

# Propuesta de Memoria Ambiental

Introducción

Análisis del proceso de evaluación

Valoración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de su calidad

Análisis del resultado de las consultas realizadas y de su toma en consideración

Análisis de la previsión de los impactos significativos derivados del plan

Determinaciones finales a incorporar a la propuesta del plan

## 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





INTRODUCCIÓN	1
<b>Antecedentes</b>	1
ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN	3
<b>Tramitación del instrumento de ordenación y encaje con el procedimiento de EA</b>	3
<b>Desarrollo del proceso de evaluación ambiental</b>	7
<b>Desarrollo del proceso de participación</b>	8
VALORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SU CALIDAD	13
<b>Valoración de la estructura formal y del contenido del Informe de Sostenibilidad</b>	13
<b>Valoración de la calidad del documento</b>	17
<b>Condicionantes de la evaluación y carencias detectadas</b>	18
EVALUACIÓN DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y DE SU TOMA EN CONSIDERACIÓN	19
<b>Aportaciones relacionadas directamente con el Informe de Sostenibilidad</b>	19
<b>Aportaciones sobre otros puntos de la Adaptación que afecten al Informe de Sostenibilidad</b>	25
ANÁLISIS DE LA PREVISIÓN DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DEL PLAN	27
<b>Identificación de los impactos significativos derivados de la Adaptación del PIOT</b>	27
<b>Evaluación de la aptitud del litoral</b>	28
<b>Evaluación de los efectos derivados de las actuaciones concretas</b>	29
<b>Medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias</b>	31
DETERMINACIONES FINALES A INCORPORAR A LA PROPUESTA DEL PLAN	33
ANEXO. FICHAS DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD	35



# Introducción

---

## ANTECEDENTES

La *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* incorpora al ordenamiento jurídico español la *Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001*. El objeto es introducir la denominada *Evaluación Ambiental Estratégica* (en adelante, EAE) como un instrumento de prevención que contribuya a integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de la planificación.

El art.7 de la citada ley establece 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. Atendiendo a este mandato y a las competencias que detenta la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, mediante *Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias*, el legislador canario desarrolla el procedimiento de evaluación de planes previsto en la ley estatal.

Para garantizar la toma en consideración de los aspectos ambientales en el planeamiento y al mismo tiempo fomentar la transparencia y la participación pública en el proceso planificador, el nuevo procedimiento evaluador requiere la elaboración de tres documentos independientes, pero íntimamente relacionados: el *Documento de Referencia*, el *Informe de Sostenibilidad Ambiental* y la *Memoria Ambiental*.

La *Memoria Ambiental*, de acuerdo con lo dispuesto en el art.2 de la mencionada *Ley 9/2006*, es definida como el “*documento que valora la integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación, así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, el resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración, además de la previsión sobre los impactos significativos de la aplicación del plano o programa y establece las determinaciones finales*”. Se trata de un documento preceptivo que debe ser elaborado una vez se haya agotado el trámite de participación pública y consulta, tal como dispone el art.27 del decreto canario y se tendrá en cuenta en el plan, en este caso, la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para su Adaptación a las Directrices de Ordenación General (DOG), antes de su aprobación definitiva. Requiere, finalmente, un pronunciamiento del Órgano Ambiental, éste es, la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).

A diferencia del *Informe de Sostenibilidad Ambiental*, cuyo contenido oportunamente modulado por el correspondiente *Documento de Referencia* aparece descrito en el Anexo I de la *Ley 9/2006, de 28 de abril*, sobre la *Propuesta de Memoria Ambiental* no existe una referencia

detallada del contenido a abordar y del modo de afrontar su redacción. Por ello, el documento que ahora se presenta se ha ajustado, en sentido estricto, a los aspectos exigidos por el art.12 de la ley, componiéndose de los siguientes apartados:

- Análisis del proceso de evaluación del plan.
- Valoración del *Informe de Sostenibilidad Ambiental* y de su calidad.
- Análisis del resultado de las consultas realizadas y de su toma en consideración.
- Análisis de la previsión de los impactos significativos derivados del plan.
- Determinaciones finales a incorporar a la propuesta del plan.

## Análisis del proceso de evaluación

---

### TRAMITACIÓN DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PIOT PARA SU ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y ENCAJE CON EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

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 (B.O.C. Nº140, de 19 de octubre de 2002). Un año más tarde, en sesión celebrada el 3 de octubre de 2003, el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprobó su *Programa de Actuación*, estableciendo a través del mismo las prioridades de actuación para cada una de las acciones que desarrollan.

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 formulan 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 aludida *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 (B.O.C. Nº231, 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 igualmente 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.

Asimismo, 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 mismo (*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*; *Decreto 111/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos*).

A los efectos de valorar el modo en que se han integrado la tramitación del instrumento de planeamiento analizado y el procedimiento evaluador, se expone a continuación una síntesis de los hitos que han jalonado ambos procesos administrativos, remarcándose mediante color diferenciado los relacionados con la evaluación ambiental:

- El 27 de marzo de 2006, el Consejo de Gobierno del Excmo. Cabildo Insular 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.
- El documento de **Avance de la Adaptación del PIOT a las DOG** incorporó el **contenido ambiental** exigido por el *Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento (RCAIP)*, conforme a la finalidad, escala y ámbito de aplicación del plan. El contenido ambiental fue desarrollado en el *Estudio Base de Puertos* que acompañó, como anexo, al Avance.
- 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 (B.O.C. Nº76, de 20 de abril de 2006 y B.O.C. Nº108, de 6 de junio de 2006), que se prolonga entre el 21 de abril de 2006 y el 7 de julio de 2006, recibándose, como resultado de dicho trámite, un total de veintitrés (23) sugerencias.
- El 30 de abril de 2006 entra en vigor la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* (B.O.E. Nº102, de 29 de abril de 2006).

- El 20 de junio de 2006 entra en vigor el **Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias** (B.O.C. Nº104, de 31 de mayo de 2006). A través de dicho reglamento se incorpora al ordenamiento jurídico canario el procedimiento de evaluación ambiental previsto en la aludida *Ley 9/2006*.
- Conforme a la modificación de la *Disposición Transitoria Tercera* de la *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 del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife 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*.
- Por Orden Departamental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, de 25 de julio de 2006, se somete al trámite de participación ciudadana y consulta institucional la **propuesta de Documento de Referencia para elaborar los Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación**. Dicha Orden fue publicada en el B.O.C. Nº157, de 11 de agosto de 2006, abriéndose el trámite de participación ciudadana por plazo de cuarenta y cinco (45) días naturales.
- El periodo de **participación ciudadana y trámite de consulta** correspondiente a la **Modificación Nº2 del PIOT** se inicia el 12 de septiembre de 2006 y se prolonga, durante cuarenta y cinco (45) días, hasta el 26 de octubre, según anuncio publicado en el B.O.C. Nº177, de 11 septiembre de 2006, recibándose un total de diez (10) sugerencias.
- El 25 de septiembre de 2006 culmina el trámite de participación pública de la propuesta del *Documento de Referencia*, no recibándose sugerencias. Entre los días 2 y 6 de noviembre de 2006 finaliza el período de consulta a las Administraciones Públicas afectadas, recabándose cuatro (4) informes.
- El **Documento de Referencia** para elaborar los Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación es aprobado por Acuerdo de la COTMAC, de fecha 1 de diciembre de 2006 (B.O.C. Nº29, de 8 de febrero de 2007).
- 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 Excmo. Cabildo Insular de Tenerife acordó la **Aprobación Inicial** del documento 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**.

Este documento incorpora el **Informe de Sostenibilidad** exigido por el *Decreto 55/2006*, conforme al *Documento de Referencia* aludido (en el ISA se utiliza la denominación *Propuesta Modificada según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006*).

- 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 (2) meses, según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (B.O.C.) Nº26, de 5 de febrero de 2007.
- El trámite de información pública concluye el 6 de abril de 2007, mientras que el de información pública lo es el 16 de abril de 2009, presentándose un total de veintitrés (23) alegaciones.
- 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**, de acuerdo a lo señalado en el art.12 de la *Ley 9/2006*, así como teniendo en cuenta la estructura seguida por otras Memorias Ambientales tramitadas en el ámbito regional.
- El documento de *Aprobación Provisional* completo es remitido a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias con fecha **22 de octubre de 2007**. 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 Art.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 efecto significativo”. En el Acuerdo se obliga, además, a someter al *Informe de Sostenibilidad Ambiental* nuevamente al trámite de información pública y al de consulta.
- El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 31 de julio de 2009, acordó la **aprobación del Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento relativo a la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Documento modificado según acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 30 de enero de 2009)** para su adaptación a las DOG, así como la **modificación para dar cumplimiento de los Acuerdos plenarios sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias de Tenerife**, al mismo tiempo que disponer la **apertura del trámite de información pública y de consulta** de las Administraciones Públicas Territoriales afectadas y público interesado por el plazo de cuarenta y cinco (45) días, según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (B.O.C. Nº179, de 11 de septiembre de 2009). Igualmente, con fecha 12 de septiembre de 2009 fueron insertados anuncios en dos diarios locales.

- El trámite anterior concluye el 5 de noviembre de 2009, no recibándose alegaciones y sí recabándose un total de ocho (8) informes, tres de ellos *fuera de plazo*.

## DESARROLLO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

A tenor de lo expuesto en el apartado anterior, queda constatado que cada una de las fases de tramitación de la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General se ha visto acompañada del contenido ambiental correspondiente, garantizando con ello el proceso de evaluación y de integración ambiental permanente en el proceso de maduración del plan.

Los documentos denominados *Avance de la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General y Modificación Nº2 del PIOT, sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y sobre la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares* han incorporado el contenido ambiental de aplicación conforme a lo dispuesto en el *Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento* (en adelante, RACIP).

Por el contrario, tanto el **Informe de Sostenibilidad Ambiental** que acompañó al documento de *Aprobación Inicial de la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General*, como su modificación posterior (**Documento modificado según Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009**), han adoptando como base el *Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación*.

El citado *Documento de Referencia* se apoya básicamente en el RCAIP (*Nota: Pese a que el RCAIP ha sido recientemente derogado con la entrada en vigor de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y ordenación del turismo, las referencias al mismo, tanto en la Memoria Justificativa, como en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, se han entendido imprescindibles, no en vano el Documento de Referencia contiene numerosas referencias expresas al RCAIP, por lo que se ha creído conveniente no obviarlo*), 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.

