

la zona de cría de rapaces rupícolas, como por ejemplo en el Llano de la Sarderá kilómetro 1,5 a 3,5 de la carretera a Cuevas de Cañar.

Cambiará el trazado del tendido eléctrico para alimentar las instalaciones de la presa del Puente de Santolea de forma que discurrirá por cotas inferiores a las previstas, paralelo al embalse, siguiendo la antigua carretera vecinal de Planas a Santolea, diseñando los apoyos con toda la serie de condiciones técnicas definidas en la documentación aclaratoria presentada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y, particularmente, aislando los cables conductores en apoyos con puentes flojos y/o localizados en relieves dominantes; colocando dispositivos salvapájaros con tiras en x de neopreno dispuestas al trebolillo en las tres fases, con una separación de 10 metros entre salvapájaros consecutivos del mismo cable; evitando instalar apoyos prominentes en el terreno; y, donde no fuera posible, utilizando cadenas de amarres dispuestas al trebolillo con crucetas situadas a más de 1,5 metros por debajo del cabezal.

Durante la realización de las obras hará un seguimiento continuado del desarrollo de la cría de rapaces en un radio de 2 kilómetros medidos a partir de los puntos de obra, vigilando expresamente el desarrollo reproductivo de las parejas de alimoche, halcón peregrino y águila azor-perdicera. En este sentido redactará un plan de seguimiento que someterá a la aprobación de la Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

### 3993

*RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I», de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 4 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto Nuevo Puerto de Granadilla.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, y también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto. La relación inicial de consultados fue ampliada por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de mayo de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

Elaborados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife el proyecto básico, denominado Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I, y el estudio de impacto ambiental, uno de cuyos anejos era el estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, se sometieron conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 19 de enero de 2000, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Así mismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitió la citada documentación a la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, al Cabildo Insular de Tenerife y al Ayuntamiento de Granadilla de Abona para que emitieran los informes que consideraran oportunos. Además de estos documentos, también fueron remitidos los siguientes estudios e informes: Estudio de mercado del nuevo puerto de Granadilla, La configuración de un nuevo sistema de puertos en Tenerife: Integración

funcional y territorial, estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, análisis de capacidad del puerto de Santa Cruz de Tenerife, posible afección sobre las comunidades de fanerógamas marinas del nuevo puerto de Granadilla, estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, análisis de sedimentos en las dársenas de Santa Cruz de Tenerife.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de febrero de 2001, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: El proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública. El expediente se complementaba con los estudios e informes citados en el párrafo anterior.

Las características de las principales actuaciones contempladas en el proyecto Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Con fecha 29 de julio de 2002, la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remitió al Ministerio de Medio Ambiente un documento que contenía un informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente y el acuerdo del Gobierno de Canarias sobre el Nuevo Puerto de Granadilla.

En este informe, la Viceconsejería de Medio Ambiente justifica la necesidad del nuevo puerto argumentando tanto la imposibilidad de desarrollo del actual puerto de Santa Cruz de Tenerife, como la idoneidad de la ubicación propuesta para el nuevo puerto en el término municipal de Granadilla de Abona. En cuanto a los aspectos ambientales, el informe recalca que el nuevo puerto se sitúa fuera del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES7020116 «Sebadales del Sur de Tenerife» y que la actuación propuesta no perjudica a la integridad del mismo. Por lo que se refiere a la presencia de tortugas marinas en Canarias, el informe cita a la tortuga boba (*Caretta caretta*) como la más habitual, afirmando que no existen poblaciones sedentarias de tortugas en la zona del proyecto y que la aparición de tortugas de la especie *Caretta caretta* es muy rara y esporádica. No obstante, en el informe se establecen una serie de medidas compensatorias en previsión de posibles efectos sobre estos, y algunos otros, hábitats y especies.

Por lo que se refiere al acuerdo sobre el proyecto «Nuevo Puerto de Granadilla», el Gobierno de Canarias, en sesión celebrada el día 6 de mayo de 2002, acordó solicitar la consideración de dicho proyecto de interés público de primer orden, por imperiosas razones de índole social y económica.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

##### 1. Playas próximas a la zona del proyecto

1.1 Playas de la Jaquita y El Médano. Los resultados del estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla predicen, como consecuencia de la construcción del nuevo puerto, un basculamiento con pérdida de arena en la mitad sur y aumento de anchura en la mitad norte de ambas playas.

Al objeto de que las aportaciones de arena, propuestas en el estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla para recuperar la anchura de playa, resulten eficaces, deberá llevarse a cabo, antes del comienzo de las obras del nuevo puerto, una batimetría inicial de detalle que permita calcular la estabilidad de la forma en planta de equilibrio de la playa basculada y su perfil transversal asociado.

Garantizada la estabilidad de la nueva planta de equilibrio, se realizarán los perfiles batimétricos referidos en la condición 7.

Con los resultados reales que se vayan obteniendo de estos perfiles batimétricos, se verificará la validez de las estimaciones de aportación de arena previstas en el citado estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, y se determinará la granulometría y procedencia de esa arena. Estas conclusiones se incluirán en un informe específico.

Los perfiles batimétricos se seguirán realizando una vez finalizadas las obras, y de la evolución de los mismos, y a tenor de las estimaciones y recomendaciones del estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla y de la Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, se tomará la decisión de definir la aportación de arena necesaria para corregir la erosión producida por el nuevo puerto.

Una vez efectuada la aportación de arena, se continuará con la realización de los perfiles batimétricos durante los cinco años siguientes a dicha aportación.

Si durante esos cinco años se detectaran pérdidas de material imputables a las obras del nuevo puerto, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife llevaría a cabo las medidas necesarias para corregir esa situación.

Transcurridos los cinco años sin incidencias significativas, ocasionadas por la actividad portuaria, en cuanto a la estabilidad de las playas, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife no tendrá la obligación de llevar a cabo las campañas de seguimiento, recomendándose, no obstante, la realización de algún tipo de control periódico sobre la estabilidad de las playas.

1.2 Playa de la Tejita. Esta playa no está directamente afectada por la construcción del nuevo puerto. Sin embargo, caso de no mitigarse adecuadamente la erosión de la zona sur de la playa de El Médano, la aportación de arena desde ésta, vía transporte eólico, a la playa de la Tejita se verá reducida a la larga.

Por ello, deberá realizarse antes del comienzo de las obras, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, una cartografía del campo de dunas existente entre ambas playas, así como las medidas de transporte eólico que se citan en la condición 7.

Las medidas de transporte eólico deberán realizarse con la misma periodicidad y frecuencia que las campañas batimétricas señaladas en el punto anterior.

Según el estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, este efecto no llegará a producirse si se actúa adecuadamente sobre la playa de El Médano, por lo que cuando finalice el seguimiento obligatorio de dicha playa prescrito en el punto anterior, cesará, igualmente, la obligatoriedad de realizar medidas de transporte eólico.

Toda la documentación referida en esta condición deberá contar con la conformidad de la Dirección General de Costas. Una vez obtenida esta conformidad, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife dará traslado de la misma a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

## 2. Protección de los seabadales

Aunque el proyecto se realiza fuera de los límites del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES7020116 «Sebadales del Sur de Tenerife» y a pesar de que no se prevén efectos negativos sobre el mismo, tal como se pone de manifiesto en el estudio de impacto ambiental y en el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias que se resume en el anexo IV de esta Resolución, el citado estudio establece medidas correctoras adecuadas para evitar los daños de los hábitats y especies del citado LIC. Dada la importancia del hábitat Cymodocea nodosa que constituye los seabadales, se establecerán medidas compensatorias del riesgo potencial de afección al mismo. Estas medidas se concretan en la replantación de una superficie equivalente al doble de la superficie de seabadal que pudiera resultar afectada, de acuerdo con las conclusiones del programa de vigilancia ambiental.

A tal fin, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife elaborará un «Proyecto piloto de rehabilitación de seabadales», que deberá contar con la conformidad de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Este proyecto, siguiendo las recomendaciones hechas por la citada Viceconsejería, contemplará la replantación de Cymodocea nodosa en previsión a que el LIC pueda verse afectado por la construcción del puerto y la posterior explotación del mismo.

El proyecto piloto considerará, inicialmente, dos alternativas de replantación: Una en el LIC ES7020017 «Teno-Rasca» y otra en el LIC ES7010066 «Costa de Sardina del Norte», y se iniciará antes del comienzo de las obras,

evaluándose sus resultados a partir de los dos años. De forma prioritaria se propondrá el LIC ES7020017 «Teno-Rasca», próximo al LIC ES7020116, para las replantaciones que, como medidas compensatorias, pudieran llegar a ser necesarias.

