

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

6775 *Resolución de 27 de marzo de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de septiembre de 2020, tiene entrada en esta Dirección General la solicitud de inicio de tramitación de procedimiento de evaluación ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma».

El promotor del citado Plan Director es la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el órgano sustantivo, Puertos del Estado.

Alcance de la evaluación

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta final del plan, el estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas y la documentación adicional presentada por el promotor y los informes posteriormente recibidos y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo que han sido analizados por el promotor.

No comprende el ámbito de la evaluación la regulación urbanística del sistema general portuario, la seguridad marítima del puerto, la seguridad y salud en el trabajo, ni la seguridad química o industrial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

A. Información sobre el plan: objeto, alcance, localización y descripción sintética.

El objeto del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma es la planificación del modelo de desarrollo y del crecimiento potencial del puerto en concordancia con el Plan Estratégico vigente.

El Plan, de acuerdo con el artículo 54 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incluye la evaluación de la situación inicial del puerto, la determinación de la demanda de tráficos en un horizonte temporal de 20 años (2017-2037), el diagnóstico de la capacidad de las infraestructuras y previsiones, la determinación y análisis de las distintas alternativas de desarrollo, un resumen del estudio ambiental estratégico del Plan Director de Infraestructuras, las alternativas seleccionadas, la valoración económica de las inversiones y el análisis financiero y de rentabilidad.

El promotor ha establecido en el estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE) como conclusión principal del análisis y diagnóstico de la situación actual y previsiones de futuro, la conveniencia de ampliar y mejorar la oferta del Puerto, orientándola a las siguientes actuaciones:

1. Ampliación del dique del Este prolongando el dique de abrigo en 125 m. Permite contar con un atraque para los buques de crucero de gran eslora con la longitud suficiente para su amarre en las debidas condiciones de seguridad, mediante la prolongación de la tercera alineación del Dique del Este.

2. Ampliación de la explanada Este en 10.700 m². Permite contar con la superficie necesaria para desarrollar las operaciones del tráfico de ferris con eficiencia y seguridad, con las superficies necesarias para el área de preembarque de los vehículos en régimen de pasaje y la carga rodada a embarcar, para autobuses, taxis y aparcamiento de corta estada de vehículos para dejar y recoger pasajeros.

3. Ampliación del muelle polivalente mediante prolongación del muelle en 140 m y el relleno de la dársena pesquera. Permite ampliar la superficie disponible en el Muelle Polivalente con 22.800 m² adicionales y ampliar la línea de atraque, para dar satisfacción a las necesidades de los tráficos de contenedores lo-lo y ro-ro, además de las asociadas a usos complementarios.

La denominada «Actuación Sur» en el documento ambiental estratégico ha sido descartada en el EsAE y no se contempla en el Plan Director de Infraestructuras presentado.

B. Principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental y resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

A continuación, se presenta el resumen de la tramitación ambiental del expediente:

Tabla 1. Tramitación ambiental

Trámite	Fecha
Entrada de la solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria*.	10/9/2020
Inicio de consultas para la elaboración del documento de alcance.	28/10/2020
Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se aprueba el documento de alcance para el estudio ambiental estratégico.	10/9/2021
Traslado del documento de alcance del estudio ambiental estratégico a promotor y sustantivo.	15/9/2021
Recepción del documento de alcance por promotor.	28/9/2021
Solicitud del promotor de prórroga para la elaboración del EsAE y para realización de la información pública y consultas.	7/11/2022
Acuerdo del órgano ambiental de ampliación de plazo para la remisión del expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria.	1/12/2022
Elaboración del EsAE.	9/2022
Versión inicial del Plan Director de Infraestructuras.	2/11/2022
Anuncio de la Autoridad Portuaria de Tenerife en el «Boletín Oficial del Estado» por el que somete a información pública la versión inicial del Plan Director de Infraestructuras acompañado del EsAE(*).	28/1/2023
Consultas a administraciones públicas afectadas y personas interesadas.	24/1/2023 y 2/3/2023
Versión final del Plan Director de Infraestructuras.	20/6/2023
Versión final del EsAE.	30/6/2023
Entrada del expediente de evaluación ambiental estratégica en el órgano ambiental.	18/7/2023
Requerimientos de informes no recibidos a diversos consultados.	30/4/2024
Reiteración de requerimientos de informes no recibidos.	12/11/2024

* El artículo 21.2 y 22.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se recoge la posibilidad de que el promotor realice la información pública y las consultas, en lugar del órgano sustantivo.

El anexo incluye una tabla con las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y si han emitido o no contestación, junto con las alegaciones recibidas en el procedimiento de información pública.

Como resultado de estas consultas, el promotor identifica ciertas carencias en la documentación aportada y elabora una nueva versión y propuesta final del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma y del EsAE. Las modificaciones introducidas aportan nueva información sobre el catálogo de especies a proteger, sobre nuevos aspectos en relación con el Cambio Climático (escenarios, medidas, conclusiones del sexto informe del IPCC, etc.), efectos sobre las playas de Bajamar y Santa Cruz de La Palma y medidas a adoptar, protección de avifauna, e integración paisajística.

Realizado el análisis formal del expediente, se procede al requerimiento de informes a determinados organismos, dado que las nuevas infraestructuras previstas y su futuro uso podrían tener efectos directos e indirectos sobre sus competencias, en concreto, se solicita pronunciamiento a la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), a la Consejería de Política Territorial, Cohesión Territorial y Aguas del Gobierno de Canarias, al Cabildo Insular de La Palma, al Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, al Centro Oceanográfico de Canarias, al Instituto Universitario de Oceanografía y Cambio Global, y al Organismo Autónomo Parques Nacionales. No se ha recibido ninguna contestación salvo, la de la Dirección General de la Marina Mercante que respondió el 14 de noviembre de 2024, que remite un informe previo de 2020.

Con la información obrante en el expediente, se formula la presente declaración ambiental estratégica. La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2).

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El promotor presenta dos alternativas para cada una de las tres ampliaciones que constituyen las actuaciones del plan, en las que prácticamente solo varía el tamaño de la construcción prevista. Las actuaciones elegidas han sido las alternativas 1 en los tres casos. Las alternativas presentadas son las siguientes:

1. Prolongación del dique del este:

Alternativa 1: Prolongación del Dique del Este en una longitud de 125 m. Con esta alternativa se cumple el objetivo de contar con un atraque para los buques de crucero de gran eslora con la longitud suficiente para el amarre en las debidas.