Esas referencias constantes que efectúa el Informe de Sostenibilidad Ambiental se realizan al *Estudio de Base de Ordenación de Puertos*, en el que esencialmente se encuentra disponible la información relativa al Inventario, Diagnóstico Ambiental y Análisis de Alternativas y a la *Memoria Justificativa de la Adaptación*, en uno de cuyos apartados se evalúa, conforme a lo dispuesto en el RCAIP, las determinaciones territoriales con incidencia en el medio ambiente.



A la vista de lo expuesto cabe señalar que dichos objetivos se han visto plenamente satisfechos en la tramitación. Así, además de los métodos convencionales empleados para llevar a cabo estos trámites, el contenido de todos los documentos ha estado disponible en el portal oficial del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, concretamente, en la web ([www.tenerife.es/planes](http://www.tenerife.es/planes)).

### **Participación durante la exposición pública y trámite de consultas de los documentos de Avances**

El **Avance** de las dos modificaciones, que incorporaron el *contenido ambiental* establecido por el RCAIP para esa fase, fue sometido al trámite de **participación pública** durante dos (2) meses (*Avance de la Adaptación del PIOT*) y cuarenta y cinco (45) días naturales (*Modificación Nº2*), respectivamente, con el siguiente resultado:

#### *Avance de la Adaptación del PIOT a las DOG*

Origen	Nº sugerencias presentadas
Administración del Estado	2
Administración Autonómica	0
Entidades Locales (Ayuntamientos)	8
Particulares/colectivos/empresas	13
<b>Total</b>	<b>23</b>

#### *Modificación Nº2 sobre la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT*

Origen	Nº sugerencias presentadas
Administración del Estado	3
Administración Autonómica	0
Entidades Locales (Ayuntamientos)	6
Particulares/colectivos/empresas	1
<b>Total</b>	<b>10</b>

### **Participación durante la información pública y trámite de consultas del Documento de Aprobación Inicial**

El **Documento de Aprobación Inicial** y el **Informe de Sostenibilidad Ambiental** que lo acompañó fueron sometidos al trámite de **información pública y de consulta** durante un período de dos (2) meses, con el siguiente resultado:

*Aprobación Inicial de la Adaptación del PIOT a las DOG*

Origen	Nº alegaciones presentadas
Administración del Estado	0
Administración Autonómica	2
Entidades Locales (Ayuntamientos)	5
Particulares/colectivos/empresas	16
<b>Total</b>	<b>23</b>

**Participación durante la información pública y trámite de consultas del *Informe de Sostenibilidad Ambiental (Documento modificado según acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)***

El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 31 de julio de 2009, acordó la **aprobación del Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento relativo a la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Documento modificado según acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)**, al mismo tiempo que disponer la **apertura del trámite de información pública y de consulta** de las Administraciones Públicas Territoriales afectadas y público interesado por el plazo de cuarenta y cinco (45) días, según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma (B.O.C. Nº179, de 11 de septiembre de 2009).

El trámite de **información pública y consulta** concluyó el 5 de noviembre de 2009, con el siguiente resultado:

*Informe de Sostenibilidad Ambiental (Documento modificado según acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)*

Origen	Nº alegaciones presentadas
Administración del Estado	1
Administración Autonómica	2
Entidades Locales (Ayuntamientos)	5
Particulares/colectivos/empresas	0
<b>Total</b>	<b>8</b>



## Valoración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de su calidad

---

### VALORACIÓN DE LA ESTRUCTURA FORMAL Y DEL CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

A tenor de lo expuesto en el apartado anterior, el *Informe de Sostenibilidad Ambiental (Documento modificado según acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 30 de enero de 2009)* se ha ajustado al *Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Planes Insulares de Ordenación* (B.O.C. Nº29, de 8 de febrero de 2007). Ahora bien, al tratarse de una Adaptación a las Directrices y no de una revisión completa del modelo territorial insular, se ha asumido que únicamente puede ser objeto de evaluación ambiental aquellas determinaciones que, en el proceso de adaptación, generen efectos significativos sobre el medio ambiente.

Al respecto y en respuesta a lo establecido en el aludido Acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de enero de 2009, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, a través del apartado denominado **Características de la evaluación ambiental asumida** (pag.11-29), ha procedido a identificar, de la forma más minuciosa y sucinta posible, cada una de las modificaciones introducidas en la Adaptación respecto al PIOT vigente, realizando seguidamente una evaluación justificada de aquellas que, se ha considerado, tienen efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre conforme al alcance y escala propios de un Plan Insular de Ordenación.

De este modo y 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, han sido descritas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, de forma sintética, aquellas cuestiones que han supuesto alteraciones de las disposiciones del PIOT en vigor, al tiempo que acompañadas de la correspondiente valoración de la posible incidencia ambiental de las mismas. De esta manera, se han distinguido tres situaciones:

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

Además de estas modificaciones y en virtud de lo dispuesto en el Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009, se han introducido algunos cambios en el documento de Adaptación, entre los cuales están la incorporación al Modelo Insular de Ordenación de Puertos de segundo nivel previsto en el PIOT de las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, ambas contempladas en el Anexo de la *Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias*, así como 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 tenor de los argumentos expuestos en el apartado **Características de la evaluación ambiental asumida** del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se concluye que 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 puede tener incidencia corresponde al **Modelo Insular de Ordenación de Puertos**. En consecuencia, el contenido ambiental del documento de Adaptación y por extensión, el Informe de Sostenibilidad, se ha centrado, exclusivamente, en el citado Modelo, en la medida que se ha presumido una incidencia que ha sido convenientemente valorada.

Por ello, aunque el Informe de Sostenibilidad Ambiental ha desarrollado cada uno de los apartados exigidos en el *Documento de Referencia* aludido y por analogía en el Anexo I de la *Ley 9/2006*, su contenido se ha acomodado a la única determinación susceptible de evaluación. Así, el Informe se ha articulado de la siguiente manera:

**a) Situación actual y problemática ambiental existente.** En este apartado se ha efectuado una sinopsis de las características estructurales más relevantes del litoral insular, sus valores de mayor interés de cara a la conservación, así como los problemas ambientales detectados en el ámbito costero, incidiendo especialmente en los efectos inducidos por la actividad pesquera y recreativa desarrollada en el mar.

**b) Características ambientales.** Ha incluido un análisis apoyado en el recogido en el *Estudio de Base de Ordenación de Puertos* relativo a la caracterización del litoral insular, clima marítimo, morfología del litoral insular (batimetría y áreas y enclaves geomorfológicos de interés insular, Espacios Naturales Protegidos y otras figuras de protección, recursos biológicos, recursos patrimoniales, paisaje, etc.).

**c) Objetivos de protección ambiental.** En el planteamiento de los *objetivos y criterios generales* que justifican el *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* propuesto, la variable ambiental ha desempeñado un papel relevante, tanto en la consideración de las limitaciones y potencialidades del territorio, como en la necesidad de preservar los recursos naturales y culturales. En cuanto a los *criterios estratégicos y principios de sostenibilidad* se han adoptado los estipulados en el *Documento de Referencia*, es decir, los correspondientes a los arts.2.2, 3.1 y 5 del TRLOTENC y a las Directrices 3.1, 7 y 8 de las Directrices de Ordenación General, entre los cuales se citan:

- *La preservación de la biodiversidad, singularidad y belleza de los ecosistemas y paisajes costeros, evitando su merma, alteración o contaminación* (Directriz 3.1 de las DOG).
- *El desarrollo racional y equilibrado de las infraestructuras en el territorio* (art.2.2 y 3.1 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 del TRLOTENC).

Como *objetivos específicos* se mencionan algunos de los establecidos en el *Estudio de Base* como:

- *La protección del litoral insular del desequilibrio territorial que produciría un crecimiento descontrolado del sector portuario.*
- *La adopción, en la definición de la red insular de puertos, de un enfoque preventivo y precautorio, optando por excluir las áreas litorales con mayor valor natural, incluyendo a la totalidad de los Espacios Naturales Protegidos, de cualquier iniciativa de implantación de instalaciones portuarias.*
- *Mejora de los servicios al usuario, tanto en las instalaciones existentes, como en las futuras.*

**d) Análisis de alternativas.** En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se han planteado tres alternativas, además de la opción cero (Alternativa cero), incluyéndose en todas ellas los puertos principales de la isla de primer nivel ya contemplados en el PIOT vigente (Santa Cruz de Tenerife, Granadilla y Fonsalía).

Las *Alternativas 1 y 2* comparten la misma zonificación del litoral en términos de aptitud para albergar infraestructuras portuarias, radicando la diferencia en el número de *actuaciones previstas*, 28 y 17, respectivamente. La *Alternativa 3* se apoya en una zonificación distinta, proponiendo 19 actuaciones en el litoral. Finalmente, se concluye que la *Alternativa 3* es la más idónea desde el punto de vista ambiental.

Se ha estimado que la *Alternativa 0* no tiene cabida, tanto por la necesidad de cumplir las disposiciones emanadas de la legislación sectorial (*Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias*) y la Directriz 88 de las Directrices de Ordenación General, como por los efectos perjudiciales que sobre el sector pesquero (falta de infraestructuras portuarias y de servicio a las embarcaciones, escasez de medios de conservación y posterior comercialización de las capturas) y el deportivo portuario (saturación de las instalaciones existentes y carencia de infraestructuras de abrigo) podría tener el mantenimiento de la situación actual.

**e) Probables efectos significativos en el medio ambiente.** Las dos determinaciones resultantes del establecimiento del *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* susceptibles de generar efectos significativos han sido:

- a) La valoración de la "*aptitud*" que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras, diferenciando los tramos costeros considerados *no aptos*, de aquellos declarados *potencialmente adecuados* para la implantación de puertos.
- b) Las iniciativas concretas de diferente tipo (*obra nueva, ampliación y/o mejora* de la instalación) previstas en puntos definidos del territorio, hasta un total de 19.

Ambas están vinculadas a la determinación, propia de los Planes Insulares de Ordenación que debe ser evaluada según dispone el *Documento de Referencia*, consistente en "*la definición de los tramos de costa idóneos y las condiciones para la implantación de nuevas infraestructuras portuarias o la ampliación de las existentes, así como de las áreas destinadas a actividades vinculadas a las mismas*".

