



ESTUDIO DE BASE (XXVIII)
Ordenación de Puertos

ESTUDIO DE BASE del Plan Insular de Ordenación de Tenerife: ORDENACIÓN DE PUERTOS

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

0.- Introducción

INFORMACIÓN SOCIOECONÓMICA Y TERRITORIAL

- 1.- Planeamiento territorial y urbanístico
- 2.- Accesibilidad al litoral
- 3.- Inventario de instalaciones portuarias
- 4.- Demanda de instalaciones portuarias
- 5.- Inventario de instalaciones de depuración y vertido en el litoral
- 6.- Inventario de canteras
- 7.- Diagnóstico socioeconómico y territorial

INFORMACIÓN AMBIENTAL

- 8.- Caracterización del litoral insular
- 9.- Clima marítimo
- 10.- Morfología del litoral insular
- 11.- Espacios Naturales Protegidos
- 12.- Recursos biológicos
- 13.- Recursos culturales
- 14.- Paisaje
- 15.- Unidades Ambientales Homogéneas
- 16.- Diagnóstico ambiental

MODELO DE ORDENACIÓN

- 17.- Alternativas de ordenación
- 18.- Criterios de ordenación
- 19.- Zonificación

INTRODUCCIÓN

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN	1
0.1. INTRODUCCIÓN	1
0.1.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	2
0.1.2. CONSIDERACIONES AMBIENTALES	3
0.2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE BASE	4

0. INTRODUCCIÓN

0.1. INTRODUCCIÓN

El PIOT vigente remite la ordenación de puertos a un Plan Territorial Especial de Ordenación. En 2004, se elabora la documentación de Avance de dicho Plan.

Por otro lado, la Ley 14/2003, de 8 de abril, de **Puertos de Canarias** en su artículo 8 prevé la formulación de un **Plan Regional de Puertos** a cargo de la consejería del Gobierno de Canarias competente en materia de puertos, aunque en el artículo 14 está previsto que los Planes Insulares de Ordenación del Territorio incluyan la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica.

Así mismo, la Ley 19/2003, de 14 de abril, aprueba las **Directrices de Ordenación General** y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. La directriz 88.4 de ordenación general, expone que los puertos se emplazarán en los puntos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación.

En consecuencia, las disposiciones de la Ley de Puertos y de las Directrices de Ordenación General obligan a la incorporación en el PIOT de un **modelo de ordenación insular de puertos**. La inclusión de esta nueva documentación obliga a la redacción de un Estudio de Base Insular que recoja toda la documentación de información y ordenación necesaria para la justificación del modelo propuesto en el PIOT.

La documentación de este ESTUDIO DE BASE DE ORDENACIÓN DE PUERTOS se ha extraído íntegramente del documento de "Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Puertos e Infraestructuras Portuarias del Litoral de Tenerife" redactado por la consultora "TRAZAS INGENIERIA, S.L."

Dicho Plan Territorial se desarrolló, a su vez, en base a la información recogida en el PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS Y PESQUEROS DE LA ISLA DE TENERIFE, redactado por la empresa EUROPROJECT, en diciembre de 2001. Las principales fuentes de información consultadas en la redacción del PTEOI y del anteriormente citado Plan han sido los diferentes organismos implicados en la ordenación del litoral y las entidades que tutelan o gestionan algunas de las instalaciones portuarias presentes en el litoral.

- La información relativa al sector portuario en general en la Isla de Tenerife y la situación actual en materia de competencias, ha sido proporcionada en gran parte por el Servicio de Puertos de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno Canario, así como por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Esta información ha sido complementada con las consultas realizadas al Área de Planes Insulares del Cabildo de Tenerife y a la Demarcación de Costas de la Santa Cruz de Tenerife del Ministerio de Medio Ambiente.
- La información relativa al sector portuario deportivo se ha recopilado en base a las encuestas escritas y llamadas telefónicas realizadas a las entidades concesionarias de los puertos deportivos concesionados y a publicaciones sectoriales que se indican cada vez que se emplean.
- La información relativa al sector portuario pesquero ha sido proporcionada por la Agencia Insular del Mar del Servicio Técnico de Desarrollo Rural y Pesquero del Cabildo de Tenerife.
- La información relativa al estado actual del medio natural en la franja litoral, es decir, la información actualizada de los espacios naturales existentes, de las zonas protegidas según las normativas comunitaria, estatal y autonómica y las características morfológicas y geológicas del litoral, ha sido proporcionada principalmente por el departamento de Espacios Naturales protegidos del Cabildo de Tenerife y el Banco de Datos de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.

0.1.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Los factores más importantes que caracterizan la problemática del sector pesquero de la isla de Tenerife son: falta de infraestructura portuaria y de servicios a las embarcaciones ligada a una falta de medios de conservación y posterior comercialización de las capturas que, junto con la migración de la población activa del sector pesquero hacia el sector dedicado a turismo y hostelería y las políticas de actuación europeas que tienden a reducir las ayudas económicas al sector, conducen a afirmar que el sector pesquero artesanal está en fase de estancamiento y decadencia potencial.