Alternativa 2: Prolongación del Dique del Este en una longitud de 200 m. Esta alternativa mejora a la primera en cuanto a una mayor flexibilidad en los buques que puede admitir simultáneamente, y proporcionaría también un mayor abrigo al Muelle Polivalente.

Siendo la prolongación de menor longitud (125 metros), la Alternativa 1 presenta un menor número de impactos, clasificándose todos ellos como nada o poco significativos. Por su parte, la Alternativa 2 ejerce una mayor influencia sobre la corriente y su efecto en la Playa de Bajamar puede propiciar la reducción de su superficie por basculamiento hacia el norte.

2. Ampliación de la explanada este:

Alternativa n.º 1 (EXPE-01): Superficie total de la nueva explanada: 10.700 m².

Alternativa n.º 2 (EXPE-02): Superficie total de la nueva explanada: 10.200 m².

La superficie varía en función de la geometría en planta a construir en el arranque del dique del este. Dada sus diferencias en tamaño y, sobre todo forma, la Alternativa 1 presenta un mayor tamaño, con una forma que altera en menor medida la corriente litoral. Por su parte, la Alternativa 2, por su forma, puede dar lugar a una mayor acumulación de sedimentos en su fachada norte.

3. Muelle polivalente:

Alternativa n.º 1: prolongación del muelle para una longitud de 140 m y calado de 12 m. Con una ampliación de superficie de 22.800 m².

Alternativa n.º 2: prolongación del muelle para una longitud de 280 m y calado de 12 m. Con una ampliación de superficie de 44.640 m².

A partir de la plataforma preexistente y la Dársena de uso Náutico-Deportivo y Pesquero, la actuación plantea la desaparición de este último ampliando el Muelle Polivalente. En este caso, sus alternativas difieren en cuanto a la ocupación del puerto deportivo-pesquero (Alternativa 1) o la ocupación de este junto con una parte de la Playa de Bajamar (Alternativa 2).

Al concentrarse preferentemente en la Dársena de uso Náutico-Deportivo y Pesquero, la Alternativa 1 plantea una menor afección. Por el contrario, la Alternativa 2 supone ocupar parte de la Playa de Bajamar, lo que reduce la zona de baño, afecta al paisaje natural de la zona, así como al relieve preexistente. Además, existe la posibilidad de afectar de manera muy significativa al pecio P_LP_1 General Álava, si se confirma su presencia.

La Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) informa que, tras el análisis de la documentación presentada y siguiendo el criterio de mínima ocupación posible establecido por el artículo 61.3 del vigente Reglamento General de Costas, debería estudiarse en mayor detalle la reorganización de espacios dentro del puerto, el uso de una mejor distribución a la existente o el aumento de rendimientos en el muelle, por ejemplo, a través del apilamiento de contenedores, tal y como se describe en el propio Plan Director de Infraestructuras, permitiendo así solventar el problema sin necesidad de afectar a la unidad fisiográfica adyacente ni de realizar rellenos u obras portuarias. El promotor responde haciendo referencia al análisis de alternativas incluido en el Plan Director de Infraestructuras y en el EsAE.

Asimismo, el organismo indica que se debería valorar la posibilidad de alejar de la línea de orilla la actuación 2, para evitar posibles afecciones a una playa recientemente restaurada. El promotor justifica el diseño de esta actuación en base a acuerdos Puerto-Ciudad en los que esta zona ya tiene otra ordenación que imposibilita dar una nueva ubicación a la actuación 2.

C.2 Tratamiento de los efectos significativos de la alternativa elegida respecto a los objetivos ambientales de otras planificaciones.

A la vista del EsAE y los informes emitidos en el procedimiento de evaluación ambiental, se analizan, agrupados según los elementos receptores del impacto, los efectos más significativos del plan y su tratamiento, así como su relación con los principales objetivos ambientales planteados en otros planes con los que pudiera interferir.

C.2.1 Agua:

En el EsAE, se representan las dos masas de agua directamente afectadas ES125MSPFES70LPTIV «Santa Cruz-El Socorro» y ES125MSPFES70LPTIII «Exterior» que según los datos del Plan Hidrológico de La Palma del segundo ciclo (2015-2021) presentaban buen estado ecológico y buen estado químico. La masa de agua en la que

se encuentra el puerto «Santa Cruz-El Socorro», se considera masa de agua costera natural y no masa muy modificada por la presencia de puertos.

Las actividades asociadas al desarrollo del Plan Director de Infraestructuras pueden incidir sobre el medio marino afectando al estado de las masas de agua costeras de la zona si empeora alguno de los elementos de calidad que definen tal estado. Las principales afecciones vendrían dadas por el posible incremento de vertidos ordinarios y extraordinarios y por las alteraciones morfológicas que afectan directamente a la regulación del flujo marino.

Asimismo, el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma conllevará una modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del puerto, con modificaciones de la delimitación de Zonas de aguas I y II del puerto. No obstante, en el expediente no se hace referencia a estos posibles cambios en la zona de servicio del puerto.

El EsAE estima que el incremento del consumo de agua para el año objetivo (2037) en base al incremento de mercancía transportada, para un escenario intermedio, será perfectamente asumible.

Asimismo, el promotor señala que el Plan Director de Infraestructuras no tiene ningún tipo de interacción con la masa de agua subterránea colindante y que, tampoco, afecta al sistema de drenaje de las instalaciones del puerto.

En relación con la necesidad de nuevos sistemas de depuración para el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras, el EsAE establece que aproximadamente el 80 % de la superficie del puerto está conectada al sistema de depuración municipal que vierte a la EDAR de Santa Cruz de La Palma, la cual tiene un caudal de diseño suficiente para tratar los posibles incrementos de aguas residuales del puerto.

Respecto al cumplimiento del artículo 39 del Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Planificación Hidrológica, en el que se establecen una serie de condiciones que se deben de cumplir para permitir nuevas modificaciones o alteraciones de las características físicas de una masa de agua superficial; el EsAE indica que la ejecución de las actuaciones propuestas en el Plan Director de Infraestructuras no generaría nuevas modificaciones o alteraciones de las características físicas de la masa de agua superficial ES125MSPFES70LPTIV, al incluirse en las presiones ya existentes y recogidas en el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de La Palma.

Las principales medidas propuestas por el promotor para evitar afecciones sobre este factor se centran en el mantenimiento adecuado del sistema de drenaje actual de los barrancos que desembocan dentro del recinto portuario y en las actividades previstas ya en los distintos programas de vigilancia ambiental que inciden sobre el Puerto y que están asegurando un control efectivo sobre la potencial afección a las masas de agua.

