



SGEA/ASMG/at_sgea3/2020P020

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL POR LA QUE SE APRUEBA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL “PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA”.

I. Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de septiembre de 2020, se recibe solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria de la revisión del “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma”, procedente de Puertos del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, actuando como órgano sustantivo del citado plan. El promotor del plan es la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

La Evaluación Ambiental Estratégica tiene como fin principal la integración de los aspectos ambientales en la planificación pública, tratando de evitar, ya desde las primeras fases de su concepción, que las actuaciones previstas en un Plan o Programa puedan causar efectos adversos sobre el medio ambiente.

Esta Dirección General, como órgano ambiental competente, procede a la tramitación del procedimiento y somete a consultas de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, el borrador inicial del Plan y el documento inicial estratégico con fecha 28 de octubre de 2020.

La relación de entidades consultadas se adjunta como Anejo I, habiendo estado dicha documentación accesible al público en la página web de este Ministerio, identificada con el código del expediente 2020P020.

Una vez han sido recibidas las respuestas a las consultas, se procede a su análisis y a la elaboración del documento de alcance solicitado, el cual se adjunta a la presente resolución, con el fin de orientar a los promotores en la redacción del estudio ambiental estratégico.

II. Fundamentos de Derecho

El “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma” se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica, definido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre y el Real Decreto-Ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

Por su parte, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria se contempla en los artículos 17 a 28 de la citada norma.

CORREO ELECTRÓNICO
buzon-sgea@miteco.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, 10
28071 MADRID
TEL.: 91 597 63 32

CSV : GEN-3fb2-5e93-12ed-7c6a-a60c-c061-a6ba-2035

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ISMAEL AZNAR CANO | FECHA : 10/09/2021 17:19 | Sin acción específica





De acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, 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 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes de competencia estatal.

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a la vista de los antecedentes de hecho referidos y de los fundamentos de derecho alegados,

Resuelve la aprobación del documento de alcance para la evaluación ambiental estratégica ordinaria del “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma”, lo que se notifica al promotor y al órgano sustantivo de dicho Plan, para su consideración en el proceso de planificación.

De conformidad con lo establecido en el apartado 3, del artículo 19 de la Ley de evaluación ambiental, el documento de alcance del estudio ambiental estratégico se pondrá a disposición del público a través de la sede electrónica del órgano ambiental y del órgano sustantivo.

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL

Ismael Aznar Cano





DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL “PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA”

El estudio ambiental estratégico (EsAE) incluirá la información que requieren el artículo 20 y el Anexo IV de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental (en adelante Ley de evaluación ambiental), respondiendo a los contenidos, amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que se desarrolla en este documento.

En el Anexo I de este Documento de Alcance se indican las administraciones públicas afectadas y los principales interesados que han sido consultados para su elaboración, así como si han contestado o no a la consulta.

1. ALCANCE Y MARCO CONCEPTUAL DE ESTA EVALUACIÓN.

Puertos del Estado, como órgano sustantivo del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de la Palma», presentó ante esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan y del documento inicial estratégico con el fin de comenzar la evaluación ambiental estratégica ordinaria del citado plan.

El objeto de este Plan Director de Infraestructuras (PDI) es definir las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de 20 años, que se concretan en las siguientes actuaciones:

- Prolongación del dique de abrigo. Con objeto de dar servicio a cruceros de grandes esloras (hasta L=340 m). También proporcionar abrigo a la futura ampliación de muelle polivalente.
- Ampliación de la explanada este. Con el objetivo de incrementar la superficie de preembarque para separar la operativa de las distintas compañías y atender a los servicios de taxis, autobuses y coches de alquiler y clientes, asociados al tráfico interinsular y de cruceros.
- Muelle polivalente. Con el objetivo de ampliar la capacidad, servirá como área polivalente para el desarrollo de actividades complementarias (logísticas e industriales), y también para contar con una mayor superficie dedicada al tráfico comercial portuario y mayor longitud de muelle.
- Nueva dársena en la punta de Los Guinchos y Punta San Carlos. Para que sirva de atraque a grandes buques, fundamentalmente de graneles sólidos y líquidos, y la obtención, en su caso, de una explanada para actividades polivalentes.