Antes del comienzo de las obras se realizará una evaluación global de la calidad ambiental del LIC ES7020116 «Sebadales del Sur de Tenerife» que será tomada como situación de referencia, llevándose a cabo controles anuales para determinar la relación de la calidad del LIC con la construcción y explotación del puerto. El control del LIC se extenderá hasta transcurridos seis años de la entrada en funcionamiento del puerto, y el hipotético proceso de replantado, de una superficie doble de la afectada, se mantendrá en caso de que se observe alguna tendencia al deterioro apreciable en este hábitat.

Estos controles, y las replantaciones que fueran precisas de acuerdo con lo que se ha estipulado en esta condición, se reanudarán en el caso de algún accidente o contingencia, provocados por la actividad u obras del puerto, que pudiera causar alguna alteración significativa de este hábitat.

## 3. Operaciones de dragado y de relleno de explanadas

Dada la profundidad de la zona donde se va a ubicar el nuevo puerto no se prevé la necesidad de realizar dragados para la obtención de calados. No obstante, si fuera necesario realizarlos en algún caso, o bien para la cimentación de estructuras marítimas, y siempre que el volumen a dragar sea superior a 15.000 metros cúbicos, tal como se señala en las Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles, se llevará a cabo una caracterización de dicho material en la forma indicada en las citadas recomendaciones, y se estará a lo que en ellas se estipula en lo que se refiere a la gestión del material dragado.

En cuanto a las operaciones de relleno, necesarias para conformar las nuevas explanadas portuarias, se realizarán una vez que se haya completado el cierre perimetral de cada una de las explanadas proyectadas, al objeto de minimizar los posibles efectos de la dispersión del material.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado, si los hubiera) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas.

La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos del Gobierno de Canarias competentes en la materia.

## 4. Protección de espacios naturales

Como se ha dicho en la condición 1, el leve basculamiento previsto en la playa de El Médano podría tener repercusiones en la playa de la Tejita, lo que afectaría a los ecosistemas dunares psamófilos asociados a la Reserva Natural Especial «Montaña Roja», ya que la playa de El Médano alimenta de arena, vía eólica, dichos ecosistemas. Consecuentemente, la arena de aportación que se utilice en dicha playa debe ser válida para la conservación de los citados ecosistemas dunares, pues cambios en su composición y granulometría podrían invalidar su aptitud como sustrato para las comunidades psamófilas características de la zona.

Por ello, una vez que se haya analizado la arena prevista para el aporte en la playa de El Médano, los resultados obtenidos deben ser validados por el órgano del Gobierno de Canarias responsable de la gestión de la Reserva Natural Especial «Montaña Roja».

## 5. Calidad del agua del mar

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de medida de los parámetros utilizados en el estudio de impacto ambiental (apartado 3.3.7 de dicho estudio) para determinar la calidad del agua, si bien podrá prescindirse de medir las concentraciones de metales pesados en aquellos casos cuya presencia no se detectó en las medidas realizadas. Los valores obtenidos se tomarán como referencia para los sucesivos controles.

Durante las fases de construcción y explotación, se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental (condición 7). Cuando estas medidas se desvíen significativamente de los valores establecidos como referencia, y ello sea achacable a las obras del puerto, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife adoptará las medidas precisas para corregir la situación dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes.

La forma en que se realizarán estas medidas, y los puntos en los que se llevarán a cabo, se detallan en la condición 7.

En la fase de explotación del nuevo puerto, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto con los equipos necesarios para la recogida de sólidos, recogida de hidrocarburos, sistema de oxigenación y sistema de aplicación de dispersantes, de manera que se cumpla la normativa internacional vigente sobre la contaminación del mar por vertidos de productos o materiales resultantes de operaciones portuarias, así como aguas sucias y basuras procedentes de buques (Convenios de Oslo y París, Londres y Marpol).

#### 6. Protección del patrimonio arqueológico

Antes del comienzo de las obras se redactará un proyecto de actuación arqueológica en el que se incluirá un inventario de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona, detallándose aquellos que pudieran verse directamente afectados por las obras del nuevo puerto y las actuaciones previstas para su conservación. Este proyecto deberá contar con la conformidad de la Dirección General de Patrimonio Histórico, de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

#### 7. Programa de vigilancia ambiental

Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife su contenido y conclusiones. Este programa de vigilancia ambiental integrará el correspondiente programa que figura en el punto 7 del estudio de impacto ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el punto 6 del mismo. En particular recogerá los siguientes aspectos:

##### Estabilidad de las playas:

Se llevarán a cabo los perfiles batimétricos estacionales que se detallan en el estudio Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla.

Así mismo, se determinarán las tasas del transporte eólico y la velocidad del viento según se describe en el citado estudio.

##### Lugar de Importancia Comunitaria «Sebadales del Sur de Tenerife».

De acuerdo con lo establecido en la condición 2, se realizarán prospecciones para determinar la calidad de este LIC. Estas prospecciones se llevarán a cabo, con carácter anual, desde el comienzo de las obras hasta transcurridos seis años desde la entrada en funcionamiento del nuevo puerto.

Estas prospecciones se compararán con la evaluación inicial del citado LIC indicada en la condición 2. Si de esta comparación resultara evidente que, como consecuencia de la actividad portuaria, se hubiera producido un deterioro significativo sobre la calidad del «sebadal», se pondrán en marcha las medidas compensatorias establecidas en la condición 2.

##### Calidad del agua:

Además de las medidas que se recogen en el programa de vigilancia ambiental que figura como apartado 7 del estudio de impacto ambiental, durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la condición 5. Los puntos donde se efectuarán estos muestreos adicionales, que coincidirán con los de la campaña mencionada en la condición 5 para determinar los valores de referencia, serán uno por cada uno de los cuatro transectos indicados en el programa de vigilancia ambiental incluido en el estudio de impacto ambiental.

Se realizarán tres medidas en cada uno de los puntos de muestreo: Superficie, media profundidad y fondo. Estas mediciones se efectuarán mensualmente mientras se estén ejecutando las obras y durante los dos años siguientes a la finalización de las mismas. Las medidas de turbidez en la columna de agua se realizarán semanalmente mientras se estén llevando a cabo operaciones de relleno o dragado, dado lo importante de este parámetro para la conservación del sebadal próximo. Los informes serán trimestrales, durante la fase de obras, y semestrales a partir de su finalización.

Desde los dos años siguientes a la finalización de las obras, y sin obligatoriedad de remitir informes a la Dirección General de Calidad y Eva-

luación Ambiental, se recomienda que la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife diseñe un programa de vigilancia que, además de las medidas que estime necesarias para el correcto desarrollo de las actividades portuarias y la seguridad en el tráfico marítimo, incluya la realización de campañas semestrales de medida de estos parámetros.

#### 8. Documentación adicional

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta declaración de impacto ambiental.

Los documentos referidos son los siguientes:

Batimetría inicial de detalle, referida en la condición 1.1.

Informe sobre la granulometría y la arena de aportación citados en la condición 1.1.

Cartografía del campo de dunas situado entre las playas de El Médano y la Tejita, según se señala en la condición 1.2.

Proyecto piloto de rehabilitación de sebadales, mencionado en la condición 2.

Evaluación global inicial de la calidad del LIC ES7020116 «Sebadales del Sur de Tenerife», y controles anuales señalados en la condición 2.

Caracterización del material dragado, si fuera necesario realizar estas operaciones, según figura en la condición 3.

Composición y análisis granulométrico de la arena de aportación para la playa de El Médano, tal como se indica en la condición 4.

Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua, reseñada en la condición 5.