El Consejo Insular de Aguas de La Palma informa que las actuaciones propuestas afectan directamente a la regulación del flujo y producen alteraciones morfológicas que no han sido evaluadas; que conllevan alteraciones en la delimitación de las Unidades de Gestión de Aguas Portuarias (UGAPs) y por tanto se necesita una nueva evaluación y gestión de Riesgos Ambientales del puerto, y que el EsAE no ha valorado como se debería modificar la vigilancia de la calidad ambiental en el puerto. El EsAE menciona los resultados del «Estudio de los efectos de la ampliación de Puerto de Santa Cruz de La Palma sobre la renovación del agua y la dispersión de material fino» (Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria, 2017), según los cuales, se producirá una reducción de velocidad en las corrientes de entrada y salida del puerto. Esta alteración no modificaría de forma sustancial la tasa de renovación en el interior del puerto, no alterando la categoría de la masa de agua, caracterizada por una alta tasa de renovación (<7 días). En cuanto a la nueva delimitación de las UGAPs y su vigilancia el promotor responde que las modificaciones de las UGAPs serán de pequeña entidad y serán tenidas en cuenta posteriormente bien en la evaluación ambiental del proyecto o bien en la tramitación del informe de compatibilidad con la estrategia marina canaria.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO considera necesario que el plan de vigilancia ambiental abarque el seguimiento del estado químico y ecológico de las masas de agua afectadas con el objetivo de que mantengan su actual calificación.

C.2.2 Cambio Climático y vulnerabilidad a riesgos naturales asociados:

Los estudios referidos en el EsAE en relación con las consecuencias del cambio climático previstas para las islas Canarias llaman la atención sobre los siguientes riesgos de origen meteorológico: lluvias intensas y torrenciales, vientos fuertes, advecciones de polvo sahariano, sequías y olas de calor; a lo que se suma el aumento de su frecuencia e intensidad. Como consecuencia del incremento del efecto erosivo de los fenómenos meteorológicos intensos, se puede prever un posible aumento de los riesgos vinculados a la dinámica de laderas en el entorno del Risco de la Concepción que, a su vez, también pueden dar lugar a un incremento del riesgo de inundación fluvial, y de inundación costera.

En cuanto al riesgo de inundación fluvial, una de las dos canalizaciones de las barraqueras de La Caldereta presenta riesgo medio y alto. Así, ante su obstrucción o superación del caudal que puede evacuar, existe el riesgo de generar una inundación puntual en las inmediaciones del puerto, pudiendo afectar al Muelle Polivalente.

Según el Plan ADAPTA Costas de Canarias (2022), respecto a la inundación costera, el riesgo total considerado para mitad de siglo (2050) en el área se clasifica como bajo en la zona del puerto y puntualmente medio en el tramo que afecta a Playa Nueva. No obstante, la previsión de pérdida de superficie de playa señala reducciones del 20 al 32 % en las Playas de Bajamar y Los Guinchos, localizadas al sur del Puerto. Esto último se vincula, entre otros elementos, a la amenaza de inundación y erosión costera.

Por otro lado, la presencia de escasa biomasa o especies vegetales de escaso porte reducen el riesgo de incendio forestal, mientras que los valores asociados al riesgo volcánico y sísmico, dada su naturaleza, se sitúan entre valores bajos o medios. En este último caso, la mayor actividad detectada en la Isla se sitúa en el área de Cumbre Vieja, al sur de la Isla.

El promotor ha presentado un estudio con el cálculo de la huella de carbono del puerto actual, de la construcción de estructuras propuestas, y del futuro puerto con los tráfico estimados para un escenario intermedio en el anexo 4 del Plan Director de Infraestructuras «Previsiones de tráfico». De acuerdo con estas estimaciones, la huella de carbono del puerto se verá incrementada en un 25,49 % en el año horizonte 2037 con respecto a la estimación del año 2019.

El puerto tiene establecidas una serie de medidas encaminadas a la disminución de las emisiones de GEIs como son: la obligación de contratar, en determinadas condiciones, el suministro garantizado de energía de origen renovable, la instalación de paneles solares, la instalación de iluminación led, el futuro desarrollo del cold ironing. Por ello, considera que no es necesario establecer nuevas medidas adicionales.

En este sentido la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias indica que la neutralidad de carbono debería ser un objetivo del Puerto de Santa cruz de la Palma, mediante mecanismos y proyectos, que compensen el incremento de emisiones hasta 2037 y que promuevan proyectos de absorción de carbono. También indica que el Plan Director Infraestructuras presentado, aunque hace referencia a la optimización de la iluminación portuaria y a instalaciones fotovoltaicas y aerogeneradores, no aclara en qué actuaciones e infraestructuras podrían instalarse energías renovables. En el mismo sentido, comunica que convendría que el Plan Director de Infraestructuras ampliase actuaciones en materia de ahorro energético y de eficiencia energética.

El promotor responde que, además de lo reflejado en el EsAE, en lo que se refiere a actuaciones encaminadas a un escenario de neutralidad en carbono, en un futuro se pondrá en marcha un Plan de movilidad eléctrica sostenible e-ISLAND, y actualmente está en marcha el Proyecto de Autoconsumo Colaborativo One Solar (Comunidad

Energética Puerto de Santa Cruz de La Palma). También comunica que el puerto no dispone de sumideros de carbono de entidad apreciable ni se prevé que vaya a disponer de ellos en la vigencia del Plan, y que considera que el Plan Director de Infraestructuras no es la herramienta que debe proponer el desarrollo de nuevas infraestructuras para la generación de energía renovable.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO comunica que las medidas propuestas por el promotor se centran en el aspecto de mitigación, por lo que sugiere que se desarrollen más medidas centradas en la adaptación al cambio climático y se tengan en cuenta los escenarios climáticos del Sexto Ciclo de Evaluación del IPCC. En su respuesta el promotor, después de analizar la zona y las previsiones para los escenarios propuestos, concluye con la previsión de pérdida de superficies de playa en el entorno del puerto, aunque sin afecciones que alteren el funcionamiento o viabilidad de este último.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO indica que no se ha aportado ni el estudio básico de dinámica litoral, ni una evaluación de los efectos del cambio climático, requeridos por el Reglamento General de Costas. El promotor responde que a pesar de que no se aportan dichos estudios, las dos temáticas se abordan en el EsAE.

La Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias estima necesario completar el contenido del Plan Director de Infraestructuras con medidas de promoción del transporte de bajas emisiones y transporte colectivo frente a otros modos más contaminantes. El promotor responde que el Plan Director de Infraestructuras no regula una asignación precisa de superficies para distintos tipos de vehículos, por lo que no impide que se adopten las medidas que resulten de interés público a este respecto.

Con el objetivo de que este plan pueda contribuir a la consecución de los compromisos nacionales y autonómicos de reducción de emisiones para hacer frente al cambio climático y para desarrollar una transición energética hacia una economía baja en carbono, en el apartado «D. Condiciones de la ejecución del plan» de esta resolución se han incluido varias condiciones.

C.2.3 Biodiversidad y hábitats de interés comunitario:

Las principales afecciones para los fondos marinos y comunidades bentónicas derivadas del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma consisten en la alteración/pérdida de hábitats y de individuos debido a los efectos producidos por las tareas de ampliación del puerto, dragados, aumento de sedimentos en suspensión, posibles vertidos accidentales y ordinarios, modificaciones de corrientes y oleaje, aumento de tráfico marítimo y deterioro de la calidad del agua, entre otros.

Las actuaciones propuestas en el plan se desarrollan ocupando superficies del hábitat de interés comunitario (HIC): 1170 «Arrecifes», y cercanas al HIC 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda». Por otro lado, a unos 800 m al sur del puerto se encuentra la cueva marina de «El Fuerte» (HIC 8330 «Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas») y una banda de algas protegidas.

Entre las especies marinas que se encuentran presentes en el puerto y en sus proximidades incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en los anexos I o II del Catálogo Canario de Especies Protegidas y que pueden resultar afectadas directa o indirectamente destaca especialmente la langosta pintada (*Panulirus echinatus*), por su cercanía al puerto y por estar reconocida en el catálogo nacional y canario como en Peligro de extinción. Otras especies posiblemente afectadas y catalogadas como vulnerables son: *Gelidium arbusculum* (Mujo rojo) y *Gongolaria abiesmarina* (Mujo amarillo), *Gelidium canariense* (Gelidio negro) *Cymodocea nodosa* (Seba), *Physeter macrocephalus* (Cachalote) y *Chilomycterus reticulatus* (Tamboril espinoso).

Hay que tener en cuenta que las afecciones a la calidad del agua se trasladarán por efecto de la corriente predominante en dirección sur, hacia el HIC 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» donde se registran varias especies protegidas de las citadas anteriormente como, langosta pintada, mujo

rojo, amarillo y negro, así como lapa blanca, que pueden resultar afectadas indirectamente.

Respecto a cetáceos, la mayoría de los avistamientos tienen lugar en la vertiente oeste de la isla, si bien el EsAE identifica unas zonas de riesgo de colisión con cetáceos en el entorno del puerto. En este aspecto hay que indicar que todas las especies de cetáceos y tortugas marinas presentes en aguas españolas se encuentran incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial que figura en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, por lo que les resulta de aplicación el artículo 57.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

En relación con la avifauna, el EsAE recoge la posible presencia de *Calonectris borealis* (Pardela cenicienta atlántica), *Puffinus* (Pardela pichoneta) y *Puffinus baroli* (Pardela chica), especies para las que la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del MITECO considera que no son de esperar efectos significativos puesto que sus colonias de cría se encuentran a 15 km al norte de la actuación.

El Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular informa que no se ha tenido en cuenta la presencia de otras especies protegidas que nidifican en los acantilados del Risco de Bajamar como *Falco tinnunculus* (cernícalo común), *Pyrhocorax* (chova piquirroja) o *Falco peregrinus peregrinoides* (halcón de Berbería) especie catalogada en peligro de extinción, que se podrían ver afectadas indirectamente tanto en las fases de ejecución de los proyectos como en la fase de funcionamiento por las luces y actividades portuarias, por lo que considera que se deben establecer las medidas preventivas necesarias para evitar cualquier afección sobre estas y otras especies protegidas.

En respuesta, el promotor comunica que las transformaciones planteadas en el Plan Director de Infraestructuras no suponen una transformación del funcionamiento del propio puerto con el que ya conviven las especies detectadas, por lo que las condiciones que soportarán esas especies serán similares a las actuales.

El promotor no propone medidas específicas para proteger hábitats y especies, relegando la definición de dichas medidas a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de cada proyecto a ejecutar.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa acerca de los impactos detectados sobre hábitats de interés comunitario y especies protegidas. Observada la coincidencia de varias actuaciones planificadas con la distribución del hábitat de interés comunitario 1170 Arrecifes y especies protegidas, manifiesta su interés para evaluar, cuando proceda, de manera individual y con el debido detalle cada uno de los proyectos que del Plan Director de Infraestructuras puedan derivarse. En dicha evaluación, para cada análisis de alternativas, se determinará como criterio de ponderación máxima la afección directa sobre hábitats de interés comunitario y especies protegidas; la necesidad de prospecciones subacuáticas previas; el diseño de cuantas medidas sean necesarias para reducir los impactos esperados, así como las medidas compensatorias oportunas para evitar o minimizar la pérdida neta de biodiversidad.

A los efectos de protección de los HIC citados hay que tener en cuenta que, según el artículo 46.3 de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, los órganos competentes, en el marco de los procedimientos previstos en la legislación de evaluación ambiental, deberán adoptar las medidas necesarias para evitar el deterioro, la contaminación y la fragmentación de los hábitats y las perturbaciones que afecten a las especies fuera de la Red Natura 2000, en la medida en que estos fenómenos tengan un efecto significativo sobre el estado de conservación de dichos hábitats y especies.

Además, la citada Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO considera necesario que el Plan de Vigilancia Ambiental abarque el seguimiento de las incidencias detectadas con cetáceos y tortugas marinas tanto de colisiones como de avistamientos de ejemplares heridos, enmallados o varados, y que la información recabada en el Plan de Vigilancia Ambiental y compilada en informes periódicos se remita a la citada Subdirección General.

En la información aportada por el promotor no figura su respuesta a este informe.

Por su parte la Agencia Canaria de Protección del Medio Natural considera que no tiene que realizar informe respecto de este Plan Director de Infraestructuras.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO recuerda que las especies protegidas presentes en la zona de actuación y recogidas en el LESRPE y el CEEA, se encuentran sometidas a las medidas de protección establecidas en la citada Ley 42/2007, y en particular a las prohibiciones de su artículo 57. El promotor ni en el EsAE ni en su respuesta a este informe desarrolla ningún tipo de medida en este sentido. En lo que se refiere al Plan de Vigilancia Ambiental dicha Dirección General comunica que el Plan Director de Infraestructuras propuesto incluye diversas actuaciones que van a alterar las corrientes del puerto, pudiendo modificar la tasa de renovación de agua marina en el interior del puerto, y en consecuencia pudiendo afectar a medio-largo plazo a las comunidades bentónicas marinas que se ubican en las aguas de la Zona I y II de Servicio de dicho puerto. Por lo que recomienda ampliar el Plan de Vigilancia Ambiental asociado al Plan Director de Infraestructuras.