**f) Medidas preventivas, protectoras, correctoras y reductoras.** Las medidas ambientales propuestas han sido coherentes con el ámbito territorial de estudio de la Adaptación (insular), apoyándose en la información ambiental recopilada en el *Estudio de Base de Ordenación de Puertos*. Las más importantes, de carácter preventivo, han sido las adoptadas en el proceso de *zonificación del litoral*, que ha llevado a la exclusión de los Espacios Naturales Protegidos, las Áreas de Sensibilidad Ecológica, acantilados, redes de drenaje y otros elementos geomorfológicos litorales de interés insular de cualquier iniciativa relacionada con la implantación de este tipo de infraestructuras. Respecto a las *medidas específicas* ligadas a la *localización concreta de actuaciones portuarias*, han sido planteadas en función del tipo de intervención y de la estimación del impacto previsto. Entre otras, se han señalado la minimización de la afección sobre las playas y rasas intermareales de interés insular, la priorización en el diseño de los elementos de abrigo de aquellas soluciones que produzcan una menor interferencia sobre los procesos de dinámica litoral, evitar en lo posible el vertido de finos al mar, etc.

**g) Seguimiento.** El seguimiento ambiental está fuertemente condicionado por la imposibilidad de alcanzar un nivel de definición mayor que el correspondiente a la escala insular y por las características que presenta el *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* (propuestas centradas exclusivamente en la localización de puertos de 2º nivel, sin concreción de *usos, dimensiones o capacidad*). Por ello, los *indicadores estratégicos* propuestos se han limitado a los siguientes:

- Orientados a valorar la presión sobre los Espacios Naturales Protegidos, las Áreas de Sensibilidad Ecológica y los Lugares de Importancia Comunitaria (*Nota: Los Lugares de Importancia Comunitaria han sido recientemente declarados Zonas Especiales de Conservación a través de la Orden 3521/2009, de 23 de diciembre, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (B.O.E. Nº315, de 31 de diciembre de 2009) y del Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de estos espacios naturales (B.O.C. Nº7, de 13 de enero de 2010)*), como resultado de la implantación de nuevas infraestructuras portuarias: *Nº de amarres deportivos y costeros por km de frente litoral declarado ENP y ASE; Distancia media de localización (km) de nuevas infraestructuras portuarias respecto al frente litoral declarado ENP y ASE*. Idénticos parámetros se aplican a los LIC.

- Orientados a valorar la ocupación del frente litoral por suelo artificializado: *Porcentaje de litoral artificializado por infraestructuras portuarias*.

- Orientados a evaluar la evolución del número de amarres y atraques deportivos y pesqueros a efectos de determinar parámetros de oferta y demanda: *Nº amarres por km de litoral*.

**h) Resumen no técnico.** Finalmente, el ISA ha incorporado la síntesis de los apartados anteriores, en cumplimiento de los contenidos exigidos en el *Documento de Referencia*.

## VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL DOCUMENTO

El ámbito territorial del instrumento de ordenación analizado ha justificado que el nivel de detalle de la *información ambiental* utilizada en la definición del *Modelo de Ordenación de Puertos* no haya trascendido la escala insular. Puede argumentarse que la información es insuficiente y se requiere un estudio más pormenorizado para llegar a definir con mayor precisión dicho modelo, pero se estima que el análisis ambiental y sus conclusiones son consecuentes con el nivel de planeamiento en que nos encontramos. De igual manera, las determinaciones territoriales emanadas del plan, en cuanto a la ordenación portuaria, son coherentes con el alcance que debe tener un Plan Insular de Ordenación.

Por ejemplo, en relación con la *zonificación* de la costa para acoger puertos de segundo nivel, el reconocimiento de *tramos potencialmente aptos* no significa que cualquier actuación de esta naturaleza deba materializarse de forma obligada en esos tramos. Su consecución final ha de estar amparada por un plan territorial o proyecto que los valide, utilizando la información adecuada en cada caso y previo sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental que corresponda. Debe recordarse que la ubicación precisa de un puerto está condicionada por múltiples factores, tales como la dinámica litoral, para valorar, entre otras cuestiones, si se alteran los mecanismos de transporte y sedimentación litoral y, en definitiva, los procesos ecológicos. El estudio y adecuada ponderación de estas variables sólo puede efectuarse a un nivel que excede con creces la escala insular.

Este planteamiento prudente se mantiene incluso en la *propuesta de ubicaciones concretas* para el emplazamiento de instalaciones portuarias de segundo nivel. De las 19 actuaciones previstas, únicamente 6 corresponden a infraestructuras “*ex novo*” al tratarse de iniciativas muy avanzadas (como es el caso de los puertos de Garachico y del Puerto de la Cruz, que ya cuentan con Declaración de Impacto). El resto se concreta en intervenciones de *ampliación* o *mejora* de instalaciones existentes.

En la definición de estas 19 actuaciones se ha optado por aplicar el principio precautorio y ante la incertidumbre existente sobre la posible afección a los *Lugares de Importancia Comunitaria* de ámbito marino se ha adoptado el criterio de admitir exclusivamente aquellas ligadas a *intervenciones de ampliación y mejora* de las instalaciones portuarias existentes en estas áreas. Esta restricción cobra especial valor si se tiene en cuenta que el ámbito marino englobado por los LIC “*Seadales del Sur*” y “*Franja marina de Teno y Rasca*” abarca un tercio aproximadamente del perímetro costero insular, en una zona con una vocación turística incuestionable y que reúne condiciones adecuadas para el ejercicio de actividades recreativas en el mar.

En definitiva, se ha puesto de manifiesto que respecto a los *Efectos significativos sobre el medio ambiente* derivado de la Adaptación, se ha procurado que las determinaciones del instrumento de ordenación asuman las “*limitaciones*” de un contenido ambiental ajustado a la escala territorial de aplicación, que no es otra que la insular.

## CONDICIONANTES DE LA EVALUACIÓN Y CARENCIAS DETECTADAS

### **Respecto al Plan de Seguimiento Ambiental. Justificación de una modificación no sustancial**

La mayor parte de los ocho (8) informes presentados al *Informe de Sostenibilidad Ambiental (Documento modificado según Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)* no contienen alusiones al contenido y calidad del mismo. Los únicos que han presentado observaciones de distinto alcance respecto a esta cuestión han correspondido a la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias y a los Ayuntamientos del Puerto de la Cruz y de Granadilla de Abona, que señalan la necesidad de completar la información referida a determinadas variables (terrestres y marinas), así como a la conveniencia de concretar el *Plan de Seguimiento Ambiental* y los indicadores que han de sustentarlo.

Tal y como ha sido señalado en el apartado *Seguimiento* del Informe de Sostenibilidad 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 ha enfrentado 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), que a las determinaciones de ordenación estructural que conforman el propio Modelo. A la vista de lo expuesto y bajo un planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela, se optó originalmente por abordar un Plan de Seguimiento acorde con el alcance de la evaluación realizada en la *Memoria Justificativa* de la Adaptación, ésta es, la escala insular.

Ahora bien, a la vista del informe presentado por el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y en aras de obtener una mejora cualitativa de la propuesta, se ha considerado adecuado operar cierto desarrollo en el Plan de Seguimiento en cuanto a su nivel de concreción y estructura. Con lo anterior, sin suponer una modificación sustancial del contenido del plan, la relación original de *Indicadores de Sostenibilidad* contenida en el apartado de Seguimiento del Informe de Sostenibilidad ha sido enriquecida, en función de sus posibilidades de monitorización, mediante la organización de la información según bases de datos para un cálculo eficiente, así como a través de la selección de las fuentes más oportunas de los datos. El resultado se ha sintetizado en las denominadas *Fichas de Seguimiento Ambiental* en las que han sido planteadas (ver Anexo), para cada Indicador de Sostenibilidad, entre otros, su *relevancia ambiental, forma y unidad de medición, objetivo, interpretación del significado del indicador, fuente consultada para su elaboración, acción que conlleva y su programación temporal*.

El desarrollo de los *Indicadores de Sostenibilidad* se encuentra perfectamente explicitado en las *Fichas* elaboradas para tal fin y que se encuentran localizadas en su Anexo correspondiente.

## **Evaluación del resultado de las consultas realizadas y de su toma en consideración**

---

Se ha considerado razonable afrontar el presente apartado enfocando la evaluación de aquellas aportaciones realizadas como resultado de los trámites de participación pública y consulta (ver apartado *Análisis del proceso de evaluación*) que han tenido alguna implicación ambiental. De este modo, su contenido se ha articulado de la siguiente manera: a) *Aportaciones relacionadas directamente con el Informe de Sostenibilidad Ambiental* y b) *Aportaciones sobre otros puntos o documentos de la Adaptación que supongan modificaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental*.

### **APORTACIONES RELACIONADAS DIRECTAMENTE CON EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

#### **Respecto al Informe de Sostenibilidad Ambiental (*Propuesta Modificada según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006*) que acompañó al Documento de Aprobación Inicial**

En el trámite de información pública y de consulta a otras Administraciones al que fueron sometidos simultáneamente, por plazo de dos (2) meses (B.O.C. Nº26, de 5 de febrero de 2007), el *Documento de Aprobación Inicial* de la Adaptación del PIOT a las DOG y el *Informe de Sostenibilidad Ambiental*, no se realizó aportación alguna relativa al contenido formal, calidad o conclusiones de este último.