La tramitación de los PDI de los puertos se realiza según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el procedimiento de aprobación se integra la evaluación ambiental estratégica del plan, conforme al artículo 6 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.





La fase del procedimiento actual es la elaboración del documento de alcance conforme a lo establecido en el artículo 19.2.

La fase posterior será la elaboración del estudio ambiental estratégico (EsAE) y la redacción de la versión inicial del plan por el promotor, los cuales serán sometidos conjuntamente a consultas e información pública (artículos 20 a 23 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental). Por último, el órgano ambiental elaborará la declaración ambiental estratégica, el promotor la incorporará al plan, y el órgano sustantivo hará pública la aprobación de dicho plan.

El contenido de un PDI está definido por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, la declaración ambiental estratégica en su caso, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

De acuerdo con el artículo 20 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el estudio ambiental estratégico a elaborar por el promotor, identificará, describirá y evaluará los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan, así como unas alternativas técnicamente razonables y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito geográfico del plan.

El principal objetivo de la evaluación es pues, analizar los distintos modos de conseguir el crecimiento ordenado que constituye el objetivo del puerto. Identificados los elementos y problemas ambientales relevantes del ámbito de estudio, así como los objetivos de protección ambiental, se deberán proponer y valorar ambientalmente diferentes alternativas viables para el desarrollo del plan y el cumplimiento de sus objetivos. Es muy aconsejable que entre estas alternativas se estudien también alternativas de concepto, que no se basen únicamente en la ampliación de instalaciones, sino que también incluyan el diseño de cambios en el funcionamiento o en la estrategia del puerto, o en sus relaciones con otros puertos con los que se consiga mejorar la eficiencia de las instalaciones actuales.

Corresponderá a la fase posterior de evaluación de impacto ambiental de proyectos el análisis de las alternativas concretas de construcción de las infraestructuras portuarias.

2. CONTENIDO, AMPLITUD Y NIVEL DE DETALLE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

En el cuadro 1 se resumen los potenciales efectos ambientales significativos que deberán estudiarse y los criterios para su evaluación. Estos criterios y evaluaciones se utilizarán para:





- La descripción de la situación actual y la previsible evolución de cada aspecto ambiental para la alternativa cero (ausencia de planificación).
- La previsión de la evolución de cada aspecto ambiental para cada una de las alternativas consideradas.

Cuadro 1. Aspectos ambientales que considerar en la evaluación ambiental del plan:

Aspectos ambientales	Efectos potenciales del Plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (incluyendo indicadores)
Población y salud humana	Contaminación atmosférica.	Mantener y, en su caso, mejorar la calidad del aire.	Estimación del aumento de contaminación debida al incremento de los tráficos marítimo y rodado, así como de otras actividades generadoras de contaminación del aire.
	Contaminación acústica terrestre.	Prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica.	Zonificación acústica del territorio, con la cartografía y capas de información adecuadas, determinando en cada área su objetivo de calidad acústica. Estimación del aumento de contaminación debida al incremento de los tráficos marítimo y rodado, así como de actividades generadoras de contaminación acústica. Estimación de población afectada por incremento de contaminación acústica.
	Afección a aguas de baño. Desestabilización de playas.	Garantizar la calidad de las aguas de baño cercanas a las instalaciones portuarias. Procurar el mantenimiento natural de las playas	Descripción del estado de la calidad de las aguas de baño y extensión afectada en la playa de Bajamar. Extensión de playa con necesidad de medidas correctoras para su mantenimiento.
	Riesgo de inundación provocado por nuevas infraestructuras.	Minimizar el incremento del riesgo de inundación tierra adentro.	Valoración del incremento del riesgo.
Biodiversidad, fauna y flora	Incremento de contaminación acústica y química en aguas pertenecientes a espacios de Red Natura 2000	Minimizar la afección a espacios naturales, hábitats y especies protegidas. Protección de los espacios naturales.	Zonificación de espacios de Red Natura 2000 con la cartografía y capas de información adecuadas. Estimación de la superficie de aguas pertenecientes a espacios de Red Natura 2000 (m ²) afectada por incrementos de contaminación acústica y química.
	Afección a especies protegidas dentro y fuera de Red	Minimizar la afección a especies protegidas.	Estimación del número de ejemplares de especies protegidas afectadas, distinguiendo por afección





