



www.oag-fundacion.org

OAG_PVA-Gr.1/2010

**VERIFICACIÓN DE LA EXACTITUD
Y CORRECCIÓN DE LA EVALUACIÓN
DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PUERTO DE
GRANADILLA, TENERIFE**

Este documento ha sido tomado en consideración por el Patronato del OAG en su sesión ordinaria del 13 de diciembre de 2010, y se ha de citar como:

Machado, A. (2010). *Verificación de la exactitud y corrección de la evaluación de impacto ambiental del puerto de Granadilla, Tenerife.*— Santa Cruz de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla, OAG_PVA-Gr1/2010, 107 páginas.



OAG_PVA-Gr.1/2010

VERIFICACIÓN DE LA EXACTITUD Y CORRECCIÓN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PUERTO DE GRANADILLA, TENERIFE

Tabla de contenido

Prefacio.....	3
1 INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 Resumen histórico del puerto de Granadilla	5
1.1.1 Antecedentes	5
1.1.2 El proyecto de nuevo puerto industrial.....	7
1.1.3 El puerto a debate	8
1.1.4 Iniciativa legislativa para proteger el litoral de Granadilla	10
1.1.5 Aprobación del proyecto e intervención de Bruselas	11
1.1.6 Adjudicación, inicio y paralización de las obras	14
1.1.7 Reanudación de las obras	16
1.2 Marco jurídico	17
1.2.1 Aplicación del régimen de prevención del impacto ecológico.....	17
1.2.2 Aplicación de la Directiva Hábitat	18
1.2.3 El papel del Observatorio Ambiental Granadilla	21
1.2.4 Cuestiones de legalidad	22
1.3 La componente ambiental	23
1.3.1 La Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).....	23
1.3.2 Redimensionamiento final del proyecto	24
1.3.3 Medidas compensatorias por afección a Natura 2000	26
1.3.4 Medidas correctoras adicionales.....	26
1.3.5 Otras actuaciones previas	27
1.3.6 El Plan de Vigilancia Ambiental (PVA)	28
1.4 Descripción y autorización del proyecto final.....	29
2 PLANTEAMIENTO	30
2.1 Objeto del presente informe	30
2.2 El procedimiento de verificación.....	30
2.2.1 Alcance de la verificación	30
2.2.2 Estrategia de trabajo	31
3 EXACTITUD Y CORRECCIÓN DE LA EIA	32
3.1 Verificación procedimental	32
3.1.1 Consultas previas.....	32
3.1.2 Información pública	34
3.1.3 Evaluación complementaria	37
3.1.4 Viabilidad y condicionado ambiental.....	40
3.1.5 Vigencia y alcance de la resolución ambiental.....	42
3.1.6 Comunicación del inicio de las obras.....	44
3.1.7 El Plan de utilización de espacios portuarios de Granadilla.....	45



3.2	Verificación del condicionado ambiental.....	45
3.2.1	Medidas derivadas de la Declaración de Impacto Ambiental	46
3.2.2	Medidas de la Declaración de Compatibilidad con Natura 2000	49
3.2.3	Medidas contenidas en el Dictamen de la Comisión Europea.....	56
3.3	Análisis documental	58
3.3.1	Análisis previo del impacto ambiental	58
3.3.2	Estudio de Impacto Ambiental	59
3.3.3	Respuesta a las alegaciones	66
3.3.4	Compatibilidad con los lic.....	67
3.3.5	Texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental	76
3.3.6	Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	79
3.3.7	Informes conexos	81
3.3.8	Estudios derivados de la DIA.....	86
3.3.9	Plan de Vigilancia Ambiental (2005).....	87
3.3.10	Dictamen de La Comisión.....	88
3.3.11	Plan de Vigilancia Ambiental (2007).....	93
3.3.12	Ejecución de las medidas compensatorias.....	96
4	RESULTADOS	99
4.1	Una tramitación atípica	99
4.2	Evaluación final.....	101
4.3	Conclusión.....	104
4.4	Dificultades halladas y agradecimientos	104
4.5	Epílogo	105
	ANEXO: Esquema cronológico de la tramitación ambiental del puerto de Granadilla.....	107



PREFACIO

En los proyectos de grandes infraestructuras convergen intereses políticos, económicos, sociales y medioambientales a menudo contrapuestos y difíciles de conjugar, con lo que se generan conflictos de largo recorrido, con etapas más o menos convulsas, que dilatan la tramitación del proyecto y suelen acabar en su modificación sustancial, cuando no en su total aparcamiento. España cuenta con algunos ejemplos paradigmáticos, como el trasvase del Ebro en la cuenca del Segura, el embalse de Itoiz en Navarra, o la central nuclear de Lemoniz en el País Vasco.

En Canarias, y a su respectiva escala, cabe recordar las controversias habidas con la lanzadera espacial en la isla de EL Hierro, o las Torres de Vilaflor en Tenerife, y a nadie escapa que en los últimos años ha existido una importante tensión entre los partidarios de desarrollar un nuevo puerto en Granadilla, y quienes consideran que tal proyecto es innecesario, inviable, que atenta contra el puerto capitalino de Santa Cruz, o que prefieren mantener los valores naturales del área afectada.

Según lo resume Samuel Toledano¹: “El nuevo puerto industrial de Granadilla de Abona es un proyecto planteado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, justificado con varios argumentos, pero centrados todos en que esta infraestructura podría diversificar la economía de la isla y del archipiélago, dependiente en un alto porcentaje del turismo. Así, el planteamiento de esta entidad, apoyada por los líderes políticos y económicos, ahonda en el uso de este puerto como centro internacional de distribución de contenedores que, además, crearía numerosos puestos de trabajo, permitiría la introducción de gas en la isla y, sobre todo, acabaría con las limitaciones y el déficit de competitividad del puerto de la capital de la isla. Los que se han opuesto a esta infraestructura, han defendido que el puerto de Santa Cruz de Tenerife puede crecer mucho más y que sus instalaciones se están infrutilizando para limitarlo a ser destino de cruceros y trasladar así todo el tráfico de mercancías al proyecto de Granadilla, donde además se ha producido una especulación de los terrenos colindantes, al margen de los beneficios económicos que ya se lograrían sólo con la construcción de esta infraestructura”.

Sin embargo, y como bien destaca Toledano, los argumentos que han conseguido paralizar la obra durante los últimos años son de corte conservacionista, centrados en los presuntos daños irreparables que causaría en los sebadales y otros elementos de la flora y fauna del litoral, o porque afectarían a espacios protegidos, lo que ha motivado la intervención, entre otros estamentos, de la Comisión Europea como tutelar de la red Natura 2000 y de las especies de interés comunitario.

No es función del OAG ocuparse de los argumentos políticos, sociales, económicos o de diseño portuario esgrimidos a favor o en contra del puerto de Granadilla. El informe técnico que se presenta atañe solo a la verificación de la exactitud y corrección de la evaluación ambiental realizada, aunque en muchos casos se haya visto influenciada por intereses no estrictamente ambientales. Es por ello, que el contenido del presente informe no podría enjuiciarse adecuadamente sin considerar el persistente conflicto que ha marcado la evolución del proyecto de Granadilla. A su puesta en contexto obedecen este Prefacio y buena parte de la Introducción que le sigue, más extensa de lo habitual, y aun así, forzosamente resumida.

Santa Cruz de Tenerife, a 28 de noviembre de 2010

¹ Toledano Buendía, S. (2010). Prensa local e infraestructuras. La interesada marginación del periodismo medioambiental. *Revista mediterránea de comunicación*, 1:51-70.





1 INTRODUCCIÓN

1.1 Resumen histórico del puerto de Granadilla

1.1.1 Antecedentes

En un estudio sobre industrialización de las islas Canarias, realizado en 1972 por Mitsui Consultants Co. Ltd. bajo los auspicios de la OCDE², se listan 58 industrias de posible implantación en las islas, ordenadas por prioridad. El primer puesto corresponde a las conservas de pescados y marisco, y el segundo, a los “astilleros para la construcción y reparación naval”.

El primer «Plan Insular de Ordenación Urbana» (junio 1973), realizado por Doxiadis Ibérica S.A. para el Cabildo Insular de Tenerife, recoge esta información en su análisis de las posibilidades de desarrollo socioeconómico de la Isla y apuesta por una política industrial basada, en parte, en la industria pesada: “El tráfico industrial pesado necesitaría de nuevas instalaciones portuarias, dimensionadas, como ya se indicó anteriormente, a las nuevas escalas de transporte marítimo intercontinental. La situación ya se ha señalado en la costa sud-oriental de la isla.”

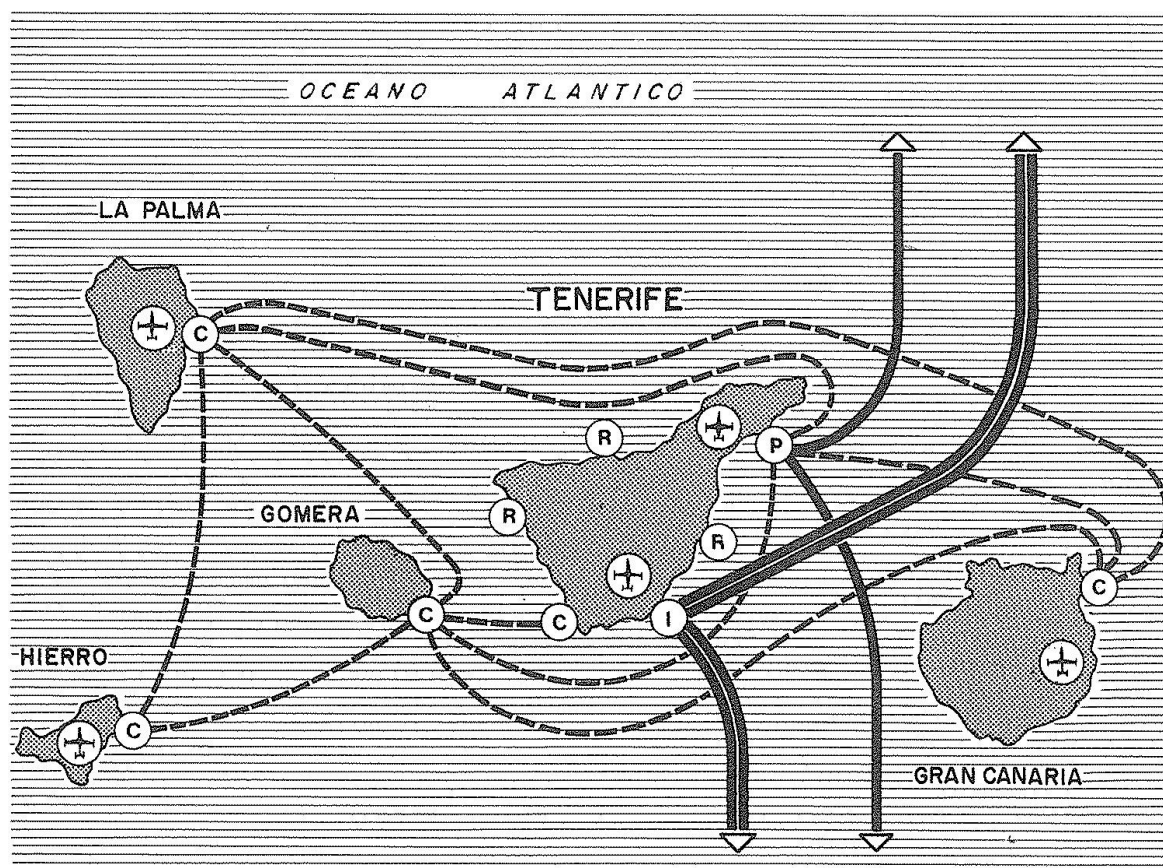


Figura 1. Sistema futuro de comunicaciones marítimas y aéreas (Doxiadis Ibérica, 1973). La (i) corresponde a un puerto industrial pesado en Granadilla, que entonces se llamaba de El Médano, y a un aeropuerto, el actual Reina Sofía.

² Anónimo (1972). La Caja Insular de Ahorros y la industrialización (I). *Aguayro* 29: 22-25



Este Plan Insular, figura administrativa que en esas fechas no existía formalmente, ha sido la guía política de desarrollo de las principales infraestructuras realizadas en los últimos cuarenta años³, y es el germen de la concentración de actuaciones en Granadilla, donde también se plantea la creación de un polígono industrial.

En 1973, el Cabildo Insular de Tenerife prepara la delimitación inicial del Polígono de Granadilla, aprobado definitivamente en 1975 (Decreto 1284, BOE del 13 de agosto de 1975), a la vez que se pone en marcha la Sociedad del Polígono de Granadilla, en la que forman parte el propio Cabildo y CajaCanarias.

En 1975, la empresa INTECSA (Internacional de Ingeniería y Estudios Técnicos S.A.) elabora por encargo del Cabildo Insular el Plan Director de un gran puerto en Granadilla, con astilleros, refinería e industria aneja basada en la explotación de la puzolana, concepto de macropuerto que decaerá, en buena parte, al reanudarse el 5 de junio de 1975 el tráfico marítimo en el Canal de Suez. Este canal estuvo cerrado desde 1967 con motivo de la Guerra Árabe-Israelí, lo que ocasionó el desvío de un flujo importante de tráfico marítimo por la costa occidental africana.

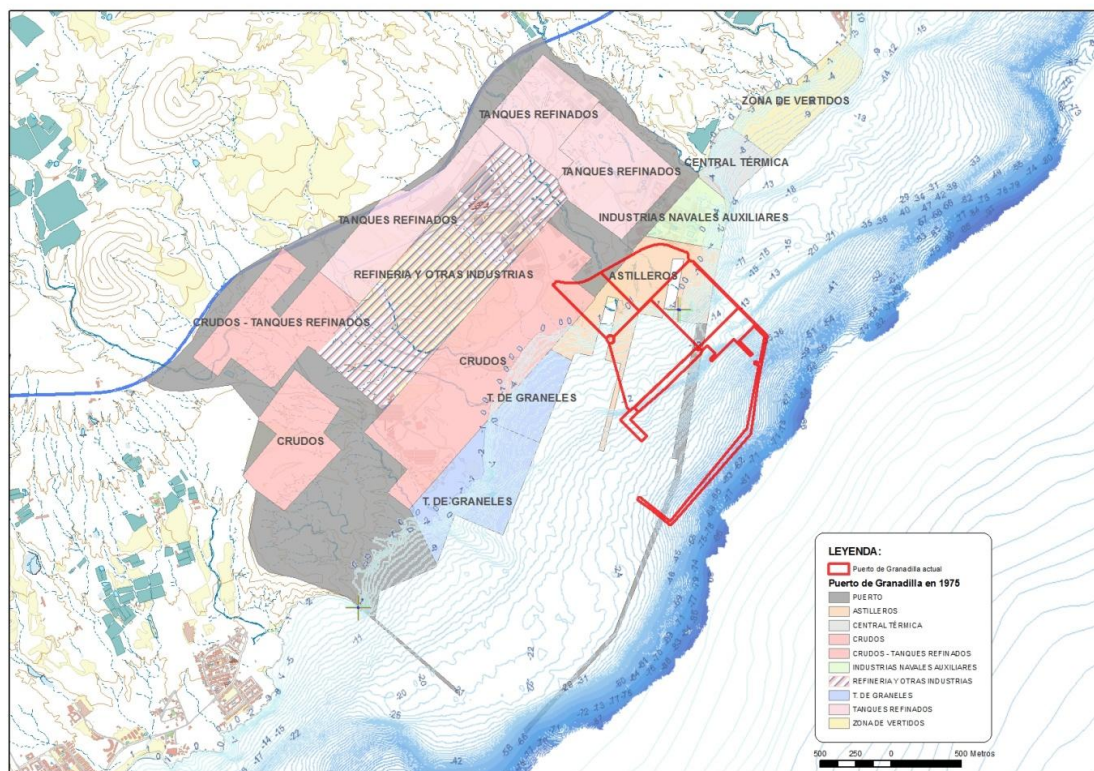


Figura 2. Mapa del macropuerto en Granadilla diseñado por INTECSA en 1975. Se ha sobrepuesto en línea roja el trazado del nuevo puerto, después de los recortes habidos.

En 1987, la Administración del Estado, a invitación del Cabildo, pasa a formar parte de la Sociedad del Polígono de Granadilla participando con un 51% a través de la empresa de gestión de suelo público española SEPES.

³ El mapa general de infraestructuras propuesto puede consultarse en Domínguez Anadón, J. A. (1981). Ordenación del territorio y Administración autonómica. In: *Canarias ante el Cambio.* - pp. 423-437. Santa Cruz de Tenerife: Universidad de La Laguna & Banco de Bilbao.



1.1.2 El proyecto de nuevo puerto industrial

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece el listado de puertos de interés general y competencia exclusiva de la Administración del Estado, en el que figura el puerto de Santa Cruz de Tenerife, y el de Granadilla integrado en él.

En 1997, la Administración Portuaria del Estado, acuerda llevar a cabo la construcción de un nuevo puerto en Granadilla, iniciando la redacción del correspondiente proyecto, programándose su ejecución y ajustando a tal fin el PUEP - Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

♦ En 1998, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife recibe el proyecto «Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, 1ª fase. Proyecto constructivo» elaborado por la empresa SENER (1998), e inicia su tramitación y estudios complementarios, incluido el de impacto ambiental.



Figura 3. Concepto completo (tres fases) del puerto industrial de Granadilla (SENER 1998)

♦ El 19 de enero de 2000 se somete a información pública la Fase I del Proyecto del nuevo puerto de Granadilla y su Estudio de Impacto Ambiental.

En marzo de 2000 se firma una «Propuesta de actuación coordinada entre el Polígono Industrial de Granadilla y el Nuevo Puerto Comercial», por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, el Cabildo Insular de Tenerife y la Sociedad Polígono de Granadilla y Parque Tecnológico. En el planteamiento general de la propuesta se considera que la relación entre el puerto y el aeropuerto “obligan a una actuación coordinada en el desarrollo global de este importante nodo de actividad de escala suprainular”.

En junio de 2000, El Plan Director del Polígono Industrial de Granadilla (SPIM & AUIA) introduce el concepto de «Plataforma Atlántica» como ampliación del concepto de plataforma industrial-portuaria de Granadilla, en la que se apuesta por configurar un nodo logístico de excelencia en Tenerife, a fin de promover y aglutinar la actividad económica en el entorno.



El 18 de enero de 2001 se crea una «Comisión técnica permanente para el seguimiento ambiental del proyecto del puerto de Granadilla» integrada por representantes de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y de la Viceconsejería de Medio Ambiente, del Gobierno de Canarias⁴.

En enero de 2001, la Autoridad Portuaria responde a las alegaciones presentadas durante el procedimiento de información pública.

El 23 de julio de 2001 se publica el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001), que incluye algunas especies presentes en la zona de obras del proyecto.

NOTA BENE: La polémica a favor y en contra del puerto de Granadilla salta a los medios de comunicación social de la Isla, y trascenderá también fuera de ella. La prensa, radio y televisión se hacen eco de las declaraciones de los grupos que apoyan o se oponen al proyecto, unas veces con mayor virulencia que otras, a menudo con sesgos (v. Toledano Buendía, op. cit.), y así hasta el presente. Sería excesivamente prolijo dar cuenta pormenorizada de esta larguísima confrontación, no exenta de demagogia, por lo que a continuación se destacarán solo aquéllos hitos que nos parecen más relevantes⁵.

1.1.3 El puerto a debate

El 6 de mayo de 2002, el Consejo de Gobierno de Canarias toma el acuerdo de declarar expresamente que “no existe otra localización viable en toda la Isla de Tenerife que la prevista en Granadilla”, basándose en el «Informe del Cabildo de Tenerife relativo a las alternativas de localización de la nueva dársena comercial de Tenerife», elaborado por el Servicio Técnico de Planes Insulares (11/2/ 2002).

El 29 de julio de 2002, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remite al Ministerio de Medio Ambiente el “Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre Hábitats” que acompaña con su propuesta de medidas compensatorias por la posible afección a lugares próximos de la red Natura 2000.

El 16 de octubre de 2002, se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (Decreto 150/2002) en el que el actual puerto de Santa Cruz, en la medida que se desarrolle el puerto de Granadilla, cambiará su función en el sistema portuario que se concibe vinculada al tráfico de pasajeros y menos destinada al abastecimiento de la isla. “Esta reorientación de la actividad del puerto permitirá la recuperación progresiva de la fachada marítima de la ciudad en la que podrán integrarse usos lúdicos, dotacionales y comerciales” [www.gobcan.es/boc/2002/140/boc-2002-140-001.pdf].

El 7 de noviembre de 2002, la Plataforma Ciudadana del Sur denuncia ante La Comisión que el proyecto de Puerto de Granadilla afectará directamente a la conservación del lic ES7020116 “Sebadales del Sur de Tenerife”, lic ES70200049 “Montaña Roja” y a la especie de interés comunitario *Caretta caretta* (tortuga boba).

En diciembre de 2002 se crea en Tajao (Arico) la Plataforma Ciudadana contra el Puerto Industrial de Granadilla, compuesta por los grupos ecologistas ATAN, TEA, TABONA –estos tres de Tenerife-, la Asociación de Vecinos de El Médano, la Cofradía de Pescadores de Tajao, la Plataforma Ciudadana

⁴ No se ha localizado documento alguno relacionado con esta Comisión; parece que nunca llegó a funcionar.

⁵ Una parte de la información cronológica recogida en la sección que sigue proviene de Vizoso, N. (2009) El puerto de Granadilla encalla en el TSJC. *El Día*, 15/3/2009.



del Sur (que había creado el TEA en San Isidro, Granadilla, para unir a los interesados de la zona en temas ecologistas) y Ben Magec procedente de Las Palmas⁶.

El 13 de diciembre de 2002, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, comunica al embajador del Reino de España que ha registrado una queja (nº 2002/5081), sobre el proyecto de puerto de Granadilla, y solicita diversa documentación aclaratoria.

El 24 de enero de 2003, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remite a la “Federación Ben-Magec Ecologistas en Acción” un extenso resumen de las medidas compensatorias previstas para minimizar el impacto ambiental del puerto (fueron solicitadas el 27/12/2002).

El 2 de febrero de 2003, la Federación Ben-Magec Ecologistas en Acción se persona ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente como parte interesada en el expediente de evaluación de impacto ambiental y reclama la nulidad de los procedimientos, presentando el escrito elaborado por dicha asociación: *Puerto Industrial de Granadilla: un proyecto irracional e ilegal*.

♦ El 5 de febrero de 2003, la Secretaría General de Medio Ambiente emite la Declaración de Impacto Ambiental del puerto de Granadilla Fase I, considerando el puerto ambientalmente viable, cumpliendo con una serie de condicionantes (ver sección 1.3.1).

El 15 de marzo de 2003, ATAN (Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza) denuncia ante La Comisión a la Administración española por incumplimiento de la legalidad ambiental en la DIA recién emitida. Esta queja –registrada como nº 2003/4161– se complementará con documentación anexa el 4/6/2003 y el 4/12/2003.

El 30 de abril de 2003, Greenpeace España denuncia igualmente la Declaración Ambiental del Puerto de Granadilla ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, por presunta vulneración de varias directivas comunitarias. Acompaña la denuncia con numerosa documentación (en su mayoría, las alegaciones e informes presentados durante el trámite de la información pública).

El 14 de julio de 2003, WWF/Adena denuncia también la Declaración Ambiental ante la Comisión Europea, a fin de que se solicite al Gobierno Español la retirada del proyecto del puerto de Granadilla por incumplimiento de la normativa ambiental⁷.

El 17 de octubre de 2003, el Ayuntamiento de S/C de Tenerife acuerda en pleno extraordinario ratificar el puerto capitalino como el principal de la Isla, que será complementado por el del Sur.

El 20 de octubre de 2003, el Cabildo Insular dedica un pleno extraordinario al sistema portuario de Tenerife, y se acuerda aprovechar la capacidad de crecimiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife, “que no está agotado⁸” y que el puerto de Granadilla tenga las dimensiones estrictamente necesarias para tráfico de gráneles líquidos, sólidos y trasbordos.

⁶ De Cruz Franco, A., (2010). *Historia resumida del movimiento ecologista de Canarias (1970-2010)*. Documento distribuido por el autor vía correo electrónico (25/9/2010).

⁷ Además de las quejas presentadas por ONGs, muchas personas remitieron a la Comisión quejas a título individual haciendo uso de los modelos en español e inglés que estas organizaciones pusieron en sus páginas web a disposición de la ciudadanía.

⁸ Existen informes contrapuestos, por ejemplo: Meneses Roqué, P. A. (2002). *Informe sobre el puerto de Santa Cruz de Tenerife y su viabilidad futura*. La Laguna: Departamento de Ingeniería marítima, Universidad de La Laguna, 13 pp., y Viatrio (2003). *Documento sobre las razones para la construcción del puerto de Granadilla en lugar de la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife*.



◆ El 9 de febrero de 2004 se firma el «Compromiso por el desarrollo del sistema portuario de Tenerife»: Máxima ampliación del puerto de Santa Cruz y carácter de complementariedad del puerto de Granadilla respecto del primero (cambio importante a efectos de su tramitación). Firman este compromiso:

- Presidente del Gobierno de Canarias.
- Presidente del Cabildo Insular de Tenerife
- Presidente del Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- Alcalde del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Alcalde del Ayuntamiento de Granadilla.
- Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- Presidente del Comité de Empresa de Trabajadores Portuarios.
- Presidente de la Asociación Provincial de Consignatarios de Buques.
- Secretario de Intersindical Canaria-Federación de Puertos.
- Director de la Fundación de Estudios Portuarios.

El 26 de febrero de 2004 se publica en el BOE el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla (Orden 469/2004 del Ministerio de Fomento). Este plan obedece al concepto inicial de puerto con tres fases (fig. 3) e incluye la posibilidad de instalar en Granadilla una planta regasificadora, que ha de ser abastecida de gas licuado a través del puerto.

◆ El 25 de marzo de 2004, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, emitió la *Declaración de la Autoridad Responsable de Supervisar los Lugares de la Red Natura 2000, referente al proyecto del Puerto Industrial de Granadilla*, concluyendo que es compatible con la Red Natura 2000, y por lo tanto con lic Sebadales del Sur de Tenerife (ES7020116) y Montaña Roja (ES7020049). Se incorporan nuevos condicionantes al proyecto (ver § 3.1.3).

El 15 de abril de 2004, ATAN (Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza) presenta una petición al Parlamento Europeo para que realice un control sobre La Comisión en lo que se refiere a la tramitación de las quejas presentadas por distintos colectivos ecologistas y miles de ciudadanos, solicita que el proyecto de Granadilla no sea financiado con fondos europeos para el desarrollo regional FEDER (previsto el 70%) y que adopte cuantas acciones entren en el marco de sus competencias al objeto de paralizar la ejecución del proyecto de Granadilla.

1.1.4 Iniciativa legislativa para proteger el litoral de Granadilla

A comienzos de 2004 se crea la Asociación *Plataforma en Defensa del Puerto de Santa Cruz*⁹ que elaborará una propuesta alternativa al puerto de Granadilla basado en el desarrollo del Puerto de Santa Cruz, además de oponerse al puerto de Granadilla.

El 20 de abril de 2004 la *Plataforma Ciudadana contra el Puerto Industrial de Granadilla* promueve una iniciativa legislativa popular ante el Parlamento de Canarias, en la que se plantea la protección del litoral de Granadilla como «Reserva Natural Especial del Litoral Noroeste de Granadilla», amparada en 56.087 firmas de ciudadanos,

El 21 de abril de 2004, el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife emite informe favorable al «Proyecto de actuación arqueológica en el ámbito del puerto de Granadilla».

⁹ Número de registro: G1/S1/11113-04/TF



El 28 de junio de 2004 tiene lugar una asamblea empresarial en apoyo de las nuevas infraestructuras de la isla de Tenerife, entre ellas el puerto de Granadilla, con amplísima cobertura mediática¹⁰.

El 17 de julio de 2004 se constituye *Asamblea por Tenerife*, en La Laguna, donde se integra la Plataforma Ciudadana contra el Puerto Industrial de Granadilla y diversos colectivos sociales y ecologistas para exigir que las grandes infraestructuras de la isla no causen un daño irreparable al medio ambiente.

El 20 de agosto de 2004 se expone al público el avance de la Plataforma Logística del Sur en la que el puerto de Granadilla es uno de los elementos integrantes.

El 6 de septiembre de 2004, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo admite a trámite la petición 243/2004 presentada por la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza, en la que se denuncia el no haberse respetado la Directiva 58/337/CEE [evaluación de impacto ambiental] en el proyecto de Granadilla.

El 12 de noviembre de 2004, el Ministerio de Medio Ambiente exige la reducción de las dimensiones del puerto al mínimo para que sea operativo, desde el punto de vista de la maniobra y para los tráficos de gas, gráneles y mercancía en contenedores a atender en un horizonte razonable. Esta reducción se entiende necesaria para salvar los expedientes de quejas en materia ambiental en la Comisión Europea. El proyecto recortado se ratifica y es presentado oficialmente por los Gobiernos Estatal y Autonómico, Autoridad Portuaria, comunidad portuaria y ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla.

◆ El 27 de noviembre de 2004 tiene lugar la primera manifestación contra el puerto de Granadilla. Según la fuente consultada, el número de manifestantes osciló entre 30.000 y 100.000 personas.

◆ El 13 de enero de 2005, el Parlamento de Canarias rechaza tomar en consideración la iniciativa legislativa popular para la protección del litoral de Granadilla, con los votos de Coalición Canaria y el Partido Popular.

1.1.5 Aprobación del proyecto e intervención de Bruselas

El 19 de enero de 2005, el Director de Puertos de Tenerife aprueba técnicamente el proyecto denominado «Obras de abrigo del puerto de Granadilla (Proyecto enero 2005)», que es el resultado de la segunda y definitiva reducción del proyecto inicial, y para corregir unos desfases advertidos entre el proyecto y los límites establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental (ver figura 5).

◆ El 26 de enero de 2005 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de S/C autoriza la contratación de las obras del dique exterior (licitación en BOE 3-3-2005, DOUE 1-2-2005).

El 14 de marzo de 2005, el Gobierno de Canarias declara el Puerto de Granadilla de interés público de primer orden por imperiosas razones de índole social.

El 21 de abril de 2005, El Claustro de la Universidad de la Laguna, aprueba en sesión extraordinaria un pronunciamiento a favor de la retirada de forma inmediata del proyecto del puerto de Granadilla.

◆ El 29 de julio de 2005, el Parlamento de Canarias expresa el apoyo unánime a dicho proyecto en Resolución PNL 1565.

¹⁰ Toledano, S. (2010). *Noticias de un puerto. El Día, de periódico a gabinete de comunicación empresarial*. S/C de Tenerife – Las Palmas: Ediciones Idea, pp.



Figura 4. Proyecto reducido (Fase 1) del puerto de Granadilla (julio 2004)

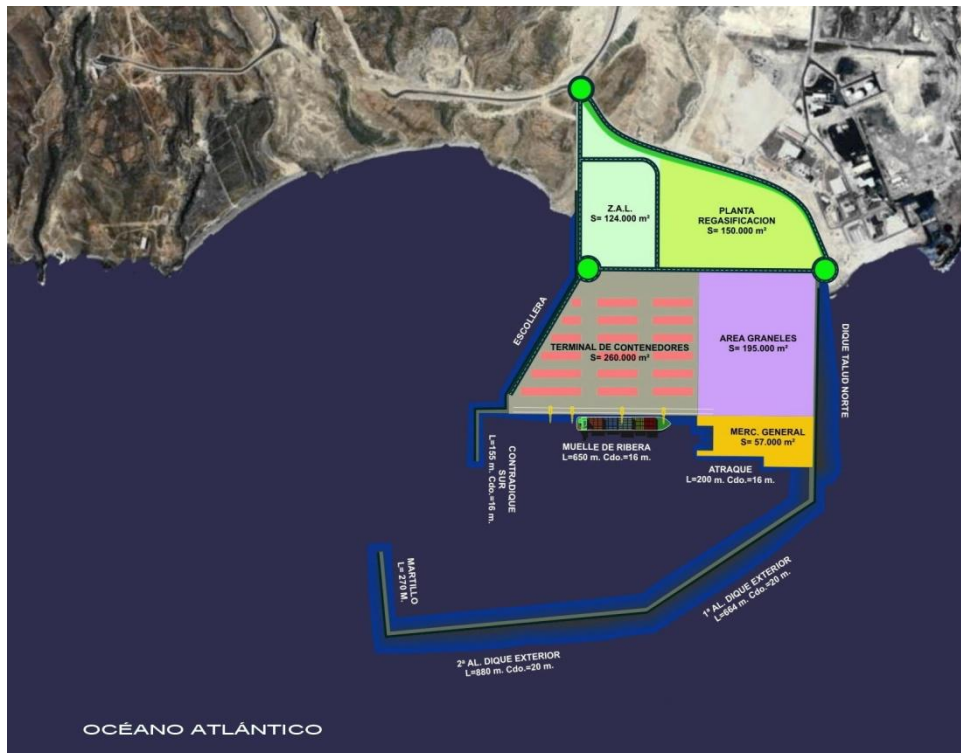


Figura 5. Proyecto definitivo del puerto de Granadilla (Proyecto enero 2005)



El 20 de marzo de 2005, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo admite a trámite la petición 785/2004 que reúne varios expedientes de queja (2002/5081, 2003/4161, 2003/4260, 2005/ 4627 y 2005/4628), presentados por la Plataforma Ciudadana contra el puerto industrial de Granadilla por vulnerar las normativas comunitarias sobre evaluación ambiental de proyectos, protección de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre, y sobre el acceso a la información ambiental.

El 24 de mayo de 2005, el Comité de Peticiones del Parlamento Europeo aborda las dudas que plantea el proyecto de Granadilla. En esta cita participan técnicos de la Comisión Europea y eurodiputados, además de un representante de la Plataforma Ciudadana contra el Puerto Industrial de Granadilla.

En julio de 2005, los servicios de La Comisión solicitan a las autoridades españolas que envíen una evaluación actualizada de las alternativas, que tuviera en cuenta la reducción del tamaño del proyecto (comunicada por carta el 24/11/2004), incluidos los nuevos elementos desconocidos en el momento en que se efectuó la EIA original, y una lista de medidas compensatorias para el proyecto revisado.

El 17 de octubre de 2005, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea comunica al Embajador de España que, a la vista de la información reunida sobre el proyecto de puerto de Granadilla, resulta de aplicación el procedimiento de consulta o Dictamen de La Comisión.

♦ El 26 de octubre de 2005, se reúne la Comisión Europea (Jefe Unidad Naturaleza, Jefe Unidad Jurídica, etc.) con representantes del Reino de España (Gobierno de Canarias, Puertos del Estado y Representación Permanente) en la que se pacta el contenido, alcance y precisión que debe reunir el Dictamen de La Comisión.