#### **Respecto al Informe de Sostenibilidad Ambiental (*Documento modificado según Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009*)**

En el trámite de información pública y de consulta a otras Administraciones Públicas Territoriales afectadas al que fue sometido por plazo de cuarenta y cinco (45) días el *Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento relativo a la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Documento modificado según Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)*, no se recibieron alegaciones y sí se recabaron un total de ocho (8) informes. De éstos, únicamente tres (3) contienen alusiones expresas al contenido y calidad del Informe de Sostenibilidad, quedando expuestos en las siguientes tablas:

Registro: 135021	Informante: Excmo. Ayuntamiento del Puerto de la Cruz
<p><b>Contenido:</b></p> <p>En el <i>Informe de Sostenibilidad Ambiental</i> no se hace referencia a los efectos significativos que las modificaciones propuestas pudieran tener sobre los dos aspectos primordiales que deben ser objeto de evaluación, esto es, la <i>población</i> y la <i>salud humana</i>, centrándose exclusivamente en variables relacionadas con los Espacios Protegidos, en los valores naturales y culturales presentes (geomorfología, flora, fauna, yacimientos paleontológicos y arqueológicos) y en la Calidad Ambiental, especialmente en su variable paisajística.</p> <p>Igualmente, el <i>Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación</i> establece el Seguimiento de una serie de variables relacionadas con la población, que no se tienen en cuenta en el ISA.</p> <p>Por todo ello, se entiende que el Informe de Sostenibilidad Ambiental debería responder en su totalidad al modelo establecido por el Acuerdo de la COTMAC, adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006, asumiendo el análisis de los efectos significativos sobre la <i>población</i> y la <i>salud humana</i>, con lo que, seguramente variarían algunas de las valoraciones de Incidencia Ambiental de las modificaciones introducidas en el PIOT.</p>	<p><b>Respuesta:</b></p> <p>Tal y como ha sido señalado en el apartado <i>Evaluación ambiental de las determinaciones del plan</i> de la <i>Memoria Justificativa</i>, el ámbito de ordenación del Modelo de Puertos, única modificación operada en el PIOT con incidencia territorial y ambiental, ha imposibilitado llegar a un nivel de definición mayor que el propio de la <u>escala insular</u>. Con ello, la evaluación de las repercusiones derivadas del citado Modelo se ha enfrentado a importantes limitaciones, ya que gran parte de los efectos que deben ser objeto de evaluación corresponden más a las fases de <u>ejecución y posterior operatividad de las infraestructuras portuarias</u> (caso de la incidencia concreta sobre la salud humana, clima marítimo, dinámica litoral, etc.) que a las determinaciones de <b>ordenación estructural</b> que conforman el propio Modelo.</p> <p>A la vista de lo expuesto y bajo un planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela, se ha optado por afrontar la <i>Evaluación ambiental de las determinaciones del plan</i> de manera acorde con el alcance del modelo de ordenación, éste es, el insular, recurriendo al empleo de aquellas <b>variables territoriales y ambientales</b> consideradas objetivables, absolutamente determinantes y difícilmente rebatibles que podrían condicionar claramente la ocupación del litoral por las infraestructuras portuarias (<i>figuras de protección en el ámbito terrestre, valores naturales y culturales terrestres y marinos, calidad ambiental</i>).</p> <p>En cualquier caso, las posibilidades de materialización de iniciativas portuarias en los tramos del litoral considerados como <i>potencialmente aptos</i> estarán condicionadas por lo dispuesto en los instrumentos de planeamiento territorial o en los proyectos correspondientes. Será a este nivel, una vez concretados aspectos tales como su ubicación precisa, uso, diseño y dimensiones y en el marco de la legislación sectorial en materia de evaluación ambiental, cuando sea viable la determinación de las repercusiones sobre, entre otros, la <i>población</i> y la <i>salud humana</i>.</p> <p>En cuanto a los <i>Indicadores de Seguimiento</i> seleccionados, éstos han sido definidos en función del marco en el que se ha realizado la evaluación del Modelo de Ordenación de Puertos. Por todo ello y a riesgo de resultar conciso en extremo, se ha creído adecuado relacionar un conjunto de <u>Indicadores estratégicos de estado</u> que permitieran describir la situación de partida identificada en el apartado de <i>Diagnóstico</i> de la <i>Memoria Justificativa</i>, adoptando para ello como base aquellos indicadores contenidos en el <i>Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación</i> que, se ha entendido, guardan estrecha relación con el objeto de la presente evaluación.</p> <p>Del mismo modo, ha de señalarse que las diferentes infraestructuras portuarias que pretendan implantarse en el litoral requerirán de una serie de autorizaciones sectoriales, así como del sometimiento del procedimiento de evaluación ambiental de proyecto. Por todo ello y en referencia a los Indicadores de Sostenibilidad planteados en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, se ha optado por no hacer uso de aquellos que serán objeto de análisis en el <i>Programa de Vigilancia Ambiental</i> de los correspondientes proyectos de implantación de infraestructuras portuarias, lo cual, sin duda alguna, evitará la duplicidad de contenidos.</p>

Registro: 139592	Informante: Ilustre Ayuntamiento de Granadilla de Abona
<p><b><u>Contenido:</u></b></p> <p>Se estima necesario reconsiderar dos aspectos del Informe de Sostenibilidad Ambiental:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En lo que se refiere a las propuestas de <i>variables e indicadores ambientales de seguimiento</i> el ISA menciona que se establecerá un <i>Plan de Seguimiento</i>, limitado a la escala insular, debido al propio ámbito de ordenación del Modelo de Puertos. A criterio del alegante, el ISA no expresa ningún plan y de qué forma en el mismo se realizarán las mediciones, comprobaciones y seguimiento o si está implantado ya o está prevista la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental. Tampoco se menciona como estaría compuesto y articulado ese plan de vigilancia, ni las medidas que se adoptarán en caso de que se produjeran emisiones o efectos contaminantes en todas las fases de desarrollo del mismo.</li> <li>2. Se consideran muy escasos los <i>indicadores estratégicos</i> de vigilancia y ninguno de ellos hace mención a la flora y la fauna local, únicamente se relacionan con los Espacios Naturales Protegidos y LICs y el territorio de los mismos afectados.</li> <li>3. Uno de los puertos sobre los que se pretende actuar es el de <i>Los Abrigos</i> y su tramo Este hacia la Punta del Levitero. Se señala que desde ese Ayuntamiento se pretende llevar a cabo el trámite para habilitar, en esa zona (que comprende desde Punta Roja hasta Los Abrigos) una Reserva Marina o Zona de Repoblación Marina. Por todo esto, plantean la conveniencia de que se circunscribiera el área propuesta para puertos deportivos únicamente al frente urbano de Los Abrigos y no se prolongara más hacia la mencionada punta, la cual formaría parte, si se aprobara, de una futura zona de reserva marina.</li> </ol>	<p><b><u>Respuesta:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tal y como ha sido señalado en el apartado <i>Seguimiento</i> del <i>Informe de Sostenibilidad Ambiental</i>, el ámbito de ordenación del Modelo de Puertos ha imposibilitado llegar a un nivel de definición mayor que el propio de la <i>escala insular</i>. Con ello, la elaboración del <i>Plan de Seguimiento</i> se ha enfrentado a importantes limitaciones, ya que gran parte de los efectos que deben ser objeto de vigilancia corresponden más a la <b><u>ejecución y posterior operatividad</u></b> de las infraestructuras portuarias (2º nivel), que a las <b><u>determinaciones de ordenación estructural</u></b> que conforman el propio Modelo. A la vista de lo expuesto y bajo un planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela, se ha optado por abordar un Plan de Seguimiento acorde con el alcance de la evaluación realizada en la <i>Memoria Justificativa de la Adaptación</i>, ésta es, la escala insular.</li> </ol> <p>Ahora bien, a la vista del informe presentado por el Ayuntamiento de Granadilla de Abona y en aras de obtener una mejora cualitativa de la propuesta, se ha considerado adecuado que el Plan de Seguimiento detallado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental puede ser objeto de cierta mejora en cuanto a su nivel de concreción y estructura. Así, la relación original de Indicadores de Sostenibilidad contenida en el apartado de Seguimiento del Informe de Sostenibilidad ha sido enriquecida, en función de sus posibilidades de monitorización, mediante la organización de la información según bases de datos para un cálculo eficiente, así como a través de la selección de las fuentes más oportunas de los datos. El resultado se ha sintetizado en las denominadas Fichas de Seguimiento Ambiental en las que han sido planteadas, para cada Indicador de Sostenibilidad, entre otros, su relevancia ambiental, forma y unidad de medición, objetivo, interpretación del significado del indicador, fuente consultada para su elaboración, acción que conlleva y su programación temporal.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. En cuanto a los <i>Indicadores</i> seleccionados, éstos han sido definidos en función del contexto en el que se ha realizado la evaluación del Modelo de Ordenación de Puertos. Por todo ello y a riesgo de resultar conciso en extremo, se ha creído adecuado relacionar un conjunto de <i>Indicadores estratégicos de estado</i> que permitieran describir la situación de partida identificada en el apartado de <i>Diagnóstico</i> de la <i>Memoria Justificativa</i>, adoptando para ello como base aquellos indicadores contenidos en el <i>Documento de Referencia para elaborar Informes de Sostenibilidad de los Planes Insulares de Ordenación</i> que, se ha entendido, guardan estrecha relación con el objeto de la presente evaluación.</li> </ol> <p>Del mismo modo, ha de señalarse que las diferentes infraestructuras portuarias que pretendan implantarse en el litoral requerirán de una serie de autorizaciones sectoriales, así como del sometimiento del procedimiento de evaluación ambiental de proyecto. Por todo ello y en referencia a los Indicadores de Sostenibilidad planteados en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, se ha optado por no hacer uso de aquellos que serán objeto de análisis en el Programa de Vigilancia Ambiental de los correspondientes proyectos de implantación de infraestructuras portuarias, lo cual, sin duda alguna, evitará la duplicidad de contenidos.</p>

3. La consideración en el *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* del tramo litoral comprendido entre la *Punta de los Abrigos hasta el Frente Marítimo de Los Abrigos* (Tramo N°53) como *potencialmente apto* para la implantación de infraestructuras portuarias no ha de ser significar necesariamente que cualquier actuación de esta naturaleza que se pretenda en dicho tramo deba materializarse. Así, la consecución final deberá estar amparada por un plan territorial o proyecto que lo valide, utilizando la información adecuada en cada caso, previo sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental, de plan o proyecto, que corresponda.

