con diferencia, la que recoge más actuaciones “*ex novo*”, en concreto 10. De ellas, las intervenciones que difieren de las previstas en las alternativas 2 y 3 son:

- San Andrés: está incluida en el ámbito de la OSE “Frente Marítimo del Área Metropolitana”.
- Samarines: se emplaza en un tramo de costa baja que no alberga elementos naturales de interés insular, atendiendo a la información aportada por el Estudio de Base de Puertos.
- Punta de Agache: se sitúa en un tramo ocupado por un acantilado costero de interés insular, que se extiende desde la costa de Agache (Güímar) hasta el Porís de Abona (Arico).
- Alto de Fasnía-Punta del Abrigo: se localiza en el mismo acantilado costero mencionado anteriormente. El lugar propuesto se emplaza al norte del núcleo de Roques de Fasnía, en un espacio que aún conserva ciertas condiciones de naturalidad en el medio terrestre.
- Urbanización Ten-Bel: se sitúa en el interior del LIC “Sebadales del Sur”.

La **alternativa 2** prevé 5 actuaciones. Estas intervenciones también están contempladas en las restantes alternativas.

- Las Caletillas: se emplaza en un tramo de costa baja que no presenta elementos naturales de interés insular. El medio terrestre se haya profundamente transformado (central eléctrica de Las Caletillas, trama urbana de Candelaria).
- El Porís: el tramo insular en el que se enclava la instalación portuaria no presenta elementos naturales interés insular.
- Garachico: el proyecto técnico de este puerto ya cuenta con Declaración de Impacto Ecológico.
- Puerto de la Cruz: el proyecto técnico de este puerto ya cuenta con Declaración de Impacto Ecológico.

- La Laguna: aunque está prevista la localización de un puerto en la costa del municipio, la localización se pospone a lo que determine el plan territorial que ordene el litoral. Por tanto, resulta imposible valorar, de forma apriorística, el grado de afección ambiental de la actuación.

La **alternativa 3** prevé 6 actuaciones; de ellas sólo una (Puerto de Adeje) difiere de las recogidas en la alternativa 2. Es necesario indicar que esta actuación se encuentra en el interior del LIC “Franja marina Teno-Rasca”, si bien, al igual que en el puerto de La Laguna, no se pretende desde el PIOT establecer su emplazamiento preciso, decisión que queda remitida al planeamiento territorial. Por ello, no se efectúa una valoración de su incidencia ambiental (la cual sólo puede ser ajustada si tiene en cuenta la afección real producida sobre los criterios que justificaron la declaración del Lugar de Importancia Comunitaria, cuestión imposible de dilucidar a nivel de Plan Insular), aunque debe constar que los tramos tienen la consideración de “aptos” en virtud de los criterios empleados en la zonificación.

A modo de conclusión, en cuanto a la afección derivada de las actuaciones portuarias previstas la alternativa 1 es la menos idónea, tanto por el elevado número de iniciativas (10) como por el emplazamiento de algunas de ellas en tramos de costa que presentan elementos de interés insular (Punta de Agache, Punta del Abrigo) o que están declarados Lugar de Importancia Comunitaria (Urbanización Ten-Bel). Las alternativas 2 y 3 generan unos efectos diferenciales sobre el medio ambiente de similar magnitud, teniendo en cuenta siempre la escala insular que ha presidido el análisis.

Conclusiones del análisis comparativo entre alternativas en relación con los efectos diferenciales sobre el medio ambiente.

En virtud del análisis efectuado, cuyo resultado final se plasma en el siguiente cuadro, se concluye que la alternativa 3 es la más idónea desde el punto de vista ambiental.

Alternativa	Valoración cualitativa del grado de idoneidad ambiental atendiendo a la zonificación propuesta	Valoración cualitativa del grado de idoneidad ambiental atendiendo a las actuaciones previstas	Valoración conjunta
Alternativa 1	-	-	Menos idónea
Alternativa 2	-	+	
Alternativa 3	+	+	Más idónea

VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS

La *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, incluye en su Anexo I (apartado k), relativo al contenido del **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, la necesidad de aportar un informe en el que se exprese la viabilidad económica de las alternativas planteadas en el Plan o Programa en cuestión. Del mismo modo, en la *Propuesta Modificada del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación (según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006)*, es incluida una referencia expresa (Apartado 3.5) sobre dicho aspecto, si bien destacando que habrá de quedar encuadrado en el Estudio Económico-Financiero que fija el Art.10.8 del Decreto 35/1995.

Tal y como fue señalado en apartados anteriores, las diferentes alternativas planteadas han partido de la base de establecer un Modelo de Ordenación de escala insular, no concretando, respecto a las diferentes actuaciones, aspectos tales como: su destino último, dimensiones, o capacidad en número de amarres por infraestructura. Esto último, es decir, el número de amarres, se configura como principal elemento de valoración del coste económico que supone la construcción de un puerto, parámetro que está a su vez sujeto a variables tales como la intensidad de los temporales en la zona, o la necesidad de mayores obras de abrigo. A la vista de lo expuesto cabe concluir que la falta de concreción de un parámetro básico, como es el número de amarres por infraestructura portuaria propuesta, ha impedido valorar, con plenas garantías, la viabilidad económica de las alternativas planteadas.

Probables efectos significativos en el medio ambiente

En cumplimiento de lo dispuesto en el Art.10.3.e) del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, ha sido desarrollado en la **Memoria Justificativa** la evaluación ambiental de las determinaciones contenidas en la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General que, se han entendido, podrían tener repercusiones ambientales, éstas son, las contenidas en el Modelo Insular de Ordenación de Puertos, no sin antes, en el **Apartado 19 del Estudio de Base**, realizar una evaluación por tramos del litoral tinerfeño basada en criterios medioambientales y de accesibilidad terrestres (**Apartado 18 Criterios de Ordenación del Estudio de Base**), que finalmente ha permitido caracterizar la aptitud de cada tramo litoral y con ello legitimar, y en última instancia, acoger, las diferentes infraestructuras portuarias catalogadas de segundo nivel que son propuestas en el citado Modelo de Ordenación.