El 2 de noviembre de 2005, la Autoridad Portuaria aprueba el proyecto de estatutos de la Fundación Pública Observatorio Ambiental del puerto de Granadilla e inicia la tramitación prevista legalmente a efectos de su constitución. Esta actuación obedece a una de las exigencias planteadas por la Comisión Europea durante las conversaciones mantenidas con el Reino de España el mes anterior.

El 3 de noviembre de 2005, el Ministerio de Medio Ambiente remite a la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea información resumida sobre el proceso de evaluación ambiental, documentos previos¹¹ y demás información relativa a las medidas compensatorias propuestas, a la vez que solicita a La Comisión la emisión del Dictamen correspondiente (art. 6.4 Directiva Hábitat).

♦ El 26 de noviembre de 2005 tiene lugar la segunda manifestación contra el puerto de Granadilla. Esta vez, la protesta va dirigida principalmente a Bruselas, ya que las autoridades europeas tomarán, antes de final de año, una decisión definitiva. Según las fuentes, el número de participantes osciló entre las 8.000 y las 70.000 personas.

El 14 de febrero de 2006, el Defensor del Pueblo (*Ombudsman*) decidió iniciar una investigación de oficio después de haber recibido 44 reclamaciones y cerca de 5.800 comunicaciones de ciudadanos relacionadas con el puerto de Granadilla. Una vez anunciada la investigación, también recibió numerosas comunicaciones de ciudadanos en apoyo a la construcción del puerto.

El 20 de marzo de 2006, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo admite a trámite la petición 1005/2005 presentada por la Asociación Ecologistas en Acción, Greenpeace España, Seo/Birdlife

¹¹ A petición de la Comisión (17/8/2004) en octubre y diciembre de 2004, septiembre y noviembre de 2005 se remitieron quince documentos relativos a Granadilla con información complementaria y compromisos (p.ej. medidas correctoras) por parte del Reino de España. Junto con otros previos, suman un total de 23 documentos.



y Adena/WWF, en la que aluden a la denuncia nº 2002/5081 y presunta vulneración de la Directiva Hábitats, pidiendo que se investiguen a fondo las posibles alternativas al proyecto de Granadilla¹².

El 21 de marzo de 2006, una delegación de autoridades canarias compuesta, entre otros, por miembros del Parlamento (portavoces de grupos parlamentarios), Gobierno Autónomo, Cabildo de Tenerife, Autoridad Portuaria y eurodiputados canarios defendieron en la sede de la Eurocámara la construcción del puerto de Granadilla.

♦ El 3 de mayo de 2006, la Comisión de Peticiones de la Eurocámara archiva las quejas recibidas de varios colectivos ecologistas contra el futuro puerto (Expedientes de Queja 2002/5081, 2003/4161, 2003/4260, 2005/4627 y 2005/4628).

El 12 de mayo de 2006, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo da cuenta a los estados miembros de las peticiones relacionadas con Granadilla: 253/2004, 785/2004 y la 1005/2005.

El 30 de agosto de 2006, el Banco Europeo de Inversiones emite un informe en el que manifiesta la necesidad de Tenerife de contar con nuevas instalaciones portuarias, refiriéndose específicamente a la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife y la construcción del de Granadilla.

El 24 de octubre de 2006, el Defensor del Pueblo (*Ombudsman*) aclara que la investigación iniciada en febrero no tenía como objeto analizar los méritos del proyecto de puerto en Granadilla o la conveniencia de llevar a cabo dicho proyecto, sino que pretendía únicamente evaluar la actuación de La Comisión en su tarea de Guardiania del Tratado. Ante la información recabada considera no justificado proseguir la investigación y archiva el caso.

♦ El 6 de noviembre de 2006 se da a conocer el Dictamen de la Comisión Europea pronunciándose a favor de la construcción del puerto por "razones imperiosas de interés público de primer orden" y en el que establece una serie de medidas compensatorias de obligado cumplimiento antes y durante la ejecución de las obras de construcción (ver apartado 0). El puerto queda reducido a un único proyecto, sin más fases de desarrollo.

♦ El 18 de noviembre de 2006 se produce la tercera manifestación ciudadana contra el puerto de Granadilla. Las estimaciones oscilaron esta vez entre los 20.000 y los 90.000 participantes.

En noviembre de 2006 se reformula el Plan de Utilización de Espacios Portuarios de Granadilla para ajustarlo a la reducción de la dimensión del proyecto y se inicia su tramitación, que aún no ha culminado, a falta de la firma del titular del Ministerio de Fomento.

1.1.6 Adjudicación, inicio y paralización de las obras

♦ El 27 de febrero de 2007 se resuelve la licitación iniciada en febrero de 2005, resultando adjudicataria de las obras de abrigo de Granadilla la UTE formada por FCC Construcción, Sato y Promotora Punta Larga, S.A. El 14 de mayo de 2007 se contratarán dichas obras por un presupuesto de 114.582.734,45 € y un plazo de ejecución de 37 meses¹³.

¹² Estos grupos habían remitido con anterioridad un *Informe de alternativas al proyecto de puerto industrial de Granadilla* (Diciembre 2005), para que fuera incorporado al expediente de la Queja 2002/5081.

¹³ Incluye el contrato una cláusula específica en la que se recoge que las obras no podrán dar comienzo en tanto no se de estricto cumplimiento a los términos del Dictamen de La Comisión Europea en lo relativo a las medidas compensatorias que deben cumplimentarse con carácter previo.



El 28 de febrero de 2007, la Autoridad Portuaria obtiene un crédito sindicado por importe de 120 millones de euros para acometer los planes de inversión e iniciar las obras de Dique de Abrigo del Puerto de Granadilla.

El 1 de junio de 2007, el Consejo de Ministros autoriza la creación de la Fundación pública del sector estatal Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla.

El 3 de noviembre de 2007 se inician los trabajos de restauración de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja, en cumplimiento de la medida compensatoria impuesta por La Comisión.

El 17 de diciembre de 2007, la Autoridad Portuaria solicita a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias autorización para trasladar, desde Granadilla al lic ES 7020120 Sebadal de San Andrés, sebas (*Cymodocea nodosa*) que serían directamente sepultadas por las futuras obras, en consonancia con el Proyecto Piloto de Rehabilitación de Seadales¹⁴. Esta actuación obedece a una mejora al proyecto del dique de abrigo introducida por la empresa adjudicataria.

El 11 de abril de 2008 se constituye la Fundación Observatorio Ambiental del puerto de Granadilla (OAG), que iniciará actividades formalmente a partir de su registro oficial el 14 de octubre de 2008.

El 12 de mayo de 2008 se aprueba la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, que integra el puerto de Granadilla, «como operación singular estructurante» del Plan Insular de Ordenación Territorial de Tenerife (PIOT, en vigor desde octubre 2002).

El 23 de mayo de 2008, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias autoriza la traslocación de las sebas con una serie de condicionantes (p.ej. que se traslade la totalidad de las sebas) entre los que se incluye la prohibición expresa de sepultar espécimen alguno de la especie *Cymodocea nodosa* con motivo de la ejecución de las Obras de Abrigo del Puerto de Granadilla, por tratarse de una especie catalogada por el Gobierno de Canarias como “sensible a la alteración de su hábitat” y que se encuentra protegida en virtud del Decreto 151/2001, de 23 de julio modificado por el Decreto 188/2005.

El 24 de junio de 2008, la Plataforma Ciudadana contra el puerto industrial de Granadilla se presenta ante la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo con varias quejas y solicita que La Comisión revise su Dictamen de 6 de noviembre de 2006, y designe un comité de expertos que analice la viabilidad económica y medio ambiental del proyecto.

El 5 de agosto de 2008, a la vista de los informes jurídicos y técnicos recabados, la Autoridad Portuaria solicita a la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial se excluya del Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias a la población de *Cymodocea nodosa* emplazada en el ámbito de las obras del puerto.

♦ El 25 de septiembre de 2008 se adjudican las obras de contradique del puerto de Granadilla a la UTE compuesta por Dragados S.A., Traysesa y Flota Proyectos Singulares S.A. (FPS), por un presupuesto de 19.783.168 euros y con un plazo de ejecución de 16 meses.

El 3 de diciembre de 2008, varios científicos relacionados con el estudio del medio natural, suscriben un informe que aboga por instar al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino a la urgente catalogación de los seadales de Canarias como «hábitat en peligro de desaparición».

¹⁴ La elaboración del proyecto piloto es uno de los condicionantes establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental de Granadilla (2003).



El 6 de febrero de 2009, se publica en el Boletín Oficial de Canarias nº 25, la Orden Departamental de 2 de febrero, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial por la que se descataloga la población de seba en el ámbito del puerto de Granadilla¹⁵. La Autoridad Portuaria comunica a Puertos del Estado el inminente inicio de las obras.

♦ El 12 de febrero de 2009 se firma el Acta de Comprobación de las Obras de Abrigo del Puerto de Granadilla, y se comienza la ejecución de las obras al día siguiente.

El 17 de febrero de 2009 se remite a Puertos del Estado escrito solicitando se informe a la Comisión Europea del inicio de las obras del Puerto de Granadilla y se le de traslado del documento sobre cumplimiento de las medidas compensatorias recogidas en el Dictamen de La Comisión.

El 23 de febrero de 2009, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, remite a la Autoridad Portuaria el Auto que recoge la decisión de la Sala de “estimar la petición cautelar urgente formulada por el procurador representante de la Federación Ecologista Ben Magec - Ecologistas en Acción y, en consecuencia, suspender la vigencia de la Orden Departamental de 2 de febrero de 2009, por la que se excluye del Catálogo de Especies Amenazadas a la población de *Cymodocea nodosa* en el ámbito recogido en dicha Orden.”

♦ El 27 de febrero de 2009, vista la decisión del TSJC y al concebir la obra de Granadilla como un todo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife opta por suspender la ejecución de las obras¹⁶, a la espera de que la Sala se pronuncie sobre la descatalogación de la seba.

♦ El 14 de marzo de 2009 tiene lugar la cuarta manifestación de protesta contra el puerto de Granadilla, convocada por varios profesores de la Universidad de La Laguna con el apoyo de organizaciones sociales y sindicales, ecologistas y movimientos vecinales de Tenerife. La policía local estimó el número de manifestantes en más de 15.000 y la organización en 50.000.

1.1.7 Reanudación de las obras

El 31 de marzo de 2009, la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo se pronuncia a favor e de la independencia de la Fundación pública Observatorio Ambiental Granadilla, puesta en entredicho por la Plataforma Ciudadana contra el puerto industrial de Granadilla (28/06/2008), contesta alguna de las otras quejas y decide esperar a la respuesta que contendrá el auto del TSJC, dejando el expediente 587/2008 suspendido por el momento.

El 21 de septiembre de 2009, el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias anuncia la proposición de Ley 7L/PPL-0011 del Grupo Parlamentario Coalición Canaria (CC), del Catálogo Canario de Especies Protegidas. En dicho catálogo la seba (*Cymodocea nodosa*) no figura como especie amenazada y se incluye en una nueva categoría, de “interés para los ecosistemas canarios”, cuyo régimen de protección se aplica solo en el ámbito de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000¹⁷.

¹⁵ El trámite de descatalogación de la seba fue sometido a información pública por resoluciones de la Viceconsejería de Medio Ambiente, de 18 de Noviembre y 2 de Diciembre de 2009.

¹⁶ Algunos medios de comunicación han atribuido la suspensión de las obras directamente al TSJC, versión errónea y posiblemente no inocente, que ha trascendido hasta el extranjero (prensa inglesa, Bruselas, etc.).

¹⁷ Esta iniciativa genera numerosas protestas en sectores científicos, ecologistas y políticos, abriéndose una nueva polémica en la que también subyace la de Granadilla.



El 20 de mayo de 2010, el Parlamento aprueba por mayoría la proposición de Ley de Catálogo Canario de Especies Protegidas, mientras grupos ecologistas se manifiestan por fuera de la sede.

El 28 de mayo de 2010, unos 60 universitarios se encierran en la Facultad de Biología de la Universidad de La Laguna en protesta por el contenido y forma en que se ha tramitado la proposición de ley.

El 9 de junio de 2010 se publica en el BOC la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas, en el que la seba figura entre las «especies de interés para los ecosistemas de Canarias». Al ubicarse el puerto fuera de espacios protegidos, ya no existe impedimento legal para soterrar ejemplares de seba. Esto ocurre sin que el TSJC llegue a pronunciarse sobre la suspensión cautelar de la descatalogación puntual de la seba, dictada el 23/2/ 2009, que pierde ahora su sentido.

♦ El 12 de julio de 2010, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife comunica a las empresas adjudicatarias de las obras del puerto de Granadilla, el levantamiento de la suspensión que la propia Autoridad Portuaria decretara, con lo que el día 13 de julio de 2010 se reanudan formalmente las obras paradas el 27 de febrero de 2009.

1.2 Marco jurídico

1.2.1 Aplicación del régimen de prevención del impacto ecológico

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante (modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre) establece que la construcción de nuevos puertos de titularidad estatal (art. 20) o la ampliación o modificación de los ya existentes (art. 21) se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. Los proyectos de puertos comerciales de gran envergadura, como el de Granadilla, están sometidos a procedimiento de “evaluación de impacto ambiental” (EIA) por razón de la actividad, según la Ley territorial 11/1990, de 13 de julio, de prevención del impacto ecológico. Esta disposición coincide con la prescripción de la norma básica del Estado sobre evaluación del impacto ambiental, que venía regulada por Real Decreto 1302/1986 de 28 de junio, y por la propia norma específica. Consecuentemente, la norma autonómica, en su artículo 20.3b dispone que en las Evaluaciones de impacto ambiental¹⁸ actuará: “El órgano ambiental del Estado cuando así lo prevea la legislación estatal”.

En la actualidad, la normativa estatal sobre impacto ambiental se recoge en el Real Decreto 1/2008 de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, así como por el viejo Reglamento de ejecución (Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre), en tanto no se elabore uno nuevo. Se suma a esta normativa, la reciente Ley 6/2010 de 24 de marzo, de modificación del texto refundido arriba mencionado.

El desarrollo de la normativa básica en esta materia no excluye la aplicación de la Ley 11/1990 canaria, en tanto ésta no contradiga a aquélla. No obstante, el expediente ambiental Granadilla parece haberse guiado exclusivamente por la normativa estatal, toda vez que esta categoría no ha sido objeto de mayor desarrollo por parte del legislador canario.

El artículo 19.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 reza “Corresponde al órgano sustantivo [...] el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Sin perjuicio de ello, el órgano ambiental podrá recabar información de aquél al respecto, así como efectuar las comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento del condicionado.”

¹⁸ El sistema canario contempla tres categorías de evaluación: Evaluación básica de impacto ecológico (EBIE), Evaluación detallada de impacto ecológico (EDIE), y Evaluación de impacto ambiental (EIA).



En relación al proyecto del puerto de Granadilla, las entidades que intervienen en función de sus responsabilidades y competencias administrativas en el procedimiento de EIA son:

- Organismo promotor: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
- Órgano ambiental: Secretaría General de Medio Ambiente (MOPU)¹⁹
- Órgano sustantiva: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
- Vigilancia ambiental: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

La ejecución de las medidas correctoras, protectoras o compensatorias corresponde en su mayoría a la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, salvo por algunas medidas comprometidas por el Gobierno de Canarias (ver §1.2.2).

Autorización

Según la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante el órgano que autoriza los nuevos puertos de competencia estatal es el Ministerio de Fomento (art. 20.1), pero el puerto de Granadilla figura en el correspondiente Anexo como integrante del puerto de Santa Cruz de Tenerife, a pesar de que, con frecuencia, se haya empleado el termino de “nuevo puerto”. La posible duda quedó zanjada por el acuerdo de 9 de febrero de 2004 por el que el puerto de Granadilla se considera complementario al puerto de Santa Cruz (una dársena más). Consecuentemente, el proyecto ha de considerarse como de ampliación o modificación de uno ya existente, y siendo así, en aplicación del artículo 21.1, corresponde a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz la aprobación del proyecto de Granadilla. La autorización es posible solo si la evaluación ambiental resulta favorable.

Responsabilidades

En relación con la información incluida en los estudios de impacto ecológico, el artículo 15.1 de la Ley territorial 11/1990, establece que “el evaluador es responsable del contenido y fiabilidad de los datos de los estudios de impacto ecológico, excepto de los parámetros relativos al proyecto, cuya responsabilidad corresponde al autor del proyecto”. Esta responsabilidad y las sanciones que implican las infracciones a ellas vinculadas, son extensivas al procedimiento de evaluación de compatibilidad con la red Natura 2000. Por otra parte, el artículo 37.2 reza: “Los promotores de los proyectos serán responsables de las infracciones que deriven de su ejecución sin el trámite de Evaluación de Impacto Ecológico o incumpliendo su condicionado.”

1.2.2 Aplicación de la Directiva Hábitat

La Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora Silvestres (Directiva Hábitat), traspuesta al derecho interno por Real Decreto 1997/1995, establece el régimen protector de las zonas incluidas en la red Natura 2000²⁰ y de las especies de interés comunitario que hayan motivado la designación de las zonas. Según el art. 6.2, cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión de una zona designada o sin ser necesario para la misma, pueda afectarla de forma apreciable, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar.

¹⁹En la actualidad es el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y actúa la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

²⁰La Red Natura 2000 es la red europea de áreas protegidas, integrada por las zec («zonas de especial conservación») y las zepas («zonas de especial protección para las aves»). El lic («lugar de importancia comunitaria») es la entidad previa a su declaración como zec, pero, una vez propuesto, goza ya de un régimen protector cautelar.



La Decisión de La Comisión 2002/11/CE de 28 de diciembre de 2001 por la que se aprueba la lista de lugares de importancia comunitaria con respecto a la región biogeográfica macaronésica, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, contiene tres lic en el ámbito de Granadilla:

- ES7020049 Montaña Roja (180 has).
- ES7020116 Seadales del Sur de Tenerife (2342 has).
- ES7020058 Montaña de Ifara y Los Riscos (280 has), bastante más alejada.

El proyecto también afecta a la especie *Atractylis preauxiana* (planta endémica de las islas Canarias), y a la especie prioritaria *Caretta caretta* (tortuga boba) incluidas en los anexos II y IV de la Directiva.

Aunque el proyecto del puerto de Granadilla se realiza fuera de los lic reseñados, se estima que afecta a los dos primeros y es de aplicación el mencionado artículo 6 de la Directiva. Así se le comunica al órgano ambiental durante las consultas previas, y posteriormente será confirmado por La Comisión en escrito de 17/10/2005. Se abre, pues, un segundo proceso de evaluación, sobre la compatibilidad del proyecto con Natura 2000, al que referiremos en lo sucesivo como ‘evaluación complementaria’.

El artículo 6 (RD 1997/1995) establece que dicha evaluación “se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal²¹ y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de protección de dicho lugar.”

“Las Comunidades Autónomas correspondientes sólo manifestarán su conformidad con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.” Dice además que, a falta de soluciones alternativas, “un proyecto podrá realizarse, aunque la evaluación de las repercusiones sobre el lugar resulten negativas, cuando medien razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica”. En estos casos, las Administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar la coherencia global de Natura 2000, e informarán a La Comisión.

EL DICTAMEN DE LA COMISIÓN.- Cuando el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural o una especie prioritarios –como es el caso– y si no se pueden alegar consideraciones relacionadas con la salud humana, con la seguridad pública o con consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, el proyecto podrá justificarse, previo dictamen²² de La Comisión, por otras razones imperiosas de interés público de primer orden. Así ha ocurrido con Granadilla.

LA DECLARACIÓN DE COMPATIBILIDAD.- No resulta fácil concretar a qué órgano y Administración pública compete decidir sobre la compatibilidad y establecer eventuales medidas compensatorias sustantivas o adicionales; si es a la Comunidad Autónoma, como tutelar de la red Natura en su territorio, si es la Administración Central donde radica el órgano ambiental por razón del proyecto, o si es La Comisión como máximo órgano garante de Natura 2000. El caso se complica algo más al ser el lic

²¹ La Ley 42/2007, de 13 de Diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se limita recoger en su art. 45 los mismos planteamientos. Solo recientemente, y para el caso que nos ocupa, el RDL 1/2008 (art. 3.2b) reclama una evaluación previa, y la Ley 6/2010 autoriza al Gobierno a regular los requisitos adicionales y metodológicos que deben utilizarse en proyectos bajo la competencia estatal, que afecten a red Natura 2000.

²² Las diferentes versiones lingüísticas del artículo 6, apartado 4, de la Directiva Hábitat utilizan términos diferentes para traducir el inglés «*opinion*»: el texto neerlandés usa «*advies*», el francés «*avis*», el alemán «*Stellungnahme*», el español «*consulta*» y el italiano «*parere*». Aunque la versión española hable de consulta, el término adoptado formalmente por La Comisión en su resolución de 6/11/2006 sobre Granadilla, es el de «*dictamen*», según explica, por ajustarse más al sentido de “opinión” en dicho documento.



Sebadales del Sur de Tenerife un espacio protegido en el ámbito marino, sujeto a controversias competenciales entre las Administraciones Autonómica y Central. La Autoridad responsable de supervisar los lugares de la red Natura 2000 era la entonces Dirección General de Conservación de la Naturaleza, del Ministerio de Medio Ambiente, y cabe cuestionarse cuál es el valor y alcance de la Declaración de compatibilidad emitida en el caso de Granadilla, con posterioridad a la DIA. ¿Se trata de un acto impropio e innecesario, toda vez que la DIA ya tuvo en consideración estos aspectos y resuelve, presuntamente, la cuestión de la compatibilidad (ver 3.3.6)? ¿Se trata de un acto sustantivo que se sobrepone a la propia DIA y cuyo contenido asume? ¿Es una mera indicación que será sobreseída total o parcialmente por el Dictamen de La Comisión, preceptivo y de aplicación por haberse invocado para el proyecto de Granadilla razones imperiosas de interés público de primer orden? ¿Se justifica incorporar nuevos condicionantes no directamente vinculados con presuntos impactos a Natura 2000?

INTERPRETACIÓN DEL OAG.- Como quiera que estos aspectos jurídicos no están bien reglados y son de hondo calado, exponemos aquí la interpretación adoptada por el OAG, sujeta obviamente a mejor argumentación y criterio. Consideramos la evaluación de la compatibilidad del proyecto con Natura 2000 como un procedimiento incidental vinculado al de evaluación de impacto ecológico en aplicación del art. 6.3, y que puede resolverse en la propia DIA, de contemplar los supuestos planteados (impactos sobre el lic), o en paralelo, particularmente si media Dictamen de La Comisión, como es el caso de Granadilla. Entendemos, además, que la anticipación que se pretende con el empleo de la expresión “previo dictamen” se refiere a la autorización del Proyecto y tiene lógica que el Dictamen sea posterior a la DIA, cuyo contenido habrá de tener en consideración La Comisión. Esta interpretación es coherente con el papel de La Comisión como máximo garante de la red Natura 2000 y de las especies prioritarias de interés comunitario. El contenido del Dictamen debe complementar al contenido de la DIA y, supuestamente, prevalecer sobre él en caso de discrepancia, lo que, en su caso, implicaría una modificación formal de la DIA (tal circunstancia no se ha dado en Granadilla).

Las demás consideraciones y propuestas de medidas compensatorias surgidas en paralelo o con posterioridad a la DIA, vengán directamente de la Comunidad Autónoma o de la Declaración de Compatibilidad emitida por la «Autoridad nacional supervisora de la red Natura 2000», las interpretamos como subordinadas y meramente informadoras de la formulación del Dictamen, que es donde se resuelve la cuestión de compatibilidad. Abunda en esta interpretación, el hecho de que la aludida Declaración de Compatibilidad no sea un instrumento formalmente reglado del ordenamiento jurídico de evaluación del impacto ambiental, equiparable a la DIA. Además, en el oficio de remisión (nº 323, fechado el 26/3/2004) que lo acompaña, la Directora General de Conservación de la Naturaleza escribe: “La emisión de la presente «Declaración» tiene por finalidad su incorporación a las solicitudes de financiación comunitaria no eximiendo de la obligación, en su caso, de obtener la pertinente autorización para la ejecución de las obras por parte del Órgano ambiental competente”.

Si La Comisión no recoge todas las medidas compensatorias contenidas en la Declaración de Compatibilidad o las propuestas por la Comunidad Autónoma, es porque no las considera relevantes a efectos de la conservación del lic, sin perjuicio de que puede añadir otras, como así ha ocurrido. El artículo 6.2 reclama una adecuada evaluación de los efectos del proyecto en el lic, de modo que las medidas propuestas que no se sustenten estrictamente sobre dicha evaluación, resultan espurias e ilegítimas. En este sentido, de la Declaración de Compatibilidad emitida derivan muchas medidas que no estarían legitimadas, al margen de que, por ser añadidas, solo tienen carácter indicativo (son opcionales).

En cualquier caso, en el presente informe se incluyen y analizan todas las medidas planteadas y la mayoría de los documentos vinculados a este procedimiento, que se expone por separado como «Evaluación complementaria», de modo que se pueda ponderar su contenido y repercusiones si se le reconociese carácter obligatorio al condicionado de la Declaración de Compatibilidad, y competencia a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente) para imponerlo.

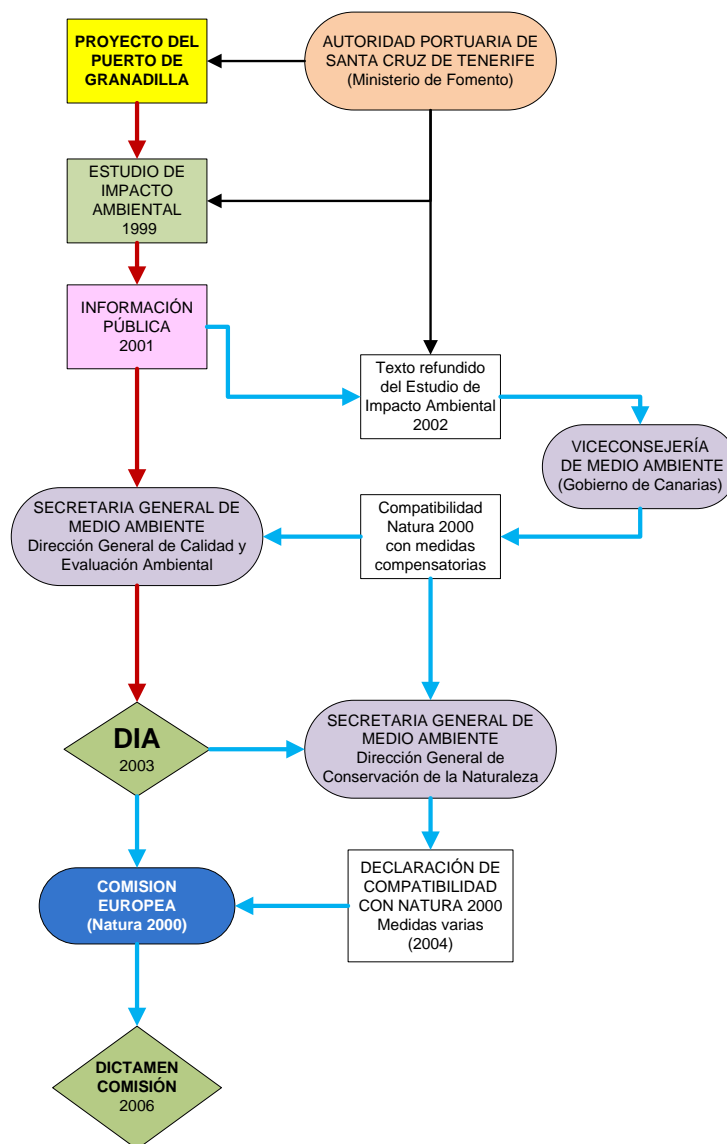


Figura 6. Evaluación ambiental del puerto de Granadilla. Línea roja = trámite ordinario.
Línea azul = trámite de evaluación de compatibilidad con la red Natura 2000.

1.2.3 El papel del Observatorio Ambiental Granadilla

La fundación del sector público estatal Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla –con nombre abreviado «Observatorio Ambiental Granadilla» (OAG)– fue creada (1/6/2007) por acuerdo del Consejo de Ministros y tiene como objetivo prioritario, aunque no único, la vigilancia ambiental del puerto de Granadilla. Esta función propia, que emana de la voluntad del Fundador (la Comisión Europea), la desarrolla como colaboración con la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, sin que medie por parte de ésta cesión alguna de sus competencias administrativas en esta materia ni de responsabilidades frente a terceros, y todo ello sin perjuicio de la correspondiente tutela del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. El fundamento de intervención del OAG es de índole estrictamente técnico-ambiental, sin tener que entrar en cuestiones relativas a la necesidad de construir un puerto o a su funcionalidad.



La independencia exigida a esta Fundación viene garantizada por sus Estatutos; se sustenta en una asignación presupuestaria mínima que proviene de los Presupuestos Generales del Estado a través de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, y en la propia figura del Director de la Fundación, de perfil técnico, nombrado libremente por el Patronato (unanimidad, en el presente caso), y cuyo mandato es de cinco años, siendo inamovible de su cargo durante dicho período. Además, en esta fundación existen estatutariamente dos órganos de gobierno: El Patronato y el propio Director. El OAG informa libremente a la ciudadanía, a las Administraciones y a La Comisión.

1.2.4 Cuestiones de legalidad

En el resumen histórico que introduce este informe se citan varias quejas presentadas por distintas agrupaciones ante estamentos nacionales y, sobre todo, ante la Comisión Europea, por presuntas ilegalidades o deficiencias en la tramitación del proyecto y su evaluación de impacto ambiental. Hasta el momento ninguna de las quejas presentada ha sido considerada con fundamento, ha sido reparada a satisfacción del órgano interviniente, o sigue pendiente de resolución.

Ante la Comisión Europea

A fecha de septiembre de 2010, la única queja que permanece abierta ante la Eurocámara es la nº 587/2008, presentada por la Plataforma Ciudadana contra el Puerto de Granadilla en relación con la presunta no independencia de la fundación pública. La Comisión se pronunció a favor de la independencia del OAG (31/3/2009), pero la Eurocámara decidió dejar abierta la queja para discutir en la próxima reunión otros aspectos relacionados con el proyecto del puerto que surgieron durante el debate, concretamente la suspensión cautelar de la descatalogación de la seba por parte del TSJC (ver §1.1.6 y nota a pie de página nº 16). Sin embargo, el tema no figuraba en el orden del día ni fue tratado en la última reunión celebrada el 29 y 30 de septiembre 2010.

Ante los tribunales españoles

También se han interpuesto recursos –en su mayoría por el mismo grupo ecologista– contra la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (TSJC), directamente relacionados con aspectos procedimentales del proyecto del puerto de Granadilla.

El TSJC se ha pronunciado ya sobre la inadmisibilidad de dos de los recursos (Núm. 125/2005 y núm. 111/2007), es decir, a favor de la legalidad y corrección de las actuaciones habidas. A fecha de octubre de 2010 siguen abiertos cuatro procedimientos ordinarios:

- Núm. 216/2005, interpuesto por ATAN contra la aprobación del Proyecto de las obras de abrigo del puerto de Granadilla (Proyecto enero 2005).
- Núm. 268/2008, interpuesto por “Alternativa Si Se Puede Por Tenerife” contra la convocatoria de concurso para la adjudicación de las obras de elaboración del proyecto y ejecución de las obras de baipás de arena norte-sur en el puerto de Granadilla.
- Núm. 3/2009 y núm. 4/2009, interpuesto por ATAN contra la aprobación y la adjudicación, respectivamente, del Proyecto de las obras de contradique del puerto de Granadilla.

En julio de 2004, el Juzgado de Instrucción de S/C de Tenerife nº 3 inició las diligencias previas de una querrela interpuesta por Greenpeace contra la Viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, por prevaricación al informar el impacto ecológico del puerto de Granadilla. En Auto de 5 de agosto de 2008, el Juzgado de Instrucción remite el caso al TSJC tras apreciar la condición de aforada de la Viceconsejera. No se tiene noticias de actuaciones posteriores.



1.3 La componente ambiental

1.3.1 La Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)

El estudio del impacto ambiental del nuevo puerto de Granadilla se inicia con carácter previo en 1997 (Garome Canarias, S.L.) y de él y otros informes paralelos, se concluye que es preciso profundizar en algunos temas, que serán abordados de inmediato:

1. Informe de influencia en la costa 5/1998 (se considera insuficiente y genera los nº 7, 8 y 9).
2. Informe sedimentológico (de la Nuez, 11/1998)
3. Estudios de sondeos (Iberinsa, 11/1998)
4. Informe meteorológico (Autoridad Portuaria, 1999)
5. Estudios batimétricos (Viatrio, 2/1999)
6. Ensayos granulométricos (Icinco, 3/1999)
7. Modelo dinámica litoral (Hidtma, 4/1999)
8. Estudio dinámica litoral (Delft Hydraulics, 4/1999 y 6/1999)
9. Impacto sobre la dinámica marina (Hidtma 6/1999)

El 4 de febrero de 1998, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife remite la Memoria resumen del proyecto básico *Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla* a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a efectos de realizar las consultas previas que plantea la normativa. Las respuestas recibidas son trasladadas a la Autoridad Portuaria.

La nueva información recabada permite completar el Estudio de Impacto Ambiental (Garome Canarias, 1999) que, junto con el proyecto del puerto de Granadilla (Fase I), es sometido a trámite de evaluación ambiental. Algunos estudios son posteriores a la formulación del Estudio de Impacto Ambiental, pero se incorporarán igualmente a la información pública. Estos estudios son:

1. Estudio de la posible afección del proyecto a las fanerógamas marinas (Reyes 12/1999)
2. Propuesta de plan de seguimiento de la línea de costa en las playas de La Jaquita y El Médano (de la Nuez, 5/2000).

En enero de 2001 se remite el expediente de información pública a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio), que suspende el trámite al mes siguiente, al considerar una alegación de la Viceconsejería de Medio Ambiente referente a la necesidad de analizar con mayor profundidad las posibles implicaciones ambientales del proyecto –en la fase de obras y de funcionamiento– sobre el lic Sebadales del sur de Tenerife, aún no constituido, pero en trámite por parte del Gobierno de Canarias. Se abre así el nuevo procedimiento en paralelo que hemos dado en designar como evaluación complementaria.