Registro: 8900	Informante: Dirección General de Ordenación del Territorio
<p><b>Contenido:</b></p> <p>El Informe de Sostenibilidad Ambiental, como documento de análisis ambiental, deberá estudiar las potenciales afecciones de la <i>zonificación de puertos y localización de los puertos de Candelaria y El Porís</i> sobre los <i>fondos marinos</i>, identificando, caracterizando y valorando su incidencia ambiental al objeto de establecer las oportunas medidas correctoras.</p> <p>En el caso de los puertos de Candelaria y El Porís, especialmente en lo que se refiere al análisis de la vegetación y fauna terrestre y marina (formaciones vegetales dominantes, estado de conservación, fragilidad, capacidad de regeneración y singularidad, referencia a los hábitats, áreas de interés, áreas de nidificación), análisis de las características geológicas (sobre todo lo referente a la dinámica sedimentaria), edafológicas (tipo de suelo, clase agrológica, valor agrícola, estado de conservación, áreas con interés), usos actuales del suelo e impactos ambientales existentes en la etapa previa a la redacción del plan.</p> <p>Igualmente debe realizarse el oportuno análisis de alternativas de los puertos de Candelaria y El Porís.</p>	<p><b>Respuesta:</b></p> <p>Uno de los principios básicos que ha de presidir la incorporación de los estudios ambientales en el planeamiento es que la información éste orientada a la planificación. Como se explicita de manera recurrente, tanto en la <i>Memoria Justificativa</i>, como en el propio <i>Informe de Sostenibilidad Ambiental</i>, el <b>Modelo de Ordenación de Puertos</b>, única modificación operada en el PIOT con incidencia ambiental, muestra una <b>escala insular</b>. Así, el <i>Estudio de Base</i> que lo ha sustentado ha considerado aquellas variables o elementos valorados objetivables y absolutamente <u>esenciales</u> de cara a analizar, en un contexto insular, la viabilidad ambiental de la franja costera en cuanto a la implantación de puertos deportivos y pesqueros, del mismo modo que se han descartado de dicho análisis aquellas otras que, considerando el alcance de la ordenación, no suministran datos relevantes que deban ser estimados.</p> <p>Dicho esto, atendiendo a los <b>dos niveles</b> en los que se articula el Modelo de Ordenación de Puertos (<i>zonificación de la costa en función de aptitud para implantar actuaciones portuarias y localización concreta de actuaciones portuarias</i>) y a la propuesta del Informe referida a la necesidad de abordar un estudio de las potenciales afecciones sobre los <i>fondos marinos</i>, ha de señalarse lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El <b>primer nivel</b> (<i>zonificación</i>) se ha apoyado en la aptitud que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras, atendiendo a variables terrestres de distinta índole (<i>pendiente, accesibilidad, afección a áreas de interés natural</i>, etc.) y cuyo concurso ha contribuido a determinar, al menos, qué tramos costeros <u>no son aptos</u> para la implantación de puertos.</li> </ul> <p>Por otro lado, la ausencia de participación en dicho análisis de determinadas variables correspondientes al <i>dominio marino</i> (<i>clima marítimo, recursos biológicos marinos, dinámica sedimentaria</i>, etc.) ha radicado, y así se ha expuesto de manera repetida, tanto en la <i>Memoria Justificativa</i>, como en el <i>Informe de Sostenibilidad Ambiental</i>, en la imposibilidad de descender a la escala de análisis requerido, toda vez que la amplia extensión del ámbito territorial de estudio (la totalidad de la isla), unido a la complejidad técnica que supone su correcta caracterización, impide cualquier aproximación que vaya más allá de la mera descripción genérica de las mismas (<i>apartado 9. Clima marítimo, apartado 12. Fauna y Flora Marina</i>, etc. del <i>Estudio de Base</i>).</p>

Precisamente, siendo conscientes de las limitaciones a las que se ha enfrentado el *Modelo de Ordenación de Puertos* a la hora de caracterizar el *medio marino* por las razones anteriormente expuestas, es por lo que, bajo un **planteamiento prudente inspirado en el principio de cautela**, se ha optado por no reconocer directamente tramos costeros aptos, recurriendo a la identificación de aquellos ámbitos del litoral insular que, a priori, se ha considerado reúnen las condiciones adecuadas para la localización de puertos (*zonas potencialmente aptas*), sin que ello signifique necesariamente que cualquier actuación de esta naturaleza que pretenda desarrollarse en estos tramos pueda implantarse de forma directa.

Así, su consecución final deberá estar amparada por un plan territorial o proyecto que lo valide, utilizando la información adecuada en cada caso, previo sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental de plan o proyecto que corresponda y en el que, entre otros aspectos y una vez definida perfectamente la actuación portuaria (en cuanto a *localización exacta, dimensiones, capacidad de atraques, tráfico terrestre, marinas secas*, etc.) podrá determinarse y evaluarse con rigor y de manera fiable en base a estudios más detallados del tramo litoral concreto, la incidencia de las condiciones locales del *clima marítimo*, los efectos de la iniciativa sobre las *poblaciones marinas locales* o las posibles interferencias sobre los *mecanismos de transporte y sedimentación litoral* y, por extensión, sobre los procesos ecológicos.

Finalmente, en correspondencia con la visión insular impuesta por el propio Modelo de Ordenación de Puertos, han sido planteadas en la *Memoria Justificativa* y reproducidas literalmente en el *Informe de Sostenibilidad Ambiental*, un conjunto de **medidas ambientales** y cuyo ámbito de aplicación ha correspondido con los niveles en los que se ha planteado el citado Modelo.

De este modo y en el caso concreto de la *zonificación*, se ha efectuado una propuesta de medidas ambientales que habrán de ser asumidas por el plan competente que establezca la ubicación concreta de un puerto en aquellos tramos calificados como *potencialmente aptos*. Así, de entre estas medidas cabe destacar aquellas encaminadas a la preservación de los valores naturales presentes en los **fondos marinos**, así como a la supresión, reducción o compensación de los efectos significativos que pudieran generarse sobre los mismos como consecuencia de las determinaciones del citado Modelo, en concreto:

- *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.*

	<p>- En el caso de las <b>actuaciones concretas</b>, el Modelo Insular de Ordenación de Puertos propone <b>seis puertos de nueva implantación</b>, dos (<i>Garachico</i> y <i>Puerto de la Cruz</i>) que ya han sido declarados Puertos de Interés General de la Comunidad Autónoma y cuentan con sendas Declaraciones de Impacto; los puertos de <i>Adeje</i> y <i>La Laguna</i>, que requerirán la intervención de una figura de planeamiento a los efectos de localizarlos expresamente en los tramos consideraciones potencialmente aptos; y los puertos de <b>Las Caletillas</b> y el <b>Porís de Abona</b>, ambos propuestos en áreas que no detentan ningún valor natural en el medio terrestre y se encuentran a gran distancia de cualquier figura de protección reconocida legalmente (ENP, LIC, ZEPA o ASE). En consecuencia, la Adaptación del PIOT únicamente legitima la implantación directa de dos nuevos puertos (Las Caletillas y el Porís de Abona).</p> <p>Ahora bien, siendo conscientes de que el alcance de las determinaciones del Modelo Insular de Ordenación de Puertos ha de ser concordante con el grado de información disponible, al tiempo que ajustado al nivel con el que poder garantizar su bondad desde el punto de vista ambiental, es por lo que, a la vista de las limitaciones derivadas de la ausencia de análisis detallado sobre el medio marino en el <i>Estudio de Base</i> y atendiendo a las competencias atribuidas al PTEO de Puertos regional, se ha optado por limitar el alcance normativo de las ubicaciones concretas señaladas en el Modelo que afectan, tanto a los <i>nuevos emplazamientos</i>, como a la <i>ampliación</i> de las infraestructuras existentes, otorgándole el <b>carácter de recomendación</b>.</p> <p>De este modo, la localización planteada en el Modelo para el caso concreto de los puertos de Las Caletillas y el Porís de Abona en sendos tramos <i>potencialmente aptos</i> en ningún caso vinculará a los proyectos a través de los cuales habrán de materializarse dichas iniciativas. Es más, una vez conocida la magnitud de la intervención y el diseño de las obras de abrigo y fruto del análisis detallado del medio (dinámica litoral, fauna y flora terrestre y marina, recursos edafológicos, usos actuales, etc.) que habrán de afrontar los respectivos proyectos en el marco del procedimiento de evaluación ambiental, podrá variarse dicha localización, optando por otro emplazamiento alternativo para el que, en cualquier caso, habrá de justificarse la validez de su implantación desde el punto de vista ambiental.</p>
--	--

En síntesis, el conjunto de modificaciones derivadas de los informes recibidos en el período de participación pública y consulta del *Informe de Sostenibilidad Ambiental (Documento modificado según Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009)* se consideran no sustanciales, limitándose a la incorporación a la presente *Propuesta de Memoria Ambiental*, como Anexo, de un apartado específico referido a los **Indicadores de Sostenibilidad**, completando con ello la información referida a los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (apartado *Seguimiento*).

## APORTACIONES SOBRE OTROS PUNTOS DE LA ADAPTACIÓN QUE AFECTAN AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD

En cuanto a las alegaciones presentadas a la Adaptación que han tenido alguna incidencia ambiental, únicamente hay que reseñar aquellas presentadas al **Documento de Aprobación Inicial** que pusieron en discusión el resultado del proceso de *Zonificación* de la costa para albergar infraestructuras portuarias. En concreto, se solicitó la exclusión de los tramos considerados “no aptos” de algunas áreas que, a juicio de los solicitantes, se consideraban adecuadas para la ubicación de actuaciones de este tipo. Esta reivindicación motivó una nueva revisión de las variables y criterios ambientales adoptados para definir el modelo de zonificación, éstas son:

- *Las figuras de protección en el ámbito terrestre incluidas en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.*
- *Los acantilados de interés insular.*
- *Otros elementos y enclaves geomorfológicos de interés insular, como playas de arena o callaos, rasas intermareales, roques, bajas, cuevas y túneles.*
- *La accesibilidad, asumiendo que ésta es nula cuando no existe vía alguna a menos de 1 km de la costa.*

En esta labor de comprobación se recurrió incluso a la consulta del contenido ambiental de planes que ordenan, con un mayor nivel de detalle, estos tramos del litoral controvertidos. Así, el análisis puso de manifiesto la bondad de la zonificación propuesta en el Documento de Aprobación Inicial, razón por la cual fueron desestimadas las alegaciones presentadas, lo que significó, en última instancia, que el *Informe de Sostenibilidad Ambiental (Propuesta modificada según Acuerdo de la COTMAC adoptado en sesión celebrada el 1 de diciembre de 2006)* no experimentara ninguna modificación.

Se **concluye**, pues, que ni el **Informe de Sostenibilidad Ambiental** que acompañó al *Documento de Aprobación Inicial*, ni su **modificación** posterior tramitada en virtud de lo dispuesto en el Acuerdo de la COTMAC de 30 de enero de 2009, han tenido reparos de entidad por parte de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado identificados en el *Documento de Referencia* correspondiente (B.O.C. Nº29, de 8 de febrero de 2007), no siendo necesario efectuar cambios sustanciales en el mismo por las alegaciones efectuadas a la Adaptación.