Aspectos ambientales	Efectos potenciales del Plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (incluyendo indicadores)
	Natura 2000		directa e indirecta y por el grado de protección de cada especie.
	Afección a hábitats de interés comunitario, dentro y fuera de Red Natura 2000	Minimizar la afección a hábitats protegidos. Protección de estas áreas.	Zonificación de hábitats de interés comunitario, con la cartografía y capas de información adecuadas. Estimación de las superficies afectadas de hábitats dentro y fuera de Red Natura 2000.
	Afección a especies marinas por contaminación acústica fuera de Red Natura 2000	Minimizar la afección por contaminación acústica marina.	Estimación del incremento de ruido debido al incremento de tráfico marítimo o a su nueva localización. Estimación de las poblaciones de mamíferos marinos afectados.
Territorio	Contaminación de suelos, playas y fondos marinos.	Mantenimiento de las condiciones naturales de los suelos, playas y fondos marinos.	Cuantificación de las nuevas superficies a ocupar por actividades potencialmente contaminantes del suelo y de los fondos marinos, según Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.
	Aumento del tráfico terrestre debido al turismo de cruceros.	Contribuir a la sostenibilidad del transporte de viajeros.	Estimación del aumento del tráfico de viajeros.
	Incremento de flujos de todo tipo de transporte sobre la ciudad.	Regulación adecuada de los distintos tipos de transporte.	Estimación de la superficie de infraestructuras viarias de la ciudad indirectamente afectada por el incremento del tráfico.
Agua	Empeoramiento del estado de las masas de agua afectadas. Modificación de barrancos cercanos.	Cumplimiento del objetivo "buen estado" de las masas de agua afectadas, según la Directiva Marco del Agua. Cumplimiento del objetivo de "buen estado satisfactorio", según la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina.	Superficie de playas y barrancos modificados directamente e indirectamente. Estimación del riesgo de contaminación de masas de agua por accidentes portuarios.
	Incremento del consumo de agua.	Minimizar el consumo de agua en las instalaciones portuarias.	Estimación del consumo de agua debido a las nuevas actividades y usuarios.
	Incremento de las necesidades de depuración habituales.	Evitar el vertido de sustancias contaminantes.	Estimación del incremento de vertidos de efluentes líquidos y estimación de los nuevos sistemas de depuración necesarios.





Aspectos ambientales	Efectos potenciales del Plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (incluyendo indicadores)
Factores climáticos	Calentamiento global	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.	Estimación de gases de efecto invernadero (GEI) derivadas del desarrollo del PDI y del transporte asociado según las Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos de transporte (CEDEX, 2015)
	Vulnerabilidad a riesgos naturales, teniendo en cuenta las previsiones de cambio climático.	Minimización de la ocupación de zonas con riesgos naturales inherentes. Adaptación al cambio climático de acuerdo con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático.	Grado de ocupación del suelo por infraestructuras en zonas inundables o con algún otro tipo de riesgo natural, teniendo en cuenta las previsiones del cambio climático. Necesidad de incorporar cambios de diseño en las infraestructuras en zonas inundables.
Paisaje	Afección a zonas de especial relevancia paisajística.	Integrar el paisaje como elemento de valor en la planificación territorial. Mantenimiento de las características intrínsecas del paisaje.	Identificación de monumentos naturales y culturales y de paisajes afectados directa o indirectamente.
Interacción de factores	Consumo de recursos no renovables.	Incremento del ahorro y la eficiencia energética. Incremento en la aplicación de energías renovables.	Estimación de consumo final de energía y posibilidad de generación de energías renovables en cada alternativa.
	Generación de residuos.	Gestión adecuada de acuerdo con su tipología y con el principio de jerarquía vigente en la Unión Europea (1º Prevención, 2º Reutilización, 3º Reciclaje, 4º Valoración energética, 5º Eliminación).	Estimación de residuos generados por tipología.

En los siguientes apartados se describe el contenido que, como mínimo, debe incluir el EsAE de acuerdo con el artículo 20 y el anexo IV de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, atendiendo además al resultado de las consultas realizadas en la fase anterior de esta evaluación ambiental estratégica.

El plazo máximo para la elaboración del EsAE y para la realización de la información pública y de las consultas será de quince meses desde la notificación del documento de alcance al promotor.