Por indicación del Ministerio, la Autoridad Portuaria solicita a la Viceconsejería se pronuncie sobre la compatibilidad del proyecto del puerto con el mencionado lic. El Servicio de Biodiversidad de la Viceconsejería realiza estudios *in situ* y recaba diversos informes externos, concluyendo que existe incompatibilidad ambiental del proyecto por el perjuicio que causaría, y que la aplicación de las medidas correctoras enumeradas en el proyecto no conseguirían disminuir significativamente la afección sobre dicho lic (ver § 3.1.3). Sin embargo, en 2002, y a propuesta de la Viceconsejería, el Gobierno de Canarias acabará por asumir los impactos a los lic próximos y a las especies de interés comunitario, que califica de “altamente improbables”, y acude a la excepción que contempla la Directiva Hábitat cuando no hay soluciones alternativas, declarando el proyecto de interés prioritario.

El 5 de febrero de 2003, la Secretaría General de Medio Ambiente emite la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) mediante resolución (BOE nº 49, de 26 de febrero), resultando «favorable y condicionada», entre otros aspectos, a la realización de una serie de estudios con carácter previo a la contratación de las obras, y a adoptar medidas de mitigación o compensatorias, en su caso.



Los condicionantes se centran en los siguientes aspectos:

- 1) Playas próximas a la zona del proyecto
- 2) Protección de los sebadales
- 3) Operaciones de dragado y de relleno de explanadas
- 4) Protección de espacios naturales
- 5) Calidad del agua del mar
- 6) Protección del patrimonio arqueológico
- 7) Programa de vigilancia ambiental

Algunos de los estudios requeridos implicaban realizar campañas plurianuales para definir con precisión el estado preoperacional, postergando el inicio de las obras prácticamente en tres años, a partir de la Declaración de Impacto Ambiental. Así fue necesario realizar, entre otros, el estudio del transporte eólico desde la playa de El Médano a la playa de La Tejita y la toma de perfiles de las playas de La Jaquita y El Médano, en campañas que abarcaron dos años.

Sin embargo, el procedimiento ambiental de Granadilla no concluye con la emisión de la DIA y sus determinaciones, aunque se pudiera interpretar que ésta ya consideró la compatibilidad del proyecto con los lic. La entonces Dirección General de Conservación de la Naturaleza, del mismo Ministerio de Medio Ambiente, emite una Resolución de compatibilidad favorable en marzo de 2004 que vincula a unos pocos condicionantes nuevos y a todos los previamente establecidos: los de la DIA, los incluidos y añadidos en un texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental elaborado por una segunda empresa (Hydra 2002), y los propuestos por la Viceconsejería de Medio Ambiente en su informe de compatibilidad. El sentido meramente informador de esta Resolución de Compatibilidad ya fue discutido en la sección §1.2.2, y el procedimiento de evaluación complementaria se resolverá en 2006 con la emisión del preceptivo Dictamen de La Comisión, que es favorable al Proyecto (ver esquema en la Figura 6), siempre que cumpla previamente con determinadas medidas compensatorias. Estas medidas se justifican y orientan a garantizar de antemano la coherencia global de la red Natura 2000, por si al construirse el puerto, o funcionando luego, pudiera producirse un impacto significativo e irreversible sobre los lic y especies de interés comunitario. Obviamente, sin no se ocasionaran tales impactos, las compensaciones ejecutadas de antemano se convertirían en un 'bonus' a favor de la Naturaleza.

1.3.2 Redimensionamiento final del proyecto

Como consecuencia de la tramitación de diversos expedientes de queja contra el proyecto del puerto ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, el 14 de noviembre de 2004 y a modo de cautela medioambiental, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias acordaron redimensionar las infraestructuras portuarias, todo ello a instancias del Ministerio de Medio Ambiente.

El puerto sufre un recorte significativo, alejando las infraestructuras portuarias de las playas existentes en la zona y del lic Sebadales del Sur de Tenerife, del que queda a una distancia de 1.750 metros frente a los escasos 500 metros del proyecto que fue objeto de la Declaración de Impacto Ambiental. Esto supone un retranqueo del morro del dique de 300 metros hacia el Nordeste. Además se reduce a 650 metros la longitud de la línea de atraque de la terminal de contenedores (muelle de Ribera) frente a los 950 metros iniciales, alejándose así del lic de la piñamar. La superficie final del puerto supone un 43,7 % en relación al Proyecto reducido (fase I) y un 24,5% respecto del Proyecto completo (fases I-III).

A raíz de este acuerdo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife revoca en noviembre de 2004 la licitación del concurso para la contratación del proyecto de Obras de Abrigo del Puerto de Granadilla y convoca en febrero de 2005 nuevo concurso para la licitación de las obras de abrigo ajustados al redimensionamiento aprobado (enero 2005).



Figura 6. Proyecto final del puerto de Granadilla (2005). En trazado amarillo discontinuo la dimensión de la fase I antes de ser reducido.

Con posterioridad, y con motivo de la publicación del concurso para la ejecución del Proyecto de Obras de Abrigo y debido a que se empleó un criterio distinto en la medición de los diques, se detectan diferencias con lo descrito en la Declaración de Impacto Ambiental. Como conclusión y con interpretación restrictiva de la DIA (formulada para el proyecto fase I sometido a información pública), se concluye que hay una parte del Proyecto fuera del ámbito de la misma. Por ello y ante la tesitura de una posible nueva tramitación ambiental, la Autoridad Portuaria procede a reducir en 234 metros el ámbito del proyecto en su parte Norte (ver figura 6).

Tabla 1. Resumen de los tres conceptos de puerto

Denominación	Año	Superficie total (aproximadas)	%	Longitud del dique exterior	Longitud de atraque
Proyecto completo (I-III)	1998	3.250.000 m ²	100 %	3.600 m	3.000 m
Proyecto reducido (Fase I)	2001	1.850.000 m ²	56,9 %	2.612 m	1.200 m
Proyecto final	2005	800.000 m ²	24,6 %	2.512 m	850 m

El puerto ocupará finalmente una superficie de prácticamente 800.000 metros cuadrados, con 650 metros de muelle de ribera protegidos por un dique exterior de 2.512 metros, con el siguiente desglose: 707 metros perpendiculares a la costa, 664 metros en una segunda alineación y 883 metros en la tercera, al final de la que se dispone perpendicularmente un martillo de 258 metros de longitud (medidas en el eje del dique). A efectos prácticos y para referir a cada dimensión del proyecto en lo sucesivo, se empleará la terminología recogida en la Tabla 1.



1.3.3 Medidas compensatorias por afección a Natura 2000

El artículo 6 de la Directiva 92/43 CEE prohíbe en principio la ejecución de proyectos que puedan provocar deterioros y alteraciones apreciables en un espacio en trámite de clasificarse (lic) o clasificado como «zona de especial protección» (zec). No obstante, admite establecer excepciones a este principio si se respetan algunas condiciones: evaluación apropiada de las incidencias del proyecto y búsqueda de soluciones alternativas a la implantación en el paraje natural. Si no hubiere alternativas y en caso de mediar razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas las económicas, se podrá realizar el proyecto tras la adopción de medidas compensatorias e información a La Comisión. Aunque el proyecto del puerto de Granadilla se realiza fuera de los lic del entorno, La Comisión estima que es de aplicación el mencionado artículo (escrito de 17/10/2005).

El 4 noviembre de 2005 el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación propuso a la Comisión Europea, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 4, apartado segundo, de la Directiva 92/43/CEE, medidas compensatorias a las posibles afecciones a los espacios naturales de Natura 2000, siempre con carácter cautelar dado que, de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental, no se prevén afecciones significativas a estos espacios. Dicho escrito se acompaña de varios estudios y proyectos que complementan otros enviados con anterioridad.

Estos trámites culminaron con el Dictamen de La Comisión en relación al nuevo Puerto de Granadilla de 6 de noviembre de 2006 (C (2006) 5190 final). Entre las medidas compensatorias previstas se establece que, con carácter previo al inicio de las obras, se lleven a cabo las siguientes actuaciones.

- a) *Para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de manera respetuosa con el medio ambiente, se establecerá una fundación independiente y permanente antes de que comiencen las obras.*
- b) *Declaración de un nuevo lugar de importancia comunitaria para la protección de las poblaciones observadas en la zona del parque industrial de Granadilla.*
- c) *Declaración de dos nuevos lugares de importancia comunitaria que albergan bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (tipo de hábitat 1110): Antequera (isla de Tenerife), superficie total 272,61 ha; y Güi-Güi (isla de Gran Canaria), superficie total 7.219,74 ha.*
- d) *Todo efecto sobre la especie prioritaria Caretta caretta, como consecuencia del impacto sobre el hábitat necesario para su conservación, quedaría compensado con las medidas antes mencionadas [creación de dos nuevos lic]. Además de esas medidas, la fundación elaborará y llevará a cabo un programa de seguimiento para evaluar el estado de conservación de la población de esta especie en las Islas Canarias.*
- e) *Realización del proyecto de restauración en el lic «Montaña Roja» para restablecer un estado de conservación favorable.*

1.3.4 Medidas correctoras adicionales

BAIPÁS DE ARENAS.- Fruto de las conversaciones habidas a raíz de las quejas planteadas al Proyecto ante la Comisión Europea y de la inquietud generada sobre el futuro de las playas situadas a sotavento del puerto de Granadilla, las Autoridades Españolas proponen (noviembre 2005) un trasvase permanente de arena de norte a sur en el puerto de Granadilla a fin de mitigar las repercusiones previstas por la interrupción de los movimientos de arena en las aguas costeras. El planteamiento original consistía en dragar las arenas que eventualmente se acumularan al norte y trasladarlas al sur. La nueva propuesta prevé recoger la arena depositada en la parte septentrional del puerto mediante un sistema de bombeo y canalización y trasladarla al extremo meridional del mismo, de modo que pueda seguir su trayectoria natural.



La Comisión Europea, en su Dictamen (C (2006) 5190 final), considera que “el compromiso de las autoridades españolas en relación con el trasvase de arena norte-sur de dimensiones adecuadas constituye una parte esencial del proyecto portuario.” En este sentido, dicha actuación pasa a ser una medida correctora más.

El diseño de lo que se ha dado en llamar baipás de las arenas se encuentra actualmente en fase de concurso de proyecto y obra. La licitación se publicó el 29 de mayo 2008, e incluía dos alternativas de recogida de arenas y tres de traslado. Se han presentado cinco aspirantes, con diferentes propuestas técnicas y mejoras. El concurso se encuentra, de momento, sin resolverse.

PROHIBICIÓN DE FONDEO DE BUQUES.- A lo largo de la tramitación ambiental del proyecto se puso de manifiesto que el garreo de las anclas de los barcos fondeados en la futura zona II de las aguas de dicho puerto podría tener efectos perjudiciales sobre los sebadales (praderas submarinas de *Cymodocea nodosa*) que allí existen, incluidos los que se encuentran dentro de la zec ES7020116 «Sebadales del Sur de Tenerife». En consecuencia, el Ministerio de Fomento dictó el 18 de noviembre de 2005 la prohibición de fondear buques en dicha área (Orden FOM/377/2005).

1.3.5 Otras actuaciones previas

La DIA de Granadilla especifica la documentación adicional vinculada al condicionado ambiental que la Autoridad Portuaria ha de remitir a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras:

- 1) Batimetría inicial de detalle de las Playas de La Jaquita y El Médano al objeto de permitir calcular la estabilidad de la forma en planta de equilibrio de la playa basculada y su perfil transversal asociado.
- 2) Informe sobre la granulometría y las estimaciones de arena de aportación requerida según el estudio de dinámica litoral, a la vista de los perfiles batimétricos obtenidos.
- 3) Cartografía del campo de dunas situado entre las playas de El Médano y la Tejita y medidas del transporte eólico y velocidad del viento en esta zona.
- 4) Proyecto piloto de rehabilitación de sebadales para el supuesto de que haya que replantar una superficie de sebadal equivalente al doble de la que se pudiera ver afectado (posible medida compensatoria).
- 5) Evaluación global inicial de la calidad del lic ES7020116 Sebadales del Sur de Tenerife, que será tomada como situación de referencia.
- 6) Caracterización del material de dragado, si fuera necesario realizar estas operaciones para la obtención de calados o para cimentar estructuras marítimas.
- 7) Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua a efectos de tomar los valores como referencia para los sucesivos controles.
- 8) Proyecto de actuación arqueológica que incluirá un inventario de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona, señalando aquéllos que pudieran verse afectados por las obras del puerto y las actuaciones previstas para su conservación.
- 9) Programa de vigilancia ambiental que detallará el modo de seguimiento de las actuaciones según plantea el EIA, la frecuencia y periodo de emisión de informes, y la verificación de las medidas correctoras en él contempladas y asumidas por la DIA.



1.3.6 El Plan de Vigilancia Ambiental (PVA)

Los documentos reseñados en el apartado anterior han sido remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a lo largo de los años (básicamente, entre 2004 y 2007), o han sido incorporados al Plan de Vigilancia Ambiental, que se presenta en mayo de 2005. Este PVA contempla una vigilancia en fase previa, fase de obras y fase operativa. La fase previa es acometida por la propia Autoridad Portuaria y se inicia en 2005.

En noviembre de 2007, se revisa el Plan de Vigilancia para incorporar los nuevos componentes derivados del Dictamen de La Comisión (noviembre 2006), y se aprovecha para reajustar algo el contenido del PVA en función del recorte habido en el Proyecto y de los resultados ya obtenidos durante la vigilancia en fase previa.

Con el inicio de las obras en febrero del 2009, el Plan de Vigilancia entra en su segunda fase, y su ejecución recae en el Observatorio Ambiental Granadilla, aunque las actuaciones quedan suspendidas ese mismo mes, junto con las propias obras del proyecto. El OAG se centra en la verificación y evaluación de las medidas compensatorias establecidas, y en revisar el propio PVA.

DESCRIPCIÓN SUCINTA DEL PROYECTO FINAL (ENERO 2005)

Muelles y explanadas para uso comercial-portuario:

- Una terminal de contenedores de 650 m de línea de atraque y 25 has de superficie.
- Un muelle de 2000 m de atraque para mercancía general dotado de un atraque ro-ro y 5,7 ha de superficie anexa.
- Un área comercial portuaria de 19,5 ha que integrará áreas específicas para tráficós de contenedores, de mercancía general, de carga rodada y de gráneles.

Las obras de abrigo*:

- El dique norte con longitud de 620 m desde la línea de costa hasta el arranque del dique exterior, cuya protección se realiza mediante bloques de hormigón de 23,5 Ton de peso.
- El dique exterior de una longitud de 1646 m más un martillo de 291 m, con cajones flotantes de hormigón armado de 19,6 m de manga y fondeados a la cota -20 m.
- El contradique sur que completa el abrigo del puerto con una longitud de 155 m y que se ejecuta con cajones flotantes de hormigón armado fondeados a la cota -15 m.

Parcelas para otras actividades:

- Una zona de actividades logísticas con una superficie total de 12,4 ha destinada a de almacenaje, desembalaje, empaquetado, servicios de reparación e industria ligera.
- Una parcela de 15 ha para la instalación de la planta de regasificación.

*Las discrepancias en las medidas de la longitud de las obras de abrigo respecto de las recogidas en la sección 1.3.2 obedecen a que han sido medidas siguiendo el eje de los diques, y aquí, externamente



1.4 Descripción y autorización del proyecto final

El concepto de puerto de Granadilla ha sufrido una transformación importante a lo largo de su historia y tramitación ambiental. Concebido inicialmente como un macropuerto equipado con astilleros y refinería (1973), resucita como proyecto de puerto industrial en paralelo o con idea de absorber el de Santa Cruz (1992), para finalmente recortarse y reducirse en 2005 por cuestiones no solo ambientales hasta convertirse en una dársena complementaria del puerto de Santa Cruz²³. La superficie del puerto finalmente aprobado en 2005 supone un cuarto (24,6%) del proyecto inicial planteado en 1998, que comprendía una dársena sur y una dársena norte (Figura 3).

En el cuadro de texto anexo en la página anterior se describe sucintamente el proyecto final, tomado del informe *Justificación del puerto de Granadilla*, elaborado por Puertos de Tenerife (mayo, 2005).

Este proyecto final se descompone a su vez en varias obras individualizadas, aunque relacionadas, que una vez desarrolladas serán las que conformen el puerto operativo. En la Tabla 2 se relacionan todos estos “subproyectos” y su situación a fecha de octubre de 2010.

Tabla 2. Situación de los diferentes proyectos que conforman el puerto de Granadilla

Proyecto	Situación
Obras de defensa o abrigo	
1.- Proyecto de dique exterior (dique norte + exterior)	En ejecución
2.- Proyecto de contradique	En ejecución
Obras de atraque	
3.- Proyecto de muelle de ribera	Pendiente de aprobación
4.- Proyecto de habilitación de la base de contenedores	Pendiente de aprobación
Otras obras	
5.- Baipás de arena N-S	Concurso proyecto/ obra ²⁴
6.- Canal de evacuación de pluviales	Redactado
7.- Viario interior zona ZAL	En estudio
8.- Habilitación muelle polivalente y gráneles	Redactado
9.- Participación programas I+D de Energías renovables	En estudio
10.- Depósito regulador y redes generales del puerto	En estudio
11.- Red viaria básica del puerto	En estudio
12.- Edificio de la Autoridad Portuaria	En estudio

La autorización del proyecto por la autoridad sustantiva, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (ver §1.2.1), se produce por partes con la aprobación de la contratación de las respectivas obras, en acuerdos de su Consejo de Administración: las “obras de abrigo (conforme al proyecto redactado en el mes de enero de 2005)” en sesión celebrada el 26 de enero de 2005, y las “obras de contradique”, en sesión celebrada el 8 de noviembre de 2007.

²³ *El puerto de Granadilla será una dársena de Santa Cruz*. Diario de Avisos (5 de Septiembre de 2010), entrevista al Presidente de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife.

²⁴ Por sugerencia del OAG (octubre 2010); el pre-diseño del baipás será sometido a revisión aprovechando la información recogida en la última década.



2 PLANTEAMIENTO

2.1 Objeto del presente informe

El artículo 26 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental (BOE 239, de 05-10-88) considera que la vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la Declaración de Impacto tendrá como objetivos:

- a) Velar para que, en relación con el medio ambiente, la actividad se realice según el proyecto y según las condiciones en que se hubiere autorizado.
- b) Determinar la eficacia de las medidas de protección ambiental contenidas en la Declaración de Impacto.
- c) Verificar la exactitud y corrección de la evaluación de impacto ambiental realizada.

El presente informe lo realiza el OAG en desarrollo de la vigilancia ambiental que le ha sido asignada, y obedece al punto c) verificación de la exactitud y corrección de la EIA realizada, como procedimiento administrativo que es, y sin entrar en cuestiones relativas a la necesidad de construir un puerto o a su viabilidad operativa.

2.2 El procedimiento de verificación

Consultada al efecto la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no existe una metodología estándar para desarrollar la verificación que nos ocupa, como pudiera ser el caso de las auditorías ambientales en otros ámbitos. El OAG ha optado por elaborar un procedimiento propio.

2.2.1 Alcance de la verificación

Una evaluación de impacto ambiental (EIA) es, según la define la Ley, “el conjunto de estudios y análisis técnicos que permiten estimar los efectos que la ejecución de un determinado proyecto puede causar sobre el medio ambiente”. Según el art. 26 c) del Reglamento de EIA, la verificación de la EIA realizada se refiere a dos aspectos: la exactitud (= puntualidad y fidelidad en la ejecución de algo) y la corrección (= libre de errores o defectos)²⁵.

En relación con la exactitud, cabe comprobar que:

- La EIA no se ha desviado de su objetivo.
- Se han considerado todos los aspectos ambientales determinados por la normativa de evaluación específica o conexas (p.ej. Directiva Hábitat).
- La EIA ha cumplido con la secuencia y plazos establecidos.
- Las medidas asociadas al condicionado ambiental han sido debidamente atendidas.

En relación con la corrección:

- Los métodos de evaluación aplicados son adecuados al propósito.
- La información manejada es veraz y suficiente.
- No se ha eliminado ni ocultado información relevante.
- No se han introducido sesgos en las evaluaciones tendentes a favorecer el resultado en uno u otro sentido.
- La información tomada de un estudio para su uso en otro se ha hecho de modo correcto, sin cambios, omisiones ni desviaciones interesadas.

²⁵ Definiciones tomadas del Diccionario de la Real Academia Española. La valoración se expresará aplicando la siguiente escala: 5 = Alta, 4 = Moderada, 3 = Aceptable, 2 = Deficiente, y 1 = Inaceptable.



El RDL 1/2008, artículo 5.2 determina que “la evaluación de impacto ambiental de proyectos finalizará con la emisión de la declaración de impacto ambiental por el órgano ambiental, la cual se hará pública”. En un sentido estricto y formal, el presente informe debería abarcar hasta el 5 de febrero de 2003, fecha en que es evacuada la DIA de Granadilla. Sin embargo, la modificación por motivos ambientales del proyecto no terminan ahí y la evaluación de la compatibilidad con la red Natura 2000 se prolonga de hecho con la intervención de La Comisión, la incorporación de nuevas medidas correctoras (última reducción del puerto y baipás), y las compensatorias contenidas en su Dictamen.

Ateniéndonos a que el sistema jurídico español es finalista y no formalista, la presente verificación abarca el periodo comprendido entre el estudio previo del impacto ambiental, realizado en 1997, hasta el momento en que se reinicia el Plan de Vigilancia Ambiental en su fase de obras (agosto 2010).

2.2.2 Estrategia de trabajo

La tramitación del proyecto del puerto de Granadilla y su evaluación de impacto ambiental muestran una complejidad fuera de lo usual, debido a las circunstancias que han sido expuestas en la introducción de este informe, y a la concurrencia de dos procedimientos ambientales conexos. Un primer paso ha consistido en elaborar un esquema del proceso de trece años que abarca la tramitación ambiental considerada (1997- 2009), los principales documentos que la jalonan, así como aquéllos otros que han sido relevantes o tenido implicaciones directas en el proyecto (ver esquema al final).

Como quiera que la verificación de los aspectos de exactitud y corrección se solapan en muchos casos, se ha optado por realizar un análisis procedimental y de formalidad de contenidos, luego una verificación del cumplimiento del condicionado ambiental, y finalmente, un análisis del propio contenido de los documentos. Para este último análisis se ha elegido una muestra de la numerosa documentación que conforma el expediente de Granadilla, centrada en aquéllos documentos que son hitos procedimentales, y aquéllos conexos más relevantes. Se ha contado para ello con la documentación recopilada y facilitada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, órgano promotor, competente para la autorización del proyecto y responsable de su vigilancia ambiental. También se ha obtenido documentación de otras instituciones (Cabildo Insular de Tenerife y Viceconsejería de Medio Ambiente) y de Internet (páginas institucionales y de asociaciones ciudadanas).

Dada la magnitud de la tarea acometida, se presentan aquí los resultados de manera sucinta y comentando solo lo que pudiera tener relevancia a efectos de la exactitud y corrección de la EIA. Los hitos considerados de cara a agrupar la documentación son:

1997	Análisis previo del impacto ambiental
1999	Estudio de impacto ambiental
2000	Respuesta a las alegaciones de la información pública
2001	Evaluación complementaria sobre afección a la red Natura 2000
2002	Texto refundido del Estudio de impacto ambiental
2003	Declaración de impacto ambiental, informes conexos y estudios derivados
2005	Plan de vigilancia ambiental inicial
2006	Dictamen de La Comisión
2007	Plan de vigilancia ambiental modificado
2009	Ejecución de las medidas compensatorias del Dictamen de La Comisión

Los aspectos formales de la tramitación y vigencia de la DIA también requieren un apartado especial, toda vez que la normativa sectorial sobre esta materia ha cambiado durante la década larga que ha durado el “proceso de Granadilla”.



3 EXACTITUD Y CORRECCIÓN DE LA EIA

3.1 Verificación procedimental

En la Tabla 3 se resume el procedimiento ambiental seguido en el caso de Granadilla en aplicación de la normativa sobre prevención del impacto ecológico /evaluación del impacto ambiental (ver §1.2.1) y en el que también interviene la Comisión Europea con su Dictamen sobre el puerto de Granadilla, en aplicación de la normativa comunitaria (Directiva Hábitat). Ver esquema de flujo en la página 21.

La Declaración de Impacto Ambiental implica la revisión por parte del órgano ambiental, de las actuaciones previas, y de ella se da cuenta en los anexos que acompañan a la DIA (BOE nº 49, de 26 de febrero 2003, pp. 778-784) sin que se haya puesto reparo alguno. Cabría asumir, por tanto, que los aspectos formales y plazos se han cumplido acorde a derecho, incluidos los aplazamientos impuestos para recabar más información.

Tabla 3. Verificación del procedimiento ambiental

Trámite	Órgano	Fecha	Comentario	Verificación
Consultas previas	AP-Tfe	4/1998	Memoria resumen del Proyecto completo	24 consultas
Estudio de impacto ambiental	AP-Tfe	12/1999	Proyecto completo (2 fases)	Realizado Ver §3.3.2
Información pública	AP-Tfe.	1-2/2000	Proyecto reducido (1 fase) Estudio de impacto (2 fases)	Tramitada
Consideración de las alegaciones	AP-Tfe.	1/2001	Informe específico con algunos aspectos diferidos	Atendidas
DIA - Declaración de Impacto Ambiental	SGMA	5/2/2003	Proyecto reducido (1 fase) Favorable y condicionada	Emitida
Declaración compatibilidad Natura 2000	MIMAM	24/3/2004	Lic Sebadales Sur Tenerife y lic Montaña Roja	Emitida
Condicionantes ambientales DIA	AP-Tfe.	2004-2009	Varios estudios y medidas PVA adaptado	Implementados
Condicionantes compatibilidad Natura 2000	MIMAM	3/2004	Integra condicionantes previos y añade unos pocos más (opcionales)*	Parcialmente implementados
Plan de Vigilancia Ambiental (PVA ₁)	AP-Tfe.	5/2005	Proyecto reducido (fase 1)	Elaborado
Dictamen Ambiental (Directiva Hábitat)	Comisión Europea	6/11/2006	Proyecto final con medidas compensatorias	Emitido y aplicado
Plan de Vigilancia Ambiental (PVA ₂)	AP-Tfe.	11/2007	Proyecto final	En ejecución

*La medidas incorporadas se estiman sobreesidas por el Dictamen de La Comisión (ver § 1.2.2).

3.1.1 Consultas previas

A efectos de poder determinar mejor el alcance del estudio ambiental a realizar, la normativa (RDL 1/2008 art. 5 y 8) plantea por parte del órgano ambiental una consulta previa a las administraciones públicas afectadas por el documento inicial del proyecto ampliable a otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente. La memoria-resumen del proyecto fue remitida el 4 de febrero de 1998.



En aplicación de la Ley territorial 11/1990 sobre prevención de impacto ecológico, y habiéndose manifestado el interés de llevar a cabo el trámite de consultas de la Memoria-resumen del Proyecto, la Viceconsejería de Medio Ambiente remitió fotocopias de la mencionada memoria a unas veintiocho instituciones, administraciones locales y varios grupos ecologistas, recibiendo un total de cinco contestaciones. Copia de las contestaciones se remitieron con fecha de 22 de mayo de 1998 al órgano ambiental (actualmente, la Secretaría General de Medio Ambiente, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental), terminando con ello el expediente abierto en la Viceconsejería.

Según registra la Secretaría General de Medio Ambiente en el texto la DIA emitida, los entes por ella consultados fueron los siguientes:

Entes de la Administración estatal

1. Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM)
2. Dirección General de Costas (MIMAM)
3. Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA)
4. Dirección General de la Marina Mercante (Capitanía de S/C de Tenerife)

Entes de la Administración Autonómica Canaria

1. Viceconsejería de Medio Ambiente
2. Viceconsejería de Pesca
3. Viceconsejería de Turismo
4. Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas

Entes de la Administración Local

1. Cabildo Insular de Tenerife
2. Ayuntamiento de Granadilla de Abona*

Instituciones científicas, técnicas, profesionales y universitarias

1. Instituto Español de Oceanografía
2. Instituto Canario de Ciencias Marinas
3. Departamento de Biología, Facultad de Ciencias del Mar (ULPG)*
4. Colegio Oficial de Biólogos, Delegación de Canarias

Asociaciones ciudadanas, empresariales y políticas

1. Grupo de Izquierda Unida del Cabildo Insular de Tenerife
2. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de S/C de Tenerife
3. Cofradía de Pescadores Nuestra Señora de las Mercedes*
4. Asociación Cultural Sureste de Tenerife

Organizaciones no gubernamentales de carácter conservacionista o ambientalista

1. AMEC - Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias*
2. ATAN – Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza
3. ASCAN – Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza
4. CODA – Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (Madrid)*
5. AEDENAT – Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (Madrid)*
6. Greenpeace (Madrid)*

La consulta evacuada se considera suficientemente amplia y representativa, aunque se echa en falta a la Universidad de la Laguna, que en esas fechas contaba con la Unidad Docente e Investigadora de Ciencias Marinas (Departamento de Biología Animal) con dilatada tradición en estudios marinos en la Isla.



De un total de 24 consultas, se reciben 17 respuestas (las entidades que no contestaron se marcan con un asterisco*), centradas en los siguientes temas y propuestas concretas, que serán atendidos en mayor o menor grado a la hora de redactar el Proyecto, en el Estudio de Impacto Ambiental, o se presentan como trabajos anejos a éste o en documentos adicionales posteriores (ver §1.3.1):

Recursos naturales

- Existencia de *Cymodocea nodosa* y *Halophila decipiens* y se destaca la importancia de los seabadales en la ecología de la zona.
- Presencia de un lic propuesto (Sebadales del Sur de Tenerife) y de especies de interés comunitario (tortuga boba) en la zona.
- Cartografiar detalladamente las comunidades marinas.
- Analizar la dinámica litoral de los sedimentos y los efectos de su alteración así como de la turbidez sobre los biotopos y las playas de la zona (muchas coincidencias en este punto).
- Incluir medidas mitigadoras del impacto sobre los hábitat y elementos naturales singulares en el área de influencia.
- Valorar el impacto sobre la pesca.

Aportación de materiales

- Necesidad de cuantificar los recursos naturales (p.ej. áridos) a emplear en las obras y que se especifique el origen de los materiales de préstamo a extraer.
- Propuesta de técnicas de voladura de explosivos para extraer materiales de las canteras y evitar el empleo de áridos procedentes de playas, conos de deyección y barrancos.

Gestión ambiental y paisajística

- Posible afección paisajística en las áreas protegidas de Montaña Pelada y de Montaña Roja.
- Incluir medidas correctoras o proyecto de restauración del paisaje (áreas protegidas).
- Garantizar la protección de los posibles yacimientos y restos arqueológicos existentes.
- Valoración de los efectos sobre la calidad de las aguas y su uso recreativo.
- Incluir un plan de gestión de residuos (destino de residuos y posibles contaminantes).

Justificación y dimensión del puerto.

- Análisis socioeconómico del puerto y de coste-beneficio, incluyendo a los núcleos periféricos.
- Reconsiderar la dimensión del puerto.
- Estudiar las posibilidades de crecimiento del puerto de Santa Cruz y alternativas al proyecto propuesto.

3.1.2 Información pública

El trámite de información pública se inicia al publicarse en el BOE de 19 de enero de 2000, poniéndose a disposición de los interesados y de modo conjunto, la Fase I del Proyecto del nuevo puerto de Granadilla y el Estudio de Impacto Ambiental (Garome, 1999), que, como se ha comentado, abarca el Proyecto completo de la Darsena Sur (fases I y II, ver Figura 3), aunque algunos aspectos se circunscriben al proyecto reducido (p.ej. estudio anejo sobre dinámica litoral).

Dentro del plazo reglamentario mínimo de 30 días (del 19 de enero al 23 de febrero), que fue el habilitado, se recibieron los siguientes informes y alegaciones:

Informes: Dirección General de Costas
Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias
Cabildo Insular de Tenerife
Ayuntamiento de Granadilla de Abona



Alegaciones: Sociedad Española de Ornitología (SEO)
 Greenpeace España
 Los Verdes de Canarias
 El Parque Tecnológico de Tenerife
 Asociación de Vecinos de El Médano
 Tagoror Ecologista Alternativo (TEA) Ben Magec – Ecologistas en Acción

La última alegación (TEA) se presentó formalmente fuera de plazo (15/3/2000), pero fue aceptada y atendida al igual que las demás.

Documentación adicional

En respuesta al primer informe enviado por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, la Autoridad Portuaria remite diversa documentación complementaria, que servirá de base para evacuar un segundo informe por parte de la Viceconsejería. Estos documentos acompañarán al expediente en lo sucesivo y tratan de:

- 1) Posible afección sobre las comunidades de fanerógamas marinas del nuevo puerto de Granadilla.
- 2) Sumario del estudio de dinámica litoral del puerto de Granadilla.
- 3) Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla.
- 4) La configuración de un nuevo sistema de puertos en Tenerife: integración funcional y territorial.
- 5) Análisis de capacidad del puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- 6) Estudio de mercado del nuevo puerto de Granadilla.
- 7) Estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- 8) Análisis de sedimentos de las dársenas de Santa Cruz de Tenerife.

Alegaciones

Los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes y alegaciones presentados durante la información pública, son los siguientes²⁶:

En relación al proyecto del puerto

- El puerto es necesario y la localización se considera territorialmente óptima (Cabildo Insular de Tenerife).
- El puerto de Granadilla carece de justificación económica (Greenpeace), no debe hacerse y es preferible potenciar el puerto de Santa Cruz (TEA y Ben Magec).
- La fase 1 sería suficiente para atender el polígono de Granadilla (Verdes de Canarias).
- Se alerta que el proyecto afectará a espacios naturales protegidos (Montaña Pelada, Montaña Roja y [en estudio] Sebadales del Sur de Tenerife), al paisaje, a las playas al sur del puerto, a las especies terrestres silvestres (algunas de interés), a los sistemas dunares próximos, a las comunidades bentónicas, a vertebrados de gran interés (cetáceos y tortugas), a la pesca y marisqueo, al turismo, y a los invernaderos de la zona. La Viceconsejería de Medio Ambiente considera muchas de estas afecciones insuficientemente estudiadas y evaluadas.

²⁶ Se han excluido algunos puntos impropios, como reclamar que se mejoren las infraestructuras de las poblaciones colindantes con la zona del proyecto, demandar una moratoria en la construcción de nuevas instalaciones portuarias en Canarias, o que los riesgos asociados a la implantación de un puerto comercial e industrial cercano a áreas de interés turístico los evalúe el programa de vigilancia ambiental.