Proyecto de actuación arqueológica, citado en la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 7.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 5 de febrero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM) .	X
Dirección General de Costas (MIMAM) .....	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) .....	X
Dirección Gral. de la Marina Mercante (Capt. Marítima de S/C de Tenerife) .....	X
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias) .....	X
Viceconsejería de Pesca (Gobierno de Canarias) .....	X
Viceconsejería de Turismo (Gobierno de Canarias) .....	X
Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas (Gobierno de Canarias) .....	X
Cabildo Insular de Tenerife .....	X
Grupo Izquierda Unida Canaria (Cabildo Insular de Tenerife) ..	X
Instituto Canario de Ciencias Marinas (Gobierno de Canarias) .	X
Instituto Español de Oceanografía .....	X
Colegio Oficial de Biólogos (Delegación de Canarias) .....	X
Facultad de Ciencias del Mar, Departamento de Biología .....	—
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación (S/C de Tenerife) .....	X
Ayuntamiento de Granadilla de Abona .....	—
Cofradía de Pescadores Nuestra Señora de las Mercedes .....	—
Asociación Cultural Sureste de Tenerife .....	X
CODA .....	—
AEDENAT .....	—
Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias (AMEC) .....	—
Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN) .	X
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) .....	X
Greenpeace .....	—



El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que la parte sur del proyecto se asienta sobre el territorio propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (ES7020116), pudiendo afectar a formaciones de Euphorbiaceas. Así mismo, indica la localización de algunos individuos de *Caretta caretta*, tortuga listada como «de interés especial» en el anexo II del Real Decreto 439/1990, y la existencia de praderas de *Cymodocea nodosa*. Por todo ello, sugiere que se estudien alternativas de ubicación y, en cualquier caso, que se garantice la compatibilidad del proyecto con estas especies. Menciona la alteración paisajística que podría sufrir el Monumento Natural de la Montaña Pelada.

La Dirección General de Costas destaca los efectos del proyecto sobre el paisaje, en especial por la proximidad del Monumento Natural de la Montaña Pelada. Manifiesta que la ejecución del proyecto supondrá la desaparición de un largo tramo de playa por pura y simple ocupación, con graves repercusiones sobre el turismo. Indica que deben analizarse los procesos de dinámica litoral de sedimentos, así como la incidencia del proyecto sobre los biotopos de la zona.

La Dirección General de Recursos Pesqueros, Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) considera que se debe analizar el efecto de la turbidez producida por las obras, y la incidencia de éstas sobre la dinámica litoral.

La Capitanía Marítima en Santa Cruz de Tenerife, de la Dirección General de la Marina Mercante, informa de que, por su parte, no existe objeción alguna al proyecto.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias manifiesta la necesidad de definir y describir los distintos enclaves ecológicos, hábitats y elementos naturales singulares, así como las especies de fauna y flora presentes en el área de influencia del proyecto. Sugiere que se establezcan propuestas concretas para paliar los efectos sobre el paisaje, en concreto debido a la proximidad del Monumento Natural de la Montaña Pelada y de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja. Considera necesario determinar y cuantificar los recursos naturales que se vayan a utilizar, con especial atención a las posibles canteras, así como establecer un plan para la gestión de residuos. Indica que se debe llevar a cabo un estudio de dinámica litoral. Considera imprescindible evaluar el impacto socioeconómico, incluyendo un análisis de los costes y beneficios que se extienda a los núcleos de población situados en las zonas de influencia del puerto.

La Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias señala que el estudio de impacto ambiental debe considerar todas las acciones generadoras de impacto, tanto en la fase de construcción como en la fase operativa, identificando y valorando los impactos, proponiendo medidas protectoras o correctoras y estableciendo un programa de vigilancia ambiental.

La Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias no plantea objeciones al proyecto, desde el punto de vista turístico, siempre que se minimicen los impactos ambientales.

El Servicio de Puertos de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, del Gobierno de Canarias manifiesta que, por su parte, no existe ningún impedimento para construcción del nuevo puerto de Granadilla.

El Cabildo Insular de Tenerife propone que se especifique de donde se van a extraer los materiales de préstamo. Considera que debería llevarse a cabo un estudio socioeconómico para conocer la necesidad real de este proyecto. Indica que se debe estudiar el efecto del nuevo puerto sobre la dinámica litoral y el transporte de sedimentos, especialmente sobre el núcleo turístico de El Médano, así como sobre los arenales y hábitats psamófilos de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja. Señala que debería estudiarse el destino de residuos y posibles contaminantes, tanto durante la obra como en la explotación de las instalaciones.

El Grupo Izquierda Unida Canarias del Cabildo Insular de Tenerife solicita que se determine el efecto del proyecto sobre la dinámica marina y sus consecuencias sobre las playas de la zona. Indica que deben valorarse los efectos sobre la calidad de las aguas y su repercusión sobre el uso recreativo de las mismas. Señala la conveniencia de que se justifique la necesidad del proyecto con las dimensiones previstas, y que se concrete la procedencia de los materiales necesarios para los rellenos portuarios. Dice que el proyecto afecta de modo directo al espacio propuesto en la lista de Lugares de Interés Comunitario denominado Sebadales del Sur de Tenerife, para su inclusión en la Red Natura 2000; igualmente afectaría a la Montaña Roja y al sistema dunar existente en sus alrededores.

El Instituto Canario de Ciencias Marinas sugiere que se lleve a cabo una cartografía detallada de las comunidades marinas. Señala la importancia de los sebadales en la ecología de la zona, y destaca la presencia de la fanerógama marina *Halophila decipiens*.

El Instituto Español de Oceanografía menciona la proximidad del nuevo puerto al Monumento Natural de la Montaña Pelada y a la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, por lo que deberían evaluarse los efectos del proyecto sobre ambos. Sugiere que el estudio de impacto ambiental incluya una evaluación de las estructuras de las comunidades bentónicas, y un estudio de dinámica litoral, así como un análisis de los efectos de la turbidez.

El Colegio Oficial de Biólogos realiza una descripción de los aspectos relevantes de la zona afectada por el proyecto y de los posibles efectos negativos de éste sobre ellos, y detalla los diferentes puntos que, según la normativa vigente, debe abordar el estudio de impacto ambiental. En cuanto a las posibles acciones para paliar los efectos negativos del proyecto, realiza las siguientes propuestas: Se deberá minimizar el contenido de finos del material de relleno; es preciso establecer un sistema de gestión de residuos, evitando su vertido el mar; sugiere que se diseñe un programa de recuperación paisajística.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación considera que para la explotación de canteras se deben utilizar, preferentemente, técnicas de voladuras con explosivos. Señala que se deberá evitar el empleo de áridos procedentes de playas, conos de deyección y barrancos. Propone que se realicen proyectos de restitución o restauración del paisaje.

La Asociación Cultural Sureste de Tenerife afirma que la solución al aumento del tráfico marítimo es potenciar el puerto de Santa Cruz. Indica que el puerto de Granadilla afectará al Monumento Natural de Montaña Pelada. Considera que los nuevos diques interrumpirán el transporte litoral de la zona, afectando a la playa de El Médano. Menciona los efectos sobre el ecosistema marino, señalando la posibilidad de que se ocasione un impacto positivo al crearse zonas de refugio para nuevas especies.

La Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN) sugiere que se reconsideren las dimensiones del puerto proyectado. Con relación al estudio de impacto ambiental, señala que éste deberá incluir los siguientes puntos: Estudio de dinámica litoral con especial atención al transporte de arena y al efecto sobre las playas de la zona; análisis detallado de las repercusiones del proyecto sobre los sebadales y sobre la pesca en la zona; estudio de los efectos sobre la especie *Caretta caretta* (tortuga boba); estudio pormenorizado de los volúmenes y procedencia de los materiales necesarios para el relleno de las nuevas superficies portuarias.

La Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) solicita un estudio de posibilidades de crecimiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como un estudio de alternativas al proyecto propuesto. Considera necesario garantizar la protección de las especies y hábitats existentes. Señala que debe estudiarse la incidencia del proyecto sobre la dinámica litoral y, especialmente, sus efectos sobre las playas de la zona. Se deben determinar las zonas de extracción de áridos, y garantizar la protección de los posibles yacimientos y restos arqueológicos existentes.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

Las posibilidades de desarrollo del actual puerto de Santa Cruz de Tenerife han sido ampliamente estudiadas a lo largo de los últimos años. Uno de los documentos que la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife sometió a información pública, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del puerto de Granadilla, es el análisis de capacidad del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este estudio realiza una estimación basada en unas hipótesis de trabajo determinadas: Buque tipo, rendimientos medios, alturas de apilado, estadía media de contenedores, horas máximas de actividad de los atraques, rendimientos de los equipos de carga, etcétera, que, siendo razonables, deben tomarse como orientativos.

Considerando el escenario alto del análisis de mercado (que es el indicado para estimaciones a corto plazo), el puerto de Santa Cruz de Tenerife se congestionará, para el tráfico de contenedores, en el año 2007 ó 2008 si no existiera puerto alternativo. Caso de construirse el nuevo puerto de Granadilla, que atraería parte del tráfico actual, y considerando el escenario medio del análisis de mercado (que resulta adecuado a medio o largo plazo), la congestión del puerto de Santa Cruz de Tenerife para el tráfico de contenedores se produciría en el año 2023.