2.1. Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan y relaciones con otros planes.

En este apartado, se explicará el motivo por el que es necesario aplicar este plan, y cuál es el objetivo para el que se ha diseñado, sin entrar en objetivos ambientales. Se deberá establecer resumidamente la relación con otros planes y programas que se desarrollen en ámbitos territoriales relacionados, con el objetivo de detectar la compatibilidad o no con cada uno de los planes concurrentes presentados en el documento inicial estratégico (apartado 8) convenientemente actualizados, y con cualquier otro que territorialmente afecte significativamente al PDI. La compatibilidad deberá estudiarse a nivel de estrategia no de proyecto. La relación del PDI con otros planes y programas se estudiará más a fondo en los apartados 2.4 y 2.5.

De forma detallada se definirá la situación actual de la red viaria de las zonas de servicio de las diversas instalaciones del puerto, con los accesos terrestres actuales; y se detallarán las previsiones de la planificación de carreteras en relación con la actividad del puerto en lo que se refiere al transporte de mercancías y de viajeros.

También deberá figurar un resumen fácilmente comprensible de las previsiones de tráfico que figuran en la planificación prevista del puerto.

El plan que se someta a evaluación ambiental estratégica incluirá únicamente las actuaciones descritas en el apartado 5. Alcance y contenido de las propuestas y sus alternativas del documento inicial estratégico.

2.2. Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa.

En este apartado se describirá la situación actual y la probable evolución en caso de no aplicar la planificación, de los siguientes aspectos ambientales del cuadro 1: contaminación atmosférica; contaminación acústica; biodiversidad (fauna y flora); territorio (contaminación de suelos y fondos marinos); agua (datos fisicoquímicos y biológicos de calidad de las aguas de las masas de agua ES125MSPFES70LPTIV "Santa Cruz - El Socorro" y ES125MSPFES70LPTIII "Exterior"); factores climáticos (vulnerabilidad a riesgos naturales teniendo en cuenta previsiones de cambio climático); estimación de la emisión de GEI; paisaje; consumo de recursos no renovables, y generación de residuos. El promotor podrá completar esa información con otros indicadores adicionales o con otras formas de evaluación adicionales si lo considera pertinente.

Se hará especial referencia a la situación actual y probable evolución en caso de no aplicación del plan, de las especies y comunidades que se citan a continuación:

- a. Es importante tener en cuenta el estado de regresión crítica que sufren las comunidades de fanerógamas marinas en toda Canarias como fenómeno generalizado. Se presentará atención especial a la situación y posible evolución de la comunidad de *Halophila decipiens*, en el interior de la dársena; y a las praderas de *Cymodocea nodosa* que pudieran resultar afectadas. Igualmente, deben considerarse las comunidades algales del submareal e intermareal, con presencia de *Gelidium arbuscula*, incluida como "vulnerable" en el Catálogo





Español de Especies Amenazadas, y de *Treptacanta abies-marina*, con una fortísima regresión en toda Canarias.

b. Las comunidades vegetales terrestres de mayor porte y naturalidad como los tarajales (*Tamarix canariensis*), la magarza (*Argyranthemum frutescens*), la vinagrera (*Rumex lunaria*) o los salados (*Schizogyne sericea*) son abundantes en ciertas zonas de la costa, de las cuales, las dos primeras se consideran protegidas al incluirse en el anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Estas especies características de los matorrales de sustitución son las típicas de una comunidad vegetal nitrófila frutescente (*Artemisio thusculae-Rumicetum lunariae*), también presente en la zona.

c. Otras especies marinas: cetáceos (tanto residentes como de paso), gorgonia roja (*Leptogorgia ruberrima*), anguila jardinera (*Heteroconger longissimus*) y tortuga boba (*Caretta caretta*).

d. Deberá considerarse la situación y posible evolución, al menos de las siguientes especies de aves: mosquitero canario (*Phylloscopus canariensis*), charrán común (*Sterna hirundo*), pardela cenicienta (*Calonectris borealis*), pardela chica (*Puffinus baroli*), pardela pichoneta (*Puffinus puffinus canariensis*), cernícalo común (*Falco tinnunculus*), la chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*) y halcón de Berbería (*Falco pelegrinoides*), catalogado como en peligro de extinción tanto en el Catálogo Canario de Especies Protegidas como en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

En cuanto a los terrenos del Dominio Público Marítimo Terrestre, o amparados por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, deberán representarse las líneas de deslinde en los siguientes planos de situación, estado actual, planta general y zonas de servicio vigentes.