- Oposición total a la realización del proyecto por las pérdidas irreversibles que produciría en los recursos naturales del sureste de Tenerife (Secretaría de Estado de Aguas y Costas) o cambio en las actuales condiciones de uso de la zona (Asociación de Vecinos del Médano).
- Reclasificar las zonas catalogadas como industriales y que se no se permita ningún tipo de construcción, extracción de áridos, etcétera, por ser áreas importantes para determinadas especies de aves esteparias, especialmente la terrera marismeña, *Calandrella rufescens* (SEO).
- Se señalan discrepancias importantes entre el plan de obra del proyecto y el reflejado en el estudio de impacto (Ayuntamiento de Granadilla).
- Se señala que la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) del Polígono Granadilla a utilizar por el puerto, no estará disponible a corto plazo y sólo admite aguas que cumplan con la normativa municipal.
- Se advierte que además de la central de UNELCO e instalaciones del ITER registradas, existe una planta de recarga de gas de la empresa DISA y están terminadas las parcelas (sector de 62 hectáreas) para la implantación de una cuarentena de empresas.
- Se alerta sobre el riesgo de vertidos accidentales de crudo y su impacto (varias alegaciones).
- Se considera el puerto una amenaza para la seguridad de las personas que practican deportes náuticos (Asociación de Vecinos de El Médano).
- Se alerta del impacto social y demográfico, que se traducirá en una mayor inseguridad ciudadana y peor calidad de vida (Asociación de Vecinos de El Médano).

Estudios reclamados

- Alternativas de ubicación del puerto (incluida la optimización de infraestructuras existentes) frente a la ejecución de las obras y un análisis de la opción cero (no construcción).
- Batimetría de detalle de las playas afectadas.
- Definición del estado de referencia preoperacional de las playas de La Jaquita y El Médano.
- Estudio de la procedencia de las arenas para alimentar las playas de La Jaquita y el Médano.
- Análisis más profundo de los posibles impactos de la dinámica litoral modificada sobre las playas al sur del puerto, hasta La Tejita.
- Análisis de los efectos sobre toda la extensión del [futuro] lic Sebadales del Sur de Tenerife.
- Valoración de los efectos de las eventuales operaciones de dragado.
- Estudio de las implicaciones territoriales y socioeconómicas a escala insular y los potenciales efectos sobre la capacidad de las infraestructuras actuales, especialmente las viarias.
- Valoración económica de todas las medidas ambientales correctoras y compensatorias.

Medidas reclamadas

- Determinar las fuentes de materiales de préstamo a extraer, aclarar los volúmenes y evaluar el impacto de la extracción²⁷.
- Medidas correctoras del paisaje de Montaña Pelada.
- Medidas correctoras para los efectos sobre el lic Sebadales del Sur de Tenerife.
- Medidas correctoras de las alteraciones previsibles en la playa de La Pelada.
- Incorporar al PVA, el seguimiento de las playas de La Jaquita y El Médano.
- Sistema de disponibilidad y tratamiento del agua necesaria para el lavado de áridos.
- Prever instalaciones en tierra para el tratamiento de eventuales residuos o vertidos.

²⁷ Según la normativa ambiental básica, una extracción a cielo abierto de un volumen de 28 millones de metros cúbicos, como el planteado, requiere de una evaluación de impacto ambiental (Anexo 2, RD 1302/1988).



Remisión de la documentación al órgano ambiental

En enero de 2001 (fuera del plazo inicial), la Autoridad Portuaria remite al órgano ambiental (Secretaría General de Medio Ambiente) el informe de respuesta a las alegaciones planteadas (ver § 3.3.3), acompañado de la documentación complementaria preparada para la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, que presentó la alegación más elaborada (dos informes, además del de la consulta previa). Hay dos aspectos que no son tratados y quedan pospuestos:

- Las preguntas y cuestiones planteadas respecto a la cantería y movimientos de tierra, impactos derivados (i.e. sobre invernaderos de la zona), así como agua requerida en dichos procesos, se difieren al estudio de impacto ambiental específico a elaborar una vez consolidada la mejor opción para su localización (previsiblemente la pista norte del aeropuerto Reina Sofía).
- Las implicaciones socioeconómicas y territoriales que tendrá el proyecto a escala insular se valoran como una cierta aceleración del Polígono Industrial de Granadilla, o los que pudiera representar la materialización de las oportunidades que una Zona Especial Canaria contempla y cuyo impacto correspondería evaluar a otras instancias.

El expediente de Granadilla se va haciendo cada vez más complejo con la progresiva incorporación de nueva documentación, propuestas y procesos paralelos (ver sección siguiente). Las conversaciones a tres bandas, entre la Autoridad Portuaria, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, son frecuentes y es la vía adoptada para ir buscando soluciones (M. Fernández del Castillo, ex-Director de Puertos de Tenerife, *com. pers.* 2010).

Texto refundido de la EIA

Para centrar el tema, la Autoridad Portuaria encarga a la empresa Hydra Consultores que elabore un texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental. El documento presentado por Hydra va más allá de la mera compilación de textos dispersos y organización de la información relevante. En el texto refundido se incorporan medidas correctoras complementarias derivadas de la información compilada (se estima su coste económico) y se aborda una reevaluación general del impacto (ver §3.3.5).

Este Texto Refundido (terminado en febrero de 2002) se entrega a la Viceconsejería de Medio Ambiente el 6 de marzo de 2002, y se envía a la DGXI de la Comisión Europea en febrero de 2003. Sin embargo, no se remite al órgano ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, en cuyo expediente sobre Granadilla no consta²⁸ su existencia, por lo que no pasa de tener carácter oficioso en el procedimiento específico. Tal es así, que en la Declaración de Impacto Ambiental no se hace mención a dicho documento o a las medidas añadidas que contiene. No obstante, este Texto Refundido tendrá relevancia en la evaluación conexa que se comenta a continuación.

3.1.3 Evaluación complementaria

El 9 de febrero de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio de Medio Ambiente) detiene el expediente de información pública de Granadilla a la vista de la alegación presentada por la Viceconsejería de Medio Ambiente sobre las posibles implicaciones ambientales del nuevo puerto (fase de obras y de funcionamiento) sobre el lic Sebadales del sur de Tenerife, propuesto por el Gobierno de Canarias para integrar en la red Natura 2000, y la necesidad de estudiar el caso con mayor profundidad a efectos de tenerlo en cuenta en la Declaración de Impacto Ambiental.

²⁸ Confirmación de la Subdirección General de Evaluación Ambiental (*in litt.* 24/9/2010).



El Ministerio solicita a la Autoridad Portuaria que recabe de la Viceconsejería de Medio Ambiente la conformidad en el sentido de que las obras previstas en el proyecto no causarán perjuicio a la integridad del lic, o, en el caso de que dicho perjuicio exista y se den las circunstancias contempladas en el artículo 6.4 de la Directiva Hábitats [RD 1997/1995], qué medidas correctoras y compensatorias son las adecuadas para garantizar la coherencia global de Natura 2000.

El 3 de julio de 2001, la Autoridad Portuaria solicita a la Viceconsejería Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, “aclare la compatibilidad” del proyecto de nuevo puerto de Granadilla con el lic Sebadales del sur de Tenerife²⁹. El 20 de diciembre de 2001, el Director General de Política Ambiental remite internamente a la Viceconsejería el expediente completo generado con este motivo, resaltando que, de toda la información recabada, se desprende que existe incompatibilidad ambiental. Se refiere a un informe del Servicio de Biodiversidad fechado el 18 de diciembre de 2001, que es negativo y donde considera que las medidas correctoras enumeradas en el proyecto no conseguirían disminuir significativamente la afección sobre el lic. El escrito, que se acompaña a su vez de varios informes solicitados *ex profeso* a diferentes instituciones y especialistas, se excede en su análisis respecto del asunto requerido (compatibilidad del lic), entrando en aspectos relacionados con la justificación del proyecto e impacto en otras zonas. No se entiende, por ejemplo, por qué acude el Servicio de Biodiversidad a recabar informes jurídicos de terceros y no recurre a los servicios jurídicos de la Administración Autónoma, que actuarían por razón de su competencia, con la objetividad propia de su responsabilidad.

A la vista del conjunto de informes reunidos, parece como si se hubiese pretendido hacer una evaluación paralela al proyecto de Granadilla aprovechando la cuestión de la compatibilidad con el lic, pero ajena a cualquier procedimiento reglado (el lenguaje empleado refleja desconocimiento de las técnicas de evaluación). Como se comentará más adelante (ver § 3.3.4.) resulta difícil averiguar en qué medida la conclusión que, ciertamente se centra sobre la compatibilidad con el lic, se basa en información pertinente a dicho lic, o en otros considerandos o posturas voluntaristas expuestas a la arbitrariedad.

Los informes referidos se listan a continuación, y cabe recordar que, igual que una sentencia no hace jurisprudencia, un único informe externo sobre un tema particular no hace criterio para la Administración, sin menoscabo de que algunos de ellos (el primero, por ejemplo) aporten nueva y útil información sobre las circunstancias ambientales del entorno.

- Informe técnico sobre los sebadales y las comunidades biológicas presentes en el área de afección del nuevo puerto (15/02/2001), elaborado por el Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Canarias.
- Informe jurídico relativo a las consecuencias jurídico-administrativas y penales de la ejecución del Proyecto (fecha ilegible), elaborado por un técnico jurídico de Gesplan S.A.³⁰.
- Algunas consideraciones sobre el estudio de mercado del Puerto de Granadilla (16/10/2001), elaborado por un economista de Gesplan S.A.
- Informe sobre la afección del proyecto a las comunidades vegetales marinas en el litoral de Granadilla (10/9/2001), elaborado por el Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de La Laguna.

²⁹ Por parte de la Autoridad Portuaria existe un *Análisis de posible afección de las obras al Lugar de Interés Comunitario “Sebadales del sur de Tenerife”*, fechado en Febrero de 2001, que forma parte de la documentación empleada en el Texto refundido de la EIA. La conclusión de este informe interno es que el puerto no afectará al lic durante su construcción ni durante su explotación.

³⁰ Empresa pública del Gobierno de Canarias, entre cuyos fines de gestión y planeamiento territorial y medioambiental no están los de apoyo jurídico a las Consejerías en los procedimientos administrativos en que éstas intervengan. Lo mismo respecto del ámbito económico.



- Informe sobre la posible afección del lic por la construcción del puerto de Granadilla (2/10/2001), elaborado por el Departamento de Biología animal (Ciencias Marinas) de la Universidad de La Laguna.
- Repercusión irreversible sobre la biota litoral (lic ES7020116) en caso de llevarse a cabo las obras del puerto industrial de Granadilla (1/10/2001), informe elaborado por el Departamento de Biología Animal (Zoología) de la Universidad de La Laguna.
- Informe sobre el impacto ambiental previsible debido a la construcción del Puerto industrial de Granadilla, elaborado por el Profesor Titular de Ecología de la Universidad de Murcia.
- Dictamen ambiental “Proyecto puerto industrial de Granadilla” (8/10/2001), elaborado por T. Cruz Simó, Asesor Ambiental.
- Impacto sedimentario del puerto de Granadilla (8-11-2001), elaborado por E. Copeiro del Villar Martínez, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Aunque surgidos con motivo de un procedimiento incidental y paralelo (compatibilidad con Natura 2000), todos estos documentos, con la excepción del último, se encuentran incorporados al expediente de Granadilla en la Secretaría General de Medio Ambiente, y de hecho, también se tuvieron en cuenta para formular la Declaración de Impacto Ambiental. Desconocemos si la ausencia del mencionado informe sobre impacto sedimentario viene desde el principio o es algo reciente.

El 14 de enero de 2002 la Viceconsejería de Medio Ambiente pide una prórroga de un mes más para contestar el informe sobre compatibilidad solicitado, “habida cuenta de las discrepancias observadas en el desarrollo de los estudios orientados a tal fin”, pero sin concretar cuáles son éstas³¹. Revisada en la Viceconsejería, la totalidad de la Carpeta de Antecedentes 14/98-A vinculada al puerto de Granadilla, no se ha encontrado borrador ni escrito alguno de la Viceconsejería en respuesta a la Autoridad Portuaria, ni ésta la reclama, ya que esta situación es prácticamente coetánea con la elevación de la propuesta de la Viceconsejería al Consejo de Gobierno de Canarias (17/4/2002) para que se declare el Proyecto de nuevo puerto de Granadilla, al amparo del art. 6, apdo. 4 de la Directiva 92/43/CEE, de interés público de primer orden, por razones de índole económico y social (ver sección siguiente), y será entonces cuando la Viceconsejería expresa su parecer.

La Declaración de interés público de primer orden

A petición de la Viceconsejería de Medio Ambiente (17/4/2002), el Consejo del Gobierno de Canarias del 6 de mayo de 2002, declara el *Proyecto de nuevo puerto de Granadilla de Abona* de interés público de primer orden para Canarias por razones de índole económico y social³². Acuerda, asimismo, que por la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente se especifiquen las medidas compensatorias necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida, solicitando al Ministerio de Medio Ambiente la inclusión de dichas medidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto, y la declaración del mismo por el Consejo de Ministros como “proyecto de interés público de primer orden para Canarias, a los efectos previstos en el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE.”

³¹ El 3/1/2002 el Director General de Política Ambiental remite el expediente completo a la Viceconsejería, con borrador de carta de contestación a la Autoridad Portuaria, en el sentido que existe “incompatibilidad ambiental”.

³² Las razones esgrimidas son: (1) “porque la construcción de un nuevo puerto en la isla de Tenerife constituye una necesidad inaplazable por el agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones de las que depende la economía insular, y (2) porque no existe otra localización viable en toda la isla de Tenerife que la prevista en Granadilla, no constituyendo una ampliación de las actuales instalaciones portuarias una alternativa posible.”



Medidas medioambientales complementarias

El 29 de julio de 2002, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remite un documento al Ministerio de Medio Ambiente con el referido acuerdo del Gobierno de Canarias sobre la ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, su implantación en el término municipal de Granadilla de Abona, y las medidas medioambientales que se proponen para compensar el impacto que supone la construcción de dicha ampliación en unidades próximas de la red Natura 2000. El documento contiene cuatro anexos:

- Anexo I Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del Artículo 6 de la Directiva Hábitat.
- Anexo II Cabildo de Tenerife: Informe sobre las alternativas de localización de la nueva dársena
- Anexo III Consejería de Economía, Hacienda y Comercio. Proyecto de construcción del nuevo puerto industrial en Granadilla de Abona. Análisis de valoración socioeconómica.
- Anexo IV Acuerdo del Gobierno de Canarias sobre el Puerto de Granadilla.

La Viceconsejería expresa aquí sin su criterio sobre la afección al lic³³: “... en principio, la actuación no produciría perjuicio a la integridad del mismo. A pesar de ello, y usando el principio de cautela, se establecerán toda una serie de medidas compensatorias del riesgo potencia de afección, para garantizar de este modo que, en cualquier caso, se mantiene la integridad de la red Natura 2000”.

Algunas de las medidas compensatorias planteadas por la Viceconsejería serán incorporadas (algo modificadas) en la DIA, que de hecho hace referencia al acuerdo del Gobierno y al documento que las contiene³⁴. Sin embargo, y con posterioridad se formula la *Declaración de compatibilidad con la red Natura 2000* donde se asumirá el total de las medidas (ver sección siguiente y Tabla 7), posiblemente sin haber analizado en detalle su contenido, alcance y eventual redundancia. Volveremos a encontrar algunas otras de estas medidas en el Dictamen de La Comisión.

3.1.4 Viabilidad y condicionado ambiental

En el presente proyecto concurren dos procedimientos ambientales conexos que se complementan, cada uno con su correspondiente resolución: La evaluación de impacto ambiental, que concluye con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), y la compatibilidad del proyecto con Natura 2000, que se resuelve con el Dictamen de La Comisión, si bien existe una Declaración de Compatibilidad previa emitida por el órgano nacional, cuyo sentido informador es explicado en la sección §1.2.2. Cada resolución aporta sus medidas adicionales, de garantía, correctoras o compensatorias que, técnicamente, se convierten en parte del condicionado ambiental del proyecto.

La Declaración de Impacto Ambiental

El órgano ambiental, la Secretaría General de Medio Ambiente, concluye que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan. Consecuentemente, la Declaración de Impacto Ambiental de Granadilla evacuada en 2003, también fuera de plazo por las interrupciones habidas (BOE nº 49, 26/2/2003), determina que el proyecto «Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I» es ambientalmente viable, cumpliendo con determinadas condiciones.

³³ La Viceconsejera fue denunciada por Greenpeace, por presunta prevaricación en este asunto (ver §1.2.4).

³⁴ La referencia aparece en la introducción de la DIA después de comentarse la documentación vinculada al proceso de información pública, como algo aparte del procedimiento ordinario.



El condicionado ambiental implica la realización de una serie de estudios, planes y proyectos a realizar con carácter previo al inicio de las obras, y cuya información o desarrollo permitirá ajustar algunas actuaciones o arbitrar medidas correctoras según se presenten las circunstancias (en este contexto futuro, el Plan de Vigilancia Ambiental juega un papel crucial). En la sección § 3.2.1 se resume la verificación de que los estudios, planes o proyectos vinculados al condicionado ambiental se han realizado, y en qué fechas.

La Declaración de compatibilidad con Natura 2000

El 25 de marzo de 2004, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente emite la *Declaración de la Autoridad Responsable de Supervisar los Lugares de la Red Natura 2000, referente al proyecto del Puerto Industrial de Granadilla*, resolviendo –con carácter no vinculante– que es compatible con la Red Natura 2000, y por lo tanto con los dos lic, ES7020116 “Sebadales del Sur de Tenerife” y ES7020049 “Montaña Roja”, siempre que se cumplan las siguientes medidas:

- a) El condicionado ambiental contenido en la Declaración de Impacto Ambiental de 5 de febrero de 2003, evacuada por la Secretaría General de Medio Ambiente (ver párrafo anterior).
- b) Las medidas preventivas y correctoras incluidas en el texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, de febrero de 2002 (ver Tabla 6).
- c) Las medidas medioambientales compensatorias establecidas por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, en julio de 2002 (ver *Tabla 7*).
- d) Las medidas complementarias establecidas en la propia Declaración de Compatibilidad (Tabla 8).

El Dictamen de La Comisión

El Dictamen de La Comisión Europea de 6 de noviembre de 2006 (C (2006) 5190 final) en relación al nuevo Puerto de Granadilla es favorable y establece determinadas actuaciones que, a título de medidas compensatorias o de garantías, se han de llevar a cabo con carácter previo al inicio de las obras. Son las siguientes:

- a) Para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de manera respetuosa con el medio ambiente, se establecerá una fundación independiente y permanente antes de que comiencen las obras.
- b) Declaración de un nuevo lugar de importancia comunitaria para la protección de las poblaciones observadas en la zona del parque industrial de Granadilla.
- c) Declaración de dos nuevos lugares de importancia comunitaria que albergan bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (tipo de hábitat 1110): Antequera (isla de Tenerife), superficie total 272,61 ha; y Güi-Güi (isla de Gran Canaria), superficie total 7 219,74 ha.
- d) Todo efecto sobre la especie prioritaria *Caretta caretta*, como consecuencia del impacto sobre el hábitat necesario para su conservación, quedaría compensado con las medidas antes mencionadas [creación de dos nuevos lic]. Además de esas medidas, la Fundación elaborará y llevará a cabo un programa de seguimiento para evaluar el estado de conservación de la población de esta especie en las islas Canarias
- e) Realización del proyecto de restauración en el lic «Montaña Roja» para restablecer un estado de conservación favorable.



3.1.5 Vigencia y alcance de la resolución ambiental

Lo más destacado en el caso de Granadilla radica en la progresiva modificación del proyecto a lo largo de su proceso de evaluación ambiental. El Estudio de Impacto Ambiental se realiza sobre el proyecto completo (dársenas Norte y Sur), y así se presenta a la información pública. Sin embargo, el proyecto que se remite a evaluación del Ministerio de Medio Ambiente se limita a solo la fase 1 (una parte de la dársena Sur), y sobre él versa la Declaración de Impacto Ambiental. Nada de esto ayuda a la claridad. Posteriormente, y como consecuencia de la intervención de La Comisión por razones ambientales, el proyecto vuelve a recortarse aún más quedando en su versión definitiva, que es el autorizado (ver § 1.3.2) y actualmente en ejecución.

La Declaración de Impacto Ambiental es de 26 de febrero de 2003, el proyecto ha sido modificado con posterioridad a esta fecha, y las obras se inician el 12 de febrero de 2009, seis años después. Cabe, pues cuestionarse (a) si debería haberse hecho una evaluación ambiental del proyecto modificado, y (b) si la DIA de Granadilla caducó o sigue siendo válida.

Implicaciones de la modificación del proyecto

La normativa ambiental (RDL1/2008, Anexo I-e) establece que cualquier modificación o extensión de un proyecto consignado en el anexo I [que contempla los puertos comerciales] debe ser objeto de evaluación cuando dicha modificación o extensión cumpla, por sí sola los posibles umbrales establecidos en dicho anexo.

Entendemos que este supuesto no es aplicable al caso de la modificación habida en el proyecto de Granadilla con posterioridad a la DIA, toda vez que no se trata de una extensión ni de una modificación que rebase umbrales que no han sido establecidos para este tipo de infraestructuras: consiste, por el contrario, en una reducción del proyecto evaluado, precisamente, en atención a disminuir su impacto ambiental. No procede reclamar un nuevo estudio de impacto, ya que el realizado abarca un universo más amplio que el proyecto definitivo, con las siguientes salvedades:

1. Las fuentes de materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas no quedó concretada en el proyecto evaluado, según se expuso en el apartado anterior (§ 3.1.2). La DIA determina al respecto que dichos materiales se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si fuere preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos del Gobierno de Canarias competentes en la materia. La idea original de obtener 28 millones de metros cúbicos a partir del proyecto de segunda pista en el aeropuerto de Reina Sofía ha decaído con la inviabilidad de dicho proyecto. Corresponde a la Autoridad Portuaria buscar otras fuentes para estos materiales. El volumen de materiales de préstamo requerido para el proyecto final es de unos 13 millones de metros cúbicos. Obviamente, de provenir de canteras u obras ya autorizadas, no habría contratiempo alguno, pero de tratarse de nuevas extracciones a cielo abierto, procedería hacer una evaluación de impacto ecológico específica, ya que la EIA de Granadilla no las ampara.
2. Fruto de las conversaciones habidas con la Comisión y, tal como ya se expuso al comentar las medidas correctoras adicionales (§1.3.4), se incorpora al concepto del puerto de Granadilla la solución del baipás, sustituyendo al planteamiento inicial de un dragado puntual y traslado de las arenas. La Comisión lo considera parte esencial del proyecto, vinculando su Dictamen a la implementación de tal medida, pero la idea constituye un proyecto en sí mismo a pesar de estar planteado como medida ambiental correctora del proyecto de puerto evaluado. De hecho, el concurso de proyecto y obra del baipás se ha sacado a licitación pública con posterioridad (28/05/2008). Entendemos que el proyecto de baipás debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ecológico.



Vigencia de la DIA

Según la normativa ambiental vigente³⁵ en 2003, la declaración de impacto ambiental (DIA) de los proyectos aprobados por la Administración General del Estado caduca si no han comenzado su ejecución en un plazo de cinco años. No obstante, el órgano ambiental puede resolver en un plazo de sesenta días y, a solicitud del promotor, que dicha declaración sigue vigente al no haberse producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que han servido de base para realizar la evaluación de impacto ambiental. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el citado informe, podrá entenderse vigente la declaración de impacto ambiental formulada en su día.

La DIA de Granadilla fue publicada el 26 de febrero de 2003, y caben al menos dos interpretaciones:

- La ejecución de las obras del Puerto de Granadilla ha sufrido un importante retraso como consecuencia de la necesidad de adoptar el máximo de cautelas ambientales y cumplir previamente con los condicionantes emanados de la DIA. Posteriormente, el Ministerio de Medio Ambiente insta el redimensionamiento del proyecto y propone a la Comisión Europea, con carácter cautelar, medidas compensatorias a los posibles daños del proyecto sobre espacios de la Red Natura 2000, todas ellas a realizar también antes del inicio de las obras. Ello ha supuesto, a efectos prácticos, el perfeccionamiento *a posteriori* de la DIA por parte del órgano ambiental y, como incidencia procedimental que es, el tiempo requerido para ello debería descontarse del cómputo del plazo de cinco años establecido. Este descuento del plazo procedimental supera largamente uno o dos años, con lo que la DIA publicada en febrero de 2003 seguiría siendo válida y vigente el 13 de febrero de 2009, fecha en que se inician las obras.
- El plazo de cinco años establecido por la normativa ambiental se cumplió el 26 de febrero de 2008, sin que después de esa fecha se haya solicitado al órgano ambiental pronunciamiento sobre la prolongación de la vigencia de la DIA. Cabría entender, por tanto, que la DIA caducó el 26/2/2008. Sin embargo, al no tratarse de un supuesto de prescripción que afecte a derechos sustantivos, sino de un supuesto procedimental administrativo (Ley 30/1992), la caducidad requiere de una declaración administrativa formal de carácter constitutivo por parte del órgano ambiental. Al no existir tal acto expreso de pronunciamiento, la Autoridad Portuaria inicia en legítima confianza las obras el 13 de febrero de 2009, evitando así la caducidad.

Con ambas interpretaciones, las obras del nuevo puerto se inician con una Declaración de Impacto Ambiental válida y vigente.

Por otro lado, y al margen del aspecto formal, cabe cuestionarse si se ha conculcado el sentido finalista de la rehabilitación de una DIA caducada y que estriba en valorar si hubo “cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental”. De haberse acometido, dicha comprobación le hubiera correspondido al órgano ambiental, pero ello no impide que, a mero título informativo, consideremos aquí el caso, aunque sea someramente.

- En el período de seis años transcurrido entre la DIA y el inicio de las obras, lo que ha cambiado sensiblemente es la dimensión del proyecto, reduciéndose respecto del evaluado para, supuestamente, disminuir su impacto ambiental (ver sección anterior). En el entorno terrestre ha habido cierto desarrollo en el polígono industrial de Granadilla, ya previsto en su momento, y destaca la restauración ecológica de Montaña Roja, actuación realizada como medida compensatoria del propio proyecto del puerto.

³⁵ Artículo 4 del RDL 1302/1986 de EIA; luego modificado por Ley 9/2006 y recogido en el texto refundido de EIA de proyectos, RDL 1/2008 (art. 14).



- Las condiciones del entorno marino de Granadilla no han sufrido cambios sustanciales por intervenciones antrópicas. Los pequeños cambios que se vienen apreciando, parecen ser consecuencia de la modificación de las condiciones oceanográficas derivadas del cambio climático global, y que afectan fundamentalmente a algunas especies marinas³⁶. Así, el ligero incremento de temperatura en las aguas canarias ha propiciado el desarrollo o la aparición de varias especies tropicales³⁷, a la vez que se le atribuye –no comprobado– el declive de otras, como el mujo amarillo (*Cystoseira abies-marina*), y puede que también la llamativa regresión –positiva ambientalmente– del erizo de lima (*Diadema aff. antillarum*), causante de los blanquiales.
- Otros cambios habidos atañen a las circunstancias administrativas de algunos espacios y especies. Los lic en estudio cuando se realizó el Estudio de Impacto Ambiental, están actualmente consolidados como zec en la Red Natura 2000, y algunas especies han adquirido régimen jurídico de protección especial. Estos cambios son, precisamente, los que han dado lugar a varias de las modificaciones, medidas correctoras o compensatorias impuestas al proyecto como parte del condicionado ambiental inicial o del “extendido”, y constituyen, en buena medida, una actualización *de facto* de la DIA. El nuevo lic establecido para la piñamar (*Atractylis preauxiana*) en Granadilla, es un ejemplo. Deriva de la existencia de esta especie “de interés comunitario” en zona próxima al puerto, hallazgo fortuito que es comunicado por naturalistas y la Universidad de La Laguna (Grupo de Ecología Insular) al Servicio de Biodiversidad, quien lo confirma y evalúa³⁸.
- Por otra parte, el conocimiento adquirido sobre el estado de conservación de algunas especies ha mejorado significativamente en estos últimos años, revelando que las circunstancias de algunos taxones no eran tan dramáticas como se presumía o alegaba. Tal es el caso de la seba (*Cymodocea nodosa*) o de la piñamar (*Atractylis preauxiana*), cuya consideración de especie amenazada no se justifica³⁹, como posiblemente tampoco algunas de las medidas arbitradas bajo tal consideración.

A la vista de lo expuesto, consideramos que la EIA de Granadilla, corregida y perfeccionada a lo largo de su peculiar tramitación, cumple tanto con la forma como con el fin que persigue este instrumento de garantías jurídicas, al margen de que la calidad de algunos de los estudios realizados pudiera haber sido mejor (ver §3.2) desde el inicio y se hubiera ahorrado tiempo, costes y desconfianzas.

3.1.6 Comunicación del inicio de las obras

La normativa ambiental (art. 18.2 RDL 1/2008) establece que el órgano sustantivo de cualquier proyecto o actividad sometido a evaluación de impacto ambiental ha de comunicar al órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución de dicho proyecto o actividad, así como el comienzo de la fase de explotación. La Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife comunica el inicio inminente de las obras al Ministerio de Fomento en escrito nº 475 fechado el 5/02/2009 (con entrada en el Ministerio el 9/2/2009), pero no al órgano ambiental. Este es un fallo de trámite, de me-

³⁶ Brito Hernández, A. (2008). Influencia del calentamiento global sobre la biodiversidad marina de las islas Canarias. Págs. 141-161 in: J. Afonso Carrillo (ed.), *Naturaleza amenazada por los cambios en el clima*. Serie: Actas III Semana Científica Telesforo Bravo. Puerto de la Cruz: Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias.

³⁷ Brito, A. *et al.* 2010. Sobre la presencia de hidrocorales del género *Millepora* (Hydrozoa: Milleporidae) en el Atlántico oriental subtropical (islas Canarias) y su relación con eventos climáticos. *Revista de la Academia Canaria de Ciencias*, 21 (3-4, 2009): 35-44.

³⁸ García Casanova, J. (2003). *Informe*. Dirección General de Política Ambiental (17/3/2003), 5 páginas.

³⁹ El reciente Catálogo Canaria de Especies Protegidas (Ley 4/2010) no contempla la seba como especie amenazada, pero mantiene *Atractylis preauxiana* como «en peligro de extinción», a pesar de que los estudios de seguimiento de poblaciones amenazadas (SEGA 2008, 2009) de dicha especie revelan cifras poblacionales que superan los 200.000 individuos y no justifican tal categorización.



nor importancia al no ser algo sustantivo y habilitante, que quedará reparado formalmente –con bastante retraso– con ocasión del reinicio de las obras. Las obras en sí se inician el 13 de febrero de 2009 y así se comunica a Puertos del Estado (registro de salida 18/2/2009), para que informe a la Comisión Europea. Luego, tras la suspensión temporal de las obras, su reanudación prevista se comunica al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino mediante escrito nº 2.945 el 9 de julio de 2010 (entrada en el Ministerio el día 12), y el inicio formal a Puertos del Estado para su traslado a Bruselas, el 15 de julio (nº registro 2.985), y fue recibido al día siguiente.

3.1.7 El Plan de utilización de espacios portuarios de Granadilla

La Ley 9/2006 considera sujetos a evaluación de impacto ambiental a los planes y programas, así como sus modificaciones menores, cuando se prevea que pueden tener efectos significativos en el medio ambiente que no hubieran sido contemplados anteriormente. Corresponde al órgano ambiental determinar si un plan, programa, o una modificación debe ser objeto de evaluación.

El Puerto de Granadilla dispone de un «Plan de utilización de espacios portuarios» (PUEP)⁴⁰ aprobado el 13 de febrero de 2004 (Orden FOM/469/ 2004).. En 2006, y como consecuencia de la reducción del puerto y Dictamen favorable de la Comisión Europea, se actualiza el PUEP de Granadilla para ajustarlo a la nueva configuración. Consultada la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, comunica en escrito del 29 de junio de 2007, que considera que dicha actualización no implica desarrollo de nuevos proyectos susceptibles de EIA, y que por tanto no es objeto de evaluación ambiental de planes y programas conforme a la Ley 9/2006.

3.2 Verificación del condicionado ambiental

Las declaraciones de impacto ambiental (DIA) recogen usualmente varias medidas orientadas a prevenir, reducir, eliminar o compensar los impactos del proyecto, o plantean profundizar más en determinados conocimientos para poder, en su caso, abordar nuevas actuaciones o contener aquéllas que devengan indeseables. En las tablas que siguen a continuación se repasa la situación de las diversas medidas asociadas al proyecto del puerto de Granadilla, segregadas según el documento del que emanan.

Las medidas en sí, pueden ser:

- Medidas de garantía (buscando la corrección y exactitud en la ejecución del proyecto).
- Medidas protectoras o preventivas (para evitar causar un daño ambiental).
- Medidas correctoras o reparadoras (disposiciones, directrices y recomendaciones).
- Medidas compensatorias (por el daño ambiental previsto y asumido).
- Estudios complementarios (requeridos para conocer mejor la situación o perfeccionar el diseño de alguna otra medida).
- Normativa (suelen tomarse de la legislación ambiental específica, o de las regulaciones sobre higiene y seguridad en el trabajo) y se repiten o incluyen ligeramente ajustadas al caso.

A su vez, estas medidas pueden ser obligatorias u opcionales, resultar concurrentes si inciden en el mismo sentido que otras consideradas en otro documento, normativa o en el propio proyecto, y redundantes si lo que hacen es repetirse (p.ej. normativa), y condicionales, si dependen de que ocurra algo para ser de aplicación. También pueden suceder que algunas medidas queden descartadas al sustituirse posteriormente por otra alternativa, o que pierden su sentido de ser tras la reducción de la dimensión del proyecto.

⁴⁰ Ello implica, entre otras cosas, que el dominio público marítimo-terrestre en el ámbito del puerto pasa a ser tutelado por la Autoridad Portuaria.



El carácter obligatorio de algunas medidas queda claro cuando se emplea el modo imperativo, otras veces son condicionales al introducirse fórmulas del tipo “en su caso”, y también las hay que revisten el carácter de recomendación (se propone, se evitará, se recomienda, etc.), lo que, a veces hay que deducirlo del contexto semántico en que se plantean.

En las tablas que siguen se listan las medidas individualizadas o agregadas entre sí las que están las muy relacionadas, y se les ha asignado un código para poder referir a ellas abreviadamente. Se ha empleado el acrónimo AP para la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife; el símbolo \neq antepuesto denota bastante desigualdad entre las medidas, = que son iguales, y \approx que son parecidas. En la columna de «Situación» figurará la expresión “pendiente fase operativa”, cuando corresponden a dicha fase; “opcional”, si no son obligatorias; “no procede” si se han descartado, etcétera.

3.2.1 Medidas derivadas de la Declaración de Impacto Ambiental

La verificación de cumplimiento de los estudios y proyectos complementarios contemplados para Granadilla en la DIA de 26 de febrero de 2003, se refleja en la Tabla 4 adjunta, y viene al caso por tratarse de medidas requeridas con carácter previo al inicio de las obras.