La estrategia seguida para el diseño del nuevo puerto de Granadilla, situado en la costa sudeste de la isla de Tenerife, en el término municipal de Granadilla de Abona, parte de considerar una previsible configuración máxima de todo el ámbito portuario imaginable en el arco comprendido entre la punta del Tanque del Vidrio al sur y la desembocadura del Barranco del Río al norte, contemplando dos dársenas divididas por un dique central que arranca desde la central eléctrica existente en la punta del Camello, y que permite especializar los ámbitos portuarios: Al sur el puerto comercial e industrial y al norte la dársena de productos contaminantes, graneles

de industria pesada, coherente con las instalaciones industriales existentes en el Polígono. El proyecto que ahora se plantea: Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I, es la fase inicial de la idea que se acaba de explicar, y pretende, junto con el puerto de Santa Cruz, absorber las previsiones de tráfico, como mínimo hasta el año 2023.

Básicamente, la configuración del nuevo puerto de Granadilla, en la fase objeto de esta declaración, es la de una dársena con la bocana abierta al suroeste. Las actuaciones principales para su ejecución son, en esencia, las siguientes:

#### Explanada portuaria:

Una parte de esta explanada se consigue mediante la ejecución de rellenos hidráulicos entre el futuro muelle de ribera y la línea de costa, y la otra explanando el área comprendida entre la línea de costa y la vía existente en el polígono. La explanada se extiende desde el arranque del dique sur hasta el dique norte. En el extremo norte, en la parte correspondiente a los rellenos hidráulicos, la tipología de la defensa es en talud, con las características que se describirán para la sección exterior del dique norte, parte del cual conforma este tramo de la defensa de la explanada. En su extremo sur la explanada queda abrigada por el dique sur, por lo que su terminación es en talud sin mantos de protección de bloques de hormigón como ocurre en el extremo norte.

En esta primera fase, la explanada portuaria creada dispondrá de unas 73 hectáreas para usos portuarios, lógicamente se trata de la zona aneja al muelle de ribera, y de unas 50 hectáreas para Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que en su mayor parte procederán de las explanaciones realizadas.

#### Muelle de Ribera:

El muelle de ribera constituye el cierre de la explanada por el lado del mar; su longitud es de 1.200 metros con una única alineación en dirección nordeste-suroeste. La distancia de este muelle a la línea de costa actual es variable y oscila entre 350 metros en el punto más próximo y 900 metros en el más distante.

La sección tipo esta constituida por un cajón de hormigón armado, cimentado a la cota -16 metros sobre banqueta de escollera de una tonelada. En el trasdós del cajón se coloca pedraplén, a continuación una capa de filtro de 1,5 metros de espesor y por último el material de relleno. Los cajones se han dimensionado con un puntal de 17,00 metros y una eslora de 24,68 metros, con lo que para asegurar su estabilidad se necesita una manga de 11,00 metros. El muelle de ribera se completa con una viga cantil de hormigón, con lo que la cota de coronación queda a la cota + 4,5 metros.

#### Dique Norte:

Este dique tiene una alineación perpendicular al muelle de ribera y, tal como se ha explicado anteriormente, cierra la explanada portuaria por su lado norte. Su longitud es de 620 metros, desde la línea de costa hasta el arranque del dique exterior.

La tipología de este dique es la de dique en talud, y alcanza una profundidad de 28 metros en su extremo. La protección del mismo se realiza mediante tres mantos: Un manto principal formado por dos capas de bloques de hormigón de 25 toneladas, un manto secundario de escollera de 3 toneladas, y una tercera capa de escollera de 250 kilogramos. El núcleo del dique esta compuesto por todo uno de cantera. La pendiente del talud del dique es 2H:1V. Los bloques de hormigón coronan a la cota + 7,5 metros, siendo la cota de coronación del espaldón + 8,5 metros. En la parte interior del dique se ha optado por una escollera para reducir la agitación de la dársena; consiste en una capa de un metro de espesor formada por bolos y gravas gruesas de 30 a 50 kilogramos, desde la cota + 3,5 metros hasta la cota -2,0 metros, con un talud 5H:1V. Este escollero cubre el núcleo de esta parte interna de la sección, formado por todo uno de cantera, y con una pendiente 2H:1V desde la cota -2,0 metros hasta el fondo de la dársena.

#### Dique Exterior:

Es el dique que proporciona el abrigo del nuevo puerto. Tiene una longitud total de 1.990 metros, arrancando en el final del dique norte. Presenta tres alineaciones con orientaciones variables y un martillo al final de la tercera alineación. La primera alineación, perpendicular a la dirección nordeste, es en realidad una prolongación de 87 metros del dique norte y permite la transición de defensa en talud a la defensa vertical del dique exterior. La segunda alineación tiene una longitud de 664 metros, orientada perpendicularmente a la dirección E-10°-S. La tercera alineación tiene una longitud de 1.183 metros y está orientada perpendicularmente

a la dirección E-40°-S. Al final de esta alineación, y perpendicularmente a ella, se dispone un martillo de 58 metros de longitud con la misma tipología que el resto del dique exterior; el objeto de este martillo es reducir la agitación en el interior del puerto. En un principio la primera fase del proyecto incluía también la realización de 500 metros de dique exterior correspondientes a la que sería la cuarta alineación del desarrollo completo del proyecto, y que ahora quedaría como dique exento, pero la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife informa de que, tras realizar ensayos de agitación en modelo físico, éste dique exento no va a ser necesario.

La tipología prevista para todo el dique exterior es la de dique vertical de cajones de hormigón armado cimentados a la cota -20 metros, los cuales descansan sobre una banqueta formada por dos capas y un núcleo: Una capa de protección en la cara externa de la sección compuesta por escollera de 3 toneladas, otra capa de escollera de 200 kilogramos y el núcleo compuesto por todo uno de cantera. La pendiente del talud de la banqueta tanto interno como externo es de 2H:1V. Las dimensiones previstas para los cajones son: 28,75 metros de eslora, 24,00 metros de puntal y 18,60 metros de manga. El dique vertical se completa con la ejecución de un espaldón de hormigón coronado a la cota + 8,5 metros.

#### Contradique Sur:

Presenta una tipología de dique vertical; está orientado perpendicularmente a la dirección suroeste, arrancando en el extremo sur del muelle de ribera hasta alcanzar una profundidad de 27,5 metros con una longitud de 400 metros.

Este contradique está formado por cajones de hormigón armado cimentados a la cota -16 metros, los cuales descansan sobre una banqueta formada por dos capas y un núcleo: Una capa de protección en la cara externa de la sección compuesta por escollera de 3 toneladas, otra capa de escollera de 200 kilogramos, y el núcleo compuesto por todo uno de cantera. La pendiente del talud de la banqueta tanto interno como externo es de 2H:1V. Las dimensiones de los cajones son: 23,61 metros de eslora, 19,50 metros de puntal y 13,90 metros de manga. El contradique se completa con la ejecución de un espaldón de hormigón coronado a la cota + 6,5 metros.

#### Dique Sur:

Constituye el cierre sur de la nueva explanada del puerto. Se trata de un dique flexible con el objeto de que funcione como una playa de bolos. El dique está compuesto íntegramente por material granular, y corona a la cota + 3,50 metros con una anchura en coronación de 6 metros. El talud exterior presenta una pendiente 5H:1V hasta la cota -5 metros, pasando a un talud de pendiente 2H:1V desde esa cota hasta el fondo marino.

#### Movimiento de tierras. Rellenos:

Según el estudio geológico-geotécnico para el movimiento de tierras que se incluye en el presente proyecto, el área ocupada por el Polígono Industrial de Granadilla ofrece los volúmenes y calidad adecuada para la extracción de los materiales de relleno y escolleras necesarios para la construcción del nuevo puerto.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio de impacto ambiental del Nuevo Puerto de Granadilla se complementa con los trabajos e informes específicos que se citan a continuación: Estudio de mercado del nuevo puerto de Granadilla, La configuración de un nuevo sistema de puertos en Tenerife: Integración funcional y territorial, estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, análisis de capacidad del puerto de Santa Cruz de Tenerife, posible afección sobre las comunidades de fanerógamas marinas del nuevo puerto de Granadilla, estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, análisis de sedimentos en las dársenas de Santa Cruz de Tenerife.

El estudio de impacto ambiental describe la situación preoperacional y analiza las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsibles impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos.