Con carácter previo, y al objeto de plantear un contenido lo más sucinto, razonado y expresivo posible, son señalados los apartados tanto del referido **Estudio de Base** como de la **Memoria Justificativa de la Adaptación** en los que encuentran sustento los aspectos que serán detallados a continuación:

Contenido del ISA (propuesta modificada del Documento de Referencia)	Apartados de la Información Ambiental contenidos en el Estudio de Base Ordenación de Puertos o Memoria Justificativa de la Adaptación (Decreto 35/1995)
3.6. Probables efectos significativos en el medio ambiente	Memoria Justificativa de la Adaptación. Evaluación ambiental de las determinaciones del Plan

DETERMINACIONES SUSCEPTIBLES DE PROVOCAR EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Un análisis de las implicaciones medioambientales de la propuesta del Modelo de Ordenación de Puertos conlleva el reconocimiento de las determinaciones de ordenación que pudieran generar tanto impactos positivos, como de aquellas otras que por su naturaleza supondrían la pérdida de recursos naturales o una disminución de la calidad de las variables ambientales que caracterizan el espacio litoral o su entorno más inmediato. Así, ha de señalarse que el Modelo Insular de Puertos previsto en la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General se articula en dos niveles:

- Primer Nivel: Determinación de la “aptitud” que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras, atendiendo a variables de variada índole (accesibilidad, afección a áreas de interés natural, etc.). El concurso de esta variable contribuye a

precisar, al menos, qué tramos costeros de la isla no son aptos para la implantación de puertos. Del mismo modo, contribuye a determinar, *a priori*, qué ámbitos del litoral reúnen las condiciones adecuadas para su localización, sin que ello signifique necesariamente que cualquier actuación de esta naturaleza que se desarrolle en estos tramos deba materializarse.

- Segundo Nivel: Integrado por iniciativas concretas de distinto tipo (obra nueva; ampliación de la instalación portuaria y/o mejora de la instalación) que se desarrollan en puntos definidos del territorio. Tal y como es señalado en la ***Evaluación ambiental contenida en la Memoria Justificativa de la Adaptación***, el Modelo Insular de Ordenación de Puertos se concreta en las siguientes actuaciones:
 - o Puertos de Primer Nivel (puertos principales): Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Puerto de Granadilla y Puerto de Fonsalía. Estas tres actuaciones, de las cuales dos (Granadilla y Fonsalía) corresponden a puertos de nueva construcción, ya están contemplados en el PIOT vigente como elementos integrantes del Modelo de Ordenación Territorial Insular. Del mismo modo, la intervención se efectuará mediante el desarrollo de las correspondientes Operaciones Singulares Estructurantes (OSE). Precisamente, por tratarse de actuaciones ya contempladas en el Plan Insular vigente no han sido objeto de evaluación ambiental en la presente Adaptación.
 - o Puertos de Segundo Nivel (puertos deportivos y pesqueros): Radazul, Las Caletillas, Club Náutico La Galera, Candelaria, Puertito de Güímar, Club Náutico de Güímar, El Porís, San Miguel de Tajao, Los Abrigos, Amarilla Golf, Las Galletas, Los Cristianos, Puerto Colón, Puerto de Adeje, Playa San Juan, Los Gigantes, Garachico, Puerto de la Cruz y La Laguna.

Un aspecto a destacar dentro de los factores que se han tenido en cuenta en la configuración de la red insular de puertos es la de primar el desarrollo de las infraestructuras e instalaciones portuarias existentes sobre las nuevas ubicaciones. Así, de las 19 actuaciones previstas en cuanto a puertos de Segundo Nivel, únicamente 6 corresponden a obras de nueva implantación, tratándose, en el resto de los casos, de iniciativas encaminadas a la ampliación, o en su caso, mejora de la accesibilidad y encaje con la trama urbana. La evaluación ha sido coherente con esa gradación, de forma que los dos niveles complementarios que integran el Modelo Insular de Puertos han sido objeto de análisis para valorar sus efectos sobre el medio ambiente.

Por acuerdo de la COTMAC, de fecha 30 de enero de 2009, relativo a la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General de Canarias, debe incorporarse al modelo insular de puertos los dos puertos existentes de El Médano (Granadilla de Abona) y San Marcos (Icod de los Vinos), incluidos en el Grupo III "Instalaciones portuarias (diques de abrigo)" del anexo "Puertos e instalaciones marítimas y portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma" de la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias.

EVALUACIÓN DE LA APTITUD DEL LITORAL

Al objeto de identificar aquellos tramos del litoral susceptibles de acoger nuevas infraestructuras portuarias de segundo nivel, han sido planteados en la **Memoria Justificativa de la Adaptación** todo un conjunto de criterios o condicionantes de base a partir de los cuales se ha podido caracterizar su aptitud, criterios que han correspondido con:

- Figuras de protección en el ámbito terrestre incluidas en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.
- Áreas y enclaves geomorfológicos litorales de interés insular, entre los que se ha contado con las playas de arena y callaos de interés insular, rasas intermareales, roques, bajas y cuevas y túneles.
- Grandes unidades acantiladas de interés insular.
- Accesibilidad. En este caso se ha tenido en cuenta la existencia de una vía, ya sea de carácter municipal, comarcal o insular, a una distancia inferior a 1 km de la costa. Cuando no existe vía de ningún tipo se ha entendido que la accesibilidad es nula.

Valorado el conjunto de criterios anteriormente relacionado, y tomando como referencia para el análisis los 130 tramos en los que ha sido dividido el litoral insular (**Apartado 19 del Estudio de Base**), finalmente se ha obtenido su aptitud para la implantación de las infraestructuras portuarias de segundo nivel, con el resultado de la siguiente zonificación:

- Zona I: *Tramos no aptos*, en los que resulta imposible la ejecución de nuevos puertos ya que su construcción afectaría negativamente a los elementos insulares antes mencionados, o por carecer de condiciones adecuadas de accesibilidad.
- Zona II: *Tramos incluidos en el ámbito de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE)* que aglutinan los tres puertos principales de la isla (Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía) y cuya ordenación queda remitida al plan territorial correspondiente.
- Zona III: *Tramos potencialmente aptos* donde es posible la ubicación de un nuevo puerto en función de los criterios expuestos con anterioridad, sin perjuicio de la solución adoptada en otro nivel decisorio.