Tabla 4. Situación de los trabajos requeridos según el condicionado ambiental de 2003

ID	Medida	Realiza	Fecha	Verificación
DIA.1	Batimetría inicial de detalle de las Playas de La Jaquita y El Médano.	VIATRIO	2004-2008	Hecha
DIA.2	Informe sobre la granulometría y las estimaciones de arena de aportación requerida.	HIDTMA	6/2005	Hecho
DIA.3	Cartografía del campo de dunas situado entre las playas de El Médano y la Tejita y medidas del transporte eólico y velocidad del viento.	Julio de la Nuez Pestana	2006-2008	Hecha
DIA.4	Proyecto piloto rehabilitación de sebadales, con ensayos en lic Teno-Rasca y Sardina del Norte.	ICCM & AP	4/2007	Hecho y en ejecución
DIA.5	Estudio y evaluación del lic ES7020116 Sebadales del Sur de Tenerife.	CIMA	11/2004 12/2008	Hecho y repetido
DIA.6	Caracterización del material de dragado	CEDEX	8/2006	Hecho
DIA.7	Análisis granulométrico y de composición de la arena de aportación para la playa de El Médano.	GEOCISA	8/2005	Hecho
DIA.8	Campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua.	CIS	2004-2007	Hecha
DIA.9	Proyecto de actuación arqueológica.	SOLITEC	2/2005	Elaborado y ejecutado
DIA.10	Programa de vigilancia ambiental (y su actualización).	Autoridad Portuaria	5/2005 y 11/2007	Hecho y en ejecución

El estudio reclamado en la medida DIA.6 se propone por si fuera necesario realizar dragados para la obtención de calados o para cimentar estructuras marítimas. El proyecto, en principio, incluye únicamente remociones de arena para cimentación de los muelles: obras de abrigo 216.000 m³, contradique 53.667 m³ y muelle de ribera 159.390 m³ (total de material dragado previsto = 429.057 m²).



La medida DIA.10 se centra en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), y dice literalmente “que integrará el correspondiente programa que figura en el punto 7 del Estudio de Impacto Ambiental, y verificará el cumplimiento de las medidas correctoras descritas en el punto 6 del mismo”. Quiere esto decir que las medidas correctoras del Estudio de Impacto son asumidas por esta vía como parte del condicionado ambiental y procede su verificación durante la vigilancia ambiental.

Tabla 5. Situación de las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental (1999)

ID	Medidas propuestas	Carácter	Situación
EIA.1	Realizar los movimientos de tierra fuera del período de reproducción de aves (agosto-diciembre).	Recomendación ⁴¹	Atendida
EIA.2	Aprovechar los cantos rodados para trabajos de embellecimiento.	Recomendación	Pendiente fase operativa
EIA.3	Utilizar aguas depuradas, de ser admisible, en la fase de instalación.	Recomendación condicionada	Pendiente
EIA.4	Sincronizar puesta en marcha del puerto con el funcionamiento de la estación depuradora.	Directriz	Pendiente fase operativa
EIA.5	Evitar el uso de colores distinto al gris y azul en todas las infraestructuras fijas y móviles.	Recomendación	En consideración
EIA.6	Trasplante, almacenamiento en vivero y posterior trasplante a jardines del puerto o públicos, de plantas vasculares protegidas ⁴² .	Disposición	En ejecución
EIA.7	Reutilizar el suelo vegetal del barranco del Charcón y cauce adyacente para labores de restauración vegetal [ahora cae fuera de zona de obras]	Disposición	Descartada
EIA.8	Medidas oportunas en cuanto a ruido según la normativa de seguridad en el trabajo.	Redundante	En aplicación
EIA.9	Excavación del conchero ubicado en margen izquierdo del barranco del Charcón.	Disposición	Descartada
EIA.10	Estudio arqueológico de la cueva artificial en el barranco del Charcón.	Disposición	Ejecutada
EIA.11	Solicitar autorización para retirar bloque con grabado rupestre, en barranco del Charcón.	Disposición	Descartada
EIA.12	Paralización de las obras en caso de hallazgo fortuito de yacimiento arqueológico.	Disposición crítica	En alerta
EIA.13	Evitar volúmenes muertos en la conducción de aguas residuales y vertidos accidentales y reparar con urgencia averías en las canalizaciones.	Recomendación	Aplicación pendiente

⁴¹ El OAG discute el carácter de esta medida en su *Informe sobre si los movimientos de tierras vinculados a las obras del nuevo puerto de Granadilla se pueden o no realizar de agosto a diciembre, periodo de reproducción de las aves en la zona*. S/C de Tenerife, Observatorio Ambiental Granadilla (Inf_OAG_2010.1); 3 páginas.

⁴² Incluidas en el Anexo II de la Orden de 20 de febrero, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente.



EIA.14	En el alumbrado vial emplear luminaires que no emitan luz hacia arriba, usar lámparas de sodio de baja presión y reducir flujo luminoso a 1/3 de lo normal a partir de las 12 de la noche.	Directriz obligatoria	Pendiente de aplicación
EIA.15	No emplear lámparas de vapor de mercurio (incl. color corregido) ni de halogenuros metálicos	Prohibición	Vigente
EIA.16	Sustituir en lo posible materiales terrígenos “todouno” por materiales pétreos.	Recomendación	Aplicación pendiente
EIA.17	En las escolleras usar bloques de piedra natural en vez de bloques de hormigón.	Recomendación	Aplicación pendiente
EIA.18	Emplear soluciones “blandas” (sin estructuras de defensa costera) para corregir las afecciones a las playas de La Jaquita y El Médano.	Directriz obligatoria	Asumida
EIA.19	En caso de acumulación de arenas, dragar la acumulada al Norte del puerto y verterla en la playa sumergida al Sur (intervalos de décadas).	Disposición condicionada	Sustituida por baipás
EIA.20	Limpiar manual o mecánicamente los derrames accidentales de lubricantes o combustible, y alertar en caso gran dimensión.	Directriz redundante	En alerta
EIA.21	Se prohíbe la pesca a caña en el puerto y sus escolleras durante la fase de funcionamiento.	Prohibición redundante	Vigente
EIA.22	Eliminar en lo posible el material fino utilizado en relleno y escollera.	Recomendación	Aplicación pendiente
EIA.23	Proceder al tamizado del “todouno” de cantera para minimizar, si fuera necesario, la cantidad de materia en suspensión en el mar.	Disposición condicionada	En alerta
EIA.24	Mantenimiento adecuado del material de suministro de combustible y formación adecuada del personal involucrado.	Redundante con normativa	Pendiente fase operativa
EIA.25	Empleo de barrera de flotación preventivas rodeando los buques en la zona de aprovisionamiento de combustible.	Recomendación	Pendiente fase operativa
EIA.26	Vigilancia eficaz de las labores de abastecimiento.	Redundante con normativa	Pendiente fase operativa
EIA.27	Tratamiento de vertidos producidos (localización, aislamiento, inmovilización y almacenamiento).	Redundante con normativa	Pendiente fase operativa

Algunas de las presuntas medidas correctoras coinciden con medidas establecidas por la normativa específica (ruido, vertidos, protección de la calidad del cielo, etc.) y resultan simplemente redundantes, salvo porque involucran al órgano responsable de la vigilancia ambiental en comprobar su observancia. Se establece una suerte de corresponsabilidad con el organismo tutelar sectorial. Asimismo, hay medidas que ya fueron incorporadas al proyecto y resultarían igualmente redundantes. En general, se aprecia una mala sistemática que no ayuda mucho a descifrar qué medidas son del proyecto y cuáles del condicionado ambiental, las que de obligado cumplimiento, y las que tienen carácter de recomendación.



3.2.2 Medidas de la Declaración de Compatibilidad con Natura 2000

La Declaración de la Autoridad responsable de supervisar los lugares de la red Natura 2000, referente al proyecto del puerto industrial de Granadilla, hecha en 25 de marzo de 2004, introduce cuatro medidas adicionales (ver Tabla 8), a la vez que asocia la compatibilidad del proyecto al cumplimiento de todas las medidas de garantía, correctoras y compensatorias que se habían planteado con anterioridad, en vigor y obligadas en el caso de la DIA, pero no en los otros dos casos Sin embargo, esta Declaración tiene solo carácter informador y no capacidad dispositiva (ver discusión §1.2.2).

- Declaración de Impacto Ambiental (ya comentadas en el apartado anterior, Tabla 4 y Tabla 5).
- Texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental (ver Tabla 6).
- Medidas medioambientales compensatorias, elaboradas por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, en julio de 2002 (ver Tabla 7).

El Texto Refundido del Estudio de Impacto (Hydra, 2002), documento inicialmente oficioso, contiene las medidas –algunas, ligeramente modificadas– que provienen del Estudio de Impacto de Garome (1997), medidas que se toman del Proyecto y varias nuevas añadidas. También se eliminan algunas por haber sido incorporadas al Proyecto. La Declaración de Compatibilidad pasa por alto estas circunstancias o su diferente alcance jurídico, y las compromete a todas por igual en un *totum revolutum*, y sin resolver eventuales conflictos de concurrencia entre ellas. Además, suelen darse sensibles diferencias entre un texto expositivo y uno dispositivo, lo que añade un matiz de incomodidad de cara a su interpretación.

Tabla 6. Análisis de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Texto Refundido del Estudio de Evaluación Ambiental (Hydra 2002).

ID	Medida	Carácter	Situación
	MEDIOTERRESTRE		
TR.1	Creación de una Comisión Técnica Permanente entre la Autoridad Portuaria y la Viceconsejería de Medio Ambiente, para seguimiento del proyecto.	Nueva medida de garantía	Creada 1/2001 y olvidada
TR.2	Patrimonio arqueológico.	= EIA.9, EIA.10, y EIA.11	Parte descartada
TR.3	Cumplir determinaciones Dirección General de Patrimonio Histórico durante la fase de obras.	≈ EIA.12	Vigente
TR.4	Retranqueo parcela del ITER y asignación de superficie equivalente fuera de área portuaria.	Nueva medida preventiva	No procede
TR.5	Construcción de viario hasta la cantera prevista en el aeropuerto Reina Sofía [cantera descartada].	Disposición	No procede
TR.6	Canalización de aguas de barrancos y colector con salida al norte y sur del puerto.	Nueva disposición	Opción ya diseñada
TR.7	Cerramiento de la zona de obras y control periódico del suelo exterior.	Nueva medida protectora	Opción a considerar
TR. 8	Trasplante de especies vegetales.	= EIA.6	En ejecución
TR. 9	Retirada y acopio de tierra vegetal.	≈ EIA.7	En ejecución



TR.10	Plantaciones en zonas verdes, (incluye propuesta de especies ornamentales).	≈ EIA.6 (complementada)	Vigente (opcional)
TR.11	Movimientos de tierra fuera del periodo de reproducción de la avifauna (octubre a enero).	Medida correctora ≠ EIA.1	Opción a considerar
TR.12	Invertir en programa de investigación sobre biología, reproducción y cría de aves esteparias ⁴³ .	Curiosa medida compensatoria	Impropia
TR.13	Acondicionamiento de accesos y salidas a la autopista TF-1.	Nueva medida precautoria	Ejecutada, a mantener
TR.14	Creación de un área de servicio, eventualmente itinerante, para atender a las obras (con servicio de seguridad).	Tomada del proyecto	Redundante y vigente
TR.15	Riegos periódicos tres veces al día en la zona de trasiego y acopio para reducir el nivel de polvo.	Nueva disposición opcional	Asumida por las ute
TR.16	Materiales de extracción en zona de obras a transportar en camiones tapados con lona; usar eventualmente en escollera.	Nueva disposición opcional	Asumida por las ute
TR.17	Control del tráfico pesado de vehículos procedentes del exterior (evitar colas, etc.).	Nueva disposición opcional	Asumida por las ute
TR.18	Mantener parque móvil en perfecto estado para reducir emisión de gases.	Redundante con normativa	Vigente
TR.19	Aplicación de la normativa sobre ruidos y vertidos a la casuística de las obras	= EIA.8 Normativa	Vigente
TR.20	Residuos no utilizables como material de relleno serán trasladados a vertedero autorizado.	Nueva disposición opcional	Asumida por las ute
TR.21	No acopiar materiales en barrancos de Tagoro, El Charcón y dos más que hay en la zona.	Medida precautoria opcional	Asumida por la respectiva ute
TR.22	Instalar superficie especial para cambios de aceites y reposición de combustibles (150 m ²).	Nueva disposición opcional	Asumida por las ute
TR.23	Medidas para mitigar la contaminación lumínica.	= EIA 14 y 15	A ejecutar en su momento
TR.24	Medidas de integración paisajística (gama de colores cambia a ocres, tierras, etc.).	≈ EIA.2 y 5	A ejecutar en su momento
TR.25	Campaña informativa sobre la naturalidad colindante dirigida a los operarios	Nueva disposición preventiva	Opción a considerar
TR.26	Instalación de señales de prohibición de basuras y vertidos y limpieza a final de obra.	Normativa	Vigente
TR.27	Empresas a ubicarse en el ámbito portuario certificadas ISO-14.0001 de gestión ambiental y, en su caso, ISO 9.000 de calidad, en la medida de lo posible.	Nueva disposición preventiva	Opción a considerar
TR.28	Autoridad portuaria realizará auditorías medioambientales a las empresas asentadas, calidad de las aguas de la EDAR, residuos generados, vertidos planta desaladora, estado del medio en mar y tierra.	Nueva disposición preventiva	Opción a considerar

⁴³ Terrera marismeña, pájaro moro, alcaudón real y alcaraván.



TR.29	Mantenimiento y conservación de infraestructuras (aceras, viarios, fachadas, saneamiento, etc.)	Nueva y en parte redundante	Vigente
TR.30	Ubicación estratégica de contenedores para residuos, recogida diaria por Ayuntamiento o empresa especializada y traslado a vertedero autorizado.	Nueva disposición opcional	Asumida por la UTE
	M E D I O M A R I N O		
TR.31	Estudios pre-operativos complementarios sobre el medio natural (perfiles de playas, estado de conservación de sebadales, y cartografía dunar).	= DIA.1, DIA.3, y DIA.5	Ejecutados (salvo TR.6)
TR.32	Realización de perfiles batimétricos en bocana del puerto, para evaluar necesidad de dragado materiales acumulados por la canalización de los barrancos.	Nueva medida correctora opcional	No procede
TR.33	No se usarán residuos (chatarras, ruedas, bidones, etc.) como material de relleno del muelle de ribera.	Redundante con Proyecto y EIA	Vigente
TR.34	La banqueta para recibir los cajones flotantes del dique exterior tendrá altura mínima viable (cajones serán más altos o más numerosos)	Nueva disposición correctora	Opción a considerar
TR.35	Se instalarán barreras flotantes de decantación cuando se vierta material para conformar la banqueta	Medida del proyecto	En revisión
TR.36	Estudio del estado conservación del medio marino y su evolución, sobre todo los sebadales	= DIA.5 y 10 (seguimiento)	Ejecutado el inicial
TR.37	No construir estructura de defensa costera en las playas de La Jaquita y el Médano.	Prohibición EIA.18	Vigente
TR.38	Corregir basculamiento playa de la Jaquita y El Médano aportando entre 80.000-100.000 m ³ , y 80.000-160.000 m ³ respectivamente. Hacer un estudio ambiental previo a la autorización.	Medida correctora condicionada	A proyectar en su momento
TR.39	Traslado de finos acumulados al norte del puerto y vertidos al sur, en pequeñas cantidades, fuera de la sombra del puerto y de modo periódico.	Medida correctora ≈ EIA.19	Sustituida por baipás
TR.40	Mantenimiento adecuado del material de suministro de combustible y formación adecuada del personal.	Normativa = EIA.24	Vigente (fase operativa)
TR.41	Despliegue de barreras flotantes alrededor zona aprovisionamiento de combustibles (para actuar rápidamente sobre eventuales vertidos)	Redundante con normativa ≠ EIA.25	Vigente (fase operativa)
TR.42	Barrera desplegable en la bocana del puerto para cerrar la dársena en caso de vertidos accidentales	Nueva medida preventiva	Opcional Plan de Emergencia
TR.43	Seguimiento de la calidad de agua y sedimentos en la dársena.	Normativa de puertos (ROM)	Vigente (fase operativa)
TR.44	Prohibición y vigilancia de vertidos de emisarios y canales de desagüe en el recinto portuario.	Redundante con la normativa	Vigente (fase operativa)
TR.45	Prohibición y vigilancia de vertidos de aguas negras procedentes de los buques que atraquen en el puerto.	Redundante con la normativa	Vigente (fase operativa)
TR.46	Prohibición de pintar los cascos de los buques con pinturas 'anti-fouling' en la dársena	Redundante con la normativa	Vigente (fase operativa)



TR.47	Limpieza periódica en interior de la dársena portuaria para evitar que salgan residuos y basuras hacia el sur	Redundante con normativa	A ejecutar en fase operativa
TR.48	Protocolo de actuación frente a hipotéticos vertidos voluntarios en aguas cercanas al puerto de Granadilla o entorno a Canarias, y disponer de embarcaciones con cernidoras mecánicas móviles.	Medida preventiva y de garantía	A considerar por Autoridad Portuaria y ERGOS ⁴⁴
TR.49	Control periódico de las poblaciones de erizos (<i>Arbacia lixula</i> y <i>Diadema antillarum</i>) mediante punzamiento, durante quince días consecutivos cada mes y durante la noche, excepto en septiembre y octubre.	Nueva medida correctora	Opcional o impropia
TR.50	Establecer superficie de conservación en 100 m alrededor del dique exterior como «arrecife artificial», y prohibición de pesca y marisqueo.	Medida protectora y redundante en parte, EIA.21	Opcional

Hay determinadas medidas que no aportan nada nuevo al estar ya contempladas por la normativa específica o haber sido tomadas del propio proyecto. Al valorarse económicamente estas últimas junto con las demás medidas protectoras y correctoras, se podría estar produciendo una duplicación de costes (ya fueron consideradas y cuantificadas en el Proyecto). El total de medidas correctoras planteadas en el Texto Refundido asciende a 20.456.058 €.

Siguiendo el planteamiento expuesto en el presente Informe (ver §1.2.2), las medidas caracterizadas como “nuevas” serían opcionales. Ello no quita que algunas sean realmente interesantes y dignas de consideración, como se ha hecho ya con las TR.15-17, TR 20-22 y TR 30 en los «Planes de Calidad y Seguridad, y de Salud» de las obras presentado por las respectivas ute (= unión temporal de empresarios). La canalización de aguas de barrancos que plantea la TR.6 ya ha sido diseñada; el barrando interceptado por la zona portuaria será desviado según proyecto redactado que cuenta con el informe del Consejo Insular de Aguas (lo cual quita sentido a la medida TR.32) y los colectores de aguas negras – con salida al mar– aparecen como propuesta en el *Plan Especial del Puerto de Granadilla* elaborado por la Autoridad Portuaria a efectos urbanísticos, plan que cuenta ya con aprobación inicial.

Otras medidas, como la TR.12 o la TR.49, resultan sorprendentes y de dudosa justificación en el contexto en el que se arbitran, bien como presunta medida compensatoria, la primera, o medida correctora, la segunda. Las consideramos impropias, aunque el control de las poblaciones de erizos pueda asociarse a la propuesta de considerar las escolleras como arrecifes artificiales. Se trata de una medida muy trabajosa que, además, puede haber perdido sentido de continuar la regresión que se viene apreciando en las poblaciones de erizos generadores del blanquial.

La medida TR.50 reclama el establecer una «superficie de conservación» entorno al dique exterior, con categoría de «arrecife artificial» en aplicación de la Orden de 11 de mayo de 1982, por la que se regula la actividad de repoblación marítima, que incluye “los arrecifes artificiales construidos por la mano del hombre, que puedan proporcionar un hábitat favorable a las especies marinas”. Esta superficie cae dentro de la zona II o exterior del puerto, donde la prohibición de marisqueo y pesca no viene impuesta por la normativa, que solo atañe a los recintos portuarios o zonas I (Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y Reglamento de Servicio y Policía del Puerto). En cualquier caso, la prohibición en Granadilla ya la contempla la medida EIA.21.

⁴⁴ ERGOS es el operativo de lucha contra la contaminación marina de WWF/Adena que cuenta con la colaboración de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias, Dirección General de Costas, Dirección General de la Marina Mercante, Agencia Espacial Europea, etc.



Tabla 7. Análisis de las medidas medioambientales compensatorias establecidas por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en julio de 2002

ID	Medida	Carácter	Situación
	ASEGURAMIENTO DE LA COHERENCIA GLOBAL DEL HÁBITAT DE <i>CYMODOCEA NODOSA</i>		
MV.1	Valorar lic ES7010066 Costa Sardina del Norte, incluyendo el hábitat seabadales; con carácter previo	Estudio previo	Realizado (ICCM)
MV.2	Plan de rehabilitación de seabadales para replantar <i>Cymodocea nodosa</i> en el lic ES7020017 Teno-Rasca y lic ES7010066 Costa de Sardina del Norte en una extensión que doble la superficie que pueda ser afectada por la construcción y ulterior funcionamiento del puerto.	= DIA.4	Estudio hecho (con cambios)
MV.3	Iniciar replantación con 234,2 Ha (10% de la superficie del lic Sebadales Sur de Tenerife) antes de la entrada en funcionamiento del puerto.	Nueva medida relacionada con DIA.4	Opción a considerar
MV.4	Establecer vigilancia de la evolución futura de los seabadales en el lic Sebadales del Sur de Tenerife, zonas valorizadas y en las replantadas.	≈ DIA.10	A desarrollar por el OAG
MV.5	Establecimiento de medidas de sensibilización ambiental, que contribuyan a la valorización del hábitat de los seabadales en Canarias y contribuyan, de forma indirecta a su conservación a largo plazo.	Nueva medida compensatoria	Opción a considerar
	MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y SALVAGUARDA DE LA TORTUGA BOBA (<i>CARETTA CARETTA</i>)		
MV.6	Campaña de sensibilización ambiental permanente de los valores marinos, con incidencia en la tortuga boba con duración mínima de diez años.	Nueva medida compensatoria	Opción a considerar
MV.7	Colaborar durante al menos seis años en la campaña de recogida de tortugas marinas en Tenerife, dentro del ámbito del puerto de Granadilla, ya operativo.	Nueva medida compensatoria	Opción a considerar
MV.8	Proyecto de seguimiento por satélite de los movimientos migratorios de la tortuga boba en Canarias (100 tortugas durante 10 años a razón de 10 por año).	≈Dictamen Comisión §3.2.3.d	Modificado y ejecutado AP y luego el OAG
MV.9	Reintroducción de la tortuga boba en las Canarias orientales a partir de ejemplares procedentes de Cabo Verde y seguimiento de resultados durante veinte años.	Nueva medida compensatoria	En ejecución Gobierno Canarias
	TEMPORALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS E INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN		
MV.10	Creación de una “Fundación Puerto de Granadilla para la conservación de la biodiversidad marina”, activa al menos durante diez años.	≈Dictamen Comisión §3.2.3.a	Ejecutada (modificada)
	OTRAS MEDIDAS COMPENSATORIAS		
MV.11	Estudio e identificación del patrimonio arqueológico de la zona y actuaciones previstas en el barranco del Charcón (cae ahora fuera de la zona de obras).	=DIA.9, EIA 9-11 y TR.2	Realizado



MV.12	Creación de un centro de vigilancia e interpretación ambiental en el puerto o zonas aledañas, centrado en el medio marino. También será promotor de buenas prácticas y concienciación ambiental de los trabajadores vinculados al puerto	Nueva medida compensatoria, relacionada con TR.25	Opción a considerar
MV.13	Inclusión de zonas verdes y uso de tarajales como cortavientos (se incluye lista de las especies de interés ornamental)	≈ Medida correctora EIA.6	Vigente
MV.14	Ejecutar movimientos de tierra fuera del período de reproducción (junio-noviembre)	≈EIA.1 y ≈TR.11	Vigente
MV.15	Medidas de mitigación del impacto lumínico (disposiciones técnicas varias relativas al tipo de luminarias, tipo de luz, etc.)	EIA.14 y 15, y TR.23	A aplicar en su momento
MV.16	Creación de una unidad de recuperación de la avifauna en coordinación con las autoridades ambientales regionales y locales	Nueva medida compensatoria	Opción a considerar

Hay que advertir que en el *Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre Hábitats*, que adjunta la Viceconsejería con la documentación remitida a La Comisión, se detallan todas estas medidas compensatorias, excepto las que van de la MV.11 a la MV16, que se descartan. Termina dicho documento informativo con la formulación de un compromiso: "...se establecerán las medidas compensatorias del riesgo potencial de afección expuestas para garantizar de este modo que, en cualquier, caso, se mantiene la integridad de la red Natura 2000."

Este compromiso emana del Gobierno de Canarias y, de hecho, y sin perjuicio de que algunas medidas devengan obligatorias vía Dictamen de La Comisión (ver más adelante), el ejecutivo canario ha optado por desarrollar alguna de ellas, como la MV.9, por su cuenta e interés.

La medida MV.10 contempla la creación de una fundación orientada a monitorizar y conservar la biodiversidad y hábitat de los lic de seadales marinos de Canarias, y favorecer y estimular la educación ambiental, el conocimiento y protección de los espacios naturales marinos. Es una medida compensatoria que sorprendentemente se plantea y desarrolla con una extensión y detalle mucho mayores que las demás (funciones, composición del Patronato, etc.), incluyendo los planes anuales de actuación –de la que designa como “Fundación Granadilla”– para el periodo 2003 a 2012; luego se procedería a evaluar globalmente la situación del lic Seadales del Sur de Tenerife y en caso de que se constatará degradación o pérdida del hábitat de seadales, se mantendría la actividad de la fundación por un periodo adicional de 10 años.

El Dictamen de La Comisión (ver apartado siguiente) contempla la creación de una fundación de corte muy parecido, pero diferente (se crea por tiempo indefinido), entre cuyos sus fines incorpora las funciones –“compensatorias”– relacionadas con la biodiversidad y los lic marinos, aunque, el fin prioritario será la vigilancia ambiental de las obras del puerto de Granadilla, planteada como medida de garantía. Ya se ha explicado que, como órgano tutelar de la red Natura 2000, el Dictamen de La Comisión es donde se recogen finalmente las propuestas de la Viceconsejería y adquieren el carácter de condicionado ambiental. De hecho, así ha sido interpretado, si nos atenemos al desarrollo que le ha dado el Consejo de Ministros a esta Fundación.



Tabla 8. Análisis de las medidas ambientales adicionales de la Declaración de compatibilidad con la red Natura 2000, de marzo de 2004.

	Medida	Carácter	Situación
DCN.1	La pista de nueva construcción para comunicar durante las obras el puerto de Granadilla con la cantera al norte del aeropuerto Reina Sofía, no se adentrará en el lic ESS7020058 Montaña de Ifara y Los Riscos, que se declara zona de exclusión a todos los efectos de la obra.	Nueva disposición cautelar	Cantera descartada y no se abrirá la pista.
DCN.2	Se realizará un control semanal de la pluma de turbidez generada durante la construcción del puerto, y en el caso de detectarse valores que supusieran una amenaza para la conservación de las praderas de <i>Cymodocea nodosa</i> del lic “Sebadales del sur de Tenerife (ES7020116) se realizarán los ajustes necesarios a las medidas correctoras adoptadas para corregir en lo posible el aumento de la turbidez en los fondos marinos.	Nueva medida de control y correctora condicionada ≠DIA.10	Opción a considerar y vigente en parte
DCN.3	Los 285.000 m ³ estimados como necesarios para aportar en las playas de La Jaquita, el Médano y en la playa sumergida al sur del puerto no procederán de dragados marinos ubicados en el lic Sebadales del Sur de Tenerife.	Disposición aclaratoria redundante	Vigente
DCN.4	La arena a aportar en las playas que se erosionarán a causa del cambio de la dinámica litoral por la instalación del puerto, será de una granulometría que garantice la dinámica natural de los sistemas dunares costeros.	Disposición aclaratoria redundante	Vigente

Estas medidas adicionales introducidas por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, con la salvedad de la DCN.1 que ha perdido su razón de ser, pueden considerarse como un perfeccionamiento o aclaración de las ya planteadas por la DIA, y derivan de la propia lógica que subyace en otras medidas o en la normativa protectora de los lic, ahora zec. En buena parte, ya han sido asumidas por la Autoridad Portuaria en el Plan de Vigilancia Ambiental elaborado, con la salvedad de la DCN.2 que cambia la frecuencia de control de la pluma de turbidez durante la fase de obra de ser mensual a ser semanal.

NOTA BENE⁴⁵: La pluma de turbidez generada por la construcción del puerto es uno de los factores que mayor incidencia inmediata puede tener sobre las comunidades planctónicas (fitoplancton) y bentónicas (incluidos los sebadales). Es plausible que el incremento súbito de nutrientes en el agua ocasiona una fertilización tanto de la seba propiciando su desarrollo, como del fitoplancton, con lo que este último podría entrar en competencia por la luz con ella. El sebadal también puede sufrir una depresión por aterramiento directo de consecuencias no siempre fáciles de predecir; en algunos casos se recupera a los pocos años, pero en otros demorará más si la desprotección del fondo facilita su erosión y se pierden los rizomas. Parece sensato intensificar el control planteado como mensual, y hacerlo quincenal o semanal, tal como se propone, acortando así el tiempo de respuesta para eventuales medidas correctoras (cambio de materiales de acopio, lavado, etc.).

⁴⁵ Las varias notas de atención (*nota bene*) incorporadas al presente informe no son parte de la verificación, pero se incluyen aquí como comentarios o sugerencias que derivan del análisis realizado, por considerarse de interés.



3.2.3 Medidas contenidas en el Dictamen de la Comisión Europea

Las medidas de garantía y compensatorias implantadas por el Dictamen de La Comisión (ver §3.1.4), han sido verificadas en 2009 por el OAG, existe un informe específico⁴⁶, y también se da cuenta de ellas en la página web de la Fundación (www.oag-fundacion.org). Las medidas y su situación resumida, son las siguientes:

- a) *Para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de manera respetuosa con el medio ambiente, se establecerá una fundación independiente y permanente antes de que comiencen las obras.*

El Consejo de Ministros, en fecha 1 de junio de 2007, autorizó la creación de la Fundación Observatorio Ambiental del Puerto de Granadilla. La fundación pública estatal se constituyó en Santa Cruz de Tenerife el 11 de abril de 2008, ante el Notario del Ilustre Colegio de las Islas Canarias don Nicolás Quintana Plasencia. La inscripción en el registro de fundaciones del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Marino y Rural tuvo lugar el 14 de octubre de 2008, momento a partir del cual el Observatorio Ambiental Granadilla (nombre abreviado) pudo iniciar actividades formalmente.

- b) *Declaración de un nuevo lugar de importancia comunitaria para la protección de las poblaciones observadas en la zona del parque industrial de Granadilla.*

Con fecha de 19 de diciembre de 2006 el Gobierno de Canarias aprueba la propuesta de acuerdo de Declaración de lic denominado «Piña de Mar de Granadilla» (Tenerife). En la primera actualización de los lic de la región biogeográfica macaronésica aprobada por Decisión de La Comisión de 25 de enero de 2008, se incluye el lic ES7020129 Piña de mar de Granadilla, con lo que se consolida dicha medida compensatoria. Este lic se ha integrado definitivamente en la red Natura 2000 tras su declaración como zec (zona especial de conservación) en el Decreto 174/2009, 29 diciembre 2009. Existe una evaluación de la ejecución de la medida, realizada por esta Fundación (OAG_EIA_2010.1) descargable en formato pdf.

- c) *Declaración de dos nuevos lugares de importancia comunitaria que albergan bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (tipo de hábitat 1110): Antequera (isla de Tenerife), superficie total 272,61 ha; y Güi-Güi (isla de Gran Canaria), superficie total 7 219,74 ha.*

Con fecha de 19 de diciembre de 2006 el Gobierno de Canarias aprueba la propuesta de acuerdo de declaración de estos dos lic, que son recogidos en la “Primera actualización de la lista de Lugares de Importancia Comunitaria de la Región Biogeográfica Macaronésica” (Diario Oficial de la Unión Europea, 5-2-1008). Ambos lic se integran definitivamente en la red Natura 2000 tras su doble declaración como zec: por Orden ARM/3521/2009 del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y por Decreto 174/2009 del Gobierno de Canarias.

- d) *Todo efecto sobre la especie prioritaria Caretta caretta, como consecuencia del impacto sobre el hábitat necesario para su conservación, quedaría compensado con las medidas antes mencionadas [creación de dos nuevos lic]. Además de esas medidas, la fundación elaborará y llevará a cabo un programa de seguimiento para evaluar el estado de conservación de la población de esta especie en las Islas Canarias.*

⁴⁶ OAG_Inf. 2009.3. Ejecución de las medidas compensatorias definidas en el Dictamen de La Comisión de 6 de Noviembre de 2006, relacionadas con el puerto industrial de Granadilla.



El 12 de noviembre de 2008, el OAG remite a la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife el «Programa de seguimiento de la tortuga boba (*Caretta caretta*) para evaluar el estado de conservación de las poblaciones en las islas Canarias», teniendo en cuenta en su elaboración los métodos y las conclusiones del proyecto LIFE B4(3200/07/247, tal como requería La Comisión. Dicho programa, basado en el previamente elaborado por la Autoridad Portuaria, se viene desarrollando sin contratiempos hasta la fecha.

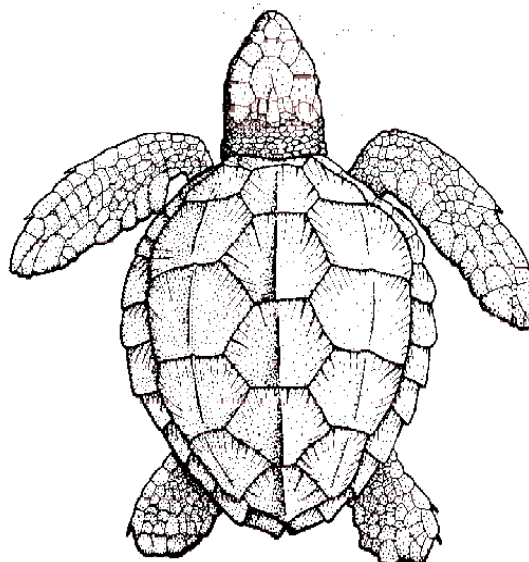


Figura 7. Tortuga boba, especie de interés comunitario presente –pero no residente– en aguas canarias, y que ha motivado la propuesta de diversas medidas compensatorias.