El Nuevo Puerto se ubica en el sudeste de la isla de Tenerife, en el municipio de Granadilla de Abona, apoyándose en el borde litoral desde un punto situado a unos 400 metros al norte de Punta del Camello hasta la Puntilla de las Cuevas del Trigo. Este puerto quedará configurado, básicamente, por un muelle de ribera de 2,5 kilómetros de longitud y un dique de abrigo exterior de 3,5 kilómetros más el dique de cierre norte y un contradique en el extremo sur del muelle de ribera.

El medio dónde se llevarán a cabo las obras se caracteriza por tener una costa baja, configurada principalmente por playas de cantos rodados, con algunos enclaves puntuales de cantiles rocosos. Los fondos afectados son, en su gran mayoría de carácter arenoso, aunque entre ellos sobresalen algunos escollos rocosos en los fondos más someros.

De acuerdo con el estudio de dinámica litoral, incluido en el estudio de impacto ambiental, el transporte neto de sedimentos en la zona del proyecto es poco significativo. Se distinguen el que se produce en la zona de rompientes, el de la zona de playa sumergida, el transporte eólico y la aportación desde tierra.

El estudio señala que, a lo largo de la playa sumergida, el transporte neto hacia el suroeste, debido a la acción de las mareas, oscila entre 0 y 25.000 metros cúbicos de arena al año. En cuanto a la zona de rompientes, el transporte es prácticamente nulo, además indica que las playas de la zona son celdas bastante aisladas, y que no están conectadas unas con otras a través de la zona de rompientes. El transporte eólico se considera en las playas arenosas, regularmente secas y expuestas al viento. Las playas estudiadas son: La Jaquita, El Médano y la Tejita. La dirección del viento capaz de generar un transporte significativo es del nordeste. Para la playa de la Jaquita se estima el volumen de pérdida de arena entre 600 y 1.000 metros cúbicos al año. Esta arena alimentaba, en el pasado, a la playa de El Médano pero en la actualidad este transporte ha quedado bloqueado por las edificaciones existentes entre ambas playas, por lo que es de esperar una cierta erosión en la playa de El Médano. Por otra parte se produce un transporte entre esta última playa y la playa de la Tejita, que el estudio estima entre 3.000 y 5.000 metros cúbicos al año.

La aportación de sedimentos a las playas procedentes de tierra se considera despreciable, según la información local correspondiente a las dos últimas décadas.

Desde el punto de vista geológico, el estudio dice que el ámbito de la actuación se incluye una unidad mucho más amplia denominada Bandas del Sur, en la que las coladas basálticas cuaternarias representan la unidad geológica más importante. Los rasgos geomorfológicos señalados en el estudio son los de un espacio con pendientes entre 0 y 15 por 100 que se encuentra atravesado por un conjunto de barrancos sensiblemente paralelos.

Según el estudio, los suelos están constituidos por rocas alteradas y sin alterar, salvo en los conos de deyección de los barrancos, donde predominan los cantos rodados en matriz arcillosa, arenas y limos, y en las sorribas que se derivan de antiguas áreas de cultivo. Estos suelos, salvo en el cono de deyección del Barranco del Charcón y los antiguos bancales, no son adecuados para el cultivo.

Los recursos hídricos de carácter natural en el área estudiada son nulos. Por los barrancos de la zona sólo corre agua de forma esporádica tras aguaceros intensos.

Respecto a la vegetación terrestre el estudio señala que, en general, la cubierta vegetal de la zona se ha visto afectada por un intenso proceso de degradación como consecuencia de la ocupación antrópica del territorio. Aún así se encuentran áreas de cierto valor ecológico dónde se desarrollan zonas de matorrales de tabaiba, dulce y salado, así como cardones, cardoncillos y algunos núcleos de tarajales. Estas comunidades se describen a continuación:

Las comunidades del cinturón halófilo costero presentan, por lo general, una escasa cobertura siendo frecuentes los caméfitos y hemicriptófitos con formas almohadilladas y arrosadas. Una segunda comunidad documentada en esta zona es el tabaibal dulce, caracterizada por el aspecto hemisférico de *Euphorbia balsamifera* (tabaiba dulce). Los tabaibales dulces se localizan, preferentemente, en ambientes expuestos al sur y sureste, y en algunos sectores se encuentran acompañados por *Ceropegia fusca* (cardoncillo). Por su parte, los cardonales presentes en la zona se encuentran restringidos a unos pocos ejemplares de *Euphorbia canariensis* (cardón), situados en las laderas de los pequeños barrancos del Polígono Industrial de Granadilla y fuera del ámbito de actuación del proyecto. Una tercera comunidad está formada por los pastizales xerofíticos, comunidades ruderales y nitrófilas; entre las especies observadas destacan *Hyparrhenia hirta*, *Amaranthus* spp., *Mesembryanthemum* spp., *Forsskaolea angustifolia*, *Lavandula canariensis*, *Ricinus communis*, *Nicotiana glauca*, etc. Por último, los tarajales constituyen formaciones oligoespecíficas dominadas por tarajales (*Tamarix canariensis*), localizadas puntualmente en

la desembocadura de algunos barrancos de la zona, donde las escasas especies acompañantes suelen establecerse al borde de los bosquetes, o bien dentro de ellos en los pequeños claros. Se trata de formaciones bastante frágiles, como lo demuestra su propia escasez.

Con respecto a la fauna terrestre, el estudio considera que tanto la vertebrada como invertebrada se caracterizan por su relativa pobreza. Sólo dentro del grupo de los vertebrados, y más concretamente los pertenecientes a la clase aves, se encuentran algunas especies de interés, como son los casos de la terrera marismaña (*Calandrella rufescens*), el alcaraván (*Burhinus oedinemus distinctus*), el camachuelo trompetero (*Bucanetes githaginea amantum*) y el alcaudón real (*Lanius excubitor koenigi*). Desde el punto de vista faunístico, los enclaves que encierran los valores biológicos más altos dentro de este espacio son, por un lado los barrancos y cortados del Charcón, donde nidifican algunas especies de aves rapaces, y, por otro, los llanos comprendidos entre la carretera superior e inferior del Polígono Industrial, idóneos para la avifauna esteparia.

En cuanto a las características biológicas del medio marino, el estudio dice que las comunidades más generalizadas en la zona intermareal son las estériles de cantos rodados, destacando por su riqueza las puntuales rocosas de los márgenes de las calas. En la zona submareal, prácticamente las únicas formaciones vegetales presentes son los seabadales dispersos o manchones poco densos y algún manchón de seabadal denso, quedando relegadas las comunidades rocosas a los primeros metros a modo de islotes. Los grandes fondos que abarcan el límite inferior del área de estudio, por debajo de los veinte metros poseen un carácter mixto de arenas y máerl, en los que son frecuentes las praderas de anguilas jardineras. Finalmente las masas de aguas libres (pelágicas) son, en general, pobres en ictiofauna. Como resumen se señala que la valoración natural que se hace de la zona es baja a pesar de la variedad de comunidades presentes, ya que estas poseen escaso número de individuos y no se destacan singularidades específicas.

Por lo que se refiere a la calidad del agua del mar, el estudio indica que es habitual la aparición de objetos flotantes arrastrados por vientos y corrientes, incluyendo bolas de alquitrán procedente del lavado de tanques en alta mar por parte de buques destinados al transporte de petróleo. De los datos obtenidos del plan de seguimiento de la Central Térmica de Unelco, en el Polígono Industrial de Granadilla, se detecta la presencia de hidrocarburos en agua de mar de forma esporádica.

Con relación a los Espacios Naturales Protegidos, el estudio cita los del entorno de la zona de actuación. El más próximo es el Monumento Natural de Montaña Pelada, clasificado en su actual categoría por la Ley 12/1994 de Espacios Naturales de Canarias. Se trata de un cono volcánico de importancia paisajística y científica, que constituye una estructura geológica singular. Se añade la importancia botánica debida a la presencia de buenas manifestaciones de comunidades psamófilas y tabaibales dulces. Otro espacio costero señalado por el estudio es el de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, situado a 4,5 kilómetros al suroeste de la ubicación del Puerto, y que alberga una de las mejores muestras de ecosistemas psamófilos de Tenerife, donde se presentan además humedales con presencia de aves protegidas. Así mismo, el estudio menciona la existencia del espacio marino, propuesto como Lugar de Interés Comunitario, denominado «Sebadales del Sur de Tenerife», situado fuera del ámbito del Puerto, al suroeste del mismo.