No obstante, en el proceso de tramitación del instrumento de ordenación analizado se han reconsiderado determinados aspectos de índole ambiental, cuya revisión ha justificado la introducción de algunos cambios en las propuestas de ordenación iniciales. De hecho, como resultado de las sugerencias presentadas en la fase de **participación pública y consulta** del **Avance**, tanto de la *Adaptación del PIOT a las DOG*, como de la *Modificación Nº2*, se advirtieron incongruencias de variado tipo entre el texto y la plasmación cartográfica de la *Zonificación*, de forma que los criterios que servían como fundamento para establecer la caracterización de la costa en función de su “*aptitud*” para acoger infraestructuras portuarias no tuvieron la correspondencia adecuada en los planos. Como testimonio de esta discrepancia basta decir que en

la delimitación gráfica de las franjas costeras consideradas *potencialmente aptas* se incluyeron tramos englobados en Espacios Naturales Protegidos, cuando éste ha sido siempre un factor limitante de primer orden.

La detección de este conflicto motivó la reconsideración de las variables empleadas en el ejercicio de *Zonificación*, proponiendo las citadas con anterioridad y superando la ambigüedad mostrada por los criterios adoptados en fase de Avance. Esta decisión condujo, finalmente, a la adopción de un modelo de zonificación más restrictivo que los presentados como alternativas en esa fase. En el apartado *Análisis de Alternativas* del Informe de Sostenibilidad Ambiental se explica, con más detalle, dicha situación.

## Análisis de la previsión de los impactos significativos derivados del plan

---

### IDENTIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DE LA ADAPTACIÓN DEL PIOT

El *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* previsto en la Adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General, que integra tanto los *puertos de interés insular* (Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía), como los *puertos pesqueros y deportivos de segundo nivel*, se ha articulado en dos escalas:

Primer escala: Consistente en la determinación de la “*aptitud*” que registra el territorio para albergar este tipo de infraestructuras, atendiendo a variables de variada índole (afección a figuras de protección, incidencia sobre elementos geomorfológicos litorales de interés insular, accesibilidad, etc.). Mediante este análisis ha sido posible, al menos, señalar los tramos costeros de la isla que no son aptos para la implantación de puertos e identificar los tramos que a la escala de estudio de la Adaptación sí reúnen condiciones adecuadas, sin que ello signifique necesariamente que cualquier actuación de esta naturaleza desarrollada en estos tramos deba materializarse.

Segunda escala: Integrado por iniciativas concretas con un diferente grado de intervención (*obra nueva; ampliación* de la instalación portuaria *y/o mejora*) que se prevén en puntos definidos del territorio. Así, el *Modelo Insular de Ordenación de Puertos* se ha concretado en las siguientes actuaciones:

- *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.
- *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, El Médano, Los Abrigos, Amarilla Golf, Las Galletas, Los Cristianos, Puerto Colón, Puerto de Adeje, Playa San Juan, Los Gigantes, Garachico, San Marcos, Puerto de la Cruz y La Laguna.

La valoración de los impactos se ha efectuado empleando la terminología utilizada en la *Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico*, quedando graduada en los siguientes niveles: *Nada Significativo, Poco Significativo, Significativo y Muy Significativo*.

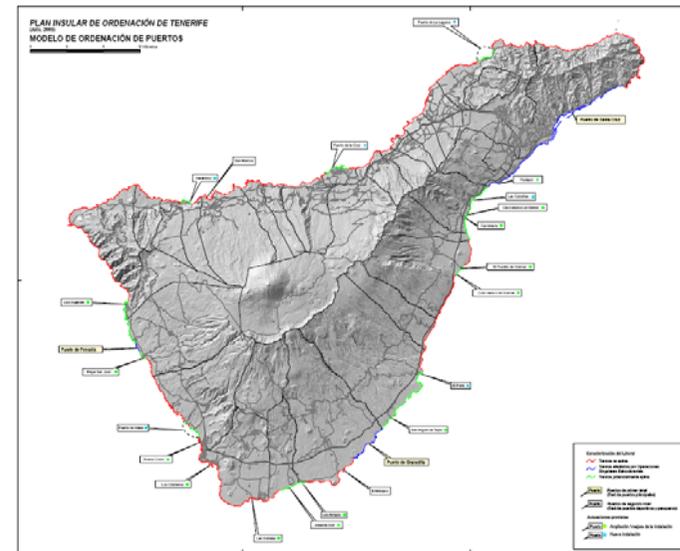
## EVALUACIÓN DE LA APTITUD DEL LITORAL

Con la finalidad de identificar aquellos tramos del litoral susceptibles de acoger nuevas infraestructuras portuarias de segundo nivel, se ha procedido a *Zonificar* el litoral insular, considerándose para ello las siguientes variables:

- *Las 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 han contado con las playas de arena y callaos de interés insular, rasas intermareales, roques, bajas, cuevas y túneles.*
- *Grandes unidades acantiladas de interés insular.*
- *La accesibilidad, asumiendo que la accesibilidad es nula cuando no existe vía alguna, con independencia del nivel de servicio (municipal, comarcal o insular), a menos de 1 km de la costa.*

El resultado de la *Zonificación* ha sido el siguiente:

- *Zona I: Tramos no Aptos*, en los que se prohíbe la construcción de nuevos puertos por afectar negativamente a los elementos insulares antes citados o por carecer de condiciones adecuadas de accesibilidad. La longitud de costa incluida en esta zona asciende a 282,6 km, equivalente al 67,8% del total insular, lo que ilustra el enfoque restrictivo que ha presidido la definición del Modelo.
- *Zona II: Tramos incluidos en el ámbito de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) del PIOT que aglutinan los tres puertos principales de la isla (Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía) y cuya ordenación queda remitida al Plan Territorial correspondiente.* Cubre una distancia longitudinal de 58,2 km (14,0% del perímetro costero de la isla).
- *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 (plan territorial, proyecto, etc.). Comprende una longitud de costa de 75,7 km, un 18,2% del total.



Aún tratándose de un impacto negativo, se considera que la evaluación de esta determinación, teniendo en cuenta el contexto insular de análisis, resulta POCO SIGNIFICATIVA en virtud de los siguientes argumentos:

- *Se prohíbe la instalación de puertos de segundo nivel en las dos terceras partes del perímetro costero insular.*
- *Se preservan en su integridad las áreas terrestres de la franja costera con mayor interés natural.*
- *En los tramos que resultan potencialmente adecuados para su implantación, la materialización o no de la infraestructura queda a expensas del planeamiento territorial o del proyecto correspondiente que, con mayor conocimiento de causa derivado de un estudio más detallado, adoptará la decisión pertinente.*

## EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS ACTUACIONES CONCRETAS

El alcance de esta determinación de la Adaptación, respaldada en lo dispuesto en el art.14 de la *Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias*, no ha podido acompañarse de un estudio ambiental pormenorizado, a una escala mayor que la insular. No obstante, a los efectos de ser más precisos en la valoración de la afección, se han incorporado otras variables a las ya utilizadas en el proceso de *Zonificación* de la costa, entre las que se citan las siguientes:

- *Figuras de protección del ámbito terrestre: Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), tanto terrestre como marinos; las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y las Áreas de Importancia para las Aves (IBA), que no tienen valor normativo pero sí científico.*
- *Valores culturales presentes en el medio marino, en concreto, 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 identificadas en el Estudio de Base.*

En la valoración de los efectos se ha tenido en cuenta, tanto la *localización* como, en la medida de lo posible, el *tipo de intervención* prevista clasificada, en orden decreciente, en función de su nivel de intensidad y de capacidad de transformación del territorio en: a) *obra nueva*; b) *ampliación de la instalación existente*; y c) *mejora de la instalación existente*. Un dato a considerar es que uno de los principales criterios que se han tenido en cuenta en la configuración de la red insular de puertos de segundo nivel ha sido primar la utilización de los puertos e instalaciones portuarias ya existentes sobre la construcción de nuevas infraestructuras. Prueba de ello es que de las 19 actuaciones previstas, sólo 6 corresponden a obras de nueva implantación. En el resto de los casos se trata de iniciativas encaminadas a ampliar o mejorar instalaciones existentes, o bien reconocer una situación de preexistencia, caso de los puertos de El Médano y San Marcos.

Debe recordarse, además, que se ha tratado de evaluar en sentido estricto la localización, atendiendo a factores de variada índole y no se ha valorado el uso, dimensiones, capacidad expresada en número de amarres o diseño de las infraestructuras portuarias previstas, cuestiones todas que han superado el nivel de decisión de esta Adaptación y que requerirán un análisis más detallado.

Por último, aunque el Modelo Insular de Ordenación de Puertos ha englobado, además de las instalaciones de segundo nivel, los puertos de primer nivel (Santa Cruz, Granadilla y Fonsalía), conviene aclarar que éstos no han sido evaluados, toda vez que ya aparecen en el PIOT vigente como elementos integrantes del Modelo de Ordenación Territorial Insular.

El resultado de la evaluación ha sido el siguiente:

<b>Puerto</b>	<b>Municipio</b>	<b>Actuación</b>	<b>Evaluación conjunta</b>
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.

Finalmente, no se han evaluado las instalaciones portuarias de El Médano y San Marcos, incluidas en el Modelo Insular de Ordenación de Puertos por Acuerdo de la COTMAC de fecha 30 de enero de 2009, toda vez que se trata del mero reconocimiento de una preexistencia y por estar recogidas en la *Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias*.

## MEDIDAS PREVENTIVAS, PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Las medidas ambientales planteadas en la Adaptación han sido diferenciadas atendiendo al modo en que se ha concebido el Modelo Insular de Ordenación de Puertos. Como se ha comentado, dicho modelo se ha planteado en dos escalas (*zonificación de la costa* en virtud de su aptitud y *localización concreta* de actuaciones portuarias).