Como resultado de lo anterior, de los 130 tramos en los que ha sido dividido el litoral (longitud total de 416,5 km) se ha considerado No Apta una longitud de costa de 282,6 km, equivalente al 67,8% del total insular, lo que ilustra el enfoque restrictivo que ha presidido la definición del Modelo. Los tramos costeros que reúnen condiciones potencialmente adecuadas para la implantación de puertos tienen una longitud de 75,7 km, esto es, un 18,2% y finalmente, la longitud del perímetro costero incluida en el ámbito de una Operación Singular Estructurante asciende a 58,2 km (14,0% del total). A modo de conclusión, atendiendo a los criterios empleados en la zonificación y al resultado de la misma, se ha estimado que, aún tratándose de un impacto de signo negativo, la evaluación de esta determinación del Plan Insular resulta POCO SIGNIFICATIVA.

EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS ACTUACIONES CONCRETAS

Atendiendo a lo dispuesto en el Art.14 de la Ley de Puertos de Canarias, el Plan Insular, en el conjunto de sus determinaciones, puede llegar a definir la ubicación concreta de puertos, y no limitarse exclusivamente a reflejar los ámbitos o tramos costeros que son aptos para la implantación de este tipo de infraestructuras. No obstante, el alcance de esta determinación no ha podido verse acompañado de un estudio ambiental pormenorizado y con un nivel de detalle que exceda la escala insular. Por ello, las variables utilizadas para determinar el grado de afección de las instalaciones portuarias concretas definidas en el PIOT se han apoyado, básicamente, en la información aportada por el **Cuadro de síntesis de la evaluación ambiental de la red insular de puertos (Memoria Justificativa)** que ha servido de base para la zonificación de los tramos del litoral en cuanto a su aptitud para la implantación de este tipo de infraestructuras, información que ha sido debidamente completada con nuevas variables, de ámbito insular, al objeto de realizar un análisis lo más preciso posible, novedades entre las que se han incluido las siguientes:

- Figuras de protección en el ámbito terrestre: *Lugares de Importancia Comunitaria*, tanto terrestres como marinos, aprobados por Decisión de la Comisión de 28 de diciembre de 2001 por la que se aprueba la lista de lugares de importancia comunitaria de la región macaronésica en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, las *Zonas de Especial Protección para las Aves*, atendiendo a lo dispuesto en la Directiva de Aves y en el RDL 1997/1995 y las *Áreas de Importancia para Aves* (más conocidas con el acrónimo inglés IBA), que no tienen valor normativo pero sí científico.
- Valores culturales presentes en el medio marino, concretamente, las áreas marinas de interés patrimonial (yacimientos arqueológicos submarinos y pecios submarinos).
- Valores naturales y culturales presentes en el medio terrestre: Áreas de interés botánico, enclaves costeros de endemismos y áreas de interés arqueológico y paleontológico.
- La Calidad Ambiental de las diferentes Unidades Ambientales Homogéneas reconocidas, entendida ésta como el grado de excelencia, el valor para no ser alterado o destruido o, de otra manera, el valor para que su esencia, su estructura actual,

se conserve. En la consideración de este parámetro ha pesado, por encima de cualquier otra componente, el paisaje, tal como se señala en el Estudio de Base de Puertos.

Respecto a la valoración, ésta se ha realizado desde la perspectiva del planeamiento insular, es decir, desde un primer acercamiento a las repercusiones que podría conllevar la localización de cada una de las propuestas contenidas en el Modelo Insular de Ordenación de Puertos atendiendo a las variables y recursos anteriormente señalados. Paralelamente, para cada punto concreto ha sido valorado, en cierta medida, el tipo de intervención prevista, ya que resulta evidente que no genera el mismo impacto la construcción de un nuevo puerto que la ampliación de una infraestructura portuaria existente. Así, estas intervenciones se han clasificado, en orden decreciente, en función de su nivel de intensidad y de capacidad de transformación del territorio en: a) *obra nueva*; b) *ampliación de instalación existente*; y c) *mejora de instalación existente*.

Al margen de lo expuesto, cabrá la posibilidad de generación de otros muchos efectos relacionados principalmente con la fase de ejecución y operativa que, cuando así corresponda, habrán de ser analizadas bajo el marco de la legislación sectorial en materia de evaluación ambiental. Finalmente, señalar que para la citada valoración ha sido utilizada la nomenclatura contenida en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, quedando graduada en los siguientes niveles: *Nada Significativo*, *Poco Significativo*, *Significativo* y *Muy Significativo*.

Como resultado de lo anterior, es recogido en la **Memoria Justificativa** el cuadro correspondiente en el que, a modo de síntesis, es reflejada la evaluación ambiental conjunta de las actuaciones concretas previstas en el Modelo Insular de Puertos.

Puerto	Municipio	Actuación	Evaluación conjunta
Radazul	El Rosario	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Nada Significativa
Las Caletillas	Candelaria	<i>Nuevo</i>	Poco Significativa
Club Náutico La Galera	Candelaria	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Nada Significativa
Candelaria	Candelaria	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Nada Significativa
Puertito de Güímar	Güímar	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Nada Significativa
Club Náutico de Güímar	Güímar	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Nada Significativa
El Porís	Arico	<i>Nuevo</i>	Poco Significativa
San Miguel de Tajao	Arico	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Los Abrigos	Granadilla de Abona	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Amarilla Golf	San Miguel de Abona	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Las Galletas	Arona	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Los Cristianos	Arona	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Puerto Colón	Adeje	<i>Mejora</i> de instalación existente	Nada Significativa
Playa de San Juan	Guía de Isora	<i>Ampliación</i> de instalación existente	Poco Significativa
Los Gigantes	Santiago del Teide	<i>Mejora</i> de instalación existente	Nada Significativa
Garachico	Garachico	<i>Nuevo</i>	Poco Significativa
Puerto de la Cruz	Puerto de la Cruz	<i>Nuevo</i>	Poco Significativa

Dado que en PIOT no se ha establecido la ubicación precisa de los puertos previstos tanto en la costa de Adeje como de La Laguna, que queda remitida a lo que disponga el planeamiento territorial de rango inferior, no se ha efectuado evaluación ambiental alguna de esta determinación. En todo caso, es señalado que ambos puertos se localizarán en tramos considerados potencialmente aptos, estimándose que la determinación de la Adaptación consistente en el establecimiento de la zonificación generará un impacto Poco Significativo.