También comunica que el EsAE debería profundizar en la evaluación del ruido submarino sobre la fauna marina de la zona, tanto durante la fase de obras, como en la fase de funcionamiento. El promotor no contesta a este requerimiento.

La presente resolución incluye los condicionantes establecidos por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina y la Dirección General de la Costa, ambas del MITECO.

C.2.4 Red Natura 2000 y otros Espacios Protegidos:

En el entorno del puerto, se ubican varios espacios de la Red Natura 2000, concretamente la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES7020014 «Risco de La Concepción» y ES7020076 «Riscos de Bajamar», así como la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000525 «Espacio Marino del Norte de La Palma» de gestión estatal. Las dos ZEC son de carácter terrestre y sus objetivos de conservación son hábitats de interés comunitario terrestres. Están próximas al puerto, pero no se verán directamente afectadas por las actuaciones y tampoco sus objetivos de conservación. Respecto a la ZEPA, la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO ha informado que no cabe esperar, a priori, una afección negativa significativa de los valores naturales que motivaron la designación del espacio a causa de la implementación del plan, dada la distancia a la que se encuentra.

Además de estos espacios, la totalidad de la isla junto con dos franjas marinas está declarada Reserva Mundial de la Biosfera. El plan de gestión establece la zonificación diferenciando por orden decreciente de protección en zona núcleo, zona tampón y zona de transición. El puerto se localiza en esta última zona, aunque en la Punta de Los Guinchos, aproximadamente a 1 km de las obras propuestas, se localiza una zona núcleo de la citada Reserva de la Biosfera coincidente con el hábitat de especies de algas protegidas y con el hábitat de la langosta pintada, en peligro de extinción.

El EsAE califica el impacto para esta zona con una relevancia alta, negativo, con efecto a medio plazo y permanente, dadas las características ambientales detectadas en el entorno. Como única medida para la protección de la zona núcleo de la Reserva de la Biosfera el promotor plantea que los distintos proyectos para desarrollar el PDI, en sus procesos de evaluación de impacto ambiental, tengan en cuenta las potenciales afecciones a la zona de la Punta de Los Guinchos y, en su caso, propongan las medidas correctoras y de seguimiento necesarias.

C.2.5 Suelos, fondos marinos:

El EsAE establece que el Puerto de Santa Cruz de La Palma no requiere dragados de mantenimiento en la actualidad. La batimetría, los aportes sedimentarios de la cuenca hidrográfica que vierte a la dársena, así como la dinámica litoral del entorno del Puerto de Santa Cruz de La Palma no propician acumulaciones sedimentarias que impidan la

operatividad del puerto, por lo que no es necesario realizar dragados de mantenimiento. Tras la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma no se prevén modificaciones en las condiciones descritas anteriormente.

Con respecto a la gestión de los dragados de la fase de obras, el EsAE indica que las características de los materiales y la ausencia de contaminación permiten anticipar que los materiales que se deban extraer podrán ser utilizados como relleno o, en caso de ser compatibles, para alimentación de playas.

C.2.6 Paisaje:

El promotor indica que las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras no alteran los valores de singularidad, variabilidad, representatividad y conservación paisajística, integrándose en un entorno antropizado en el que las características del relieve y presencia de distintos obstáculos visuales reducen su visibilidad desde tierra. No obstante, la ocupación de nuevas superficies conlleva en parte, obstaculizar la visión del mar por lo que el EsAE indica que se deberá estudiar la integración paisajística del borde de la explanada del Dique del Este y su relación con la playa de Santa Cruz de La Palma.

C.2.7 Población, salud humana:

a) Contaminación acústica aérea:

El crecimiento de la infraestructura portuaria permitirá un incremento potencial en el tránsito de vehículos, mercancías y personas, lo que puede acarrear un aumento del ruido en los accesos al puerto y entorno urbano más próximo. Se desconoce si esta dinámica pudiera dar lugar a incrementos significativos de los niveles actuales. El EsAE recoge que, los datos permiten caracterizar una situación preoperacional con niveles sonoros por debajo de los 60dB(A) en las instalaciones del puerto, aumentando considerablemente en su entorno por la presencia de la carretera LP-2 y el flujo de tráfico que concentra. Así, la contaminación acústica generada en el recinto portuario se ve sobrepasada por la generada en la LP-2. El promotor ha establecido las siguientes medidas para reducir este tipo de contaminación en el puerto: hacer cumplir la Ordenanza Portuaria por la que se establecen Normas Reguladoras de Determinadas Actividades para limitar la contaminación atmosférica en los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, aprobada por Resolución de 27 de julio de 2022, sensibilizar a los concesionarios para evitar las emisiones de ruidos innecesarios, prestando especial atención a la franja horaria nocturna, asegurar el cumplimiento de la normativa ambiental en cuanto al nivel acústico emitido por la maquinaria que transita y opera en el puerto, y regular el tráfico en los momentos de carga y descarga de buques con capacidad para el transporte de vehículos para evitar retenciones y facilitar una salida-entrada fluida.

El promotor no ha presentado un estudio de ruido aéreo para poder evaluar la magnitud del incremento del ruido sobre la población debido al desarrollo del Plan Director de Infraestructuras. El Plan de Vigilancia Ambiental propone controlar el posible aumento de los niveles de ruido en el entorno urbano y accesos al Puerto de Santa Cruz de La Palma, integrando estas mediciones en los actuales programas de seguimiento de ruido.

b) Contaminación atmosférica:

El EsEA señala que los datos aportados por la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias muestran una situación de calidad del aire buena o razonablemente buena, lejos del umbral desfavorable. El crecimiento de la infraestructura portuaria permitirá un incremento potencial en el tránsito de vehículos, mercancías y personas, lo que puede acarrear un aumento de las emisiones de gases y

partículas contaminantes, aunque el promotor considera que aun así no se superarán los límites de lo razonablemente bueno. En este sentido el EsAE establece las siguientes medidas para reducir este tipo de contaminación: hacer cumplir la Ordenanza Portuaria por la que se establecen Normas Regulatoras de Determinadas Actividades para limitar la contaminación atmosférica en los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, aprobada por Resolución de 27 de julio de 2022, el uso de la conexión eléctrica (cold ironing) para los buques atracados durante la noche, reducir las emisiones de polvo en suspensión derivadas del tránsito de vehículos y del acopio de materiales, y aumentar la superficie fotovoltaica en la estación marítima del puerto.

La Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias informa favorablemente este plan, aunque añade una serie de consideraciones para completar el Plan Director de Infraestructuras, entre las que se encuentra la coordinación con otras administraciones para integrar adecuadamente el transporte regular de viajeros por carretera en la infraestructura portuaria.

c) Aguas de baño y playas:

Existen varias playas en el entorno del puerto, playa de Santa Cruz de La Palma al norte (o Playa Nueva); y playas de Bajamar y de Los Guinchos al sur, todas con bandera azul a la fecha del EsAE. Teniendo en cuenta que la corriente predominante es de dirección norte-sur las principales afecciones se darán en estas últimas.

Según el EsAE los niveles de contaminación en las aguas de baño son muy bajos, encontrándose por debajo de los niveles establecidos en el Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño. El posible aumento del número de buques y operaciones incrementa el riesgo de accidente, y por tanto el riesgo de contaminación de las aguas de baño. El puerto cuenta con un Plan Interior Marítimo para hacer frente a episodios de contaminación accidental, aunque según el EsAE, se deberá estudiar si es necesaria su adaptación a estas nuevas circunstancias.

Por otro lado, el conjunto de actuaciones previstas modifica la morfología del puerto y, con él, la dinámica de las corrientes. Los resultados del «Estudio de los efectos de la ampliación de Puerto de Santa Cruz de La Palma sobre la renovación del agua y la dispersión de material fino» (Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria, 2017), evidencian las modificaciones que la ampliación del Dique del Este puede suponer en las corrientes, y en el perfil de la playa de Bajamar. Se estima que la ampliación del dique Este supondría una pérdida estimada de 41.000 m³ de sedimentos pertenecientes al extremo norte de la playa, lo que podría dar lugar a una reducción de la mitad sur de la playa seca, pasando de los 280 m a los 210 m de longitud. Para hacer frente a esta pérdida, la Autoridad Portuaria ha planteado la restauración ambiental de la Playa de Bajamar, considerando la adecuación de los sedimentos disponibles en el fondo del puerto para su posible uso en la regeneración de la playa; lo que deberá ser estudiado en la evaluación ambiental del proyecto de prolongación del Dique del Este.

La afección a la playa de Bajamar y probablemente a la playa de Los Guinchos, será el resultado de sumar a las modificaciones introducidas por la prolongación del dique de abrigo, las modificaciones debidas al cambio climático, es decir, aumento del nivel del mar, y aumento en la intensidad de fenómenos costeros. Aunque esto introduce un nivel de incertidumbre considerable sobre la evolución de la playa a medio y largo plazo, sí que se han estimado como efectos seguros derivados de la prolongación del dique, la disminución de la superficie de playa por cambio de corrientes y por cambio climático, la necesidad de regeneración de la playa, y el incremento de emisiones de GEIs durante la fase de obra y la fase de uso.

El Consejo Insular de Aguas de La Palma, la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO y el Ayuntamiento de la Villa de Breña Alta han informado desfavorablemente el Plan Director de Infraestructuras por la falta de medidas para evitar o corregir la pérdida de playa. A todos ellos el promotor les responde que se llevarán a cabo actuaciones para compensar/reponer las posibles pérdidas de superficie de playa y

que quedarán reflejadas en los proyectos constructivos resultantes del Plan. No obstante, dado que estas actuaciones no están definidas no se pueden descartar afecciones sobre las playas y zonas de baño, por lo que se establece una condición al respecto.

d) Sector Pesquero:

El Servicio de Agricultura, Ganadería y Pesca del Cabildo remite informe en el que pone de manifiesto la existencia de conflictos del sector pesquero con los cruceros que llegan al puerto desde el norte, por su recorrido próximo a la costa, ya que esa ruta afecta a las artes de pesca de los pescadores que realizan pesca costera en la vertiente Este de la isla; por lo que sugiere diseñar, para los grandes barcos, una ruta de acceso al puerto que sea perpendicular al mismo. El promotor responde que esta alegación no es objeto del Plan Director de Infraestructuras, aunque añade que la Autoridad Portuaria tiene competencias en materia de ordenación y control del tráfico marítimo limitadas a la Zona II de las aguas de servicio del puerto, por lo que a la vista de esta problemática procederá a definir, en esta Zona II, las áreas donde podrá ser admitida la actividad de pesca de artes menores de trampa.

Se deberá tener en cuenta la pertinencia de la alegación realizada por el Servicio de Agricultura y Pesca del Cabildo, por su relación directa con el objetivo del Plan Director de Infraestructura que prevé el incremento del tráfico de buques, y éstos pueden interferir con las actividades de pesca cuando acceden al puerto desde el norte por lo se establece una condición a al respecto.

C.2.8 Patrimonio cultural, bienes materiales:

Según el EsAE las actuaciones de ampliación propuestas no afectan ni directa ni indirectamente a Bienes de Interés Cultural y arqueológicos patrimoniales. No obstante, a estos bienes patrimoniales cabe añadir la posible presencia de un pecio en el entorno de la Playa de Bajamar que se vería afectado por las obras de las actuaciones 1 (Prolongación del Dique del Este) y 3 (Muelle Polivalente), por lo que el promotor establece como medida de precaución realizar una prospección/observación por técnicos especializados del fondo submarino de la zona de protección identificada para confirmar o no la presencia del pecio y definir así acciones que permitan su localización exacta y, de esta forma, concretar las medidas de protección adecuadas, en su caso.

No se ha recibido informe del Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo.

C.3 Plan de Vigilancia Ambiental (PVA).

El EsAE incluye en su apartado 2.9 «Programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento» una serie de referencias a los siguientes objetos de seguimiento: contaminación acústica durante la fase de obra, contaminación de aguas de baño y cálculo periódico de la huella de carbono del puerto. Para el seguimiento de los arenales del entorno del puerto, de las especies protegidas, de los hábitats de interés comunitario, del paisaje, y del patrimonio cultural el promotor se remite a lo que quede establecido en los proyectos correspondientes. El promotor propone que el responsable del seguimiento del PVA redacte un informe quinquenal recopilando los distintos aspectos del presente Plan de Vigilancia.