En la **primera escala**, la propuesta de medidas ambientales atañe exclusivamente a los tramos calificados como *potencialmente aptos* e incumbe al planeamiento competente que establezca la ubicación concreta de un puerto en estas áreas. Entre ellas se señalan:

- *Las actuaciones que se desarrollen en el ámbito de los LICs marinos “Sebadales del Sur” y “Franja marina de Teno-Rasca” adoptarán como criterio prioritario la generación de la menor afección posible sobre los hábitats y las especies de interés comunitario que justificaron la declaración de estos espacios.*
- *Se dará prioridad en el diseño de las obras de abrigo a aquellas soluciones que interfieran lo menos posible en los procesos de dinámica sedimentaria litoral.*
- *Las nuevas propuestas de puertos evitarán la ocupación de tramos terrestres de costa que registren condiciones naturales o seminaturales, optándose 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 tramos muy concreto de la costa de Arico, Granadilla de Abona, San Miguel de Abona, Garachico y La Laguna.*

Las medidas ambientales de mayor importancia han sido plasmadas en el Art.3.3.3.10 7-D del Título III del PIOT. Además de este compendio, es preciso destacar que en el proceso de zonificación de la costa las medidas preventivas (no afección a Espacio Natural Protegido ni a

acantilados de interés insular) han desempeñado un papel crucial, como se pone de manifiesto en este documento y en el Informe de Sostenibilidad.

En cuanto a la **segunda escala**, se han distinguido tres situaciones con respecto a la adopción de medidas ambientales protectoras y correctoras, dependiendo del tipo de intervención de que se trate y del resultado de la evaluación global en cada ubicación concreta.

- Actuaciones consistentes en la *mejora o ampliación* de las instalaciones existentes y cuya evaluación conjunta se ha estimado como *Nada Significativa*. No se han planteado medidas específicas.
- Actuaciones consistentes en la *ampliación* de las instalaciones portuarias y cuya evaluación conjunta se ha considerado *Poco Significativa*. Se han adoptado, entre otras, medidas para evitar la afección a elementos puntuales (playas naturales, rasas intermareales, etc.). En el documento normativo de la Adaptación, concretamente en su *Anexo III. Actuaciones portuarias*, se han detallado las medidas correspondientes a cada instalación.
- Actuaciones vinculadas a la construcción de *nuevos puertos* (Garachico, Puerto de la Cruz, Las Caletillas y El Porís). Únicamente se han propuesto medidas para las instalaciones situadas en la costa de Candelaria y Arico (ver *Anexo III. Actuaciones portuarias*). Respecto a los dos primeros se estará a lo dispuesto en las correspondientes Declaraciones de Impacto.

## Determinaciones finales a incorporar en la propuesta de la Adaptación

---

Tal y como ha sido comentado en el apartado relativo al *Análisis del proceso de evaluación* de la presente *Propuesta de Memoria Ambiental*, el Informe de Sostenibilidad acompañó al documento de Aprobación Inicial de la Adaptación, de igual forma que en el documento de Avance se incorporó el contenido ambiental exigido en aplicación del *Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento*.

Esta particularidad ha permitido que el Informe de Sostenibilidad Ambiental se pronunciara sobre un Modelo Insular de Ordenación de Puertos definido, añadiendo cuantas medidas ambientales se estimaran oportunas en función de las características de la ordenación desarrollada en cuanto a su alcance, ámbito territorial de aplicación, etc., estando todas ellas descritas en la *Memoria Justificativa*, así como sintetizadas en el Informe de Sostenibilidad. De éstas, las de evidente naturaleza normativa han sido convenientemente reflejadas en el documento correspondiente.

Sin duda, de haberse apoyado el Informe de Sostenibilidad Ambiental en el documento de Avance, momento de elaboración de todo instrumento de ordenación en el que el modelo no está “cerrado”, hubiese sido necesario añadir determinaciones finales de carácter ambiental y el planteamiento de este apartado sería radicalmente distinto.

### RESPECTO AL PLAN DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Tal y como ha sido apuntado en el apartado *Valoración del Informe de Sostenibilidad y su calidad* de la *Propuesta de Memoria Ambiental*, en aras de obtener una mejora cualitativa de la propuesta del *Plan de Seguimiento Ambiental* planteada en el Informe de Sostenibilidad, se ha considerado adecuado operar cierto desarrollo en el mismo en cuanto a su nivel de concreción y estructura. Con lo anterior, sin suponer una modificación sustancial del contenido del plan, la relación original de *Indicadores de Sostenibilidad* contenida en el apartado de *Seguimiento* del Informe de Sostenibilidad ha sido enriquecida, en función de sus posibilidades de monitorización, mediante la organización de la información según bases de datos para un cálculo eficiente, así como a través de la selección de las fuentes más oportunas de los datos. El resultado se ha sintetizado en las denominadas *Fichas de Seguimiento Ambiental* en las que han sido planteadas, para cada Indicador de Sostenibilidad, entre otros, su *relevancia ambiental, forma y unidad de medición, objetivo, interpretación del significado del indicador, fuente consultada para su elaboración, acción que conlleva y su programación temporal*.

De todo lo expuesto se estima que, sin perjuicio de los que pudieran derivarse del acuerdo adoptado por el Órgano Ambiental (COTMAC) conforme al procedimiento de evaluación previsto en el *Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias*, los únicos cambios que se han de introducir en la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para su Adaptación a las Directrices de Ordenación General (DOG) corresponden a las determinaciones ambientales detalladas en este apartado 6 de la *Propuesta de Memoria Ambiental*.

## **Anexo. Fichas de Indicadores de Sostenibilidad**

---

### **RELACIÓN DE FICHAS DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD**

#### **BLOQUE 1. FIGURAS DE PROTECCIÓN**

- 1.1. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS (ENP) Y ÁREAS DE SENSIBILIDAD ECOLÓGICA (ASE)
- 1.2. LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

#### **BLOQUE 2. TERRITORIO**

- 2.1. OCUPACIÓN DEL FRENTE LITORAL

#### **BLOQUE 3. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS**

- 3.1. AMARRES Y ATRAQUES

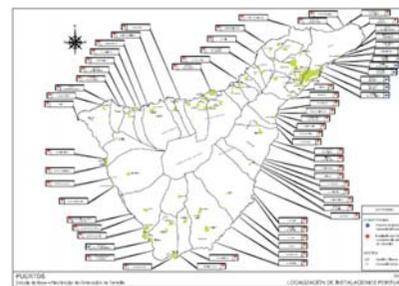
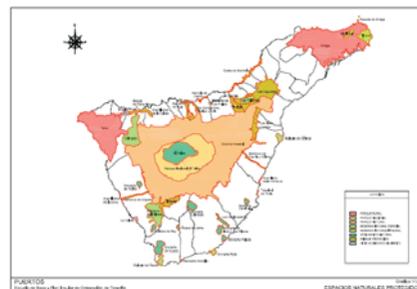




- 1. Denominación:** PRESIÓN SOBRE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y ÁREAS DE SENSIBILIDAD ECOLÓGICA.  
Número de amarres deportivos y pesqueros por kilómetro de frente litoral declarado Espacio Natural Protegido y/o Área de Sensibilidad Ecológica.
- 2. Objetivo:** Valoración de la presión sobre los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Sensibilidad Ecológica como resultado del incremento en el número de amarres.
- 3. Relevancia ambiental:** El incremento en el número de amarres podrá tener importantes implicaciones ambientales sobre los Espacios Naturales Protegidos y Áreas de Sensibilidad Ecológica, especialmente, aquellas derivadas del aumento de las embarcaciones recreativas en zonas propicias para el baño o la pesca (alteraciones de las condiciones ambientales).

CIFRAS DE REFERENCIA*	
Número de amarres	Longitud de costa (Km) declarada ENP y/o ASE
1.635	143 (34,4% del total insular)

\* Fuente: Europrojet, Plan de Puertos Deportivos y Pesqueros de la Isla de Tenerife, 2001



- 4. Periodicidad de actualización:** Anual.
- 5. Metodología de calculo:** (Suma de número de amarres deportivos y pesqueros / Longitud total de costa declarada Espacio Natural Protegido y/o Área de Sensibilidad Ecológica).
- 6. Unidad de medida:** Adimensional.
- 7. Ámbito territorial:** Insular.
- 8. Valores de referencia:** • Valor mínimo: Ratio actual (1.635 amarres/143 km)=11,4  
• Valor máximo: El valor óptimo posible es el mantenimiento de la actual proporción.
- 9. Interpretación:** El incremento del valor del ratio se corresponde con el aumento de la presión sobre el litoral declarado ENP y/o ASE, por lo que se considera negativo.
- 10. Fuente:** • Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.  
• Gobierno de Canarias (Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial).  
• Servicio Técnico de Ganadería y Pesca del Cabildo de Tenerife, Puertos Deportivos (Clubs) y Cofradías de pescadores.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

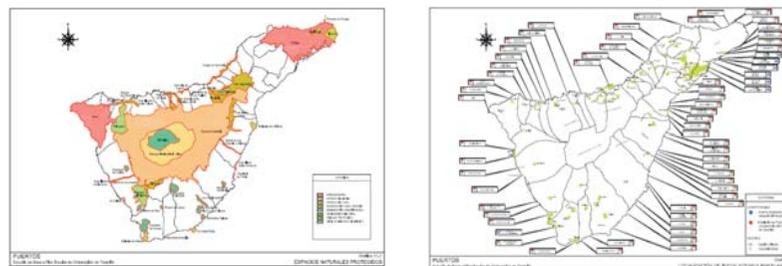
**Denominación:** Amarres deportivos y pesqueros.

**Unidades:** Número de amarres.





- 1. Denominación:** PRESIÓN SOBRE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y ÁREAS DE SENSIBILIDAD ECOLÓGICA  
Distancia media de localización (km) de nuevas infraestructuras portuarias respecto a frente litoral declarado Espacio Natural Protegido y/o Área de Sensibilidad Ecológica.
- 2. Objetivo:** Valoración de la presión sobre los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Sensibilidad Ecológica como resultado de la implantación de nuevas infraestructuras portuarias.
- 3. Relevancia ambiental:** Los puertos son infraestructuras puntuales que conllevan un potente efecto transformador del territorio, tanto en el espacio concreto de implantación, como en su entorno inmediato (requiere de infraestructuras adicionales, actúa como foco de atracción de otros usos, etc.). Así, su proximidad a ENP y/o ASE podrá tener implicaciones ambientales significativas, tanto directas, principalmente derivadas del aumento de embarcaciones recreativas en zonas propicias para el baño o la pesca, como indirectas, a través de la devaluación de los fundamentos de protección (paisajísticos, ecosistemas, procesos naturales, etc.).