No se evalúan las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, incluidas en el modelo portuario insular por acuerdo de la COTMAC, porque se trata del mero reconocimiento de una preexistencia y por estar recogidas en la ley de puertos de Canarias.

Medidas preventivas, protectoras, correctoras o reductoras

En la **Memoria Justificativa de la Adaptación**, dando respuesta a lo señalado en los artículos 2.2 y 10.3.e) del Reglamento de contenido ambiental, han sido desarrolladas toda una serie de medidas ambientales encaminadas, principalmente, a la preservación del patrimonio natural litoral así como a la supresión, reducción o compensación de los efectos significativos sobre el medio ambiente que pudieran generarse como consecuencia de las determinaciones del citado Modelo, distinguiendo entre medidas directamente aplicables y de aquellas otras que serán remitidas al planeamiento de desarrollo para su efectiva realización.

En cuanto al grado de detalle y diferenciación, han sido desarrolladas un conjunto de medidas genéricas cuyo ámbito de aplicación ha correspondido con los niveles en los que es planteado el Modelo Insular de Ordenación de Puertos, es decir, el referido a la zonificación en tramos en función de su aptitud para la implantación de infraestructuras portuarias, y el correspondiente a la localización concreta de actuaciones. Respecto a éste último nivel, las medidas planteadas han de ser adoptadas en diferente grado según se trate la intervención (nueva, ampliación o mejora de la accesibilidad) y su evaluación conjunta. En todo caso, y con carácter general, el promotor de toda actividad o intervención deberá optar por las soluciones y formas de realizar la actividad que resulten más compatibles con los objetivos de protección de los recursos naturales y culturales.

A diferencia de otros apartados del ISA en los que, a los efectos de plantear un contenido lo más sucinto y razonado posible, no se reproduce en su integridad el contenido homólogo abordado por exigencia del Decreto 35/1995, se entiende necesario en el caso de las medidas ambientales a adoptar no seguir ese método por la importancia que tiene esta cuestión. En consecuencia, a continuación se transcribe casi en su totalidad el contenido del subapartado “*Descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras y correctoras contenidas en el PIOT o remitidas al planeamiento de desarrollo*” incluido en la **Memoria Justificativa**.

MEDIDAS AMBIENTALES

En la aludida **Memoria Justificativa de la Adaptación (Apartado de Medidas Ambientales)** son planteadas un conjunto de medidas que no trascienden de la visión insular que impone el propio Modelo de Ordenación. En cualquier caso, del conjunto de medidas detalladas han sido incorporadas aquellas que, contenidas en el *Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación (según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006)* se ha entendido, muestran una relación directa con la materia que nos ocupa.

Del conjunto, han adquirido especial significancia las **Medidas Preventivas** ya que éstas han sido incorporadas en el propio proceso de selección de alternativas, adelantándose a los posibles efectos que pudieran derivarse de la propuesta definitiva del Modelo Insular de Puertos. Así, y en cuanto al nivel de zonificación, cabe señalar entre las mismas la discriminación como zonas no aptas de los Espacios Naturales Protegidos, grandes unidades acantiladas y enclaves geomorfológicos costeros de interés insular, mientras que al nivel de localización, baste referirse al criterio prioritario establecido de mínima afección sobre los hábitats y especies de interés comunitario.

Las medidas ambientales desarrolladas en el presente apartado deben diferenciarse atendiendo al modo en que se concibe el modelo insular de puertos. Como se ha comentado repetidamente, dicho modelo se estructura en dos niveles:

- Zonificación de la costa en función de su aptitud para implantar actuaciones portuarias.
- Localización concreta de actuaciones portuarias.

Medidas ambientales respecto a la zonificación de la costa en función de su aptitud

El primer nivel está sustentado en la valoración de la “aptitud” que registra el territorio para albergar infraestructuras de este tipo; ejercicio que deriva en la zonificación del litoral en tres clases: a) zonas potencialmente aptas; b) zonas vinculadas a las OSE y cuya ordenación queda remitida al plan territorial correspondiente; y c) zonas no aptas.

Se trata, en este caso, de efectuar una propuesta de medidas ambientales que han de ser asumidas por el plan competente que establezca la ubicación concreta de un puerto en aquellos tramos calificados como potencialmente aptos. Estas medidas son:

- En el ámbito de los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno y Rasca” las actuaciones susceptibles de desarrollo tendrán como criterio prioritario generar la menor afección posible sobre los hábitats y las especies de interés comunitario que justificaron la declaración de estos espacios.
- Por la capacidad que tienen estas infraestructuras para modificar el transporte y la dinámica sedimentaria litoral y, por extensión, los procesos ecológicos, se dará prioridad en el diseño de las obras de abrigo a aquellas soluciones que interfieran lo menos posible en este tipo de procesos.
- En relación con la medida anterior, se evitará en lo posible el vertido de finos al mar. Siempre que sea técnicamente viable, el núcleo de los diques o escolleras debe quedar exento de fracción fina para atenuar las afecciones derivadas del transporte de estos sedimentos y su acumulación sobre los ecosistemas marinos.
- Las nuevas propuestas de puertos evitarán la ocupación de tramos terrestres de costa que registren condiciones naturales o seminaturales. Se optará por su localización frente a áreas urbanas o ya transformadas intensamente por la actividad antrópica.