- e) *Realización del proyecto de restauración en el lic «Montaña Roja» para restablecer un estado de conservación favorable.*

Para restablecer un estado de conservación favorable en la Reserva natural especial de Montaña Roja, incorporada a Natura 2000 en el año 2001, existía un proyecto de restauración ecológica elaborado por Daute Arquitectura, S.L. y promovido por el Cabildo Insular de Tenerife que se venía desarrollado por fases en función de la disponibilidad presupuestaria y de los acuerdos alcanzados con los propietarios de los terrenos. Basado en dicho antecedente, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife adaptó en 2004 el proyecto original y lo desarrolló a lo largo de 2007 y 2008 con carácter de medida compensatoria. Existe un informe final detallado elaborado por la Asistencia Técnica, y una evaluación pormenorizada de la medida compensatoria, realizada por esta Fundación (OAG_EMR_2009.1).

En la sección §3.3.12 se relacionan los informes emitidos de verificación y evaluación de las medidas compensatorias. Cabe también resaltar que, a raíz de una de las quejas presentadas sobre la presunta falta de independencia de la Fundación OAG La Comisión se ha expresado con el literal siguiente:

“Por el momento, no existen razones objetivas para dudar de la independencia de la Fundación [ver §1.2.3], y de la estricta legalidad del procedimiento de nombramiento llevado a cabo por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, así como del riguroso cumplimiento, por parte del Gobierno de Canarias y de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, de la aplicación de todas las medidas correctoras y compensatorias exigidas por el Dictamen de La Comisión Europea de 6 de noviembre de 2006”.

Comisión Europea: Petición 587/2008, 24 de junio de 2008.



3.3 Análisis documental

Los documentos analizados se agrupan aquí por epígrafes cronológicos que marcan los principales hitos o documentos más significativos en la tramitación. Con todo, al haber dos tramitaciones en curso, hay documentos que surgen con motivo de un procedimiento (p. ej. compatibilidad con el lic), pero se tienen también en cuenta en el otro (evaluación de impacto ambiental).

3.3.1 Análisis previo del impacto ambiental

CRUZ SIMÓ, T. (1997). *Análisis del contenido ambiental del estudio de impacto del nuevo puerto comercial de Granadilla.*- Santa Cruz de Tenerife, 42 páginas. [Encargo de la Autoridad Portuaria]

El autor orienta sobre el inventariado ambiental y menciona la destrucción del sebadal local. Comenta sobre el aprovechamiento pesquero y marisquero de la zona, y sobre el previsible efecto de arrecife de la obra de defensa, que puede compensar por la pérdida de hábitat bentónico. Entre otras medidas correctoras, sugiere incorporar una potente en cualquier obra portuaria, que consiste en eliminar la fracción fina del vertido de material “todouno”. Propone aprovechar los callaos de las playas afectadas a efectos de dar valor estético a la obra, o el empleo de especies autóctonas en las labores de ajardinamiento para lograr una mayor adecuación al medio. Algunas de estas ideas serán recogidas en el estudio de impacto de Garome (1997).

GAROME CANARIAS (1997). *Estudios complementarios. Estudio de impacto ambiental. Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, 1ª fase.* Santa María del Mar (Tenerife): Garome Canarias S.L., 418 páginas.

Este estudio aparece como complementario al proyecto constructivo del puerto desarrollado por la empresa SENER para la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife. Lo hemos designado como “análisis previo” toda vez que no es el Estudio de Impacto Ambiental formal tramitado con el Proyecto, aunque este último derive de él. Suele ser práctica habitual el realizar análisis de impacto previos a la vez que se formula el proyecto, de modo que ya en la fase de diseño se puedan resolver o mejorar algunos aspectos ambientales, y particularmente, los relacionados con las alternativas barajadas. Su estructura suele ser la misma que la de un estudio formal, aunque normalmente suele mostrar muchas lagunas o deficiencias. Varios estudios realizados entre 1997-1998 surgen seguramente como consecuencia de los vacíos de información detectados.

Comprende la descripción del proyecto, alternativas (de diseño), inventariado ambiental, identificación de usos e infraestructuras preexistentes, valoración-evaluación, medidas correctoras y plan de vigilancia ambiental. Incluye, asimismo, nota sobre las dificultades habidas, un resumen, los niveles de impacto, y varios anexos, entre ellos, un listado de especies presentes en el ámbito del proyecto.

El trabajo se ajusta a la praxis habitual en aquellas fechas y métodos al uso en evaluaciones de impacto en casos de puertos de gran dimensión. El empleo del método de Leopold (modificado) no se considera actualmente el más idóneo por ser bastante más sensible a factores subjetivos que otros métodos, pero entonces era el más extendido. Carece de estudio de dinámica litoral y la profundidad del inventariado ambiental es bastante pobre, acorde con el generalmente practicado en las fechas en que se realizó. Muchos datos se obtienen de la bibliografía y trabajos generales, y el trabajo de campo es limitado, aunque lo hubo. La precisión del inventario biológico no es homogénea en los diversos grupos considerados, y se aprecia un desequilibrio notable a favor de los aspectos terrestres frente a los marinos.



SPIM. (1998). *La configuración de un nuevo sistema de puertos en Tenerife: integración funcional y territorial*. Madrid: SPIM - Strategy, Planning, Implementation, Management, S.L. (Grupo OHV). Promotor: Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 169 páginas.

Parte de la incapacidad o limitaciones del Puerto de Santa Cruz de Tenerife para acometer la demanda de futuros usos portuarios en la isla. La localización de los nuevos puertos que se plantean en la isla –Fonsalía (en Guía de Isora) y Granadilla– obedece al análisis de los focos de generación y atracción de los flujos de transporte y actividades; es decir, bajo la óptica de su funcionalidad. No tiene interés ambiental.

GRASSA GARRIDO, J.M. (1998). *Influencia en la costa de un nuevo puerto industrial en Granadilla*. Madrid: CEDEX – Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. Fechado en mayo 1998,

Estudio de los datos existentes sobre el oleaje a partir de datos visuales y de boyas, obteniéndose una altura de ola menor o igual a un metro (>90%) y una frecuencia entre 4 y 8 segundos (>80%). La dirección principal del oleaje reinante es de N30E, mientras que la dirección general de la línea de cota es aproximadamente N40E. El transporte sólido litoral de la costa de Granadilla se calcula teóricamente, asumiendo algunos supuestos, y se obtienen unos valores netos para dos situaciones distintas, entre 170.000 y 270.000 m³ al año.

DE LA NUEZ PESTANA, J. (1998). *Informe sedimentológico para valorar la incidencia en la costa del nuevo puerto de Granadilla*. [Departamento de Edafología y Geología de la Universidad de La Laguna], 62 páginas. Fechado en noviembre de 1998.

Estudio de campo centrado en el análisis de los sedimentos de las playas y dunas a lo largo del litoral de Granadilla, así como la geología general de la zona y cuatro de los doce barrancos tributarios de las playas estudiadas (barrancos del Medio, Calderones, del Río y de los Balos). Como conclusión se establecen dos tipos de playa en función de su mineralogía (predominio de carbonatos y minerales frente a fragmentos de roca), y cinco tipos según la granulometría, condicionada por el balance energético y los aportes eólicos. También se analiza la procedencia de los materiales de las playas de El Médano, La Jaquita y La Tejita, y se estima que en un 60% han de proceder de áreas cercanas (<2-3 km) de la costa. El estudio es descriptivo y no entra a valorar la incidencia en la costa del nuevo puerto.

3.3.2 Estudio de Impacto Ambiental

GAROME (1999). *Estudio de impacto ambiental. Proyecto de construcción del Puerto de Granadilla.- Santa Cruz de Tenerife: Garome Canarias S.L. Promotor. Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife (Tomo I, 238 pp., Tomo II, 364 pp y Tomo III, 25 pp + 14 planos)*

Es básicamente el mismo texto de 1997 (Análisis previo, ver 3.3.1), actualizado y completado con la información recogida en varios de los estudios elaborados *ex profeso* a partir de él, sobre todo en lo concerniente a la dinámica litoral, clima marítimo y calidad de aguas. En la Tabla 9 se verifica el contenido mínimo exigido a los estudios de impacto ambiental por la normativa canaria, que coincide básicamente con la estatal. Salvo por algunos aspectos puntuales ya comentados y heredados del análisis previo, el estudio cubre dichos contenidos con la excepción destacada del estudio de alternativas (punto c), que falta. Por otro lado, el documento de síntesis incorpora en esta versión las medidas correctoras y el preceptivo programa de vigilancia ambiental que antes faltaba.

**Tabla 9. Contenido mínimo de los Estudio de Impacto Ambiental (art. 13 Ley 11/1990)**

Contenido mínimo	Verificación
a) Descripción general del proyecto y exigencias previsibles en relación con la utilización del suelo, agua y otros recursos naturales durante la fase de instalación, construcción y funcionamiento.	Incorporado, parcialmente incompleto
b) Determinación de los tipos y estimación de las cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.	Incorporado, incompleto
c) Posibles alternativas existentes a las condiciones inicialmente previstas en el proyecto y, en particular, a sus características, su ubicación o trazado.	Deficiente
d) Caracterización ecológica e inventario básico del ámbito afectado.	Muy básico
e) Inventario de usos e infraestructura preexistente.	Incorporado
f) Análisis y evaluación de los efectos previsibles directos e indirectos del proyecto sobre la población, la fauna, la flora, el suelo, el aire, el agua, los factores climáticos, y las interrelaciones existentes; el paisaje, y los bienes materiales incluido el patrimonio histórico-artístico y el arqueológico.	Incorporado (muy básico en algunos parámetros)
g) Medidas previstas, para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos, su valoración económica y justificación.	Incorporado
h) Programa de vigilancia ambiental, con especificación de los parámetros objeto de control, topes y métodos de medida a emplear.	Incorporado, algo incompleto
i) Informe, en su caso, de las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del estudio.	Incorporado
j) Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles, expresado para cada sector evaluado y para el conjunto de todos, si el impacto previsto se considera: nada significativo, poco significativo, significativo o muy significativo.	Incorporado

Los puntos que, a nuestro juicio, merecen aclaración o comentario por haber sido tratados de modo incompleto o deficientemente, son:

- La descripción del proyecto se refiere a la fase I (proyecto reducido), aunque el estudio de impacto abarca en la mayoría de los casos al proyecto completo (lo contrario hubiera sido problemático). Este desajuste, probablemente introducido tras los primeros resultados del análisis de impacto, no facilita la comprensión del trabajo realizado y a veces confunde.
- Al abordar el saneamiento del puerto, se remite al correspondiente proyecto de saneamiento del Polígono de Granadilla. Sin embargo, consultado este documento⁴⁷, el saneamiento diseñado no contempla el sector portuario, aunque pueda incorporarlo, tema que queda pendiente, así como la futura integración en la estación depuradora de aguas residuales de Granadilla.

⁴⁷ Pérez López F. (1999). *Plan director de infraestructuras de saneamiento, depuración y vertido de aguas residuales del Polígono Industrial de Granadilla*. Prointec, S.A. Ingenieros consultores. Promotor: Polígono Industrial de Granadilla & Parque Tecnológico de Tenerife. 3 tomos.



- En la sección descriptiva no se contemplan los materiales de aporte necesarios y consumo de agua ante el eventual tratamiento de éstos, tema que queda postergado a la concreción de la fuente y estudio de impacto que, en su caso, pudiera requerir.
- No se plantean ni valoran alternativas de ubicación del puerto, sino que se da por hecho que será en Granadilla. Sólo se plantean tres alternativas de diseño del puerto. Tampoco se desarrolla la alternativa cero (no construir el puerto). Esto es una insuficiencia importante.
- El inventario ambiental, incluso siendo de carácter básico, es bastante limitado. El muestreo de invertebrados (muy somero) y vegetales terrestres se realizó entre julio y agosto de 1997, y se completa presuntamente con información tomada de obras generales. Los factores ecológicos claves están poco analizados, tanto en el medio terrestre como marino.
- El ámbito marino estudiado abarca desde la punta de la playa del Tambor (Central de Unelco) hasta La Tejita. Se realizan ocho transectos: uno al norte, cinco en la zona de obras y tres al sur, lo que se antoja escaso dada la amplitud del área y envergadura del proyecto. El sebadal de la zona de obras no se estudió adecuadamente en campo, y se recurre a recoger información publicada sobre los sebadales de El Médano.
- Los planos incorporados al proyecto no reflejan bien lo descrito en la parte expositiva (faltan algunos transectos comentados). Si el cartografiado de las comunidades marinas se basa en una extrapolación a partir de los transectos realizados (ocho en 5-7 km de costa y todos perpendiculares a la misma) dicho cartografiado se considera poco fiable.
- El medio socioeconómico, que forma igualmente parte del inventario ambiental en este tipo de estudios, se trata también superficialmente. El paisaje (medio perceptivo), por ejemplo, no se aborda desde el punto de vista del impacto visual producido sobre el observador y las diferentes zonas desde donde será percibido.
- En el estudio de la dinámica sedimentaria no se ha tenido en cuenta el frente deltaico que genera el barranco de El Río (1-2 km) y que aparece señalado en el inventario geológico y del medio socioeconómico.
- Se echa en falta un estudio comparativo de la situación ambiental actual y futura relacionado con aspectos como el riesgo de colonización de especies exóticas⁴⁸, seguridad ciudadana, ruido, tráfico rodado, etc.
- El riesgo de introducción de especies vía aguas de lastre o en el *fouling* de las embarcaciones es un factor que, curiosamente, no ha sido considerado en todo el proceso de evaluación de Granadilla.
- El grado de aceptación o repulsa social hacia el proyecto se aborda de modo anecdótico y no se explican los procedimientos utilizados para su conocimiento.

La evaluación realizada

- Sobre los métodos de evaluación empleados cabe repetir lo ya dicho al respecto al comentar el estudio previo. El método de Leopold sirve para identificar impactos y valorarlos cualitativamente, pero no es el más idóneo por el alto nivel de subjetividad que admite. A la hora de asignar los valores que definen la importancia del impacto, los autores adoptan un método al estilo Batelle-Columbus, mejor adaptado, aunque tampoco sirve para cuantificar relativamente los impactos de manera objetiva. En cualquier caso, el estudio en gene-

⁴⁸ El riesgo de introducción de especies vía aguas de lastre o en el *fouling* de las embarcaciones es un factor que, curiosamente, no ha sido considerado en todo el proceso de evaluación de Granadilla.



ral parece estar en sintonía con el perfil de los que se realizaban en aquéllas fechas⁴⁹, siendo común encontrar evaluaciones descriptivas más que valorativas y cuantificadas⁵⁰.

- Las matrices de impacto elaboradas en 1997 cambian como consecuencia de su actualización en 1999. Los 90 impactos iniciales se reducen a 82 al eliminarse 4 moderados, 1 severo y 3 críticos (de cinco que tenía el proyecto). Los impactos críticos eliminados tienen que ver con el dragado dentro del puerto, que luego se descarta en 1999. Las tablas con los cálculos de las valoraciones de los atributos (parámetros de magnitud) no se incluyen en esta versión, aunque se pueden consultar en el estudio previo de 1997.
- Los autores del estudio han optado por considerar las medidas correctoras *ab initio* incorporándolas en la valoración del parámetro recuperabilidad. Es una manera de hacerlo, pero puede antojarse demasiado opaca. ¿Cómo saber si su coste justifica la mejora conseguida?
- Existe un objetivo ambiental indirecto en este proyecto, que es la reducción de la contaminación y mejora de calidad de vida en Santa Cruz, como consecuencia de desplazar determinadas actividades a Granadilla. Este particular se valora como posible compensador de impactos negativos concentrados en Granadilla, y ello es correcto.
- El impacto conjunto resultante es “negativo moderado”, que se homologa a “significativo” según la normativa canaria. El impacto final con la aplicación de medidas correctoras se reduce de -1444 a -1391 (el 9,6%), y no altera la calificación del impacto conjunto. Llama la atención que la valoración global del impacto en el medio terrestre supone el 52,7% del potencial real, mientras que en el medio marino es del 32,5%. Esta proporción, cuanto menos chocante, parece explicarse por la “complejidad de este sector y su difícil abordaje” según se registra en el apartado de dificultades encontradas. Es obvio que trabajar en el medio marino requiere de expertos o del oportuno asesoramiento en Ecología Marina.

El programa de vigilancia ambiental

- En el PVA planteado se emplean mayoritariamente indicadores de resultados y pocos de realización, que consisten en constatar la correcta aplicación de las medidas propuestas.
- No se señalan los tipos de situación que pueden darse, su nivel de intensidad, ni los umbrales de control e inadmisibles que supondrían la adopción de medidas complementarias o la paralización de las obras. Es pobre en este y otros sentidos (usual en la época que se hizo).
- El PVA no se incluye ni menciona en el documento de síntesis (=resumen y conclusiones) y esto es contrario al Reglamento 1131/88.

DE VROEG, J. H. & BOS, K. J. (junio 1999). *Grandilla Port. Coastal impact study.*- Netherlands: WL / Delft Hydraulics, 41 + 120 páginas. Id. H3462, supervisor: G. Dekker J. Toms]

Este estudio lo realiza una empresa holandesa experta en dinámica litoral marina, puntera a nivel internacional, por encargo de Hidtma, adjudicataria de la asistencia técnica para estudiar la dinámica litoral del puerto de Granadilla. El trabajo de WL/Delft Hydraulics se centra en predecir el impacto del puerto en las playas situadas al sur, mediante el uso de modelos al uso en estos casos.

⁴⁹ Español Echániz, I. (1998). Una década de evaluación de impacto ambiental de obras públicas. *Revista de obras públicas*, 3380: 59-67. En este trabajo se analizan 259 evaluaciones realizadas entre 1988 y 1997.

⁵⁰ El Reglamento de EIA (art.10) habla de valoración cuantitativa en términos condicionales, “si fuese posible”.



Los datos locales utilizados por WL/Delft Hydraulics son los facilitados por Hidtma y Puertos del Estado, siendo los únicos disponibles y de ahí que se trabajó con ellos. Los modelos hidrodinámicos empleados son bastante sensibles y, lógicamente, cuanto más amplia (años) sean las series de datos, más ajustada será la predicción obtenida⁵¹. De ahí la incertidumbre que resulta en la estima del transporte de arena hacia el Sur (entre 0 y 50.000 metros cúbicos por año), o en el basculamiento de las playas. Según se indica en el propio estudio, una desviación de un grado en predicción de la rotación de la energía de las olas implica entre 20-25 m en el desplazamiento de la línea de pleamar.

WL/Delft Hydraulics presentó un primer estudio en abril de 1999, en el que analizaba el impacto del puerto completo. Luego, suponemos que a la vista de los resultados obtenidos, se le encargó que realizara un segundo análisis, pero para el proyecto reducido (fase 1). En la Tabla 10 se incluye una comparativa de los impactos en las playas según se trate del proyecto completo o el proyecto reducido. Es el segundo estudio el que se tramitará posteriormente con el proyecto reducido.

Tabla 10 Comparativa de resultados en los estudios de WL/Delft Hydraulics

Impacto en:	Proyecto completo (análisis abril 1999)	Proyecto reducido (análisis junio 1999)
Playa de La Pelada	La playa desaparece (salvo obra de defensa costera).	Reorientación de la playa +/- 5 m norte-sur (período de 4 a 6 años).
Playa de La Jaquita	Reorientación de la línea de pleamar (acreción en extremo norte, erosión en el sur) y desplazamiento de la línea de bajar en 40-50 m.	Desplazamiento de la línea de pleamar 15-20 m y basculamiento en los extremos N y S (en un período de 3 a 4 años).
Playa de El Médano	Igual reorientación, y desplazamiento de 20-40 m.	Igual reorientación, y desplazamiento de 10-20 m (en un período de 4 a 6 años)

La interrupción del transporte a lo largo de la costa inducido por las corrientes de marea puede generar una erosión del frente de costa (entre -5 y -25 m) al sur del puerto, cuyo efecto se estima pequeño en la escala de tiempo considerada. El estudio sugiere algunas posibles soluciones para paliar los efectos adversos en las playas de La Jaquita y El Médano, como el dragado de arenas al N y descarga al S.

Los informes originales de WL/Delft Hydraulics están redactados en inglés y existen traducciones juradas al español. La del último informe (junio 1999) sobre impacto del proyecto reducido, es la que se incorpora al expediente en tramitación.

⁵¹ Masselink, G. & Hughes, M. G. (2003). *Introduction to coastal processes and geomorphology*. London: Hodder Arnold. 354 pp



Figura 4. Playas en el litoral de Granadilla. En verde las zec (antes lic) de la red Natura 2000. En rojo la planta del puerto definitivo.

HIDTMA (1999). *Asistencia técnica para la redacción del estudio de dinámica litoral en el puerto de Granadilla.*- Madrid/ Valencia: Hidtma (Varios tomos con anexos y cartografía presentados entre febrero y junio). Memoria, 147 páginas. Promotor: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Hidtma es la empresa adjudicataria de la asistencia técnica para estudiar la dinámica litoral del puerto de Granadilla; compila y trabaja con la información procedente de varios estudios encargados *ex profeso*, además de los trabajos de campo realizados por la propia empresa. El estudio abarca la batimetría, corrientes, calidad de las aguas, características sedimentarias, geología, impacto en la dinámica litoral y efectos, e impacto de vertidos. Los trabajos individualizados que se incorporan como anexos son:

- Estudio geofísico marino, realizado por INTECSA (1990).
- Realización de 50 sondeos y 100 lanzas, realizados por IBERINSA (11/1998).
- Datos de viento incluidos en el "Informe sobre los registros obtenidos en la estación meteorológica de Granadilla" realizado por Puertos del Estado-CEDEX (5/1998).



- Informe sedimentológico para valorar la incidencia del puerto en la costa, realizado por J. de la Nuez Pestana (11/1998).
- Batimetría del frente costero desde la playa de Los Tarajales hasta la playa de La Tejita, realizado por VIATRIO (2/1999).
- Trabajos de campo realizados por HIDTMA (4/1999).
- Ensayos granulométricos de muestras en playas del litoral de Granadilla, realizados por ICINCO (3/1999).
- Modelizaciones hidrodinámicas y de dispersión, elaboradas por HIDTMA (4/1999).
- *Granadilla port coastal impact study*, realizado por WL/Delft Hydraulics (6/1999).

En consonancia con los valores de erosión calculados por WL/Delft Hydraulics (ver apartado anterior), las pérdidas potenciales producidas por el oleaje se estiman entre 0 a 20.000 m³/año en la playa de El Médano, y de hasta 25.000 m³/año en La Jaquita. Sin embargo, la aportación de la corriente ascendente en sentido contrario en zona de rompiente se considera que es similar. Debido a la marea y oleaje, al norte del puerto podrían acumularse de 0 a 50.000 m³ sedimentos al año. La remoción de la arena acumulada se resuelve mediante dragado (planteamiento que será descartado posteriormente, y dará origen a la solución del baipás).

La previsión del máximo de finos potenciales en suspensión es del 3%, con una turbidez de 100 ppm en zonas de obra teniendo en cuenta el material de cantera que se proponía inicialmente. Estos valores pueden cambiar en función del material definitivo a emplear en los rellenos. Para días de trabajo la sedimentación será de 1kg/m² en función del viento, que también incide en la dispersión de los vertidos contaminantes modelizados, recomendándose el disponer de barreras flotantes y sistemas de bombeo y extracción de fuel, para minimizar el impacto de eventuales accidentes.

REYES DE ESCAMA, I. (1999). *Posible afección sobre las comunidades fanerógamas marinas del nuevo puerto de Granadilla.*- 13 páginas. [No consta la afiliación del autor] Fechado en diciembre 1999.

Este documento no tuvo tiempo de incorporarse al Estudio de Impacto Ambiental, aunque se adjuntará a la tramitación del expediente. Es un ensayo básicamente descriptivo que toma (copia) la mayor parte de su información del Estudio de Impacto Ambiental realizado por Garome (1999) y aborda:

- La posible afección de la obra sobre las comunidades de fanerógamas marinas.
- Evaluación de la estructura de las comunidades bentónicas.
- Análisis y comentarios sobre los recursos pesqueros.
- Evaluación de los posibles efectos sobre la tortuga boba.

Los comentarios son de carácter especulativo y carecen de rigor técnico (método de evaluación⁵²). Tampoco queda claro leyendo el texto, si el autor llegó a hacer alguna inspección adicional en el medio supra- y mesolitoral (posiblemente sí), sobre el que discute pero sin dar explicaciones ni justificar por qué resta valor a algunas comunidades. La posible afección a las praderas de fanerógamas marinas no se evalúa.

⁵² El Reglamento de EIA (RD 1131/1988, Anexo I) dispone cómo se han de evaluar adecuadamente los efectos sobre los distintos aspectos ambientales: (efectos directos e indirectos; simples, acumulativos o sinérgicos; a corto, a medio o a largo plazo; positivos o negativos; permanentes o temporales; reversibles o irreversibles; recuperables o irrecuperables; periódicos o de aparición irregular; continuos o discontinuos).



DE LA NUEZ PESTANA, J. (2000). *Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla.-* S/C de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (21 pp. 7+2 planos).

Este documento, fechado en mayo de 2000, tampoco tuvo tiempo de incorporarse al Estudio de Impacto Ambiental, aunque se adjuntará a la tramitación del expediente. Utiliza datos de WL/Delft Hydraulics (1999) y analiza la variación natural de las dunas y playas, frente a la variación previsible debida a la construcción del puerto. En función de ello, estima que falta más información de cara a desarrollar un plan de restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano, así como para programar su seguimiento. Consecuentemente, plantea la realización de dos estudios que serán luego incluidos como condicionantes en la Declaración de Impacto Ambiental:

- Realización de perfiles topográficos estacionales.
- Cartografía del campo de dunas de El Médano-La Tejita.

3.3.3 Respuesta a las alegaciones

FERNÁNDEZ DEL CASTILLO MASSIEU, M (2001). *Informe de respuestas a las alegaciones emitidas por parte de distintos organismos y colectivos en relación al Estudio de Impacto Ambiental del puerto de Granadilla. Consideraciones generales en torno al proyecto y las circunstancias que justifican su construcción.-* S/C de Tenerife: Puertos de Tenerife, 182 páginas. Fechado en enero de 2001.

Respuesta a las alegaciones

En el informe de respuesta a las alegaciones (1/2001) se discuten las alegaciones secuencialmente (ver §3.1.2), y en la parte introductoria se incide en justificar la necesidad del puerto y valorar la opción “cero” y opciones de crecimiento del puerto de Santa Cruz. Muchos puntos de las alegaciones son rebatidos (p.ej. deficiencias en algunos estudios), otros serán subsanados e incorporados a los documentos posteriores, y otros serán recogidos por la DIA como condicionantes ambientales al mismo, bien como estudios previos al inicio de las obras, o como medidas correctoras impuestas. Hay dos excepciones a destacar:

- Las preguntas y cuestiones planteadas respecto la cantería y movimientos de tierra, impactos derivados (*i.e.* sobre invernaderos de la zona), así como agua requerida en dichos procesos, se difieren al estudio de impacto ambiental específico a elaborar una vez consolidada la mejor opción para su localización, previsiblemente la pista norte del aeropuerto Reina Sofía.
- Las implicaciones socioeconómicas y territoriales que tendrá el proyecto a escala insular se valoran como una cierta aceleración del Polígono industrial de Granadilla o los que pudiera representar la materialización de las oportunidades que una Zona Especial Canaria contempla y cuyo impacto correspondería evaluar a otras instancias.

Algunas de las contradicciones señaladas en las alegaciones, como las advertidas en el plan de obras, obedecen a que el Estudio de Impacto Ambiental se refiere a las dos fases del proyecto completo, mientras que la memoria resumen del proyecto presentada corresponde únicamente a la fase 1, que será la que se tramitará ulteriormente. Esta discrepancia no invalida la suficiencia de la evaluación ambiental realizada, por ser ésta más amplia, pero tampoco ayuda a su comprensión, ni ha favorecido la normal tramitación del expediente.



Es importante advertir que algunas de las circunstancias administrativas valoradas en la respuesta a las alegaciones cambiarán con posterioridad a dicha respuesta, pero antes de la Declaración de impacto ambiental, concretamente la oficialización del lic Sebadales del Sur de Tenerife por parte de La Comisión (Primer listado, el 28/12/2001), y la inclusión de especies como la seba (*Cymodocea nodosa*) o la estrella peine (*Astropecten auranciacus*) en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (23/7/2001).

PUERTOS DE TENERIFE (2000). *Análisis del impacto ambiental de la dársena de Granadilla. Algunas de las preguntas que todos nos hacemos.*- S/C Tenerife: Autoridad Portuaria S/C de Tenerife, 95 pp.

Al margen de la documentación formal expuesta durante la información pública, la Autoridad Portuaria elaboró un documento divulgativo en el que se dedica una gran extensión a justificar la razón de ser del puerto de Granadilla, y a explicar pormenores del proyecto (alternativas, opción cero, etc.) y cómo se mitigan o compensan sus impactos ambientales. Este tipo de documento explicativo y divulgativo –en el que se da respuesta a 94 preguntas, que se plantea el propio autor– podría haberse incorporado a la información pública, si bien tiene cierta lógica su posterior elaboración a la vista de las dudas y quejas presentadas.

El documento constituye, en cierto modo, una ampliación informativa en respuesta a las alegaciones, pero desconocemos el alcance de su difusión. Existen copias al menos en el Cabildo de Tenerife y en la Viceconsejería de Medio Ambiente, donde generó ciertas críticas por parte de algunos técnicos⁵³ en el sentido que consideran que obvia y/o menosprecia muchos de los valores de la zona, y resta importancia a los problemas ambientales derivados, tanto de la ejecución del proyecto, como del futuro funcionamiento del puerto.

3.3.4 *Compatibilidad con los lic*

AUTORIDAD PORTUARIA DE S/C DE TENERIFE (2001). *Análisis de posible afección de las obras al lugar de interés comunitario Sebadales del sur de Tenerife.*- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (4/2001), 11 páginas.

Se trata de un documento muy sucinto en el que se considera la afección del proyecto de puerto reducido (fases 1 y 2) sobre el lic colindante Sebadales del sur de Tenerife, basada en información fundamentalmente extraída de los estudios de Hidtma (1999), y se comentan las medidas previstas.

Las posibles afecciones vendrían de:

- Durante las obras: Mayor turbidez del agua en la proximidad de las obras, y depósito de finos en suspensión en un área más o menos extensa en función de las corrientes y viento.
- Durante la explotación del puerto: Derrame accidental de combustibles u otros productos, e interrupción del transporte de arenas por los cambios que se introducen en la dinámica litoral y que pudieran afectar a los fondos arenosos.

⁵³ Moro Abad, L. & Vera Galván (2001). *Comentarios técnicos al documento aportado por el Ministerio de Fomento titulado «Análisis del impacto ambiental de la dársena de Granadilla. Algunas preguntas que todos nos hacemos».* Viceconsejería de Medio Ambiente 120/704/ADL/ma, 3 pp.



Destaca que el Estudio de Impacto Ambiental realizado contempla las dos fases de construcción, y el ámbito de las obras a acometer en la 1ª fase se encuentra en la parte norte del área de estudio, con menor ocupación de superficie y más alejada del lic. A fin de limitar el alcance de la pluma de material en suspensión (turbidez), la Autoridad Portuaria instalará barreras flotantes de decantación, propiciando que los finos sedimenten en casi su totalidad en el ámbito de la obra⁵⁴. Los derrames accidentales de combustibles serán combatidos colocando barreras flotantes anticontaminación para poder bombearlo y que no alcance la costa. El déficit de arena, cuyo efecto sería apreciable transcurridas varias décadas, se prevé corregir dragando la arena acumulada al norte del Puerto y vertiéndola al sur, previo estudio de la zona y forma de vertido para no dañar los sebadales del lic. También se hacen consideraciones sobre la modesta calidad del sebadal en la zona de obras en relación con los desarrollados en La Jaquita y El Médano.

Se concluye en esta «nota» (término empleado en el texto⁵⁵), que la actuación prevista, tanto durante la construcción como en su explotación, “no afectará apreciablemente al lic Sebadales del Sur en los aspectos y parámetros que se pretende proteger. Además, la Autoridad Portuaria se compromete a adoptar todas las medidas que emanen de la «Comisión Técnica Permanente para el Seguimiento Ambiental Proyecto Puerto de Granadilla», estudios de evaluación previos a la actuación, durante la fase de construcción y posteriores, y cualquiera otra medida correctora que se deba tomar en cualquiera de las fases del proyecto.”

AZCÁRATE Y BANG, T. (2001) *Informe sobre la compatibilidad del proyecto “Nuevo puerto de Granadilla” con el lic ES707020116 “Sebadales del sur de Tenerife”*. - Servicio de Biodiversidad, Dirección General de Política Ambiental (18/12/2001), 2 páginas.

Ya se comentó en el apartado dedicado al procedimiento, que el presente informe no solo se ocupa del lic objeto de consulta, sino que se hace extensivo a toda el área de influencia del proyecto, al lic de Montaña Roja y a otras áreas protegidas, incorporando también consideraciones sobre las responsabilidades de tipo jurídico en juego, un análisis económico del estudio de mercado que acompaña al proyecto, así como del estudio de dinámica litoral presentado. Se apoya –y refiere a ello– en la información recibida con anterioridad de la Autoridad Portuaria, en una prospección a propósito llevada a cabo los días 6 y 7 de agosto de 2001, y en informes puntuales recabados de instituciones y expertos en las materias aludidas. De los nueve informes que acompañan a este documento (ver §3.1.3), se comentarán aquí los que tienen relación directa con el aspecto ambiental (a continuación, en orden alfabético y marcados con un asterisco), sin perjuicio de las extrañezas ya apuntadas en relación con los otros informes (página 38 y nota al pie nº 30).

Pese a que el análisis general realizado es de mayor amplitud que el requerido, la conclusión del informe se centra en la incompatibilidad ambiental del proyecto “por el perjuicio que causaría a la integridad del lic ESS7020116 Sebadales del sur de Tenerife”, apuntando además que “la aplicación de las medidas correctoras que se enumeran en el proyecto no conseguirían disminuir significativamente la afección sobre dicho lic”.

Los criterios empleados para evaluar la «afección» no se explican, ni lo que ésta significa cualitativa o cuantitativamente, ni en el plano temporal. En realidad, en este documento no se sigue ninguno de los métodos técnicos al uso en evaluación ambiental (ver nota al pie nº52), y

⁵⁴ Esta medida está siendo reconsiderada, vista la ineficacia demostrada en otros lugares (AP, *com. pers.* 2010).

⁵⁵ El documento no está firmado y puede tener solo carácter interno, pero se incluye en esta relación por haber sido uno de los documentos de base empleados en la elaboración del Texto refundido de la EIA (Hydra, 2002).



los informes externos en los que se apoya el Servicio de Biodiversidad tampoco lo hacen, sin perjuicio del valor que tengan como opiniones de científicos y técnicos conocedores del área. Además, en estos informes no siempre queda bien definido cuándo la opinión o información aportada se refiere al lic, y cuándo a lo que se designa como «área de afección del proyecto», que unas veces incorpora al mencionado lic, y otras no.