La presente resolución incluye medidas adicionales para el PVA de modo que integre el seguimiento de cada elemento ambiental afectado, midiendo su acercamiento o no a los objetivos ambientales de los planes y estrategias que le sean de aplicación, durante todo el periodo de vigencia del plan.

D. Condiciones al plan.

i) Condiciones generales:

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y de mejora contempladas en el EsAE, en su respuesta a los informes recibidos durante el periodo de información pública y demás documentación complementaria generada.

2. Dadas las características de los proyectos derivados del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de la Palma y la indefinición de algunas de las medidas necesarias para evitar los previsibles impactos detectados, es posible que cualquiera de las actuaciones contempladas pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente porque suponen un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera, de la generación de residuos y de la utilización de recursos naturales; por lo que dichas actuaciones, a efectos de la evaluación de impacto ambiental, al menos quedan encuadradas en el artículo 7.2 c) de la Ley 21/2013, de 13 de diciembre, de evaluación ambiental.

Entre la documentación a aportar para el inicio de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental se incluirá una copia de esta resolución y una copia de los informes emitidos, en plazo y extemporáneos, durante el periodo de información pública y de consulta a las distintas administraciones afectadas, de este procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

ii) Condiciones relativas a objetivos medio ambientales, medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

3. El Plan Director de Infraestructuras deberá velar por que en las masas de agua ES125MSPFES70LPTIV «Santa Cruz-El Socorro» y ES125MSPFES70LPTIII «Exterior» se cumplan los objetivos ambientales recogidos en el «Plan Hidrológico de La Palma» vigente en el momento de su desarrollo. Los proyectos deberán analizar las afecciones a la calidad de las aguas, y especialmente las consecuencias para sus objetivos ambientales, así como el cumplimiento de las condiciones del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológica.

4. Para contribuir a la consecución del objetivo específico «B. Prevenir y reducir los vertidos al medio marino» de la Estrategia marina de la Demarcación Canaria» (segundo ciclo) los proyectos que desarrollen el Plan Director de Infraestructuras deberán incluir actuaciones que supongan un esfuerzo depurador mayor, y que contribuyan a conseguir que el 100 % de la superficie del puerto (no solo el 80 %) esté conectada a un sistema de depuración.

5. Los proyectos que desarrollen el Plan Director de Infraestructuras deberán asegurarse de incluir todas las medidas necesarias y oportunas para garantizar que no se produzca ningún tipo de contaminación o vertido, ni llegada de basuras al medio marino. Cualquier residuo derivado de las actuaciones deberá ser adecuadamente caracterizado y gestionado por gestor autorizado con la legislación aplicable.

6. Los proyectos que desarrollen el Plan Director de Infraestructuras deberán incluir la estimación de las emisiones de GEIs para la fase de uso y la fase de obra, así como las necesarias medidas de compensación de estas emisiones para toda la vida útil de cada proyecto.

7. El incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero que se deriva del desarrollo del Plan Director de Infraestructuras contraviene el objetivo principal de todos los planes y estrategias para hacer frente al cambio climático y para desarrollar una transición energética hacia una economía baja en carbono. Por ello en la evaluación ambiental de los proyectos previstos se tendrá especialmente en cuenta la adopción de medidas que contribuyan a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de los puertos de acuerdo con el objetivo de ahorro acumulado de energía final establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-2030).

8. La Autoridad Portuaria deberá desarrollar en el ámbito de sus competencias todos aquellos instrumentos que le permitan priorizar sus servicios hacia aquellos barcos que presenten menores emisiones de GEIs, que cuenten con los mejores sistemas de ahorro de energía, o con maquinaria más eficiente, con el objetivo de contribuir al ahorro energético, a la mejora de la eficiencia energética y a la descarbonización.

9. En relación con la contaminación acústica y lumínica, el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras deberá garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de los receptores acústicos sensibles (áreas residenciales y educativos) y planificar adecuadamente las necesidades de iluminación del ámbito del plan para minimizar los puntos de luz instalados, los niveles de iluminación y controlar la contaminación intrusa.

10. De acuerdo con lo establecido por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, todos aquellos proyectos cuyas actuaciones prevean una ocupación de fondos marinos con presencia de hábitats de interés comunitario o especies protegidas, deberán incluir en sus correspondientes documentos para la evaluación de impacto ambiental un análisis detallado de alternativas técnicas y ambientalmente viables. Para el análisis de alternativas, se determinará como criterio de ponderación máxima la afección directa sobre hábitats de interés comunitario y especies protegidas; además se llevará a cabo una prospección subacuática previa para poder valorar la ocupación de fondos marinos con presencia de hábitats de interés comunitario y especies protegidas, y se diseñarán cuantas medidas sean necesarias para reducir los impactos esperados, así como las medidas compensatorias oportunas para evitar o minimizar la pérdida neta de biodiversidad.

11. En términos generales, el Plan Director de Infraestructuras debe asegurar la compatibilidad con los siguientes objetivos:

11.1 La contribución al mantenimiento de un estado de conservación favorable de los ecosistemas marinos y, concretamente los hábitats de interés comunitario contemplados en los anexos I de la Directiva Hábitats y de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, y de las especies marinas protegidas incluidos en los anexos II y IV de la Directiva Hábitats, en el anexo I de la Directiva Aves y en los anexos II, IV y V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

11.2 La aportación a la conservación de la biodiversidad y de los servicios ecosistémicos.

11.3 La conservación y protección de las especies amenazadas o en régimen de protección especial incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, así como la compatibilidad con los planes de recuperación y/o conservación de dichas especies, en caso de que dichos planes estén aprobados o en proceso de tramitación.

12. Los proyectos de desarrollo del Plan Director de Infraestructuras tendrán especialmente en cuenta las afecciones por ruido submarino tanto durante la fase de obra como durante la fase de uso y para ambas fases se desarrollarán medidas específicas obligatorias que consigan disminuir la contaminación acústica submarina.

13. Los proyectos de desarrollo del Plan Director de Infraestructuras deberán estimar la superficie resultante a ocupar por actividades potencialmente contaminantes del suelo según el Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. También se presentarán los criterios y las medidas que tomará el puerto para que los concesionarios de estas superficies eviten dicha contaminación.

14. Los proyectos que se deriven del Plan Director de Infraestructuras incluirán las medidas previstas para compensar las afecciones detectadas sobre las playas, como pudieran ser la aportación de arenas y/o la construcción de infraestructuras de defensa, que deberán quedar perfectamente definidas y sus impactos adecuadamente analizados en los proyectos correspondientes que se sometan al procedimiento de evaluación ambiental, al objeto de que se puedan considerar medidas correctoras adecuadas.

15. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de la Palma deberá tener en cuenta la alegación primera del informe del Servicio de Agricultura, Ganadería y Pesca del Cabildo y ordenar el tráfico de los buques en la Zona II de las aguas de servicio del puerto respetando las actividades del sector pesquero que cumplan con la normativa vigente en materia de balizamiento de artes de pesca, en dicha Zona II.

16. Se recuerda que los proyectos que deriven del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de La Palma deberán ser compatibles con los objetivos ambientales de la demarcación marina Canaria, y por lo tanto deberán contar con el correspondiente informe de compatibilidad, según establece la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y el Real Decreto 79/2019 de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas (modificado por el Real Decreto 218/2022, de 29 de marzo).

17. En relación con los dragados, la Autoridad portuaria deberá tener en cuenta la ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; las Directrices de caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre (Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, 2021); la Instrucción Técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena, de enero de 2010; y el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas. Teniendo en cuenta que, para aquel material dragado que reúna las características granulométricas y de calidad ambiental adecuadas de acuerdo con su normativa específica, se considerará su aporte a playas como el uso productivo preferente.

iii) Plan de vigilancia ambiental (PVA).

18. El PVA a diseñar por el promotor para todo el periodo de vigencia del Plan Director de Infraestructuras, deberá seleccionar para cada uno de los elementos ambientales los indicadores cuya medición refleje la consecución del objetivo ambiental que se persigue en el plan o la estrategia que le sea de aplicación. Estos indicadores deberán ser objetivables y cuantificables. El resultado a conseguir es comprobar periódicamente la evolución del elemento ambiental en cuestión con respecto al objetivo ambiental que se ha marcado en el plan o estrategia correspondiente. El promotor deberá reflejar anualmente los resultados de este PVA en la memoria de sostenibilidad del puerto, junto con su valoración y una propuesta de mejoras. A continuación, se citan algunos ejemplos de indicadores de objetivos ambientales de planes: ahorro energético (toneladas equivalentes de petróleo), eficiencia energética (resultados/unidad de energía), descarbonización (variación de la huella de carbono), estado químico y ecológico de las masas de agua (indicadores de calidad de la ROM 5.1-13), emisiones contaminantes (resultados de las mediciones de ruido, mediciones de contaminantes atmosféricos y mediciones de contaminación lumínica).

19. Los futuros proyectos constructivos incluirán, dentro de sus PVA el seguimiento de la evolución de todas las unidades fisiográficas potencialmente afectadas. Este PVA cubrirá el periodo de construcción y un periodo razonable durante la explotación, que al menos asegure que se haya alcanzado el posible nuevo punto de equilibrio para las variables en el largo plazo. Se incluirán las medidas necesarias para compensar la afección a las playas adyacentes, convenientemente presupuestadas en el proyecto que corresponda.

20. De acuerdo con lo establecido por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, los planes de vigilancia ambiental a incluir en la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que desarrollen el PDI deberán contemplar el seguimiento del estado químico y ecológico de las masas de agua superficial afectadas para asegurar el mantenimiento de su actual calificación de «buena»; y el seguimiento de las incidencias detectadas con cetáceos y tortugas marinas junto con la propuesta de medidas de protección adicionales, en caso de ser

necesario. Los informes periódicos con la información recabada en estos seguimientos serán remitidos a la citada Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina.

21. Los futuros proyectos constructivos incluirán, dentro de sus PVA, además de un Plan de Seguimiento de la Calidad del Agua, un Plan de Seguimiento de las comunidades bentónicas marinas que se encuentren en el entorno de la zona de actuación, con una duración mínima de 7 años desde la finalización de las obras.

Fundamentos de Derecho

El «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma» se encuentra encuadrado en el artículo 6.1, apartado a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual, resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y la formulación de declaración ambiental estratégica, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta de plan director, el estudio ambiental estratégico, y el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

Formular la declaración ambiental estratégica de la alternativa seleccionada para el desarrollo del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma» que, de acuerdo con el artículo 25 de la ley 21/2013, tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante. En ella se presenta una exposición de los hechos que constituyen los principales hitos del procedimiento junto con las determinaciones, medidas y condiciones finales que deben incorporarse al Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma que finalmente se apruebe.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 25.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a «Puertos del Estado» como órgano sustantivo, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 25.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del plan o programa.

Madrid, 27 de marzo de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados

Consultados*	Contestaciones a consultas en periodo de información pública
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	Sí
Dirección General de La Costa y El Mar (MITECO).	No
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina (MITECO).	Sí
Programa Hombre y Biosfera (Programa MaB). Organismo Autónomo Parques Nacionales (MITECO).	No
Delegación del Gobierno en Canarias.	No
Subdelegación del Gobierno en Sta. Cruz Tenerife.	No
Dirección General de Marina Mercante. Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).	Sí
Cedex Centro de Estudios de Puertos y Costas (CEPYC).	No
Centro Oceanográfico de Canarias. Instituto Español de Oceanografía-IEO. Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.	No
Dirección General de Ordenación y Promoción Turística. Viceconsejería de Turismo. Presidencia de Gobierno. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Infraestructura Turística. Viceconsejería de Turismo. Consejería de Turismo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación, Universidades, Cultura y deportes. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Pesca. Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Seguridad y Emergencias. Consejería de Administraciones Públicas, Justicia y Seguridad. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Lucha Contra El Cambio Climático y Medio Ambiente. Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra El Cambio Climático y Planificación Territorial. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Planificación del Territorio, Transición Ecológica y Agua. Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica.	No
Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM). Dirección General de Universidades e Investigación. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.	No

Consultados*	Contestaciones a consultas en periodo de información pública
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural. Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Gobierno de Canarias.	Sí
Ayuntamiento de la Villa de Breña Alta.	Sí
Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma.	No
Cabildo Insular de La Palma.	Sí
Consejo Insular de Aguas de La Palma.	Sí
Asociación Tinerfeña de Amigos de La Naturaleza-ATAN.	No
WWF/Adena.	No
SEO/Birdlife.	No
Asociación Naturista de Islas Canarias-ANISCAN.	No
Sociedad Española para La Conservación y Estudio de Los Mamíferos SECEM.	No
Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario.	No
Ecologistas en Acción Canarias-Ben Magec.	No

* La denominación actual de los consultados puede ser distinta de la que tenían en el momento de la consulta.

Alegaciones recibidas en periodo de información pública

Real Nuevo Club Náutico de Santa Cruz de La Palma.
Particular.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