Paralelamente, existe el sector pesquero dedicado a la pesca de altura, centralizado en los puertos de Los Cristianos y de Santa Cruz de Tenerife. Las capturas de este sector se comercializan a través del mercado actualmente localizado en las Lonjas del Puerto de Los Cristianos y del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Las instalaciones portuarias tuteladas por la Autoridad Portuaria de Tenerife, presentan una supremacía técnica y económica respecto al resto de instalaciones debido a que poseen la infraestructura de abrigo y calado suficientes que garanticen la seguridad de los buques durante todo el año, medios e instalaciones óptimos para las tareas portuarias y servicios a las embarcaciones y a los usuarios.

Esto se traduce en una oferta de amarres para uso deportivo en el frente marítimo de Santa Cruz orientada a barcos de mediana y gran eslora que es difícilmente comparable a la oferta de amarres para uso deportivo que ofrecen los puertos concesionados. Lo mismo ocurre con la dársena pesquera del puerto de Santa Cruz: ofrece una infraestructura de abrigo y un calado óptimos que, junto con las instalaciones de manipulación y comercialización de capturas y los servicios que ofrece a las embarcaciones de pesca, la convierten en la instalación portuaria más importante de toda la isla dedicada a la pesca.

Los puertos deportivos concesionados a entidades privadas son instalaciones portuarias cuya mayoría poseen una infraestructura de abrigo aceptable para garantizar la seguridad de las embarcaciones y un calado suficiente para albergar embarcaciones deportivas de pequeña y mediana eslora. Asimismo, ofrecen los servicios portuarios mínimos a las embarcaciones y a los usuarios. La mayoría de estas instalaciones están saturadas o en el límite de saturación.

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

Una causa de este deterioro de las instalaciones podría explicarse por el descenso de la actividad pesquera que se ha producido en la Isla de Tenerife durante las últimas décadas, que ha provocado en la mayoría de los casos el abandono de puertos y refugios pesqueros. Dicho deterioro ha favorecido al crecimiento descontrolado de embarcaciones deportivas de pequeña eslora en este tipo de instalaciones, que sin estar inscritas en ningún club náutico o puerto deportivo, fondean libremente en las dársenas o amarran en los embarcaderos.

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

Actualmente no existe un censo de embarcaciones existentes en la Isla de Tenerife debido a que es conocido el número de embarcaciones matriculadas cada año pero no lo es el número de embarcaciones dadas de baja el mismo año. Por tanto, no se conoce el número total de embarcaciones en uso en la Isla de Tenerife. Los datos de los que se dispone hasta la fecha corresponden a las matriculaciones realizadas desde el año 1995.

A efectos de cuantificar una tasa de crecimiento del número de embarcaciones susceptible de usar las instalaciones portuarias de la isla, se han tenido en cuenta las matriculaciones registradas en Capitanía

Marítima de Santa Cruz de Tenerife desde el año 1995 hasta el año 2001. Observándose una tasa de crecimiento medio de 400 embarcaciones al año.

0.1.2. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Medio Terrestre

El ámbito estudiado se corresponde con la banda litoral y costera de la isla de Tenerife, hasta aproximadamente los 300 m.s.n.m. incluyéndose en el Piso Bioclimático Inframediterráneo en el que se establecen las comunidades vegetales zonales o climatófilas y las comunidades vegetales edafófilas. Tratamiento aparte merecen las correspondientes a los núcleos urbanos más consolidados en los que la vegetación potencial ha sido desplazada por la vegetación foránea (ya sea invasora u ornamental).

Desde un punto de vista faunístico se señala como grupos mejores representados el de los invertebrados y sobre todo el ornítico; con respecto a este último, son las aves marinas las más interesantes.

Medio marino

Se ha llevado a cabo un estudio de las características principales del medio marino que circunda la Isla, lo que supone el análisis de la zonificación en la que se desarrollan los principales organismos bentónicos (Franjas Supralitoral, Mesolitoral, Infralitoral y Circalitoral). Después de analizar el litoral de la Isla por sectores Norte, Suroeste y Sureste, se detectan las zonas de mayor interés biológico coincidentes con los seabadales y puntos con bajas y rasas, más abundantes en la vertiente norte de Tenerife. Asimismo, se señalan como zonas de máximo interés biológico el área comprendida entre San Juan de La Rambla y la Punta de Teno. Se destaca la importancia de la vertiente Suroeste en cuanto a la presencia de cetáceos, lo que ha propiciado la declaración de toda esta vertiente como Parque Natural.