El Servicio de Biodiversidad tampoco analiza ni aporta información alguna donde se evalúen las medidas correctoras, que luego califica de inoperantes. Pese a estas incongruencias y deficiencias técnicas serias, el Jefe de Servicio expresa su conclusión sobre la incompatibilidad del lic de manera rotunda e inequívoca, aunque posiblemente por ello no exenta de arbitrariedad.

- * MORO ABAD, L. & VERA GALVÁN, M. (2001). *Informe técnico sobre los seadales y las comunidades biológicas presentes en el área de afección del nuevo puerto de Granadilla*.- Dirección General de Política Ambiental, Gobierno de Canarias, (15/02/2001), 14 págs.

En este trabajo se complementa la información sobre el inventario ambiental y se actualiza la situación jurídica de las especies presentes en el la zona (abarca hasta El Médano) a raíz de la reciente publicación del Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001). El «grado de afección» del proyecto a las especies se valora como «alto», «medio», «bajo» o ninguno (casilla en blanco), pero no queda claro si se refiere a las poblaciones presentes en la zona de afección (¿reducida o amplia?) o al conjunto de la especie en su totalidad, ni lo que significa el término afección, ni su alcance.

Para la zona de afección del proyecto -definida aquí entre la Punta del Camello y Punta Tanque del Vidrio- se recogen los resultados de un reconocimiento del litoral y de las comunidades bentónicas encargado a la empresa Gesplan⁵⁶. El hallazgo más destacable es la existencia de un sebadal (estimado en 120 has), bien estructurado y con pocos claros entre los 15- y 26 m, que presenta una densidad media de haces de seba por metro cuadrado de 455 (máxima de 676) y, aunque no llega a alcanzar los valores máximos de otros seadales (Médano 1354 h/m², Arinaga 1.290 h/m²), refleja que el estado de desarrollo y calidad es mucho mayor (el nuevo inventario es más preciso) que lo previamente expresado en el informe de Reyes Escama (1999).

Se dice en el informe que “según la Directiva Hábitats, las praderas de la fanerógama marina *Cymodocea nodosa* deben protegerse”. Esta afirmación induce a pensar, –y así ha sido interpretada en muchos medios de comunicación y otros ámbitos– que los seadales son objeto de protección por la normativa comunitaria, lo cual no es cierto. El hábitat tipificado por la Directiva Hábitat como 1110, y por el cual se justificó el establecimiento del lic ES7020116 Seadales del Sur de Tenerife, es, a pesar del nombre elegido, el de «bancos de arenas cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda». Es en estos ambientes donde crece la seba y pueden desarrollarse seadales, pero éstos no son objeto específico de protección, ni tienen mayor protección indirecta que las arenas sin vegetar que los rodean, o cualquier elemento de la fauna que habite en las aguas dentro de sus límites.

- * BRITO HERNÁNDEZ, A. (2001). *Informe sobre la posible afección del lic ES7020116 por la construcción del puerto de Granadilla*- La Laguna: Universidad de La Laguna, Departamento de Biología Animal (Ciencias Marinas), fechado 2/10/2001, 2 páginas.

⁵⁶ No se adjunta el estudio realizado por Gesplan.



Basándose en la documentación aportada por la Viceconsejería y en sus propios conocimientos, «queda claro» para el autor, que el puerto producirá una extraordinaria transformación en el área, que afectará de forma notable a las comunidades bentónicas, provocando no solo la desaparición de los seadales del lic, sino también de las comunidades algares de los fondos rocosos costeros. Destaca, además, que en la fase de funcionamiento y aparte de los efectos negativos de la contaminación que generan todos los puertos, el proceso de degradación por aporte de terrígenos se repetirá periódicamente por la puesta en suspensión de los sedimentos acumulados en el interior del puerto (unos 24.000 m³/año), se aplica la solución técnica planteada en el Proyecto.

- * COPEIRO DEL VILLAR MARTÍNEZ, E. (2001). *Impactos sedimentarios del puerto de Granadilla*.- Fargas (Gran Canaria), fechado el 8-11-2001, 3 páginas.

El autor (fallecido) era Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos con experiencia profesional y docente en temas de hidrodinámica marina y ordenación del litoral. En este informe hace un análisis crítico de los estudios de dinámica litoral e impacto de los sedimentos elaborados por Cedex (1998), Delfts Hydraulics (1999) e Hidtma (1999). A su juicio, se ha estudiado demasiado poco tiempo el sistema, y tampoco se conoce, por ejemplo, el origen de la importante porción orgánica del sedimento que componen las playas de El Médano y La Tejita. Las series temporales de datos con los que se alimentan los modelos empleados son muy reducidas y de ahí las amplias incertidumbres que tienen las cuantificaciones realizadas.

Considera insuficiente y muy simplista el modo propuesto para mitigar la presunta interrupción del sistema de transporte de arenas (se draga la arena acumulada en la playa sumergida al norte y se vierte en la playa sumergida al sur del puerto). Recomienda se busquen fórmulas administrativas de compromiso para garantizar el trasvase de arena con la frecuencia que sea requerida.

El autor sugiere, asimismo, abordar una reflexión sobre la oportunidad de construir el puerto, sus alternativas y la posibilidad de adoptar otras soluciones técnicas, como la construcción de embarcaderos exentos conectados a tierra mediante pantalanés, de modo que no se bloquee la circulación de arenas en pequeñas profundidades.

- * CRUZ SIMÓ, T. (2001). *Dictamen ambiental: Proyecto puerto industrial de Granadilla*.- El Médano, fechado el 8/10/2001, 2 páginas.

El autor del informe es biólogo asesor ambiental, con trayectoria profesional dedicada a los temas marinos y con experiencia en el litoral de Granadilla. Destaca el valor intrínseco de los seadales por su biodiversidad y señala que estas praderas se extienden por toda la costa suroeste de la isla de Tenerife con mayor o menor uniformidad, y que colonizan los fondos afectados directamente por la planta del puerto. Advierte que los seadales pueden tener mayor o menor densidad (aspecto externo) sin que ello esté correlacionado con la biomasa o potencia de los rizomas, y que no se han hecho catas para conocer este aspecto. Estima que el seadal de la zona del puerto será destruido, y el presente en el lic, posiblemente hasta la playa de La Tejita, se degradará notablemente debido al impacto de finos y material pumítico de escasa granulometría levantado por las obras durante cuatro años. No comenta si la regresión es permanente o reversible. En la fase operativa, prevé una contaminación permanente que degradará la calidad de las aguas.



- * NÚÑEZ FRAGA, J. (2001). Repercusión irreversible sobre la biota litoral (lic ES7020116) en caso de llevarse a cabo las obras del puerto industrial de Granadilla.- Universidad de La Laguna, Departamento de Biología Animal (Zoología), fechado el 1/10/2001, 2 páginas.

A juicio del autor, dada la ubicación y magnitud de la obra, es «del todo evidente» que causará daños irreversibles en las comunidades bentónicas litorales, que califica como destrozos de los ecosistemas⁵⁷, que se extenderán a áreas distantes del lugar por el frenado de la dinámica litoral natural de las arenas.

Destaca la alta biodiversidad de los sebadales que se verán afectados en gran medida (incluido los del lic) y destaca el elevado número de organismos que no han sido descritos para la Ciencia, además de un gusano poliqueto ya descrito *Lepidasthenia medanesis* Núñez, Brito y Ocaña, 1992, que aparece en el Catálogo canario de Especies Amenazadas [excluido en el nuevo Catálogo]. El listado que aporta comprende dos crustáceos cumáceos y once gusanos poliquetos, de los cuales cuatro califica como endémicos (= exclusivos) del área de afección.

Sería conveniente conocer lo que en este informe abarca el «área de afección» (al menos, hasta El Médano) y si la exclusividad que motiva el empleo del término endémico obedece a razones biogeográficas ciertas o a que, simplemente, todavía no se había estudiado lo suficiente su distribución al tratarse de especies recientemente descubiertas. El autor del informe también expresa su opinión sobre lo innecesario que resulta el puerto de Granadilla, máxime cuando la Isla cuenta ya con otro de renombre internacional, que habría que potenciar.

- * PÉREZ RUZAFÁ, A. (2001). *Informe sobre el impacto ambiental producido por la construcción del Puerto industrial de Granadilla*.- Universidad de Murcia (sin fechar), 2 páginas.

El autor, profesor de Ecología, tiene dilatada experiencia en asuntos marinos. El informe se centra en las obras previstas, no en el posterior funcionamiento del puerto, y considera que afectarán negativamente a la dinámica y estado de salud de los sebadales y comunidades bentónicas en la zona portuaria, al sur del puerto (al menos hasta la zona del Médano y La Tejita) y las zonas próximas situadas al norte, en las que se producirá un marcado incremento de las tasas de sedimentación. Resume los elementos de juicio tenidos en cuenta en dicha valoración: dimensión y disposición de las infraestructuras, clima marítimo, transporte de materiales sólidos estimados, erosión anual, características del sebadal presente, etc. (tomados de la documentación disponible), y razona las causas y efectos del impacto previsible.

Advierte el autor sobre las actuaciones previstas para remediar la erosión producida⁵⁸, considerando que “serían demoledoras” para las comunidades y praderas de seba en el interior del lic y detalla los impactos que provocaría la resuspensión de materiales finos. Advierte igualmente, - por primera vez- sobre el previsible desequilibrio que el cambio hidrodinámico, aportes de nutrientes y contaminantes produciría entre *Caulerpa prolifera* y *Cymodocea nodosa*, a favor de la primera, y argumenta por qué el estrés ambiental puede tener este efecto. Por todo lo expuesto, desaconseja el desarrollo de las obras de construcción del puerto en la ubicación y con las características descritas en el proyecto.

⁵⁷ Los ecosistemas se alteran o transforman, pudiendo colapsar su funcionamiento actual, retro trayéndose a estados de juventud, que luego, y por sucesión ecológica evolucionarán hacia estados más autoorganizados, estables y, en definitiva, maduros. Es posible que el autor se refiera a un retroceso o a un colapso con el uso del término “destrozo”, ya que no emplea la palabra destrucción, que sería aplicable cuando un tipo de ecosistema es irreversiblemente reemplazado por otro tipo, o eliminados todos sus elementos.

⁵⁸ Aportación de 100.000 m³ de sedimento en la playa de La Jaquita y 160.000 m³ en la de El Médano; 25.000 m³ anuales de material fino al sur del puerto.



- * WILDPRET DE LA TORRE, W., GIL RODRÍGUEZ, M^a C., AFONSO CARRILLO, J. M. & SANSÓN ACEDO, M. (2001). *Contestación a la solicitud de informe para valorar la posible afección sobre el lic ES7020116 por la construcción del nuevo puerto de Granadilla.*- Universidad de La Laguna, Departamento de Biología Vegetal (Botánica), fechado el 10/9/2001,4 páginas.

Aporta este informe una relación pormenorizada de las comunidades vegetales presentes en el litoral de Granadilla, entre punta de La Pelada y la playa de El Tambor, por una parte, y desde punta del Porís hasta punta Salemera, por otra, todo ello basado en publicaciones previas de los autores del informe. Señalan la presencia en la zona de cuatro especies de flora incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (*Cymodocea nodosa*, *Cystoseira abies-marina*, *Sargassum vulgare* y *Sargassum filipendula*).

Los autores «creen» que la turbidez y continua sedimentación de los materiales finos generados por las obras producirán profundos cambios en la calidad del agua y de los sedimentos (eutrofización, turbidez, etc.) con efectos de carácter irreversible a corto y medio plazo sobre la vegetación algar de los fondos rocosos y, sobre todo, de los sebadales, dadas las singularidades⁵⁹ y fragilidad de éstos, así como, potencialmente, sobre los caladeros de pesca.

Advierten, asimismo, del fuerte impacto visual sobre el Monumento Natural de la Montaña Pelada, y concluyen que los costes medioambientales –especialmente sobre el lic ES7020116– derivados de la construcción y puesta en funcionamiento del puerto, serán elevados, por lo que proponen que “antes de iniciar la obra se debería llevar a cabo un estudio preciso y detallado de los ecosistemas, un riguroso y actual inventario de especies, una cuantificación de recursos explotables y una evaluación de los procesos ecológicos.”



Figura 8. *Cymodocea nodosa*, de nombre común seba; especie de planta fanerógama (hierba) capaz de formar praderas submarinas, que han polarizado mucho la atención en el procedimiento ambiental de Granadilla. Figura tomada de Borum et al. (2004). *European seagrasses: An introduction to monitoring and management*. Brussels: The M&MS Project (European Commission), 95 pp. EVK3-CT-2000-004.

⁵⁹ El término de singularidad debe entenderse aquí como características o peculiaridades del sebadal, no en el sentido con que se aplica en conservación, como algo único, raro, separado de lo común, o extraordinario.



VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2002). *Puerto de Granadilla de Abona. Medidas medioambientales compensatorias*.- Santa Cruz de Tenerife: Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, 45 páginas y 4 anexos.

Este documento⁶⁰ recoge la postura oficial de la Administración Autonómica en relación al puerto proyectado en Granadilla y su compatibilidad con la red Natura 2000. En él se presentan los antecedentes del proyecto (escuetamente), se justifica la ubicación en Granadilla y se incorpora el acuerdo del Gobierno de Canarias declarándolo de interés público de primer orden por razones de índole social y económica. Justificado así el proyecto, y a tenor de las disposiciones del artículo 6 de la Directiva (ver §1.2.2), se exponen las medidas compensatorias propuestas que se dividen en dos tipos (ver contenido detallado en la Tabla 7):

- a) Medidas compensatorias *sensu stricto* definidas como “las que sirven para que un lugar pueda contribuir a la conservación de un estado favorable de uno o varios hábitats naturales en la región.”
 - Aseguramiento de la coherencia global del hábitat de *Cymodocea nodosa* [cinco].
 - Medidas de protección y salvaguarda de la tortuga boba (*Caretta caretta*) [cuatro].
 - Temporalización de las medidas e instrumentos de actuación [una].
- b) Otras medidas compensatorias [seis].

Algunas medidas compensatorias se desarrollan con mucho detalle, incluso a nivel programático (p.ej. tortuga boba o la creación de una fundación). Cabe destacar que las del grupo b) «Otras medidas compensatorias», no se incluyen en el formulario que se envía a la Comisión Europea (Anexo I), no quedando pues comprometidas por esta vía (ver §3.2.2). También se anexan los documentos de referencia relativos al estudio de alternativas y valoración socioeconómica del proyecto, de los que se extrae información y a los que se hace mención en el texto:

- Anexos I. Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del Artículo 6 de la Directiva Hábitat.
- Anexo II. Cabildo de Tenerife: Informe relativo a las alternativas de localización de la nueva dársena comercial de Tenerife.
- Anexo III. Consejería de Economía, Hacienda y Comercio. Proyecto de construcción del nuevo puerto industrial en Granadilla de Abona. Análisis de valoración socioeconómica.
- Anexo IV. Acuerdo del Gobierno de Canarias sobre el Puerto de Granadilla (ver «Declaración de interés público de primer orden» en §3.1.3).

El texto principal de la Viceconsejería no incluye la evaluación de impacto que reclama la Directiva Hábitat⁶¹, aunque en el formulario para La Comisión (Anexo I) existe un epígrafe titulado «Resumen de la evaluación de los efectos negativos sobre el espacio». No se concreta el origen de la evaluación que se resume, si es el estudio de Garome (1999), de Hydra (2002), de informes internos de sus Servicios (p.ej. Azcárate, 2001), o de algo hecho a propósito. En t caso, la Viceconsejería la estima adecuada, y viene a decir básicamente lo siguiente:

⁶⁰ Copia del contenido se remite el 24/1/2003 a la Federación Ben-Magec en contestación al escrito de 27/12/2002 en el que se interesaban por conocer las medidas compensatorias para minimizar el impacto del puerto.

⁶¹ Según el art. 6.2: “Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión de una zona designada o sin ser necesario para la misma, pueda afectarla de forma apreciable, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar”.



- Las causas que potencialmente podrían producir efectos negativos sobre el lic son: vertido de finos durante las obras y su depósito en los seabadales, vertido accidental de hidrocarburos y el potencial choque accidental de embarcaciones con especies protegidas y los daños físicos a las mismas.
- Otra causa de posibles efectos negativos, sería la interrupción de las corrientes marinas, pero se considera que la disminución de la velocidad de la corriente que provocaría el puerto podría tener un efecto beneficioso para la regeneración de los seabadales, y citan como ejemplos las zonas abrigadas de los puertos de las islas de La Palma, La Gomera y El Hierro.
- Se expone que el crecimiento de los seabadales –dentro de su rango batimétrico– viene condicionado por la dinámica marina. La velocidad ideal de la corriente para su desarrollo en buenas condiciones se sitúa entre 0,1 y 0,2 m/seg; el comienzo de la pérdida se produce entre 0,2 y 0,3 m/seg y su desaparición entre 0,3 y 0,4 m/seg. No se indica cuál es la fuente de estos datos, pero los valores resultan plausibles⁶², aunque en algunas zonas de Canarias, como en el canal de El Río, entre Lanzarote y La Graciosa, crece seba sujeta a corrientes aceleradas que pueden superar el nudo (= 0,5 m/seg).
- Se explican sucintamente las medidas correctoras establecidas en el EIA para reducir las fuentes de finos y mitigar los impactos de la turbidez, para gestionar los vertidos accidentales de hidrocarburos, y para dar asistencia y enviar a los centros de recogida a los ejemplares de tortugas o cetáceos víctimas de choques accidentales.

Además de este particular, no se aprecian discrepancias entre la información recogida en el informe de la Viceconsejería y la transferida al borrador del formulario anexo, con la salvedad del grupo de “Otras medidas compensatorias”, que se eliminan del Formulario, con buen criterio, a nuestro juicio.

Termina el documento del siguiente modo: “*Como conclusión, y siempre teniendo en cuenta que la actuación se realiza fuera del LIC ‘Sebadales del sur de Tenerife’ y que el estudio de impacto ambiental establece medidas correctoras que se implantarán para evitar los daños de los hábitats y especies protegidos del citado LIC, por lo que, en principio, la actuación no producirá perjuicio a la integridad del mismo. A pesar de ello, y usando el principio de cautela, [el subrayado es nuestro] se establecerán las medidas compensatorias del riesgo potencial de afectación expuestas para garantizar de este modo que, en cualquier caso, se mantiene la integridad de la red Natura 2000.*”

REINO DE ESPAÑA (2002). *Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del Artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre Hábitats.*- Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 26 páginas. Fechado en julio de 2002

Hemos cotejado formulario oficialmente remitido a La Comisión con el borrador preparado por la Viceconsejería de Medio Ambiente (ver documento anterior), y no se aprecian diferencias. El contenido del formulario se estructura de la siguiente forma:

I. Plan o proyecto

- Denominación y código del espacio de Natura 2000 afectado
- El espacio es: ZEPA /LIC /alberga un hábitat o especie protegida
- Resumen del plan o proyecto que afecta al espacio

⁶² El valor medio de la corriente de Canarias fuera del archipiélago es de 0,25 m/seg.



II. Efectos negativos

- Resumen de la evaluación de los efectos negativos sobre el espacio

III. Soluciones alternativas

- Resumen de las soluciones alternativas estudiadas por el estado miembro
- Motivos que han llevado a las autoridades nacionales competentes a determinar que no hay soluciones alternativas

IV. Razones imperiosas

- Motivos para justificar, pese a todo, este plan o proyecto
- Breve descripción del motivo

V. Medidas compensatorias

- Medidas compensatorias previstas y calendario

Las diez medidas compensatorias (ver Tabla 7) se transcriben con la misma extensión y detalle que en el informe de la Viceconsejería (incluyen resumen de los estudios previos, justificación, etc.) y se presentan en tres grupos:

- Aseguramiento de la coherencia global del hábitat de *Cymodocea nodosa*
- Medidas de protección y salvaguarda de la tortuga boba (*Caretta caretta*) - Cód. 1224.
- Temporalización de las medidas e instrumentos de actuación (se centra en la creación de una Fundación para ocuparse de las dos medidas anteriores).

Caretta caretta viene listada en el Anexo II de la Directiva Hábitat como especie prioritaria. Sin embargo, en el punto I del Formulario solo se marca la casilla correspondiente a “LIC”, y no la de albergar un hábitat o especie protegida⁶³. Es posible que ese detalle obedezca a los estudios realizados con ocasión del proyecto LIFE B4-3200/97/247, ejecutado en 1998-2000, cuyos resultados y conclusiones se exponen a continuación, pues son relevantes:

*“No existen en la zona inmediata al propuesto puerto de Granadilla, poblaciones sedentarias de tortugas marinas de ninguna especie. La aparición de tortugas de la especie *Caretta caretta* en la zona es muy rara y esporádica, y responde siempre a los patrones de migración de esta especie alrededor de las islas Canarias”... “Seguramente la inclusión de la *Caretta caretta* como especie en tránsito en esta zona se debió a la presunción de que en cierto modo las tortugas comunes están ligadas a los ecosistemas de este tipo [sebadales], altamente productivos en elementos consumibles por las tortugas. Sin embargo, ahora sabemos que para que los sebadales ejerzan este influjo, deben reunir una serie de condiciones entre las que se cuenta, como más sobresaliente, su extensión superficial como por ejemplo ocurre al suroeste de Gran Canaria”.*

Contrasta, pues, que por un lado se ‘desligue’ a la especie del lic, pero por otro se le imputen unas medidas compensatorias muy fuertes en tiempo y costes (creación de una fundación activa 10-20 años, seguimiento de 100 tortugas por satélite, reintroducción de la especie a partir del stock de Cabo Verde, etc.), que, a nuestro juicio, resultan excesivas como compensación a un presunto o posible daño causado, aunque bastante acordes al entusiasmo e interés que el redactor original de las medidas refleja por esta especie.

⁶³ Recuérdese que, además del hábitat 1110, la tortuga boba fue presentada como especie presente y elemento valorizador en la propuesta del lic Sebadales del sur de Tenerife.



3.3.5 Texto refundido del Estudio de Impacto Ambiental

LÓPEZ LÓPEZ, R. & LANDRAU POTIER, E. (2002). *Texto refundido del Es.I.A.: Proyecto de construcción del nuevo puerto de Granadilla*. - Santa María del Mar: Hydra Consultores, S.L., 208 páginas.

Tal como se comentó con anterioridad (§ 3.1.2), se trata de un documento oficioso no tramitado ante el órgano ambiental ni sometido a información pública, aunque sí fue remitido al Gobierno de Canarias y a la Comisión Europea. Según reza en el propio documento, “es consecuencia de las deficiencias encontradas por la Viceconsejería de Medioambiente del Gobierno de Canarias en relación con algunos aspectos ambientales, sociales y económicos recogidos por el Estudio de Impacto Ambiental realizado en diciembre por la empresa Garome, S.L., estudio que sigue siendo la base del presente Texto Refundido. De esta forma, con el nuevo Texto Refundido “se pretende subsanar las deficiencias encontradas de forma cuantitativa y cualitativa mediante la incorporación de nueva información, aclarando a su vez las dudas que han ido surgiendo en el posterior proceso.” En realidad, y a pesar de su designación, es algo más que un mero texto refundido; se trata de una reevaluación *de facto*.

Fuentes. - El Texto Refundido se prepara a partir del estudio de impacto ambiental elaborado por Garome (1999) y la documentación que se empleó entonces, concretamente: Cruz Simó (1997), Cedex (1998), de la Nuez Pestana (1998), WL/Delft Hydraulics (1999) e Hidtma (1999), entre otros, a la vez que se incorporan ahora los estudios realizados posteriormente o en paralelo: Reyes (1999), Autoridad Portuaria S/C Tenerife (10/2000), de la Nuez Pestana (2000), Fernández del Castillo (2001), Autoridad Portuaria S/C de Tenerife (4/2001), así como otros documentos no comentados previamente en el presente análisis:

- a) *Plan de utilización de espacios portuarios del nuevo puerto de Granadilla*. (Spim 4/2000).
- b) *Análisis de sedimentos en las dársenas del puerto de Santa Cruz de Tenerife*. (Autoridad Portuaria S/C Tfe, 5/2000).
- c) *Estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife*. (Autoridad Portuaria S/C Tfe, 4/2001).
- d) *Proceso constructivo del puerto de Granadilla*. (Autoridad Portuaria S/C Tfe, 2/2002).
- e) *Inventario fotográfico de los fondos del puerto de Granadilla y su entorno*. (Autoridad Portuaria S/C Tfe & Ecometría-Cía, 2/2002).
- f) *Documentación gráfica de posible afección al lic Sebadales del Sur* (Fernández del Castillo Massieu, M. & Hernández Acosta, M., 2/2002).
- g) *Alteración de la dinámica sedimentaria por la construcción del puerto de UNELCO en el Polígono industrial de Granadilla*⁶⁴. (Hernández Acosta, M., 2/2002).

Estructura y evaluación. - Tanto el Estudio original como el Texto Refundido están referidos al proyecto completo (dos fases), aunque luego, las obras, se centren sobre la primera fase (Proyecto reducido). Se utiliza el mismo índice, pero el Texto Refundido ordena mejor y desarrolla más los contenidos. Del análisis comparado de estos dos documentos, cabe destacar:

- En el examen de alternativas, se tiene en cuenta el emplazamiento (alternativa cero, la ampliación del puerto de Santa Cruz, etc.), además de los tres diseños para Granadilla, ya tratados en el Proyecto y considerados en el estudio de Garome. Hydra aporta más datos, gráficas, imágenes, etc., pues ha tenido acceso a más información.

⁶⁴ En este estudio referido a las infraestructuras de Unelco contiguas al futuro puerto de Granadilla, se actualiza la información -generada por distintas vías- sobre la dinámica litoral, y se considera la afección a los lic recién establecidos por Decisión de la Comisión en 2001.



- El inventariado ambiental es prácticamente idéntico: Relación de ecosistemas, fauna y flora, descripción del paisaje, interacciones ecológicas claves, datos sobre población, patrimonio histórico, condiciones de sosiego público, relaciones sociales, estudio comparativo de la situación actual y futura. En algún caso se aporta algo más de información, pero poco o nada relevante para el caso.
- La relación de acciones que producen impacto cambia; se segregan por fases y se aportan nuevos datos; longitudes exactas de diques, volúmenes de material de relleno, afección al ITER (se resuelve en las medidas correctoras), alteración hidrológica, a la cubierta vegetal, etc. En general, se detectan más acciones y se aborda mejor el medio humano y socioeconómico, que el anterior estudio apenas consideraba.
- Reducen la cuantificación y composición de los residuos, vertidos y emisiones respecto al EIA 1999, pero no significativamente.
- La identificación de impactos y su valoración se realiza de manera distinta. Hydra emplea una metodología más elaborada, de uso común en estos casos, aunque no la explica. Utiliza los mismos elementos de valoración (intensidad, magnitud, extensión, periodicidad, signo, etc.), pero tampoco cuenta cómo se asignaron los valores. Hydra simplifica, que es a lo que se tiende hoy en día, y considera dos medios (socioeconómico /físico-químico-biológico), mientras que Garome trabajó con cinco medios. Consecuentemente, los parámetros ambientales cambian y se reducen, lo que repercutirá en un menor número final de impactos.
 - La valoración se estructura en fase de planificación, de obras y operativa, evitando así que el mismo impacto se valore dos veces, aunque también desaparecerán algunos impactos antes moderados o compatibles, e incluso algunos severos bajan de categoría. Por otra parte, Hydra ha cuidado más la valoración del medio socioeconómico y cultural.

Tabla 11. Tabla comparativa de la valoración del impacto ambiental 1999 versus 2002

Estudio de impacto ambiental	Impactos sin medidas correctoras	Impacto final (según legislación)	Impactos con medidas correctoras	Impacto final (según legislación)
GAROME, 1999	82: 16C+, 11C-, 40M, 13S, 2C	Moderado, o Significativo	81: 16C+, 14C-, 37M, 12S, 2C	Moderado, o Significativo
HYDRA, 2002	55: 12C+, 16C-, 15M, 10S, 2C	Compatible o Significativo	55: 13C+, 25C-, 8M, 7S, 2C	Compatible o Poco significativo

(C+ compatible positivo, C- compatible negativo, M = moderado, S = severo y C = crítico)

- La valoración global de Garome (1999) fue de 82 impactos: 66 negativos (11 compatibles, 40 moderados, 13 severos y 2 críticos) y 16 impactos positivos. En la valoración de Hydra (2002) se obtienen 55 impactos significativos: 16 compatibles, 15 moderados, 10 severos y 2 críticos) y 12 compatibles positivos. Hay impactos nuevos, como la afección al ITER, y desaparecen algunos impactos que habían sido recogidos por Garome⁶⁵. Ver resumen en la Tabla 11.

⁶⁵ En la evaluación de 1999 se duplican algunos impactos al solaparse parámetros tales como las especies protegidas del medio marino con las comunidades infralitorales y pelágicas.



- Los impactos críticos en ambos casos son aproximadamente los mismos: En Garome: (a) especies vulnerables. (b) morfología de costas y (c) fondos. En Hydra: (a) geomorfología costera y (b) el ecosistema marino. Hay más variación respecto de los impactos severos, pero éstos son siempre más discutibles.
- Según el RD 1131/1988 el impacto global—sin aplicación de medidas correctoras— de Garome sería «Negativo moderado» y el de Hydra pasa a ser «Compatible». Según la Ley canaria 11/90 de Prevención del impacto Ecológico, ambos impactos globales son «Significativos».

Las medidas correctoras.— Las medidas correctoras y protectoras se separan según el medio terrestre y el marino, y se ordenan por fases (planificación, obras y explotación). Desaparecen algunas medidas contempladas por Garome (1999), como la prohibición de pescar a caña, eliminación en lo posible de la fracción de finos, etc., y se incluyen varias nuevas (ver Tabla 6). En general las medidas de Hydra (2002) están actualizadas, son más numerosas y, de repetirse, presentan ajustes y modificaciones (p.ej. vivero temporal para trasplantes; plantaciones de zonas verdes; acondicionamientos accesos y salidas; creación de un área de servicios; hidrología superficial y subterránea; integración paisajística; control periódico de las poblaciones de erizos, etc.).

El presupuesto de llevar a cabo y controlar todas medidas correctoras que plantea Hydra, asciende a 20.456.058,5 € (en pesetas 3.403 millones). En el estudio de Garome las medidas correctoras se realizaban por administración o estaban incluidas en el presupuesto del propio proyecto, salvo el plan de recuperación arqueológica, estimado en 30.000 €.

La evaluación global del proyecto tras aplicar la batería de medidas correctoras propuestas, refleja los mismos 55 impactos (ver Tabla 11), pero éstos resultarían ser: 13 compatibles positivos, 25 compatibles, 8 moderados, 7 severos y 2 críticos. Estos impactos residuales serían el coste ambiental del Proyecto, después de corregir siete moderados y dos severos. Como consecuencia de la inversión en medidas correctoras (20,4 millones de Euros) el proyecto pasaría de tener impacto «Moderado» según Garome, a ser «Compatible» en Hydra, según la legislación básica; o a tener un impacto «Poco significativo», en vez de «Significativo», según la normativa canaria.

El Plan de Vigilancia Ambiental que se describe en el Texto Refundido está más resumido y resulta más generalista que en el documento original, aunque el apartado dedicado al método y frecuencia de la recolección de datos es más completo y se define, planifica y organiza bastante mejor. Además, el PVA de Hydra incluye dos puntos primordiales:

- El control de la calidad del medio marino, que se aborda sin complicarse excesivamente con las analíticas y resulta más pragmático.
- El programa de actuación para la restauración de la línea de costa, donde se recoge la propuesta desarrollada por De la Nuez Pestana (2000) (v. §3.2.2).
- Resalta el carácter abierto y flexible del PVA, preparado para incorporar nuevas prescripciones, según sea preciso.

Hydra afirma no haber tenido ninguna complicación ni dificultad para recopilar información y realizar su trabajo. El documento termina con el resumen y conclusiones (incluido el PVA) y varios anexos, planos (cartografía mucho mejor elaborada), montajes fotográficos sobre el estado actual del ámbito del estudio y entorno inmediato, y tablas relacionadas con los muestreos realizados *ex-profeso* en el medio marino.



3.3.6 Declaración de Impacto Ambiental (DIA)

SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE (5/2/2003). *Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I» de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.*- Boletín Oficial del Estado, 49: 7767-7784. Resolución 3993.

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se formula de acuerdo al RDL 1302/1986 y sus posteriores modificaciones y desarrollo. Se inicia exponiendo los antecedentes y algunos pormenores de la tramitación (consultas, información pública, informes elaborados, etc.) para concluir que: “Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I, es ambientalmente viable, cumpliendo con las siguientes condiciones⁶⁶”; y desarrolla a continuación dichos condicionantes –con bastante precisión– agrupados según los siguientes epígrafes:

1. Playas próximas a la zona del proyecto
2. Protección de los sebadales
3. Operaciones de dragado y de relleno de explanadas
4. Protección de espacios naturales
5. Calidad del agua del mar
6. Protección del patrimonio arqueológico
7. Programa de vigilancia ambiental
8. Documentación adicional

En la sección §3.2.1, dedicada a la verificación de los condicionados ambientales, analizamos con cierto detalle sus contenidos (ver Tabla 4) y ulterior desarrollo. Es común y correcto que las DIA incluyan este tipo de condicionantes a la autorización del proyecto (devienen obligatorios), y, en este caso, no se aprecian desvíos hacia temas que pudieran considerarse no estrictamente ambientales.

La DIA incluye además varios anexos con información resumida sobre varios aspectos relacionados con el proyecto, el estudio de impacto y su tramitación:

- I. Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto
- II. Descripción del proyecto
- III. Resumen del estudio de impacto ambiental
- IV. Resumen de la información pública

El estudio de impacto manejado es el inicialmente presentado por la Autoridad Portuaria, elaborado en 1999 por Garome, no el realizado por Hydra (2002) con motivo de la redacción del “Texto Refundido” (ver sección previa). De ahí, que ninguna de las medidas correctoras nuevas propuestas en este último texto sean contempladas en la DIA.

En relación al estudio de impacto, la DIA considera “que ha analizado tanto el medio físico como el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. Cada uno de los apartados del inventario ambiental ha sido estudiado con suficiente detalle, considerándose correctamente caracterizado el medio, en sus diferentes aspectos, y enumerando los factores más importantes a considerar a la hora de

⁶⁶ En términos de la normativa canaria, esta resolución del órgano ambiental se ha de equipar a una Declaración de Impacto Ecológico «condicionada» (apartado c del art. 17.1 de la Ley 11/1990), aunque no medie un pronunciamiento formal en este sentido.



identificar y valorar posibles impactos y diseñar medidas protectoras, correctores o compensatorias que los mitiguen. Así mismo, han sido estudiados todos los puntos que fueron señalados en la fase de consultas”. Y concluye que, “en general, los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.”