- En la construcción de nuevos puertos deberá minimizarse la afección sobre la red de drenaje superficial.
- Se adoptarán medidas para una adecuada integración paisajística de la actuación. Estas medidas se extremarán en aquellos tramos de la costa que, atendiendo a las conclusiones del presente Estudio Base, tienen una calidad ambiental MEDIA y una menor capacidad de absorción paisajística. Estos son:
 - o Tramo comprendido entre la Punta de Ternera y la Playa del Río, en Arico.
 - o Tramo comprendido entre la Punta del Levitero (Granadilla de Abona) y el extremo oriental de la Playa de los Colmenares (San Miguel de Abona).
 - o Tramo comprendido entre El Caletón y la Playa de las Aguas (Garachico).
 - o Tramo comprendido entre Punta Gotera y Punta del Hidalgo (La Laguna).
- El material utilizado en las obras de construcción de diques, escolleras u otros elementos de abrigo, se extraerá preferentemente de los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT, sin perjuicio de las excepciones establecidas por el propio Plan Insular.
- Las nuevas infraestructuras se dotarán de los sistemas necesarios para la depuración de las aguas residuales que se generen en el recinto portuario.

Medidas ambientales respecto a la localización concreta de actuaciones portuarias

El segundo nivel del modelo está integrado por iniciativas concretas de distinto tipo (obra nueva; ampliación de la instalación portuaria; mejora de la instalación) que se desarrollan en puntos definidos del territorio.

En el caso concreto que nos ocupa se registra la circunstancia de que buena parte de las localizaciones previstas ya coinciden con puertos o instalaciones portuarias existentes, lo cual constituye un factor determinante que contribuye a restringir el número de medidas susceptibles de ser propuestas sobre estos enclaves porque el impacto ambiental ya se ha producido y es, la mayor parte de las veces, irreversible (ocupación de los fondos marinos, degradación de comunidades inter y submareales de interés; pérdida de biodiversidad, etc.).

Por otra parte, debe recordarse que las medidas ambientales desarrolladas en este punto están referidas, exclusivamente, a las actuaciones concretas contempladas en el modelo insular de puertos y que resultan novedosas con respecto al Plan Insular aprobado en el 2002. Como se ha expuesto con anterioridad, el PIOT vigente ya incluye los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Granadilla de Abona y Fonsalía como

elementos integrantes del modelo territorial de la isla y, por tanto, no tiene sentido, por extemporáneo, introducir medidas ambientales al respecto desde un contexto insular.

Tomando como referencia el cuadro relativo a la síntesis de la evaluación ambiental de la red insular de puertos, se han diferenciado tres situaciones con respecto a la propuesta de medidas ambientales protectoras y correctoras:

- **Actuaciones consistentes en la mejora o ampliación de las instalaciones existentes y cuya evaluación conjunta se ha estimado NADA SIGNIFICATIVA.** En este grupo se incluyen Club Náutico de Güímar, Puerto Colón en Adeje y Los Gigantes en Santiago del Teide, en el caso de las mejoras, y Radazul, Club Náutico de La Galera, Candelaria y Puertito de Güímar (obras de ampliación).

Dado que la evaluación ambiental sobre elementos de significado interés insular se ha estimado nada significativa no se proponen medidas ambientales específicas.

- **Actuaciones consistentes en la ampliación de las instalaciones portuarias ya existentes y cuya evaluación conjunta se ha estimado POCO SIGNIFICATIVA.** Incluye los puertos de San Miguel de Tajao, Los Abrigos, Amarilla Golf, Las Galletas, Los Cristianos y Playa de San Juan:
 - o En las obras de ampliación que se desarrollen en el interior de los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno y Rasca” se tendrá como criterio prioritario la mínima afección sobre los hábitats y las especies de interés comunitario que justificaron la declaración de estos espacios.
 - o En las obras a desarrollar en el puerto de Playa de San Juan (construcción de pantalanés, ampliación del dique de abrigo, etc.) se tendrá en cuenta, además, la afección sobre la playa del mismo nombre a los efectos de reducir el posible impacto.
 - o En las obras que conciernen al puerto de Las Galletas se evitará, en fase de construcción, la afección a la rasa intermareal que se encuentra en su extremo oriental.

- **Actuaciones vinculadas a la construcción de nuevos puertos. En este bloque se incluyen los puertos de Garachico, Puerto de la Cruz, Las Caletillas y el Porís.**
 - o Garachico. En cuanto a la adopción de medidas ambientales se estará a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ecológico aprobada por Acuerdo de la COTMAC de fecha 23 de diciembre de 2003.
 - o Puerto de la Cruz. En cuanto a la adopción de medidas ambientales se estará a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ecológico aprobada por Acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de noviembre de 2005, o su modificación.
 - o Para los puertos de Las Caletillas y El Porís se tendrán en cuenta, con carácter general, las siguientes medidas:
 - Se evitará en lo posible el vertido de finos al mar en las obras de construcción de los elementos de abrigo.
 - Deberá minimizarse la afección sobre la red de drenaje superficial.
 - El material utilizado en las obras de construcción de diques, escolleras u otros elementos de abrigo, se extraerá preferentemente de los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT, sin perjuicio de las excepciones establecidas por el propio Plan Insular.
 - Se primaran, en el diseño, las soluciones que generen una menor afección sobre los procesos de dinámica litoral a los efectos de reducir la afección sobre los hábitats y comunidades propios de este medio y sobre los elementos geomorfológicos cercanos, especialmente las playas.
 - Las nuevas infraestructuras se dotarán de los sistemas adecuados para la depuración de las aguas residuales.
 - o Con carácter particular, en el caso del puerto de **El Porís de Abona**:
 - Dado que el tramo litoral en que se inserta esta actuación tiene una calidad ambiental MEDIA y el paisaje una capacidad de absorción limitada en cuanto a la implantación de infraestructuras de esta naturaleza, tal como se señala en el diagnóstico del Estudio de Base, deberá considerarse la adopción de medidas de integración paisajística en la actuación.