2.3. Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa.

Como características ambientales se entenderán aquellas variables que resultan modificadas en el escenario climático planteado y cuya modificación tiene consecuencias significativas para las zonas consideradas, como por ejemplo variables de dinámica litoral, de aparición de fenómenos extremos (temporales marítimos, inundaciones, olas de calor, sequías, etc.), de calidad de las aguas, etc.

Específicamente, a partir de proyecciones climáticas regionalizadas de alta resolución disponibles para Canarias, se hará una estimación de la evolución previsible de las características ambientales de las playas de Bajamar y de Santa Cruz de la Palma y la calidad del agua de los recintos portuarios.





2.4. Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

En este apartado se analizará la relación del PDI con las prescripciones de los siguientes planes y documentos:

- Normas de Conservación del Monumento Natural Risco de la Concepción, aprobadas por Resolución de 18 de octubre de 2010 de la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias (BOC nº 219. 8/11/2010). Así como las medidas de conservación de la Zona Especial de Conservación ES7020014 Risco de la Concepción, destinadas al mantenimiento o restablecimiento de sus hábitats, aprobadas por la ORDEN de 1 de abril de 2016 (BOC nº 68. 11/04/2016).
- Medidas de conservación de Zona Especial de Conservación ES7020076 Riscos de Bajamar aprobadas por la Orden de 12 de mayo de 2014 (BOC nº 96. 20/05/2014).
Directrices de Gestión y Seguimiento de la Zona de Especial Protección para las Aves "Espacio Marino del Norte de La Palma" (ES0000525), declarada mediante Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio.
- Zonificación de la Reserva Mundial de la Biosfera de La Palma.

Por otro lado, deben considerarse las presiones inventariadas en el Plan Hidrológico de la Demarcación de La Palma sobre la masa de agua ES125MSPFES70LPTIV "Santa Cruz - El Socorro". De este modo, se tendrá en cuenta la presión puntual producida por el vertido de la Central Térmica de Unelco-Los Guinchos, y especialmente las presiones difusas debidas a la propia operación del puerto, de la que se han identificado 18 emisiones. Asimismo, en el seno de dicha masa se localizan las zonas protegidas de código ES70200008M38008A "Playa de Bajamar" y ES70200009M38009A "Playa de Los Cancajos".

2.5. Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

Para que la planificación pueda ser coherente con las políticas ambientales establecidas, uno de los objetos de la evaluación ambiental estratégica es identificar los objetivos ambientales derivados de compromisos nacionales e internacionales y los objetivos ambientales reflejados en la planificación existente (estatal, autonómica, y local) y ver cómo el PDI presentado por el planificador contribuye a la consecución de estos objetivos.

En este apartado se analizará en qué forma la aplicación del PDI contribuye a la consecución de los objetivos de los planes y documentos citados en el punto anterior





y a la consecución de los objetivos ambientales reflejados en la siguiente planificación:

- Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de La Palma (2015-2021) aprobado por Decreto 169/2018, de 26 de noviembre (BOC nº 237. 7/12/2018). Las actuaciones que se lleven a término en el plan, no pueden poner en riesgo el cumplimiento del buen potencial ecológico de las masas de agua ES125MSPFES70LPTIV “Santa Cruz - El Socorro” y ES125MSPFES70LPTIII “Exterior”. En este apartado se estudiará el cumplimiento del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológica aprobado por Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, así como la forma en la que el PDI incorpora las prescripciones del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.
- Estrategia marina para la demarcación marina canaria, aprobada por Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre. Las actuaciones previstas por el PDI se diseñarán de forma que sean compatibles con los objetivos de la Estrategia marina, de forma indicativa se considerarán los previstos en el anexo II del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, para infraestructuras marinas portuarias.
- Planes de Ordenación del Espacio Marítimo (cuyo Real Decreto de aprobación se encuentra en fase audiencia pública). Deben tenerse en cuenta las medidas establecidas para las zonas de alto potencial para la actividad portuaria, así como las interacciones con otros usos o actividades.
- Los planes en relación con la adaptación y la mitigación del cambio climático:
 - Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, cuyo borrador fue enviado a la Comisión Europea el 31 de marzo de 2020, y en el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 - PNACC-2-, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado día 22 de septiembre de 2020.
 - Las determinaciones generales establecidas por el Consejo de Gobierno en su Acuerdo de Declaración de Emergencia Climática en la Comunidad Autónoma de Canarias, de 30 de agosto de 2019, y con la Resolución 10L/CG-0002, del Parlamento de Canarias, sobre la aprobación de la declaración de emergencia climática en Canarias.
 - En particular, se estudiará la relación del PDI con los objetivos de la Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española. En este marco, y aunque se trata de un proyecto no culminado, debe tenerse en cuenta el desarrollo hasta la fecha del PIMA ADAPTA COSTAS 2017 en la Comunidad Autónoma de Canarias. También se incluirá un apartado en el que se evalúe el efecto que el nuevo escenario internacional de lucha contra el cambio climático tendrá sobre el tráfico de mercancías como el petróleo y el carbón.





- Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024(PITVI). Se establecerá en qué medida se integra el PDI propuesto en los objetivos estratégicos de la planificación, orientaciones sectoriales y en los programas de actuación del citado PITVI. Igualmente, el PDI debe considerar los principios y objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que actualmente se encuentra en fase de debate. Asimismo, debe considerar las medidas propuestas en la “Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable”.

- Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP), aprobado definitivamente mediante el Decreto de Gobierno de Canarias 71/2011, de 11 de marzo (BOC nº 67, 1/04/2011). Según este instrumento el PDI deberá realizar el estudio de los fondos marinos y evaluar los posibles efectos negativos sobre ellos, así como incorporar medidas correctoras, a fin de minimizar el impacto ambiental sobre la dinámica litoral (corrientes, transporte de sedimentos, etc.), y evaluar también los posibles efectos en el medio terrestre.

- Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Santa Cruz de la Palma, que fue aprobado definitivamente por Órdenes de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias de fechas 14 de julio de 1988 y 15 de noviembre de 1990.

- Plan General de Ordenación del municipio de Breña Alta, aprobado por la COTMAC en sesión celebrada el 23 de noviembre de 2010 (BOC de 15 de diciembre de 2010).

- Plan General de Ordenación del municipio de Breña Baja, que fue aprobado por la COTMAC en sesión celebrada el 30 de junio de 2004 (BOC de 22 de septiembre de 2004).

- Plan de Acción 2013 – 2022 de la Reserva Mundial de la Biosfera La Palma.

También se deberá incorporar información sobre la relación del PDI con los siguientes objetivos ambientales:

- Protección de los recursos no renovables mediante un uso más eficiente de los recursos naturales y de la energía, aplicando el uso de energías renovables, disminuyendo las emisiones de GEI, incorporando criterios de contratación pública verde, y criterios de calidad para materiales.

- Compensación/disminución de la huella de carbono. A pesar de las medidas contempladas en el plan, la ampliación de la capacidad de operar del puerto repercutirá directamente en un incremento de la generación de GEI, que debería controlarse con las mejores técnicas y herramientas disponibles.





- Medidas de optimización del potencial de los sumideros de carbono en el marco del plan, compensando las pérdidas de sumideros de carbono inducidas por el PDI.

2.6. Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, la vulnerabilidad del plan frente al cambio climático, una estimación de las emisiones de GEI asociadas, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

En este apartado se estudiarán los efectos potenciales del plan descritos en el cuadro 1, desde el punto de vista estratégico, es decir, sin entrar a valorar impactos que se valorarán en una futura fase de proyecto. Por tanto, lo que se pide es la valoración de las consecuencias que tiene la aplicación del plan, las implicaciones que tiene esta decisión, como decisión estratégica, para los distintos aspectos medioambientales del cuadro 1.

Es imprescindible aportar el cálculo de las futuras emisiones de GEI del puerto de Santa Cruz de La Palma y del transporte terrestre y marino asociado cuando se implante el PDI, y analizar su comparación con las emisiones de GEI obtenidas en el apartado 2.2.