Sobre el paisaje, el estudio afirma que la zona tiene escasa incidencia visual en el entorno, pero, si se atiende también a zonas exteriores, este parámetro incrementa sus valores, pues la zona es visible desde las lomas y cumbres, así como de varios puntos de la autopista próxima, lo que genera un aumento de la fragilidad visual. Por su parte, contribuyen atenuando esa fragilidad las escasas pendientes del lugar y la escasez de puntos de concentración de observadores, mientras que la incrementan la ausencia de vegetación y el hecho de que el mar es un continuo donde cualquier instalación permanente emergida es casi imposible de ocultar. También se reseña que la presencia actual de infraestructuras industriales determina un descenso de la calidad del paisaje que contribuye indirectamente a reducir la fragilidad.

Con respecto al patrimonio arqueológico, el estudio sostiene que la zona directamente afectada por las obras no es excesivamente importante desde el punto de vista cuantitativo (en cuanto a los yacimientos prospectados superficialmente). El número de yacimientos es bastante reducido, encontrándose en muy mal estado de conservación, hasta el punto de que algunos de ellos han desaparecido en los últimos años. Destacan los dos conjuntos ubicados en la margen izquierda de la desembocadura del Barranco del Charcón: Un petroglifo situado sobre un afloramiento basáltico que domina el cauce, y un conchero situado en sus proximidades aunque al pie del veril, en la propia desembocadura del barranco. Los yacimientos existentes en la margen izquierda del Barranco Tagoro se



han visto seriamente degradados por las remociones de tierra y las infraestructuras allí desarrolladas, a lo que se une la escasa entidad de los mismos.

En cuanto a los usos socioeconómicos del territorio, señala el estudio que en el pasado la franja terrestre estuvo dedicada al cultivo del tomate, pero ya desde la década de los setenta estos terrenos han quedado adscritos al Polígono Industrial de Granadilla. Sobre la actividad pesquera en la zona marítima, dice el estudio que presenta un cierto nivel de aprovechamiento mediante pesca artesanal en un ámbito mucho más amplio que el ocupado por las nuevas instalaciones.

Sobre a las infraestructuras localizadas en la zona, el estudio indica que están asociadas al uso industrial que caracteriza el ámbito global del Polígono, sobresaliendo todas aquellas relacionadas con el sector energético y con la red viaria, si bien en el sector directamente afectado por las obras no se registran infraestructuras de importancia. Las instalaciones de Unelco y los depósitos de DISA constituyen las infraestructuras más llamativas del sector septentrional de la zona, mientras que hacia el sector meridional sobresale el conjunto de aerogeneradores y las instalaciones del ITER, todas ellas fuera del ámbito de la actuación del Nuevo Puerto.

El estudio realiza la identificación y caracterización de los impactos ambientales significativos provocados por las acciones del proyecto y, a su vez, propone medidas correctoras para paliar estos efectos.

Respecto a los impactos sobre el litoral en el entorno de la zona de obras, el estudio alcanza las siguientes conclusiones:

Al norte del puerto no se predice ningún impacto significativo, playas del Río y de los Tarajales, ya que no se producirán modificaciones apreciables en el oleaje que incide en dicho tramo costero. En consecuencia, no se esperan basculamientos de la forma en planta de las citadas playas. Podría producirse alguna acumulación de arena al norte del puerto debido a la interrupción del posible transporte a lo largo de la costa. Sobre la base del balance sedimentario realizado, esta hipotética acumulación se estima entre 0 y 50.000 metros cúbicos al año.

Las cuatro playas ocupadas por el puerto, y por tanto lindantes con el polígono industrial de Granadilla: Playa del Lajón de la Carnada, playa de la Caleta, playa del Medio y playa del Tanque de Vidrio, son de guijarros. Tienen una anchura media reducida, entre 15 y 18 metros, y suman una longitud total de, aproximadamente, 2,5 kilómetros, careciendo de un uso recreativo significativo.

Al sur del puerto se predice un cierto ajuste de clima de oleaje: Playa de las Cuevas del Trigo, playa de la Rajita, playa de la Pelada y playa de la Batata. Al estar formada principalmente por roca, no tendrá lugar un retroceso relevante de la línea de orilla, y la mayoría de las pequeñas playas de bolsillo citadas permanecerán en sus estrechas bahías.

La playa de la Jaquita modificará su orientación, aproximadamente entre 2 y 3 grados en sentido horario, debido a lo cual la playa reducirá su anchura en la mitad sur, mientras que en la mitad norte la anchura de la playa aumentará. El retroceso máximo que se predice en el extremo sur oscila entre 15 y 20 metros, similar al aumento máximo de anchura previsto en el extremo norte. La nueva posición de equilibrio se alcanzará en unos tres o cuatro años.

El basculamiento previsto en la playa de El Médano es de unos 3 grados en sentido horario, reduciéndose la anchura en la mitad sur y aumentando en la mitad norte de la playa. El retroceso máximo en el extremo sur se estima entre 10 y 15 metros, mientras que el aumento máximo de anchura que se espera en el extremo norte de 15 a 20 metros. El equilibrio de esta nueva situación se alcanzará en un período de cuatro a seis años.

La playa de la Tejita no está directamente afectada por el puerto. Sin embargo, si la erosión del extremo sur de la playa de El Médano no se corrige, la aportación de arena desde ésta a la playa de la Tejita, vía transporte eólico, se reducirá a la larga. No obstante, al haber un enorme amortiguador de arena presente en las dunas entre ambas playas, en comparación con el transporte anual de arena por el viento, este efecto sólo será perceptible al cabo de unas cuantas décadas. Por lo tanto, si se adoptan medidas correctoras para el retroceso de la parte sur de El Médano, no se producirá este efecto sobre la playa de la Tejita.

El impacto sobre el posible aprovechamiento del suelo se ve muy atenuado dada la escasa calidad del mismo, el uso industrial al que está destinada el área afectada y la poca entidad, en la actualidad, de los usos tradicionales.

Con relación a los posibles impactos sobre la calidad del agua marina, producidos por las obras previstas y por la explotación de las nuevas instalaciones, el estudio incluye sendas modelizaciones hidrodinámicas y de dispersión. En la primera de ellas se simula el vertido del material de relleno; los resultados ponen de manifiesto que la nube de turbidez en la zona de obra alcanzará concentraciones del orden de 100 partes por millón, diluyéndose la pluma a lo largo de la costa con valores de 10 partes por millón. El estudio no considera importante el efecto de la pluma

sobre las playas de la zona. La segunda modelización corresponde al supuesto de un derrame accidental de 250 metros cúbicos de fuel-oil; los resultados muestran concentraciones de 100 partes por millón en la bocana, mientras que la pluma que se extendería por la costa lo haría con concentraciones de 10 a 0,1 partes por millón. Esta situación se vería agravada con vientos del sector nordeste.

Por lo que se refiere a la vegetación terrestre, el estudio afirma que se destruirá la cubierta vegetal en el ámbito de las obras y que las emisiones a la atmósfera pueden afectar a especies vegetales próximas ocasionando una disminución de las tasas de transpiración y de la actividad fotosintética.

En cuanto a la fauna terrestre el estudio dice que los movimientos de tierra podrían afectar a la avifauna durante el período reproducción; también se verán afectadas el resto de especies presentes, si bien, como ya se ha explicado, las considera de escaso valor ecológico.

Sobre las comunidades del medio marino, el estudio señala que las comunidades intermareales serán las más afectadas. Por un lado las que se verán sepultadas por el muelle de ribera, entre ellas se encuentran las zonas de cantos rodados en las que el poblamiento es pobre, y las zonas de charcas y rasas de mayor riqueza. Por otro, las afectadas de forma indirecta por el arrastre de sedimentos debido a los vertidos hidráulicos durante la ejecución de las obras. Entre estas últimas se señalan las zonas arenosas, cuyo poblamiento es escaso y con afección igualmente pequeña, y las zonas de cantiles, aunque esta comunidad será mucho más abundante por la presencia de las escolleras proyectadas.

El impacto sobre las comunidades infralitorales será, según el estudio, similar al descrito para las comunidades intermareales, aunque más extenso por abarcar una superficie mayor. Se señala como zonas de mayor interés entre las afectadas, los fondos rocosos someros que, aunque son poco abundantes, quedarán sepultados por el muelle de ribera, siendo el resto fondos arenosos con escasa fauna sésil. En fase de funcionamiento se prevé una regeneración natural, ya que las escolleras de los diques ofrecen un sustrato rico en cavidades que permitirá, como ya se ha dicho, su colonización por distintas especies.