Seguimiento

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente señala en su Art.15 la necesidad que los órganos promotores realicen un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de los planes y programas, así como para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, pudiendo para ello adoptarse los mecanismos de seguimiento ya existentes, en este caso, los contemplados en la legislación sectorial en materia de evaluación de impacto ambiental (Directiva 85/377/CEE y Real Decreto 1302/86) a través de la figura del **Plan de Seguimiento Ambiental**.

El Modelo Insular de Ordenación de Puertos propuesto se configura en un elemento dinámico, envuelto en la incertidumbre del proceso de planificación y, por consiguiente, la evaluación *ex ante* de sus efectos. Así, la experiencia no es tan directa como para garantizar un perfecto conocimiento de los procesos de planificación, siendo absolutamente necesaria la mejora continua. En este contexto se considera imprescindible una labor de seguimiento y control que permita garantizar que no hay desviaciones significativas entre lo inicialmente previsto en el procedimiento de evaluación y el resultado final de la ejecución del Modelo de Ordenación mediante la corrección de los posibles efectos ambientales negativos que pudieran producirse en el desarrollo del mismo, y de las actuaciones portuarias concretas en las que se materializará, bien a través de las previstas expresamente, bien mediante futuras iniciativas a localizar en tramos considerados como potencialmente aptos.

ALCANCE DEL PLAN DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

El ámbito de ordenación del Modelo de Puertos ha imposibilitado llegar a un nivel de definición mayor que el propio de la escala insular. Con ello, la elaboración del Plan de Seguimiento se enfrenta a importantes limitaciones, ya que gran parte de los efectos que deben ser objeto de vigilancia corresponden más a la ejecución y posterior operatividad de las infraestructuras portuarias (2º nivel de desarrollo) que a las determinaciones de ordenación estructural que conforman el propio Modelo (1º nivel). A la vista de lo expuesto, y bajo un planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela, no cabe otra posibilidad que abordar un Plan de Seguimiento acorde con el alcance de la evaluación realizada en la **Memoria Justificativa de la Adaptación**, éste es, la escala insular.

SISTEMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL ADOPTADO

Al sistema de seguimiento se vinculan determinadas medidas que sólo deben ejecutarse en caso de que los valores obtenidos en el Plan de Seguimiento Ambiental se desvíen de lo previsto y hagan necesario adoptar medidas complementarias. Desde la óptica del procedimiento de

evaluación, el punto de partida para el seguimiento ha de ser las propias conclusiones de la evaluación ambiental del Modelo de Ordenación contenidas en la **Memoria Justificativa de la Adaptación**, así como los resultados tanto del seguimiento y supervisión continuos de los indicadores del estado del medio que a continuación serán detallados, como de los relacionados con las medidas de mejora, corrección y compensación de los impactos del Plan que son contenidas en la citada **Memoria**. De este modo, para el diseño del sistema de seguimiento se han seguido los siguientes pasos:

- Identificación de aquellos aspectos que deben ser controlados.
- Definición de las variables o indicadores que deben ser medidas en cada caso.

Identificación de los aspectos objeto de seguimiento

La primera y fundamental tarea para el diseño del sistema de seguimiento del Modelo Insular de Ordenación de Puertos ha sido la de identificar aquellos aspectos que deben ser controlados para resolver todas las incertidumbres que envuelve la ejecución del mismo y la propia evaluación. En líneas generales, y no desviándose de un enfoque claramente insular, se ha entendido que los aspectos que deben ser objeto de seguimiento, además de las medidas preventivas que se han incorporado en el proceso de zonificación del litoral (en base a objetivos definidos de protección ambiental), han de estar relacionados con los efectos de mayor significación, ya sean individuales o agregados, las propuestas con efectos más relevantes (en base a su localización respecto a figuras de protección o elementos de interés), el estado de las diferentes variables ambientales consideradas para la caracterización de la aptitud del litoral (Espacios Naturales Protegidos, grandes unidades acantiladas, áreas y enclaves geomorfológicos costeros de interés insular, etc.), o las medidas de corrección y compensación desgranadas en la **Memoria Justificativa de la Adaptación**.

Propuesta de Variables e Indicadores Ambientales de Seguimiento

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), un Indicador es un “(...) *parámetro, o el valor resultante de un conjunto de parámetros, que ofrece información sobre un fenómeno, y que posee un significado más amplio que el estrictamente asociado a la configuración del parámetro*”. Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) considera que un indicador es “(...) *un valor observado representativo de un fenómeno determinado. En general, los indicadores cuantifican la información mediante la agregación de múltiples y diferentes datos. La información resultante se encuentra pues sintetizada. En resumen, los indicadores simplifican una información que puede ayudar a revelar fenómenos complejos*”.

En términos coloquiales, un Indicador Ambiental no es más que una estadística (por ejemplo, número de amarres deportivos) que nos ofrece información más allá del dato mismo, permitiendo un conocimiento más comprensivo de la realidad que pretendemos analizar, según la

escala de análisis. En definitiva, el indicador es una medida de una parte observable de un fenómeno que permite valorar otra porción no observable de dicho fenómeno. Se convierte, pues, en una variable que, de manera sucinta y científicamente válida, debe “indicar” determinada información sobre una realidad que no se conoce de forma completa o directa.

Así pues, un Indicador Ambiental es una variable que mediante la síntesis de la información, pretende reflejar el estado del medio ambiente, o de algún aspecto del mismo, en un momento y en un espacio determinado, adquiriendo por ello un gran valor como herramienta en los procesos de evaluación y de toma de decisiones sobre los problemas ambientales. Para ello, un Indicador Ambiental debe cumplir una serie de requisitos fundamentales:

- Ser instrumentos de comunicación.
- Estar basado, en la medida de lo posible, en conocimientos científicos y en datos fiables.
- Contener una información que sea representativa.
- Ser capaz de señalar los cambios de tendencia.
- Proporcionar información de relevancia.
- Ser simple y claro.
- Ayudar a la toma de decisiones.
- Permitir comparaciones interterritoriales.