En este apartado se estimarán las necesidades de dragado de mantenimiento del conjunto de las instalaciones portuarias, y se establecerán las implicaciones de esta operación, es decir, sus probables efectos significativos, en cuanto a consumo de recursos naturales que resulten necesarios para su gestión (vaciaderos marinos, recintos de confinamiento, vertederos terrestres, depósitos, etc.) de acuerdo con la versión revisada y aprobada en julio de 2015 de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del Dominio Público Marítimo-terrestre. Asimismo, en caso de que se prevea la utilización del material dragado para la compensación en playas, se estará a lo establecido en las "Instrucción Técnica para la Gestión Ambiental de las Extracciones Marinas para la Obtención de Arena" (2010).

También se describirán los efectos potenciales del plan, que aparecen listados en el cuadro 1, producidos, entre otras, por las siguientes acciones:

- a) Los cambios en las rutas de tráfico marítimo.
- b) El incremento del tráfico marítimo de pasajeros, del tráfico náutico-deportivo y el tráfico para suministro de combustible.
- c) Llegada de buques con nuevas características que dan lugar a nuevas condiciones de agitación, turbidez, maniobrabilidad, etc.
- d) Construcción de infraestructuras que supongan la ocupación del dominio público marítimo terrestre y de zonas bentónicas.
- e) Construcción de infraestructuras con potencial para producir cambios en la dinámica litoral, la propagación del oleaje y en la estabilidad de las playas, y





puedan suponer una modificación de la tasa de renovación de las aguas interiores.

- f) El incremento de la producción de residuos peligrosos y no peligrosos debidos al aumento de las distintas actividades del puerto, y a la instalación de nuevas actividades.
- g) El incremento del riesgo de contaminación marina por vertidos accidentales.
- h) Aumento de la iluminación artificial.
- i) Introducción de nuevos elementos en el paisaje, incluidos buques de mayor tamaño.

En este apartado también se estudiará como efecto significativo, el incremento del riesgo de aparición de especies alóctonas de fauna y flora, y la capacidad del puerto para establecer mecanismos de detección y alerta.

2.7. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.

En este apartado se describirán las medidas preventivas y correctoras a implantar por el PDI para prevenir y reducir los efectos potenciales del plan, descritos en el cuadro 1, y estudiados como probables efectos significativos en el medio ambiente en el apartado 2.6 anterior.

En este apartado, de acuerdo con el principio de no pérdida neta de biodiversidad, deberá estudiarse la necesidad de llevar a cabo un programa de compensación ambiental.

A continuación, se proponen una serie de medidas preventivas o correctoras para su inclusión en el estudio ambiental estratégico:

- Se preverán medidas para incentivar las mejores prácticas ambientales en el puerto, como puede ser la aplicación de bonificaciones de las tasas de actividad y utilización, previstas en el artículo 245 de la Ley de Puertos del Estado, mediante la firma de convenios basados en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado.
- Se asegurará que el aumento en el volumen de residuos puede ser asumido por las empresas autorizadas para su recogida, en particular los residuos procedentes de cruceros y las aguas oleosas de sentina y otros residuos recogidos en el Anexo I del Convenio MARPOL. Así como otros residuos peligrosos, como los equipos que contienen sustancias explosivas.
- Se revisará la delimitación de las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAP), conforme a lo establecido en la "ROM 5.1-13, Recomendación sobre la Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias", y por consiguiente el





Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales y el Programa de Gestión de Episodios Contaminantes. Se incluirá un apartado con los detalles de la futura aplicación actualizada de la ROM 5.1-13 al puerto de Santa Cruz de la Palma.

- Si del estudio detallado de dinámica litoral se dedujera erosión o variación significativa de la superficie de la playa existente, causada por las actividades proyectadas, en el EsAE del PDI deberán quedar establecidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que evitan corrigen y compensan la afección sobre la playa. En el diseño y la elección de estas medidas, sobre todo de las compensatorias que consisten en la regeneración artificial de playas, hay que tener en cuenta que puede ser necesario que la medida elegida necesite someterse a evaluación de impacto ambiental previa, y por lo tanto el resultado de dicha evaluación puede condicionar el desarrollo del PDI.

- El EsAE incluirá un apartado específico en el que se expondrá como se va a organizar la gestión del material de dragado para cada una de las actuaciones y como se planificará la coordinación con la Dirección General de la Costa y el Mar, con Capitanía Marítima y con los órganos competentes de la comunidad autónoma para la correcta gestión del material dragado.