Con respecto a las comunidades pelágicas, el estudio indica que serán las menos afectadas pues podrán desplazarse y alejarse de la zona de obras.

El nuevo puerto, según el estudio, transformará completamente la morfología del tramo de costa ocupado. El paisaje se verá afectado en la fase de construcción debido a los desmontes, áreas de acopio, etc. En fase de funcionamiento el propio puerto supondrá una alteración del medio; así mismo, éste se verá afectado por la presencia de contenedores, buques, tráfico de vehículos, e instalaciones auxiliares.

En cuanto al medio socioeconómico el estudio manifiesta que:

La actividad pesquera se verá afectada por las repercusiones, ya descritas, sobre las distintas comunidades piscícolas, por la imposibilidad de su práctica en la nueva dársena, por el «efecto arrecife» que supondrá la colonización de las nuevas escolleras y por los posibles vertidos de los buques.

El uso industrial establecido en el polígono resultará, indudablemente, favorecido por la construcción del puerto.

Se producirá un aumento de la población activa del municipio tanto durante la fase de construcción como de funcionamiento, aunque se prevé que las empresas constructoras primero, y las empresas que operen en el puerto, recurran a empleados propios por lo que este efecto no se concentrará en el municipio en su totalidad.

La incidencia sobre las áreas de cultivo, dada su lejanía a la zona de obras, se considera despreciable.

La realización de la obra supondrá un incremento de la actividad económica del sector secundario. Así mismo, la presencia de trabajadores durante la obra creará una nueva demanda del sector servicios. Lo mismo ocurrirá durante la fase de funcionamiento como consecuencia de las necesidades derivadas de las nuevas instalaciones portuarias.

#### *Consideraciones sobre el estudio de impacto ambiental*

El estudio de impacto ambiental del proyecto «Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla» ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto.

Cada uno de los apartados del inventario ambiental ha sido estudiado con suficiente detalle, considerándose correctamente caracterizado el medio, en sus diferentes aspectos, y enumerando los factores más importantes a considerar a la hora de identificar y valorar posibles impactos y diseñar medidas protectoras, correctoras o compensatorias que los miti-

guen. Así mismo, han sido estudiados todos los puntos que fueron señalados en la fase de consultas (anexo I de la presente Resolución).

En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

A través del condicionado de la presente declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública

###### Informes recibidos:

Dirección General de Costas.  
Viceconsejería de Medio Ambiente (Gobierno de Canarias).  
Cabildo Insular de Tenerife.  
Ayuntamiento de Granadilla de Abona.

###### Alegaciones presentadas:

Sociedad Española de Ornitología (SEO).  
Greenpeace.  
Los Verdes de Canarias.  
El Parque Tecnológico de Tenerife.  
Tagoror Ecologista Alternativo (TEA), Ben Magec-Ecologistas en Acción.  
Asociación de Vecinos de El Médano.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes y alegaciones señalados:

La Dirección General de Costas considera que el estudio de dinámica litoral está correctamente enfocado y que los posibles impactos sobre el transporte de sedimentos se han descrito adecuadamente, desde el punto de vista cualitativo. Echa en falta una batimetría de detalle que permita asegurar que las playas afectadas alcanzarán una nueva planta de equilibrio una vez que se produzcan los basculamientos previstos. Señala también los posibles efectos sobre los poblamientos bentónicos, así como el impacto paisajístico y las repercusiones sobre el turismo.

La Viceconsejería de Medio Ambiente realizó un primer informe sobre el estudio de impacto ambiental, tras el cual la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife le remitió la siguiente documentación complementaria: Estudio de mercado del nuevo puerto de Granadilla, la configuración de un nuevo sistema de puertos en Tenerife: Integración funcional y territorial, resumen del estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla, análisis de capacidad del puerto de Santa Cruz de Tenerife, posible afección sobre las comunidades de fanerógamas marinas del nuevo puerto de Granadilla, estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, análisis de sedimentos en las dársenas de Santa Cruz de Tenerife. Una vez analizada esta documentación, la Viceconsejería elaboró un nuevo informe de cuyo contenido cabe destacar los siguientes aspectos: Sobre los espacios naturales señala que debería profundizarse en el establecimiento de medidas correctoras para paliar la pérdida de calidad paisajística del fondo escénico del Monumento Natural de la Montaña Pelada; así mismo, afirma que la prevista reorientación de la playa de El Médano puede tener influencia en la playa de la Tejita y en los ecosistemas dunares asociados a la Reserva Natural Especial «Montaña Roja». En cuanto a la dinámica litoral, considera necesario ampliar el análisis de los previsibles impactos sobre todas las playas situadas al sur del puerto, hasta la playa de la Tejita, definiendo las oportunas medidas correctoras, en particular para la playa de la Pelada; señala la conveniencia de incorporar un análisis de la situación preoperacional de las playas y las dunas, desarrollando el contenido del documento Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla, e incorporando estos aspectos al programa de seguimiento y vigilancia; indica que debe asegurarse la viabilidad ambiental de la playa del Vidrio, una vez concluida la primera fase del puerto. Por lo que se refiere al Lugar de Interés Comunitario «Sebadales del Sur de Tenerife», indica que es preciso determinar los posibles efectos sobre dicho LIC, no sólo en la zona ocupada por el proyecto, sino en toda su área de influencia; en este sentido, menciona los potenciales efectos que podrían provocar los aportes de arena previstos para alimentar las playas de la

zona. Sugiere que el programa de vigilancia ambiental evalúe los riesgos asociados a la implantación de un puerto comercial e industrial cercano a áreas de interés turístico. Manifiesta la necesidad de determinar y estudiar las posibles fuentes para obtener los materiales necesarios para la ejecución del proyecto. Con relación a las implicaciones socioeconómicas, señala que deben considerarse los potenciales efectos sobre la capacidad de las infraestructuras actuales, especialmente las viarias.

El Cabildo Insular de Tenerife considera como territorialmente óptimo el emplazamiento elegido para el puerto, y califica esta nueva instalación como necesaria desde la óptica de la planificación integral de la isla. Echa en falta un análisis detallado sobre la procedencia de los materiales necesarios para los rellenos. En relación con la fauna y la flora, menciona la presencia de algunas especies de interés. Sobre la dinámica litoral, señala los efectos del proyecto en las playas de la Jaquita, El Médano y la Tejita, como consecuencia de la interrupción del transporte sólido, así como posibles repercusiones en las zonas costeras de la Montaña Pelada y de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja. Considera que el Lugar de Interés Comunitario «Sebadales del Sur de Tenerife», pese a estar fuera del ámbito de actuación del proyecto, podría verse afectado por éste.

El Ayuntamiento de Granadilla de Abona indica que deben determinarse las posibles canteras de donde se obtengan los materiales de relleno, y evaluarse los posibles efectos de la extracción. Señala que no se ha previsto la disponibilidad, y posterior tratamiento, del agua necesaria para el lavado de áridos. Afirma que los impactos previstos se verán notablemente incrementados respecto a la valoración que figura en el estudio. Considera que no se han valorado los efectos que producirán las operaciones de dragado. Así mismo, dice que el proyecto repercutirá negativamente sobre los invernaderos de la zona. Muestra su disconformidad con el estudio de dinámica litoral; a este respecto señala la conveniencia de estudiar la procedencia de las arenas que se empleen para alimentar las playas de El Médano y La Jaquita. Indica que no se han establecido medidas correctoras para los efectos sobre el LIC «Sebadales del Sur de Tenerife». Propone que se prevea la mejora de las infraestructuras de las poblaciones colindantes con la zona del proyecto.

La Sociedad Española de Ornitología manifiesta que la zona prevista para el proyecto y sus alrededores constituye un área de importancia para determinadas especies de aves esteparias, especialmente la terrera marismeña (*Calandrella rufescens*), por lo que pide que zonas catalogadas como industriales sean reclasificadas, de modo que no se permita ningún tipo de construcción, extracción de áridos, etc.

Greenpeace señala que durante la fase de construcción se producirán impactos sobre el medio terrestre, debido a la extracción de materiales y al machaqueo de los mismos, y sobre el medio marino, como consecuencia de las operaciones de dragado y vertido que darán lugar a un considerable aumento de turbidez con efectos adversos sobre las comunidades bentónicas. Considera que la presencia del puerto afectará al paisaje de la zona, en especial al Monumento Natural de la Montaña Pelada y a la Reserva Natural Especial de Montaña Roja. Indica que la dinámica litoral se verá afectada, produciéndose la desaparición de algunas playas y la modificación de otras. Afirma que el proyecto tendrá repercusiones sobre los sebadales de fanerógamas marinas y sobre algunos vertebrados de gran interés, como cetáceos y tortugas. Así mismo, menciona el riesgo de vertidos accidentales de crudo como consecuencia del aumento del tráfico de graneles líquidos.