Visto lo anterior, los Indicadores seleccionados para el seguimiento han sido definidos en función del contexto en el que se ha realizado la evaluación del Modelo de Ordenación de Puertos, éste es: planificación a nivel insular, propuestas centradas únicamente en la localización de puertos de 2º nivel (sin concreción de usos, dimensiones o capacidades) y de las características del ámbito litoral con el que interactúa. Por todo ello, y a riesgo de resultar conciso en extremo, se ha creído adecuado relacionar un conjunto de Indicadores estratégicos de estado que permitieran describir la situación de partida identificada en el apartado de Diagnóstico de la Memoria Justificativa, adoptando para ello como base aquellos indicadores contenidos en la *Propuesta Modificada del Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación (Acuerdo de la COTMAC adoptado según sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006)* que, se ha entendido, guardan estrecha relación con el objeto de la presente evaluación.

ASPECTO	OBJETIVO	INDICADOR ESTRATÉGICO
Figuras de protección		
Espacios Naturales Protegidos (ENP) y Áreas de Sensibilidad Ecológica (ASE)	Valoración de la presión sobre los Espacios Naturales Protegidos y Áreas de Sensibilidad Ecológica como resultado de la implantación de nuevas infraestructuras portuarias	<i>Nº amarres deportivos y pesqueros / km de frente litoral declarado ENP y ASE</i>
		<i>Distancia media de localización (km) de nuevas infraestructuras portuarias respecto frente litoral declarado ENP y ASE</i>
Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)⁽¹⁾	Valoración de la presión sobre los Lugares de Importancia Comunitaria como resultado de la implantación de nuevas infraestructuras portuarias	<i>Nº amarres deportivos y pesqueros / km de frente litoral declarado LIC</i>
		<i>Distancia media de localización (km) de nuevas infraestructuras portuarias respecto frente litoral declarado LIC</i>
Territorio		
Ocupación del frente litoral	Porcentaje de suelo artificializado ocupado por la urbanización, edificación e infraestructuras portuarias deportivas y pesqueras	<i>% del litoral artificializado por infraestructuras portuarias</i>
Infraestructuras portuarias		
Amarres y atraques	Evaluación del número de amarres y atraques deportivos y pesqueros a efectos de determinar parámetros de oferta y demanda	<i>Nº amarres/km de litoral</i>

⁽¹⁾ Análisis referido exclusivamente a los LICs marinos “Sebadales del Sur de Tenerife” y “Franja marina de Teno y Rasca” por cuanto el resto de espacios han sido incluidos en zonas no aptas para la implantación de infraestructuras portuarias.

Resumen

El presente **Informe de Sostenibilidad Ambiental** ha sido elaborado al objeto de dar adecuada respuesta a lo dispuesto tanto por la *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, como por la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, ajustando su contenido al *Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación* aprobado por *Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006*. Este Documento de Referencia es aplicable tanto a los ISA correspondientes a los Planes Insulares como a sus modificaciones y revisiones, por lo que también es de aplicación al Informe de Sostenibilidad que acompaña al instrumento de ordenación aquí evaluado, al tener carácter de revisión parcial.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento de aprobación inicial de la Adaptación ya había sido sometido al proceso de información pública y consulta. Ahora vuelve a someterse a dichos trámites en cumplimiento del Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009 referido al *Plan Insular de Ordenación de la Isla de Tenerife para la Adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares*. En atención a dicho acuerdo se identifican las modificaciones del Plan Insular propuestas y se evalúa de forma justificada aquéllas que tienen efecto significativo sobre el medio ambiente.

A través del **Informe de Sostenibilidad** se ha pretendido identificar, describir y, en última instancia, evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pudieran derivarse de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación General de Canarias, en concreto, de las modificaciones operadas en el mismo como resultado de la legislación sectorial sobrevenida tras la aprobación definitiva del PIOT. De éstas últimas, se ha entendido que el **Modelo Insular de Ordenación de Puertos** supone la única modificación de calado en el Plan Insular con posibles repercusiones ambientales. Por tanto, el **Informe de Sostenibilidad** que nos ocupa se ha centrado, exclusivamente, en el citado Modelo.

Atendiendo a lo dispuesto en el aludido *Documento de Referencia*, y en su objetivo de dar respuesta a lo establecido en el Art.8.4 de la citada Ley 9/2006, el **Informe de Sostenibilidad** ha sido planteado siguiendo una metodología que permitiera ser accesible e inteligible, abordando los contenidos que conforman sus diferentes apartados de una manera sucinta, razonada y expresiva, al tiempo que sustentados en referencias sintéticas y claras a las partes concretas del plan en las que puede encontrarse la información y el análisis más detallados y complejos.

A la vista de lo expuesto, y a modo de conclusiones, cabe señalar lo siguiente respecto al proceso de integración de los aspectos ambientales en la definición del Modelo Insular de Ordenación de Puertos:

- El ámbito objeto de valoración ha correspondido tanto al medio terrestre, como al medio marino, abarcando, en el primer caso, la banda litoral y costera de la Isla de Tenerife, hasta aproximadamente los 300 metros s.n.m., mientras que para el medio marino ha supuesto el análisis de la zonificación en la que se desarrollan los principales organismos bentónicos (Franjas Supralitoral, Mesolitoral, Infralitoral y Circalitoral), esto es, desde la zona alcanzada por la maresía o por el spray marino, hasta los 200-300 metros de profundidad.
- La isla de Tenerife cuenta con un medio marino excepcional, tanto en el borde terrestre, como en la franja marítima insular. A pesar de los impactos sufridos, su perímetro costero alberga una gran diversidad y riqueza de hábitats y paisajes singulares, alternando en el limitado ámbito de la franja litoral espacios sometidos a una fuerte presión urbana y turística, con parajes naturales marítimo-terrestres de extraordinario interés, a lo que se une un patrimonio cultural costero de gran valor, fruto de una larga y sensible relación con el mar.
- Se ha procedido a la caracterización ambiental de las zonas del litoral insular que pudieran verse afectadas de manera significativa como resultado de la propuesta del Modelo Insular de Ordenación de Puertos, incluyéndose referencias concretas a aquellos sectores objeto de protección en virtud de sus singulares valores ambientales. A tal fin, y dado su carácter integrado, se ha optado por resolver dicho ejercicio descriptivo a través de referencias sucintas a las diferentes Unidades Ambientales Homogéneas que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 10.3.b) y 10.4.a) del RCAIP, son detalladas, tanto literal, como cartográficamente, en la **Información Ambiental del Estudio de Base**.
- De conformidad con las directrices y recomendaciones fijadas en los ámbitos internacional, comunitario y nacional en materia de desarrollo sostenible y gestión integrada de las zonas litorales, y teniendo en cuenta las peculiaridades y aspectos específicos que presenta la costa insular, se ha procedido a relacionar, en desarrollo de los artículos 2.1 y 10.3.d) del RCAIP, los objetivos y criterios ambientales relativos a la protección y mejora del patrimonio natural y cultural que han orientado la propuesta del Modelo Insular de Ordenación de Puertos, adoptándose aquellos que son relacionados, de manera específica, en la *Propuesta Modificada del Documento de Referencia*, es decir, los correspondientes a los artículos 2.2, 3.1 y 5 del TRLOTENC, así como en las Directrices 3.1, 7 y 8 de las Directrices de Ordenación General.
- Una vez culminado el Diagnóstico Ambiental, han sido planteadas las actuaciones que, en cuanto a criterio y protección de los factores ambientales, son recogidas en el Modelo de Ordenación de Puertos. La confrontación de ambos, Diagnóstico Ambiental y propuestas de actuación, ha permitido identificar, cualitativamente, el grado de afección de los parámetros ambientales. De este modo, para las soluciones definitivas contempladas en el citado Modelo han sido estudiadas un conjunto de alternativas de ordenación que, en función de diversos condicionantes, entre ellos los ambientales, fueron sucesivamente desechadas, a la vez que se iba perfilando y acotando la propuesta definitiva.

- La evaluación de los probables efectos significativos sobre el medio ambiente litoral derivados de la propuesta del Modelo de Puertos ha requerido, en primer término, del reconocimiento de las determinaciones de ordenación que pudieran generar tanto impactos positivos como negativos, como de aquellas que, por su naturaleza, supondrían la pérdida de recursos naturales o una disminución de la calidad de las variables ambientales que caracterizan el espacio litoral o su entorno más inmediato. A tal fin, han sido reconocidos dos niveles de análisis, un primer nivel relativo a la determinación de la aptitud por tramos que registra el territorio para albergar infraestructuras portuarias, para lo cual se ha requerido del concurso de diferentes variables (accesibilidad, afección a áreas de interés natural, etc.), como a un segundo nivel, integrado por iniciativas concretas de distinto tipo.

Como resultado de lo anterior, de los 130 tramos en los que se ha dividido el litoral, se ha considerado como No Apta una longitud de costa de 282,6 km, equivalente al 67,8% del total insular, mientras que los tramos costeros que reúnen las condiciones potencialmente adecuadas para la implantación de puertos tienen una longitud de 75,7 km, esto es, un 18,2% y, en última instancia, 58,2 km (14,0% del total) correspondiente al perímetro costero incluido en el ámbito de una Operación Singular Estructurante. A modo de conclusión, atendiendo a los criterios empleados en la zonificación y al resultado de la misma, se ha estimado que, aún tratándose de un impacto de signo negativo, la evaluación de esta determinación del Plan Insular resulta Poco Significativa.

Respecto a la valoración referida a propuestas concretas de puertos, ésta se ha realizado desde la perspectiva del planeamiento insular, es decir, desde un primer acercamiento a las repercusiones que podría conllevar la localización de cada una de las propuestas contenidas en el Modelo, lo que ha imposibilitado aportar un estudio ambiental pormenorizado y con un nivel de detalle que exceda la escala insular. Finalmente, es aportado un cuadro de síntesis en el que se muestran, para cada propuesta, los resultados de la evaluación conjunta.

- Una vez ultimado el proceso de evaluación, han sido sintetizadas en el Apartado 3.7 del presente **Informe de Sostenibilidad** aquellas medidas previstas en la *Memoria Justificativa de la Adaptación* encaminadas, principalmente, a la preservación del patrimonio natural litoral así como a la supresión, reducción o compensación de los efectos significativos sobre el medio ambiente que pudieran generarse como consecuencia de las determinaciones del citado Modelo, distinguiendo entre medidas directamente aplicables y aquellas que serán remitidas al planeamiento de desarrollo para su efectiva realización. En cuanto al grado de detalle y diferenciación, han sido desarrolladas un conjunto de medidas genéricas cuyo ámbito de aplicación ha correspondido con los niveles en los que es planteado el Modelo Insular de Ordenación de Puertos, es decir, el referido a la zonificación en tramos en función de su aptitud para la implantación de infraestructuras portuarias, y el correspondiente a la localización concreta de actuaciones.
- Finalmente, y en respuesta a lo señalado en el Art.15 de La Ley 9/2006, se ha expuesto en el Apartado 3.8 el correspondiente Plan de Seguimiento, cuyo fin último es el de identificar con prontitud los efectos adversos no previstos, así como permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. Ahora bien, ha sido señalado que el ámbito de ordenación del Modelo de Puertos ha imposibilitado llegar a un nivel de definición mayor que el propio de la escala insular. Con ello, la elaboración del Plan de Seguimiento se ha enfrentado a importantes limitaciones, ya que gran parte de los efectos que deben ser objeto de seguimiento corresponden más a la

ejecución y posterior operatividad de las infraestructuras portuarias que a las determinaciones de ordenación estructural que conforman el propio Modelo, con lo cual, y bajo un planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela, no ha existido más opción que abordar un Plan de Seguimiento acorde con el alcance de la evaluación realizada tanto en la ***Información Ambiental del Estudio de Base*** como en la ***Memoria Justificativa de la Adaptación***.