- El EsAE incluirá entre las medidas de protección para las aves marinas y terrestres, tanto durante la fase de obras, como durante la fase de funcionamiento, un apartado con medidas específicas para evitar, prevenir o corregir los posibles impactos negativos debidos a la iluminación portuaria y al aumento de actividad portuaria.

2.8. Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.

En este apartado se presentará la evaluación realizada para la comparación de las distintas alternativas presentadas según los efectos potenciales del PDI y los criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad establecidos en el cuadro 1.

Entre los criterios para la selección de alternativas deberá tenerse en cuenta el precepto de mínima ocupación posible, según establece el artículo 61.3 del Reglamento General de Costas.

2.9. Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.

El desarrollo del PDI se llevará a cabo en la redacción y el diseño de las actuaciones previstas, por lo tanto, el seguimiento de este PDI consistirá en la verificación de que todas y cada una de las actuaciones cumplen con lo establecido en la declaración





ambiental estratégica. En este apartado se explicará cómo se va a efectuar dicha verificación, teniendo en cuenta que debe incluirse en la evaluación ambiental del proyecto correspondiente, o en la autorización del proyecto correspondiente, en caso de que el proyecto no se someta a evaluación ambiental.

El plan de vigilancia ambiental que se establezca revisará el Programa de Vigilancia de la Calidad Ambiental, conforme a lo señalado en la “ROM 5.1-13, Recomendación sobre la Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias”, considerando las variables, los umbrales, los límites de detección y número de estaciones de muestreo previstas para determinar la calidad físico-química del sedimento, la calidad biológica del agua y del bentos, la calidad físico-química del agua, y la calidad química del agua y del sedimento (NCA).

Asimismo, se incluirá un seguimiento de la evolución de las playas que cubrirá el periodo de construcción y un periodo razonable durante la explotación, que al menos asegure que la playa ha alcanzado el nuevo punto de equilibrio para las variables en el largo plazo.

2.10. Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

Se deberá adjuntar un resumen que sintetice el estudio ambiental estratégico de tal forma que quede reflejado el resultado de toda la información analizada y que ofrezca una visión global de los aspectos ambientales más importantes derivados de la revisión del plan. Dicho resumen debe tener un carácter no técnico y, por tanto, ser fácilmente comprensible.

3. Información pública y consultas.

La versión inicial del plan y el estudio ambiental estratégico se someterán a información pública y a consulta de las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas de acuerdo con lo establecido en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.





ANEJO I

RELACIÓN DE ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y PÚBLICO INTERESADO CONSULTADOS

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Delegación Gobierno en Canarias.	
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	
CEDEX. Centro de Estudios de Puertos y Costas (CEPYC). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Vicepresidencia Cuarta del Gobierno. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Dirección General de la Costa y el Mar. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Oficina Española de Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Centro Oceanográfico de Canarias. Instituto Español de Oceanografía. Ministerio de Ciencia e Innovación. Gobierno de España.	Sí
Organismo Autónomo Parques Nacionales-OAPN. Vicepresidencia Cuarta del Gobierno. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Dirección General de Marina Mercante. Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Dirección General de Ordenación y Promoción Turística. Consejería de Turismo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Infraestructura Turística. Consejería de Turismo, Industria y Comercio. Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.	
Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM). Dirección General de Universidades e Investigación. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Gobierno de Canarias.	Si
Dirección General de Seguridad y Emergencias. Consejería de Administraciones Públicas, Justicia y Seguridad. Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Canarias.	
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural. Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.	





Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático. Consejería de Transición Ecológica. Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas. Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica. Gobierno de Canarias.	Sí
Dirección General de Pesca. Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gobierno de Canarias.	
Ayuntamiento de Breña Alta.	
Ayuntamiento Santa Cruz de la Palma.	
Cabildo Insular de La Palma.	Sí
Consejo Insular de Aguas de la Palma. Cabildo de la Palma.	Sí
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza- ATAN.	
Instituto Español de Oceanografía- IEO.	Sí
WWF/ADENA.	
SEO/BirdLife.	
Asociación naturista de Islas Canarias- ANISCAN.	
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos- SECEM.	
Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario- SECAC.	
Ecologistas en Acción Canarias-BEN MAGEC	