- 4. Periodicidad de actualización:** Anual.
- 5. Metodología de cálculo:** (Suma de distancias medias entre las nuevas infraestructuras portuarias y los límites de Espacios Naturales Protegidos y/o Áreas de Sensibilidad Ecológica).
- 6. Unidad de medida:** Kilómetros.
- 7. Ámbito territorial:** Insular.
- 8. Valores de referencia:**
  - Valor mínimo: Distancia media actual.
  - Valor máximo: El valor óptimo posible es el mantenimiento de las actuales distancias medias.
- 9. Interpretación:** La reducción del valor se corresponde con el incremento de la presión sobre los Espacios Naturales Protegidos y/o Áreas de Sensibilidad Ecológica, por lo que se considera negativo.
- 10. Fuente:**
  - Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
  - Gobierno de Canarias (Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial).
  - GRAFCAN.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

**Denominación:** Localización de las nuevas infraestructuras portuarias deportivas y pesqueras.

**Unidades:** Km.

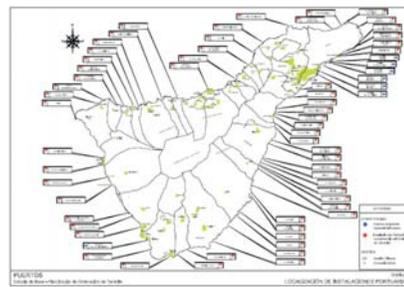
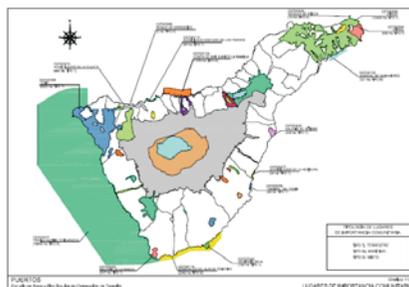




**1. Denominación:** PRESIÓN SOBRE LOS LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA MARINOS Y COSTEROS  
Número de amarres deportivos y pesqueros por kilómetro de frente litoral declarado Lugar de Importancia Comunitaria.

**2. Objetivo:** Valoración de la presión sobre los Lugares de Importancia Comunitaria marinos y costeros como resultado del incremento de la demanda de número de amarres.

**3. Relevancia ambiental:** El incremento en el número de amarres podrá tener importantes implicaciones ambientales sobre los Lugares de Importancia Comunitaria marinos y costeros, especialmente, aquellas derivadas del aumento de las embarcaciones recreativas en zonas propicias para el baño o la pesca (alteración de las condiciones ambientales).



**4. Periodicidad de actualización:** Anual.

**5. Metodología de calculo:** (Suma de número de amarres deportivos y pesqueros / Longitud total de costa declarada Lugar de Importancia Comunitaria).

**6. Unidad de medida:** Adimensional.

**7. Ámbito territorial:** Insular.

**8. Valores de referencia:**

- Valor mínimo: Ratio actual.
- Valor máximo: El valor óptimo posible es el mantenimiento de la actual proporción.

**9. Interpretación:** El incremento del valor del ratio se corresponde con el aumento de la presión sobre el litoral declarado Lugar de Importancia Comunitaria, por lo que se considera negativo.

**10. Fuente:**

- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Gobierno de Canarias (Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial).
- Servicio Técnico de Ganadería y Pesca del Cabildo de Tenerife, Puertos Deportivos (Clubs) y Cofradías de pescadores.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

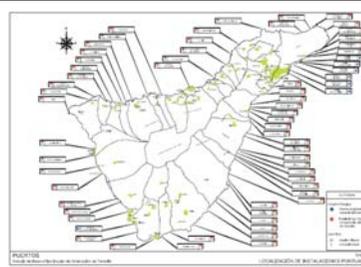
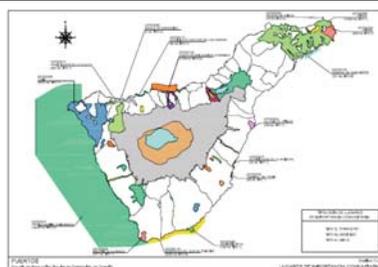
**Denominación:** Amarres deportivos y pesqueros.

**Unidades:** Número de amarres.





- 1. Denominación:** PRESIÓN SOBRE LOS LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA COSTEROS  
Distancia media de localización (km) de nuevas infraestructuras portuarias respecto a frente litoral declarado Lugar de Importancia Comunitaria.
- 2. Objetivo:** Valoración de la presión sobre los Lugares de Importancia Comunitaria costeros como resultado de la implantación de nuevas infraestructuras portuarias.
- 3. Relevancia ambiental:** La implantación de nuevas infraestructuras portuarias en las proximidades de los tramos costeros declarados LIC podrá tener implicaciones ambientales especialmente significativas, tanto directas, principalmente derivadas del incremento de las embarcaciones recreativas en zonas propicias para el baño o la pesca, como indirectas, a través de la devaluación de los fundamentos de protección (hábitats y especies prioritarias).



- 4. Periodicidad de actualización:** Anual.
- 5. Metodología de calculo:** (Suma de distancias medias entre las nuevas infraestructuras portuarias y límites de Lugares de Importancia Comunitaria costeros).
- 6. Unidad de medida:** Kilómetro.
- 7. Ámbito territorial:** Insular.
- 8. Valores de referencia:**
- Valor mínimo: Distancia media actual.
  - Valor máximo: El valor óptimo posible es el mantenimiento de las actuales distancias medias.
- 9. Interpretación:** La reducción del valor se corresponde con el incremento de la presión sobre los Lugares de Importancia Comunitaria costeros, por lo que se considera negativo.
- 10. Fuente:**
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
  - Gobierno de Canarias (Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial).
  - GRAFCAN.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

**Denominación:** Localización de las nuevas infraestructuras portuarias deportivas y pesqueras.

**Unidades:** Km.

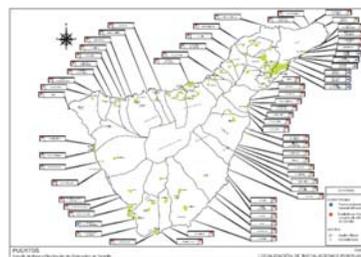
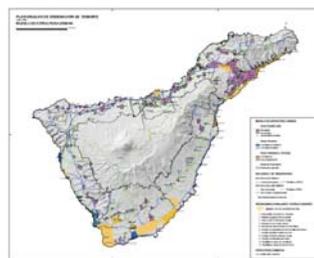




1. **Denominación:** OCUPACIÓN DEL FRENTE LITORAL.

2. **Definición:** Porcentaje de suelo artificializado ocupado por la urbanización, edificación e infraestructuras portuarias deportivas y pesqueras.

3. **Relevancia ambiental:** El incremento de la superficie urbanizada tiene implicaciones ambientales directas cuando se produce en el litoral, ya que afecta a los ecosistemas marinos costeros, especialmente frágiles. Estos ecosistemas constituyen un sistema dinámico, que necesita espacio hacia tierra para poder adaptarse a los posibles cambios. La urbanización costera inmoviliza o elimina espacio y pone en cuestión el equilibrio, amenazando a las comunidades biológicas asociadas.



4. **Periodicidad de actualización:** Anual.

5. **Metodología de calculo:** (Suma de superficies de suelos ocupados por la urbanización e infraestructuras portuarias en la franja considerada / Superficie total en franja considerada) X 100

6. **Unidad de medida:** Adimensional. Porcentaje (%).

7. **Ámbito territorial:** Insular.

8. **Valores de referencia:**

- Valor mínimo: 0%
- Valor máximo: El valor óptimo posible corresponde al mantenimiento de la tasa actual de ocupación consolidada.

9. **Interpretación:** El incremento del valor se corresponde inversamente con la conservación de los ecosistemas litorales y uso público, por lo que se considera negativo.

10. **Fuente:**

- Banco Público de Indicadores Ambientales del Ministerio de Medio Ambiente.
- Sistema de Indicadores de Sostenibilidad para la Región Macaronésica.
- GRAFCAN.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

**Denominación:** Ocupación del frente litoral.

**Unidades:** Hectáreas (Ha).





**1. Denominación:** INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS  
Número de amarres por kilómetro de litoral

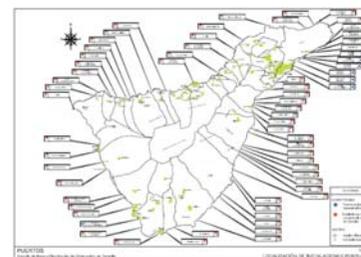
**2. Objetivo:** Evaluación del número de amarres y atraques deportivos y pesqueros a efectos de determinar parámetros de oferta y demanda.

**3. Relevancia ambiental:** La magnitud más importante para determinar la oferta y la demanda de instalaciones corresponde al número de amarres, toda vez que constituye la unidad más utilizada en el cálculo de la capacidad de los puertos y las dársenas deportivas. El conocimiento del ratio (Nº amarres/km litoral) permite determinar de manera precisa la capacidad de las instalaciones náuticas y la posible demanda de nuevas infraestructuras y consiguientemente, el posible incremento de la presión sobre la franja litoral.

CIFRAS DE REFERENCIA*	
Número de amarres	Longitud de costa (Km)
1.635	358

\* Fuente: Europrojet, Plan de Puertos Deportivos y Pesqueros de la Isla de Tenerife, 2001

DEMANDA POTENCIAL DE AMARRES A MEDIO PLAZO*	
Año	Por longitud de costa (km)
2009	7.580
2010	7.770
2011	7.964
2012	8.163
2013	8.367



**4. Periodicidad de actualización:** Anual.

**5. Metodología de calculo:** (Suma de número de amarres deportivos y pesqueros / Longitud total de costa)

**6. Unidad de medida:** Adimensional.

**7. Ámbito territorial:** Insular.

**8. Valores de referencia:**

- Valor mínimo: Ratio actual (1.635 atraques/358 km)=3,8
- Valor máximo: El valor óptimo posible es el mantenimiento de la actual proporción.

**9. Interpretación:** El incremento del valor del ratio se corresponde con el aumento de la presión sobre el medio litoral, por lo que se considera negativo.

**10. Fuente:**

- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Gobierno de Canarias (Consejería de Obras Públicas y Transporte, Puertos Canarias).
- Servicio Técnico de Ganadería Pesca del Cabildo Insular de Tenerife, Puertos Deportivos (Clubs) y Cofradías de Pescadores.

Descripción de variables

Numero de variables: 1

**Denominación:** Amarres deportivos y pesqueros.

**Unidades:** Número de amarres.