Los Verdes de Canarias consideran que el puerto de Granadilla provocará un impacto paisajístico irreversible y graves cambios en la dinámica litoral. El aumento de lubricantes en el agua marina afectará a la calidad de las aguas en zonas turísticas. Se producirá la desaparición de especies de flora y fauna marina en la zona de ubicación del puerto.

El Parque Tecnológico de Tenerife pide que se determine la procedencia de los materiales de cantera, y que se realice la evaluación de estas extracciones. Sobre la utilización de la EDAR por el puerto, señala que ésta sólo admite aguas que cumplan la normativa municipal.

Tagoror Ecologista Alternativo (TEA), Ben Magec-Ecologistas en Acción propone que se potencie el desarrollo del puerto de Santa Cruz de Tenerife en lugar de abordar la construcción del de Granadilla. Señala que el proyecto supondrá el deterioro de zonas protegidas como son la Reserva Natural de Montaña Roja y el Espacio Natural Protegido de Montaña Pelada. Afirma que el proyecto afectará a las comunidades de fauna bentónica y a las praderas de fanerógamas marinas (sebadales), con las consiguientes consecuencias negativas sobre especies de interés pesquero y marisquero. Considera que las modificaciones en la dinámica litoral afectarán a las playas de la zona, con graves repercusiones sobre el turismo. Dice que



el incremento del tráfico de petroleros implicará un aumento proporcional del riesgo de accidentes.

La Asociación de Vecinos de El Médano afirma que el proyecto supone una amenaza para la seguridad de las personas que practican deportes náuticos. Señala que el proyecto ocasionará la desaparición de especies marinas de gran importancia, existiendo riesgo de vertidos que pueden afectar a la calidad de las aguas. Así mismo, indica que el nuevo puerto afectará a varios espacios naturales, Lugares de Interés Comunitario, y a restos arqueológicos. Manifiesta su preocupación por el impacto social y demográfico, que se traducirá en una mayor inseguridad ciudadana y peor calidad de vida.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

3994

*RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2003, de la Secretaría General de Turismo, por la que se da publicidad al Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Economía, la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Autónoma de Cataluña, el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, la Asociación de Vecinos y Comerciantes del Casco Antiguo de la Seu d'Urgell y la Asociación de Hostelería de l'Alt Urgell para el Desarrollo de un Plan de Excelencia Turística de la Seu d'Urgell.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8.2 de la ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio de Colaboración suscrito entre el Ministerio de Economía, la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Autónoma de Cataluña, el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, la Asociación de vecinos y comerciantes del casco antiguo de la Seu d'Urgell y la Asociación de Hostelería de l'Alt Urgell para el desarrollo de un Plan de Excelencia Turística en la Seu d'Urgell.

Madrid, 20 de enero de 2003.—El Secretario general de Turismo, Juan José Güemes Barrios.

**CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE ECONOMÍA, LA CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA, EL AYUNTAMIENTO DE LA SEU D'URGELL, LA ASOCIACION DE VECINOS Y COMERCIANTES DEL CASCO ANTIGUO DE LA SEU D'URGELL Y LA ASOCIACION DE HOSTELERIA DE L'ALT URGELL PARA EL DESARROLLO DE UN PLAN DE EXCELENCIA TURISTICA EN LA SEU D'URGELL.**

En Madrid, a 23 de diciembre de 2002.

### REUNIDOS

De una parte, el excelentísimo señor don Rodrigo de Rato y Figaredo, Vicepresidente Segundo del Gobierno, en su calidad de Ministro de Economía, nombrado por Reales Decretos 560/2000 y 561/2000, de 27 de abril, y actuando de conformidad con lo previsto en la disposición adicional decimotercera de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, según redacción dada por el artículo segundo de la Ley 4/1999, de 13 de enero, de modificación de aquella.

De otra, el ilustrísimo señor don Francesc Xavier Civit i Fons, Director general de Turismo, de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Autónoma de Cataluña, en representación de ésta, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 321/1999, de 13 de diciembre, de nombramiento de Francesc Xavier Civit i Fons como Director general y con capacidad para otorgar este Convenio, según acuerdo del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Cataluña de fecha de 23 de julio de 2002.

De otra, el ilustrísimo señor don Joan Ganyet i Solè, como Presidente del excelentísimo Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, nombrado por Acuerdo del Pleno de 3 de julio de 1999, y del Acuerdo del Pleno del 6 de mayo de 2002, para la suscripción del presente Convenio, actuando en representación del Ayuntamiento de la Seu d'Urgell en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 apartado 1, letra b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de Régimen Local.

Y de otra, el señor don Francesc Xavier Marsà, Presidente de la Asociación de Vecinos y comerciantes del Casco Antiguo de la Seu d'Urgell por acuerdo de nombramiento de fecha 13 de octubre de 2001, en virtud del artículo del Estatuto de la Asociación que le otorga potestad para la firma de este Convenio, designado a este efecto por acuerdo de la Asociación de 17 de mayo de 2002.

Y de otra, el señor don Joan Canut i Vilarrubia, Tesorero de la Junta Directiva de la Asociación de Hostelería de l'Alt Urgell, por acuerdo de nombramiento de Junta Directiva de la Asociación, tomado por la Asamblea el día 14 de junio de 2000, y nombrado para representar a esta Asociación en la firma del presente convenio, por acuerdo de la Junta Directiva tomado el día 3 de mayo de 2002.

Todos reconocen en la representación que ostentan capacidad para formalizar el presente Convenio y a tal efecto

### EXPONEN

Que la Administración General del Estado en virtud de las competencias reservadas al Estado por el artículo 149.1.13 de la Constitución en materia de planificación y coordinación económica general, así como del principio de cooperación, ha elaborado el Plan Integral de Calidad Turística Española (PCTE) 2000-2006, que fue aprobado por la Conferencia Sectorial de Turismo el 5 de octubre de 1999 y por el Consejo de Ministros de 3 de diciembre del mismo año, y que persigue la mejora de la calidad del sector turístico español, así como la cooperación entre todos los agentes públicos y privados para lograr ese objetivo.

Que la Consejería de Industria, Comercio y Turismo, de la Comunidad Autónoma de Cataluña, en virtud de las competencias atribuidas por el apartado 12 del artículo 9 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Cataluña, aprobado por Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre, ha desarrollado, asimismo, en el ejercicio de sus competencias, diferentes actuaciones con la finalidad de mejorar la situación turística de la Comunidad Autónoma, promoviendo planes, programas y normas para la modernización y adecuación de la industria turística a las tendencias de la demanda.

Que el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, en virtud de las competencias que le atribuye la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, de 2 de abril, ha elaborado diversos proyectos para la mejora turística del municipio en relación con las líneas estratégicas y los programas de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo y de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Que los empresarios entienden que la mejora de la calidad turística de la Seu d'Urgell ha de plantearse a través de un continuo esfuerzo empresarial de mejora y modernización de sus instalaciones y de la diversificación y aumento en la prestación de servicios.

Que todas las partes consideran que la mejora de la competitividad turística de la Seu d'Urgell y su sostenibilidad económica, social y medio-ambiental precisa de una mejora de la calidad del medio urbano y natural del municipio, una ampliación y mejora de los servicios públicos, una adaptación a las tendencias de la demanda y la puesta en valor de nuevos recursos turísticos.

Que la confluencia de los planteamientos y programas de todas las partes aconseja la coordinación de sus actuaciones y la realización conjunta de proyectos con la finalidad de lograr la excelencia turística del municipio con el máximo rendimiento de los recursos empleados.

Por ello las entidades firmantes, sin renuncia a sus competencias, acuerdan suscribir el presente convenio con las siguientes

### CLÁUSULAS

Primera.—Se declara a la Seu d'Urgell Municipio Piloto para la aplicación de un Plan de Excelencia Turística, el cual se concretará en la realización de actuaciones con los siguientes objetivos:

- Aumento de la calidad de los servicios turísticos del destino.
- Mejora del medio urbano y natural del municipio.
- Ampliación y mejora de los espacios de uso público.
- Aumento, diversificación y mejora de la oferta complementaria.
- Puesta en valor de recursos turísticos.
- Creación de nuevos productos.
- Sensibilización e implicación de la población y agentes locales en una cultura de la calidad.