En cuanto a las actividades pesqueras y marisqueras del litoral de la Isla; destacando sobre todo las áreas de interés en cuanto a la pesca de especies pelágicas costeros se refiere. Es de destacar además la importancia que ha ido adquiriendo el sector de los cultivos marinos. Así, cabe mencionar la implantación de jaulas para la crianza de alevines de varias especies de interés pesquero en la vertiente noreste, sureste y suroeste de la Isla.

Espacios Naturales Protegidos

Dentro del ámbito de actuación se encuentran implicados un total de veinte Espacios Naturales Protegidos terrestre, de los que dos son Reservas Naturales Integrales, tres Reservas Naturales Especiales, dos Parques Rurales, cinco Monumentos Protegidos, cuatro Paisajes Protegidos y cuatro Sitios de Interés Científico. Asimismo y tal y como señala la Ley de Espacios Naturales Protegidos también se encuentran presentes las denominadas Áreas de Sensibilidad Ecológica que por su propia definición son los Parques Nacionales, los Parques Rurales, las Reservas Naturales, los Monumentos Naturales y los Sitios de Interés Científico. Es de destacar cuatro Espacios Naturales cuyos límites para las ASE no coincide con los límites de los propios Espacios Protegidos ya que se encuentran sobrepasados y son las Reservas Naturales del Malpaís de Güímar y Montaña Roja y los Paisajes Protegidos de la Rambla de Castro y la Costa de Acentejo.

Hay que destacar la existencia de Lugares de Interés Comunitario, considerados en el desarrollo y propuestas de este Avance. Ascenden a un total de 24 zonas de los que cuatro son marinas y cuya declaración obedece a criterios de importancia como son la presencia de especies prioritarias o presentar seabadales de interés al servir de soporte para el desarrollo de determinadas especies marinas.

Por último, cabe mencionar la existencia de tres zonas declaradas ZEPAs y que son tres: Anaga, Tigaiga y Teno que están muy ligadas a la presencia en las mismas de especies de aves marinas especialmente interesantes por figurar en los diferentes catálogos de protección tal y como se observa en la documentación aportada.

Recursos Culturales, Patrimoniales y Arqueológicos

La franja costera de la Isla cuenta con una muy buena representación patrimonial como lo demuestra la relación de bienes muebles e inmuebles señalados por la Ley 4/99 de Patrimonio Histórico de Canarias y que en el presente documento forman parte del patrimonio Histórico, Paleontológico, Etnográfico y Arqueológico.

0.2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE BASE

El presente Estudio de Base de Ordenación de Puertos pretende de alcanzar los siguientes objetivos:

- I. Realizar un análisis completo del sector portuario en la Isla de Tenerife, caracterizando cada una de las instalaciones portuarias existentes en la actualidad, diferenciando las instalaciones dedicadas a uso deportivo de las instalaciones dedicadas a actividades pesqueras, y mostrar la situación del sector portuario en un horizonte a corto y medio plazo, teniendo en cuenta los proyectos en fase de redacción, tramitación y/o en ejecución.
- II. Estudiar las características morfológicas, paisajísticas y biológicas del litoral, haciendo hincapié en los aspectos medioambientales, territoriales y urbanísticos que condicionan la futura actuación portuaria. A partir del estudio del litoral en este estudio se pretende definir unas zonas aptas para la implantación de una instalación portuaria.
- III. Realizar un análisis de la oferta actual de amarres para uso deportivo, contemplar la demanda futura a medio plazo (año 2011), teniendo en cuenta los proyectos en fase de redacción, tramitación y/o en ejecución, evaluando así el techo actual y futuros, y prever la demanda de amarres para uso deportivo a largo plazo (años 2016 y 2021). Las demandas a medio y largo plazo se podrán satisfacer mediante las actuaciones propuestas y serán ejecutadas según la programación propuesta en función de la implantación real.
- IV. Realizar un análisis de la situación actual del sector pesquero, realizando un inventario de los medios e instalaciones portuarias disponibles y de la flota pesquera existente y proponiendo un desarrollo del sector mediante actuaciones portuarias de mejora y ampliación de refugios pesqueros existentes.

Asimismo, con la definición de un modelo de ordenación portuaria se pretende:

- Proteger el litoral del desequilibrio territorial que produciría un crecimiento descontrolado del sector portuario.
- Verificar que la oferta de amarres destinados a uso deportivo se ajusta a la demanda previsible, bien sea en toda la isla, como por frentes litorales.
- Mejorar los servicios al usuario tanto en las instalaciones existentes como en las futuras, garantizando un itinerario turístico que asegure la navegación a lo largo de todo el litoral.
- Reordenar la flota pesquera actual asegurando así el desarrollo del sector pesquero y la promoción de la pesca deportiva.
- Promover el tráfico marítimo interinsular de pasajeros entre los puntos de menor distancia interinsular.
- Integrar la instalación portuaria con el entorno urbano que lo acoge.
- Mejorar la accesibilidad terrestre a las zonas portuarias.