Compatibilidad del proyecto con la red Natura 2000.- “Aunque el proyecto se realiza fuera de los límites del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES7020118 «Sebadales del Sur de Tenerife» y a pesar de que no se prevén efectos negativos sobre el mismo, tal como se pone de manifiesto en el estudio de impacto ambiental y en el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias que se resume en el anexo IV de esta Resolución, el citado estudio establece medidas correctoras adecuadas para evitar los daños a los hábitats y especies del citado LIC.” Así se expresa la DIA al respecto, y luego concreta las medidas compensatorias vinculadas al sebadal. Las otras medidas propuestas por la Viceconsejería relacionadas con la tortuga boba y creación de una fundación no son recogidas, quizás por considerarlas excesivas o no justificadas (ver §3.3.4). El caso es que lo requerido en virtud del apartado 4 del Artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre Hábitats, sobre la compatibilidad con la red Natura 2000, parece haber sido atendido por la propia DIA, y no tiene mucho sentido a estos efectos la ulterior Declaración de Compatibilidad emitida por el mismo Ministerio de Medio Ambiente (aunque por distinta Dirección General), sin perjuicio del Dictamen de La Comisión, que si se justifica (ver §1.2.2).

WILDPRET DE LA TORRE, W., BRITO HERNÁNDEZ, A., GIL RODRÍGUEZ, M^a.C., BARQUÍN DÍEZ, J., AFONSO CARRILLO, J. & SANTÓN ACEDO, MARTA (11/3/2003). *Informe con relación a la Resolución de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I», de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.*- La Laguna: Universidad de La Laguna, 6 páginas.

Informe remitido a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, por iniciativa propia de varios catedráticos y profesores de la Universidad de La Laguna, y en el que se solicita se tomen las medidas oportunas para subsanar los graves errores que, a juicio de los firmantes, contiene la DIA de Granadilla. Desconocemos si este informe fue remitido al Secretaría General del Medio Ambiente, que es el órgano ambiental responsable de la DIA.

Se insiste en lo incompleto y falta de rigor del Estudio de Impacto (Garome, 1999) en el que se apoya la DIA, y se comentan lo mal concebidas que están algunas medidas compensatorias, particularmente la del trasplante de seba, valorando el lic Sebadales del Sur de Tenerife como “una de las mejores representaciones de los sebadales que existen en Canarias, que será irremediable e irremisiblemente afectado por las obras y el funcionamiento del muelle” (no se especifica en qué extensión o intensidad). También se discute el carácter de la presencia de la tortuga boba en la zona. Concluyen que, “las medidas compensatorias propuestas son o bien inviables o, en el mejor de los casos, suponen una compensación teórica muy difícil de demostrar y no fundamentada en conocimientos existentes.” Se aprecian algunas discrepancias semánticas en términos técnicos empleados por la DIA y por los autores del informe (integridad, perjuicio, efectos negativos, medida compensatoria, etc.).

En las fechas en que se hizo este informe, el archipiélago canario contaba con seis lic marinos con representación de sebadales como elemento de valoración: La Graciosa, Guasimeta, Corralejo, Playa del Inglés, Sur de Tenerife y San Andrés (posteriormente, en 2006, se crearon



dos más: Antequera y Güí-Güí). Por razones geomorfológicas y ecológicas⁶⁷, los seadales de Fuerteventura y de Gran Canaria adquieren mejor desarrollo que los del litoral meridional de Tenerife, y parece excesiva la apreciación de los autores al considerar a éstos como una de las mejores representaciones de Canarias. El sebadal del Sur de Tenerife sí es mejor que el de San Andrés, al menos respecto a su desarrollo dentro del lic ES7020120.

3.3.7 Informes conexos

Incluimos aquí documentos surgidos con posterioridad a la DIA de Granadilla y que están aparentemente orientados a alimentar el proceso complementario de evaluación de la compatibilidad del Proyecto con la red Natura 2000. Como quiera que dicho procedimiento no está convenientemente reglado (ver §1.2.2), resulta difícil saber qué documentación ha sido oficial u oficiosamente consultada por las autoridades responsables. No hemos accedido al expediente que obra en La Comisión, ni a la documentación acumulada en el Ministerio de Medio Ambiente. La relación que sigue es seguramente parcial y se trata de documentos que hemos conocido a través de los archivos de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife y de las páginas web de organizaciones ciudadanas y ecologistas. Al no siempre ir acompañados de escritos de remisión, resulta complicado averiguar a quién fueron dirigidos formalmente y si llegaron a incorporarse a los expedientes oficiales, aunque suponemos que sí.

GARCÍA CASANOVA, J. (2003). [*Informe sobre nuevas poblaciones de Atractylis preauxiana*]. La Laguna: Viceconsejería de Medio Ambiente, Servicio de Biodiversidad, 5 páginas. [Supervisa J.M. Martín Esquivel]. Fechado en marzo de 2003.

Se comunica interiormente al Jefe del Servicio de Impacto y Restauración Ambiental de la Viceconsejería, la detección de nuevas poblaciones de la piñamar, especie catalogada como «en peligro», en la zona del Polígono Industrial de Granadilla y del futuro puerto (tras el recorte de 2005, han quedado fuera de su ámbito). Se realiza un inventario de esta especie no registrada durante el estudio de impacto ambiental, contabilizándose 66 ejemplares, frente a los 51 inicialmente detectados⁶⁸. El autor aconseja la paralización de cualquier obra en la zona en tanto se buscan soluciones viables desde el punto de vista técnico para evitar daños irreparables a esta población.

OTTO, R. [9/2004]. *Descripción del estatus de la población de Atractylis prauxiana afectada por el futuro Puerto Industrial de Granadilla*.- [El autor firma como Doctor en Ciencias Naturales de la Universidad de Zurich, Suiza, y Licenciado en Geografía y especialista en Geobotánica], 12 páginas.

Se recopila información sobre *Atractylis preauxiana* y se da cuenta de un nuevo inventario en Granadilla, realizado en junio de 2004, detectándose un total de 105 ejemplares. El autor analiza y evalúa el estado de las poblaciones en la isla de Tenerife, destacando que la pérdida de esta población representaría el 12,5% del número de poblaciones conocidas, y el 7% del número de individuos. Estos datos refieren a la isla de Tenerife, pero como el mismo autor registra en la introducción, en la isla de Gran Canaria se encuentran las mayores poblaciones del

⁶⁷ Espino, F., Tuya, F., Blanch, I. & Haroun, R. J. (2008). *Los seadales de Canarias. Oasis de vida en los fondos arenosos*. Las Palmas de Gran Canaria: BIOGES, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 68 pp.

⁶⁸ Las primeras detecciones fueron comunicadas a la Viceconsejería por Otto, R. & Barone, R. (3/2002). *Comunicación del hallazgo de una nueva población de Atractylis preauxiana Sch. Bip. in Webb & Berth. en el sureste de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, 14/3/2002 [sin afiliación], y posteriormente, en junio de 2003 a la Autoridad Portuaria, a la Comisión Europea (DGXI), al Ministerio de Medio Ambiente, al Ayuntamiento de Granadilla de Abona y, repetida, a la Viceconsejería de Medio Ambiente.



endemismo canario *Atractylis preauxiana*, con unos 15.000 ejemplares en total, el 90% de lo conocido. Estos datos contrastan con la conclusión del informe: “En resumen, se trata de una especie vegetal endémica muy rara y muy amenazada, y además, poco estudiada... Se debería tomar todas las medidas posibles para conservar dicha población.”



Figura 9. Ejemplar de piñamar (*Atractylis preauxiana*) en estado precario, en la loma del Vidrio, Granadilla.

De estar las poblaciones de Tenerife (el 10%) en franca regresión, si es que lo están, no se justifica el calificar a la especie en su conjunto como “muy amenazada”, pues habría que considerar el estado de las poblaciones mayoritarias (90%) presente en Gran Canaria, tema en el que no entra el autor. Coincidimos en su apreciación de que la especie estaba poco estudiada, pues el posterior SEGA⁶⁹ de 2006 estima la subpoblación de Arinaga entre 142.920 y 288.768 ejemplares, y el censo total registrado en 2009 según el Plan de Recuperación de la especie⁷⁰, es de 215.770 individuos. Esta información pone en entredicho la catalogación de la piñamar como «en peligro de extinción», y es posible que, sin perjuicio de que aún se mantenga catalogada como tal, el haber resaltado como muy amenaza la especie pudiera ser el origen de la medida adoptada por La Comisión de crear un lic específico para la población de Granadilla, medida que estimamos inútil a efectos del estado de conservación de la especie, pero que ha tenido importantes implicaciones para el proyecto del puerto de Granadilla, que, según parece, fue recortado en su ámbito terrestre para alejarlo del lic creado, mermando sensiblemente su operatividad.

⁶⁹ Mesa Coello, R. & Rodríguez Núñez, S. (2006). *Seguimiento de poblaciones de especies amenazadas (2006)*. *Atractylis preauxiana Sch. Bip.*, in Webb & Berth. Gesplan & Viceconsejería de Medio Ambiente, 36 pp.

⁷⁰ GESPLAN (2009). *Desarrollo del plan de recuperación de la piñamar (Atractylis preauxiana)*. *Seguimiento de poblaciones, Diciembre 2009* Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias, 57 pp.



FERNÁNDEZ-PALACIOS, J.M., OTTO, R. & MÉNDEZ, J. (2004). *Comentarios a las observaciones y medidas propuestas por la Autoridad Portuaria respecto a la población de Atractylis preauxiana en la zona del Proyecto Puerto Industrial de Granadilla.*- La Laguna. Universidad de La Laguna, Grupo de Investigación de Ecología Insular, 8 páginas y 6 anexos.

El Grupo de Ecología Insular, en el que se integran los autores de este documento, elaboró a petición de la Autoridad Portuaria (junio 2004) un informe previo titulado *Descripción del estatus de la población de Atractylis preauxiana ubicada en el entorno del futuro del Puerto Industrial de Granadilla.* A juicio de los autores, la Autoridad Portuaria ha dado a dicho informe un uso contrario a la buena fe, tergiversando los datos que incluyen en los reportes a varios expedientes de queja ante La Comisión, y remitidos a otras autoridades, restando importancia a la población.

El 23/12/2004 encontraron 144 individuos, y del análisis poblacional efectuado deducen que se trata de una población estable con una proporción normal de individuos en cada clase de edad, y el 39% en capacidad reproductora. Consideran además, que para poderse abordar la traslocación de la población que propone la Autoridad Portuaria, es necesario hacer un estudio previo durante al menos cinco años sin afección por las obras, así como abordar experimentos de replantación con plantas de vivero para conocer las tasas de supervivencia. Aportan abundante documentación (seis anexos), hacen algunas interpretaciones -bastante *sui-generis*- sobre doctrina de conservación y legalidad de los supuestos de traslocación planteados, y concluyen que las medidas correctoras propuestas no pueden garantizar la conservación de la población en cuestión, y, “muy al contrario, podrían perjudicar la supervivencia de la especie en la zona, lo que significaría un paso más hacia su extinción.”

Además de expresar su apoyo a la ampliación del puerto de Santa Cruz capital, por ser la alternativa a Granadilla más viable desde un punto de vista ambiental y económico, a juicio de este Grupo de Ecología Insular “se debería suspender el proyecto y revisar la Declaración de Impacto Ambiental del 5 de Febrero de 2003 al no haberse tenido en cuenta datos relevantes que fueron ocultados (entre otros, la existencia de la piña de mar) e iniciarse una serie de estudios previos y rigurosos durante varios años antes del inicio de cualquier obra incluyendo las posibles afecciones del futuro proyecto a la población de la piña de mar, al sebadal de la zona, a la dinámica del transporte de arenas en el litoral y a las zonas LIC Sebadales del Sur y LIC Dunas de Montaña Roja.”

Según la información recogida por esta Fundación (pero no confirmada en los expedientes), el descubrimiento de la piñamar en Granadilla fue comunicado a la Viceconsejería de Medio Ambiente en marzo de 2002 y reiterados por ATAN el 8 de noviembre de 2002, mientras que la remisión a la Autoridad Portuaria, que es el órgano responsable del Estudio de Impacto, se produce el 6 junio de 2003 (*fide* Barone & Otto, ver nota al pie 68), en fecha posterior a la DIA. Por este lado no parece haber fundamento objetivo que sustente la acusación de ocultamiento de datos, al menos por parte de la Autoridad Portuaria.

MEDINA SANTAMARÍA, R. (2004). *Informe sobre la afección del nuevo puerto de Granadilla a la dinámica litoral y a las playas.*- Santander: Universidad de Cantabria, Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas, 5 páginas (+ CV y documentación aneja sobre el GIOC), fechado el 22/9/2004.

Este informe lo realiza el Catedrático de Ingeniería litoral de la Universidad de Cantabria y Director del GIOC, a petición de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife. Se analizan el documento *Granadilla Port, Coastal Impact Study* (WL/Delft Hydraulics, junio 1999), y las medidas correctoras propuestas para las afecciones previstas.



- Respecto del estudio de WL/Delft Hydraulics, resume las conclusiones más relevantes y asevera que el estudio realizado es correcto tanto desde el punto de vista conceptual como metodológico.
- Respecto de la *Propuesta de plan de seguimiento para la restauración de la línea de costa de las playas de La Jaquita y El Médano después de la construcción del puerto de Granadilla* (de la Nuez Pestana, 2000) para corregir los efectos de la interrupción del transporte de sedimentos en las playas del entorno y en los bancos de arena submarinos, concluye el informe que las medidas son correctas y no presentan dificultad técnica alguna. Con el conocimiento que se tendrá del área con el estudio bionómico preoperacional a realizar según señala la DIA, y con los estudios de corrientes pertinentes una vez construido el puerto, se podrá diseñar sin dificultad la reintegración al SO del material interrumpido por la construcción del puerto, sin que se afecte al hábitat de los seadales allí existentes. Tampoco encuentra objeción ni dificultad técnica a la corrección del basculamiento de las playas.
- La ejecución de las medidas correctoras y, más concretamente, el mantenimiento del volumen y características de la arena de la playa de El Médano, garantizan la no afección de las obras al lic ES7020049 Montaña Roja y en particular al hábitat 2130: “Dunas fijas con vegetación herbácea”.

Leyendo este informe, no se explica ni queda claro cómo se ha evaluado la no afección a la vegetación sabulícola del campo dunar, ni a los seadales. Posiblemente, el autor parte del planteamiento simplista de que, una vez repuesto el flujo de arenas, todo funcionará correctamente, sin considerar aspectos como el impacto ecológico de la turbidez e incremento de sedimentación de terrígenos generados durante la ejecución de las obras, o el que provocará el propio trasiego de arenas planteado.

WILDPRET DE LA TORRE, W., BARQUÍN DÍEZ, J., BRITO HERNÁNDEZ, A., MARTÍN HIDALGO, A. GIL RODRÍGUEZ, M.C., AFONSO CARRILLO, J., FERNÁNDEZ PALACIOS, J.M. Y SANSÓN ACEDO, M. (2004). *Afecciones ambientales de la Fase I del proyecto “Puerto Industrial de Granadilla” a la Directiva 92/43/CEE y a la Directiva 79/409/CEE.*- La Laguna: Universidad de La Laguna, 11 páginas y 2 anexos. Fechado el 14/ de mayo de 2004.

En este documento, elaborado por catedráticos y profesores universitarios, se analiza brevemente la disposición del puerto y la dinámica marina. Dado que el dique exterior se situará al pie de un talud, determinan que las arenas desplazadas verán abajado, dejan de estar influenciadas por el oleaje debido a las grandes profundidades, lo que implicará el corte del flujo de las arenas hacia los fondos situados al sur del puerto, proceso que desencadenará una cascada de acontecimientos que irán en detrimento de los lic situados al sur del puerto. Desgranar a continuación los efectos negativos que anticipan en el lic Seadales del Sur de Tenerife y en el de Montaña Roja (expuestos con mayor detalle que en escritos anteriores), criticando a su vez la información vertida –y minimizada, a su juicio– en los informes oficiales sobre medidas compensatorias de Granadilla, relativos a la tortuga boba y la importancia de los seadales para esta especie. Respecto de la piñamar (*Atractylis preauxiana*), destacan que en la zona afectada por el proyecto del puerto, se encuentra una de las mejores (*sic*) poblaciones de las cuatro que existen en Tenerife.

Se aporta información sobre la iba nº 273 (Área importante para la conservación de las aves) de El Médano, catalogada como lic, pero no designada como zepa (Zona de especial protección para las aves). Consideran que la cadena trófica de las aves limícolas se verá modificada



drásticamente por la disminución del hábitat 1110, ya que la fauna invertebrada detritívora que se alimenta de los arribazones periódicos de *Cymodocea nodosa*, constituyen un aporte fundamental (*sic*) en la dieta de dichas aves. Relacionan las especies migratorias que usan este tramo de costa, y destacan la presencia del chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), especie amenazada que cuenta con la última población nidificante en la provincia de S/C de Tenerife en esta zona, que, a juicio de los firmantes, debe ser protegida como zepa. Listan también otras 4 especies que se podrían ver afectadas (pardela cenicienta, alcaraván, camachuelo trompetero).

Aportan como anexo –y se puede entender que los arriba firmantes avalan su contenido– un escrito del Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Tajao (población situada a 3,5 km al NE del área del proyecto) en el que manifiesta que, como consecuencia de la construcción del puerto:

- Las afecciones a la pesca serán irreversibles en toda la zona.
- La afección de los sebadales al sur del proyecto será enorme.
- Estos sebadales son fundamentales para la riqueza de peces y su deterioro pondrá en riesgo la economía de muchos pescadores de la zona.
- Se verán perjudicadas también especies no comerciales como el delfín mular y la tortuga boba, cuyas poblaciones están íntimamente ligadas a los sebadales.
- La zona entre Tajao y Montaña Roja es donde más individuos de tortuga boba se avista en todo el litoral de Tenerife, incluso siendo habitual observarla en grupos de hasta 20 ejemplares.

El OAG se abstiene de hacer comentarios.

BRITO HERNÁNDEZ, A. & BARQUÍN DÍEZ, J. (2005). *Informe sobre el impacto ambiental del puerto de Granadilla*.- Universidad de La Laguna, 4 páginas. Fechado el 25 de enero de 2005.

Los autores, Catedrático de Oceanografía Biológica y Profesor Titular de Zoología de la Universidad de La Laguna, expresan su opinión sobre los impactos previsibles en Granadilla, basada en su experiencia universitaria y, en particular, en la adquirida tras el seguimiento de los vertidos de agua de refrigeración de la planta eléctrica de UNELCO en Granadilla durante diez años, y tras haber participado en la cartografía bionómica de la Isla (promovida por el Cabildo de Tenerife), respectivamente. Explican las funciones del sebadal como comunidad biológica, y destacan su importancia en la dinámica costera, factores que no han tenido en cuenta los estudios encargados por la Autoridad Portuaria. Y concluyen básicamente que:

- La ubicación, dimensiones y forma del puerto previsto en la costa de Granadilla pueden dar lugar a que se interrumpa o frene en gran medida el flujo de arena que sustenta a varios ecosistemas protegidos y playas presentes en el área.
- Es difícil prever el alcance de dichos impactos de una forma precisa, debido también a que los estudios encargados por la Autoridad Portuaria no han sido suficientes para abordar un conocimiento exhaustivo del área ni han tenido la precisión necesaria, no contando además con la opinión de los investigadores de la Universidad de La Laguna, que hoy por hoy son los que tienen un mayor conocimiento e información de los aspectos biológicos de la zona.
- Los trasplantes no constituyen una medida realista para compensar la pérdida de los sebadales, pues es inviable actualmente, cuando se está en una fase experimental incipiente, trasplantar grandes superficies en fondos de cierta profundidad y reconstruir a corto plazo un ecosistema maduro como el que forman actualmente.



ANÓNIMO (2005). *Informe de alternativas al proyecto de puerto industrial de Granadilla (a adjuntar a la queja nº 2002/5081)*.- SEO/BirdLife, Ecologistas en Acción, WWF/Adena & Greenpeace.

Los autores (anónimos) aportan su análisis de las posibilidades de desarrollo del puerto de Santa Cruz y alternativas de Granadilla, acompañado de cinco anexos con documentación, entre ellos uno dedicado a la confrontación de datos entre la Autoridad Portuaria y la Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz. Concluyen que, dada la situación en la que se encuentra el trámite de las quejas presentadas ante Europa, y confirmado el reconocimiento de afección a los lic y a la tortuga boba, debería haberse producido la retirada del proyecto. Consideran, además, que los Servicios Jurídicos de la Comisión Europea deberían haber contemplado de forma rigurosa todas las alternativas existentes al proyecto del puerto de Granadilla, incluyendo alternativas que ubiquen el proyecto en otro lugar (p.ej. polígono industrial de Güímar) o alternativas que, dentro del mismo espacio, variasen la conformación o ubicación del proyecto con objeto de disminuir la afección ambiental del mismo (p.ej., desplazándolo hacia el norte).

PUERTOS DE TENERIFE. (2005). *Justificación del puerto de Granadilla*.- Santa Cruz de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 58 páginas.

Este documento se elabora para ser enviado (8/2005) a La Comisión y justificar la necesidad del Puerto de Granadilla en su versión final. Recoge información de varios estudios previos (Viatrio, 2003; Cabildo de Tenerife, 2005, etcétera) y actualiza el análisis a resultados del recorte habido en la dimensión del puerto, cuya descripción sucinta se incluye. Aunque la mayor parte del informe se centra en aspectos socioeconómicos portuarios y estratégicos, se presentan aquí las alternativas de desarrollo considerando también su dimensión ambiental, sinergias, accesibilidad al viario insular, etc., aspectos que ya con anterioridad se habían resaltado como insuficientemente tratados en el Estudio de Impacto Ambiental de 1999.

3.3.8 Estudios derivados de la DIA

Hay un grupo de documentos, estudios en este caso, que emanan directamente de las prescripciones del condicionado ambiental de la DIA (ver §1.3.5). Se trata de trabajos realizados por empresas o expertos por encargo directo de la Autoridad Portuaria y que servirán de fundamento en la redacción Plan de Vigilancia Ambiental, así como en establecer los puntos de referencia (estado cero) a efectos del seguimiento. Nos limitamos a dar cuenta de su existencia sin entrar en mayores comentarios (no se aprecian irregularidades). Algunos trabajos son seriados y se prolongan más allá de 2005 –cuando se redacta el primer PVA– abarcando hasta 2007, año en que se revisa y formula un nuevo PVA.

- **Álamo Torres, Fernando.** (2/2005). *Proyecto de actuación arqueológica de el ámbito del proyecto: Nuevo proyecto en el litoral del polígono industrial de Granadilla*. SOLITEC - Sociedad Canaria de Ecogestión S.L., 47 pp, 4 planos. [Supervisor: J.L. Naranjo Pérez].
- **Durán Neira, C. et al.** (11/2004). *Asistencia técnica para la redacción del estudio bionómico lugar de interés comunitario sebadales del sur de Tenerife*. Santiago de Compostela: CIS-Centro de Investigaciones Submarinas S.L., 59 pp + anexos 30 planos. [Contiene el primer levantamiento cartográfico detallado del sebadal].
- **González Henríquez, Nieves.** (1/2004). *Proyecto piloto de evaluación de metodologías para la replantación de sebadales en el sureste de Tenerife (islas Canarias)*. ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 15 pp +1 plano. [Siguen varios informes hasta el final, en 2007].



- **González Herrera, F. J.** (2004-2006). *Caracterización ambiental y propuesta de gestión de los sedimentos marinos a dragar para la creación del puerto de Granadilla. Informe único y definitivo.* (Tomo único, clave: 23-405-9-207). Madrid: CEDEX - Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas., 24 páginas, 1 plano. Fechado en agosto de 2006. [Supervisor: A. Ruiz Mateo].

Comprende los resultados analíticos de varias campañas realizadas en 2004, 2005 y 2006 orientadas a caracterizar el material dragado (granulometría), tal como se estipula en la condición 3ª de la DIA. Concluyen que la calidad del sedimento en una de las zonas (designada como B) desde el punto de vista de los parámetros analizados, es adecuada para su utilización en regeneración de playas.

- **Hernández Acosta, M.** (8/2004). *Levantamiento topográfico. Sistema dunar El Médano - La Tejita. T.M. de Granadilla.* Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 40 pp., 22 planos. [Supervisor: José Miguel Pintado Joga]
- **Hidtna** (6/2004). *Consideraciones sobre la actualización del clima marítimo para el diseño del Puerto de Granadilla.* S/C de Tenerife: Puertos de Tenerife, 18 pp.
- **Iberinsa.** (3/2005). *Estudio geotécnico del puerto de Granadilla.* Iberinsa, Ibérica de Estudios e Ingeniería, S.A., 363 pp.
- **Santana Ríos, L.** (2004-2006). *Levantamiento batimétrico de las playas de Ensenada de La Pelada, La Jaquita, El Médano y La Tejita. Segunda entrega.* Aemón07 Oceanográfico S.L. 1ª entrega, abril 2004 (33 pp. + 6 planos), 35 pp. 2ª entrega, octubre 2004 (35 pp.). 3ª entrega, octubre 2005 (38 pp.+ 6 planos), y 4ª entrega, febrero 2006 (20 pp. + 6 planos).

3.3.9 Plan de Vigilancia Ambiental (2005)

MORA QUINTERO, J.I. & HERNÁNDEZ CABRERA, A. (2005). *Plan de vigilancia ambiental de las obras de abrigo del puerto de Granadilla.*- S/C de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 122 páginas y 26 planos. Fechado en mayo de 2005. Supervisor: J.M. Pintado Joga.

La regulación del contenido de los planes de vigilancia ambiental en la normativa estatal (Ley 1/2008), se limita a requerir la definición de los indicadores, a verificar la efectividad de las medidas propuestas y a la definición de otras que puedan ser necesarias. Existe, pues, bastante libertad para desarrollar los planes de vigilancia, sin perjuicio de que deben ajustarse a las directrices y contenido que, en mayor o menor grado, se determine en la Declaración de Impacto Ambiental (normalmente basado en el PVA incluido en el Estudio de Impacto Ambiental).

El PVA de Granadilla (2005) cumple con estos requisitos. Después de los antecedentes, introducción y descripción del proyecto –que se subdivide en subproyectos–, el plan en sí se centra en las obras de abrigo (dique talud norte y dique exterior), estructurándose del siguiente modo:

- (1) Etapa de verificación. Copia literalmente los condicionantes incluidos en la DIA (proyecto completo) y el esquema de plan de vigilancia incorporado en el Texto Re-fundido del Estudio de Impacto Ambiental (Hydra, 2002).
- (2) Etapa de seguimiento y control. Contiene el grueso del trabajo de seguimiento. En general, se aprecia una tendencia maximalista a “vigilar todo”, sin realmente entrar en consideraciones de la utilidad de los datos de cara a advertir cambios significativos en los procesos más críticos. La manera de abordar los problemas de turbidez y alteraciones de la dinámica marina por vía analítica y de medición directa, es un



ejemplo (no se considera el análisis de imagen aérea o satélite). Los planos adjuntos son bastante liosos de interpretar y algunos contienen errores subsanables (faltan puntos en relación a los referidos al texto, muestreos mensuales se confunden con anuales, etc.).

- (3) Etapa de redefinición. Se plantea en el supuesto de que surgiesen impactos nuevos significativos o apreciable incremento de los existentes.
- (4) Etapa de emisión y remisión de informes. Solo los nombra o remite a las anteriores etapas donde se definen los períodos para evaluarlos, sus contenidos, metodología, etc. Los informes han de ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, acreditando la Autoridad Portuaria d Santa Cruz de Tenerife su contenido y conclusiones.

HIDTMA (2005). *Estudio de correlación de las granulometrías de Granadilla y el Médano*.- Madrid/Valencia: HIDTMA - Hidráulica y Medio Ambiente, 26 pp., 13 planos; Anejo I, 40 pp, y Anejo II, 110 páginas. Fechado en junio de 2005.

Trabajo de caracterización de los sedimentos en diferentes zonas del futuro puerto de Granadilla y de la playa de El Médano. Los planos de ubicación, distribución y caracterización del dragado están repartidos por el documento. En los anejos se incluyen los planos del proyecto y los análisis granulométricos del sedimento en ambas zonas a fin de establecer las respectivas correlaciones.

DURÁN NEIDA, C., GONZÁLEZ CASTROMIL, M. Á., REGUERA TABERNERO, A. P. & FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, P. (2005). *Muestreo y caracterización de aguas, sedimentos y organismos en la zona de afección de las obras de Granadilla*.- Santiago de Compostela: CIS, Centro de Investigaciones Submarinas, 64 páginas. Fechado en marzo de 2005.

El trabajo se corresponde con los puntos 4.1.f y 4.2.f.2 del Plan de Vigilancia Ambiental del Puerto de Granadilla (2005). Contiene la ubicación de puntos de muestreo y los resultados analíticos, granulométricos y biológicos de la campaña inicial, cuyos datos se usarán posteriormente para reformular esos capítulos en el Plan de Vigilancia.

3.3.10 Dictamen de La Comisión

GOBIERNO DE CANARIAS (2005). *Informe complementario referente a eventuales impactos, medidas correctoras y medidas compensatorias de la construcción del puerto de Granadilla*.- S/C de Tenerife: Presidencia del Gobierno, Viceconsejería de la Presidencia, 19 páginas. Fechado a 20 de julio de 2005.

Este informe analiza los posibles impactos sobre los recursos naturales que se considera pudieran derivarse de la construcción del puerto con sus dimensiones definitivas (Proyecto final), tanto si son directos como indirectos, o incluso «altamente improbables» (*sic*). En los impactos directos se proponen medidas correctoras cuando es posible, y cuando no, medidas compensatorias. A juicio de los responsables del informe, estas últimas se han desarrollado de forma amplia, de modo que se establecen incluso en los casos donde la posibilidad de que el impacto exista realmente es mínima o prácticamente nula.



La información de base que se aporta en cada uno de los apartados es la más actualizada⁷¹ y corrige o complementa la contenida en informes previos.

Medidas correctoras:

1. Sobre la afección a praderas de *Cymodocea nodosa*. Modificación de la Orden 469/2004 de 13 de febrero por la que se aprueba el *Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla*, y aportación de arena en función de cómo evolucionen los depósitos en los fondos marinos y en el litoral.
2. Sobre eventuales cambios en los aportes submarinos de arenas debido a variaciones en la dinámica litoral. Dragar material en el interior del puerto y reintegrarlo al suroeste del mismo, con las debidas precauciones para no aterrar a los sebadales y de forma que el material se reintegre a la dinámica sedimentaria (coste estimado 100.000 € año); refieren al informe de Medina Santamaría (2004)⁷². Aportación de arena para ensanchar las playas en caso de que adopten nueva forma de equilibrio (afecta hasta 5 m de profundidad), y recuperar el ancho original.

Medidas compensatorias:

1. Sobre la eventual afección a núcleos poblacionales de *Atractylis preauxiana*. Se propone el vallado de la subpoblación localizada en el Polígono de Granadilla (ver Figura 10), estudio de estructura de poblaciones y constitución de núcleo donante para la restauración de las subpoblaciones desaparecidas más al Sur. Con los datos recientes (Servicio de Biodiversidad, marzo 2003), se argumenta que la situación de la especie no es tan crítica como se había pensado antes.
2. Sobre la afección a praderas de *Cymodocea nodosa*. Experiencia piloto de trasplante de sebas y declaración de un nuevo lic con superficie de hábitat 1110 –y en concreto de praderas de seba– equivalente o superior a la superficie que se perderá directamente como impacto inevitable intrínseco a la construcción del puerto. Se calcula en 36 ha. Proponen crear un nuevo lic al norte del puerto (ver segundo anexo, más abajo).
3. Sobre la eventual afección a la tortuga boba (*Caretta caretta*). Seguimiento de las poblaciones de tortuga boba en Canarias, según los métodos y conclusiones derivados del proyecto LIFE n°B4-3200/97/247.
4. Sobre la eventual afección al hábitat del lic de Montaña Roja. Caracterización de los parámetros ecológicos (físicos y bióticos) como referencia, redacción de un plan de restauración ante la eventualidad de posible pérdida de la calidad del hábitat de arenas terrestres como consecuencia de la disminución del aporte eólico, y seguimiento del estado de conservación de hábitat.
5. Observatorio de la Biodiversidad Marina Macaronésica. Su función es realizar las tareas de seguimiento incluidas en las medidas compensatorias y evaluar la eficacia de las medidas correctoras, dependiente de Presidencia del Gobierno y financiado por la Autoridad Portuaria. Como finalidad complementaria se establece el análisis y seguimiento del estado de la biodiversidad marina en la región macaronésica.

Se anexan además tres informes relacionados con las medidas anteriores (ninguno fechado):

⁷¹ Se incorpora, por ejemplo, información de la cartografía bionómica marina realizada en 200/2004 por investigadores de la Universidad de La Laguna, por encargo del Cabildo Insular de Tenerife.

⁷² Esta propuesta será sobreesfida con el envío en noviembre 2005 de la propuesta del baipás: *Proposal of N-S sand bypass for the project of Port of Granadilla*.



- [López-Jurado, L.F.]. Situación de la tortuga marina en las aguas de Canarias, con especial referencia a la isla de Tenerife, y, en concreto, al sector de Granadilla⁷³.
- López-Jurado, L.F. *Importancia de los lic's de Canarias (lugares de interés comunitario) para la vida de las tortugas marinas (Caretta caretta)*. Las Palmas. Departamento de Biología, Universidad de Las Palmas, 17 pp.
- *Alternativa a la declaración de nuevo LIC como medida compensatoria – nuevo LIC de Güügüü, en Gran Canaria*. [Sustituye a una de las propuestas del punto 2 del informe].

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL (2005). *Resumen de la información aportada a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del artículo 6 sobre el proceso de evaluación ambiental del proyecto de construcción del puerto industrial de Granadilla. Tenerife (islas Canarias, España)*.- Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 12 páginas. Fechado el 3 de noviembre de 2005. [Firma por la Dirección General: Jaime Alejandro Martínez].

Con motivo de los expedientes de queja 2002/5081, 2003/4161, 2003/4260, 2005/4627 y 2005/4628 relacionados con el proyecto de nuevo puerto en Granadilla, el Ministerio de Medio Ambiente prepara este resumen informativo a la vez que solicita a la Comisión Europea la emisión del correspondiente Dictamen, según prevé el mentado artículo de la Directiva Hábitat. La información resumida comprende:

1. Descripción del proyecto
2. Análisis de alternativas
 - Incapacidad funcional del puerto de Santa Cruz.
 - Análisis multicriterio de localización de un nuevo puerto en Tenerife.
3. Razones imperiosas de interés público de primer orden
4. Medidas correctoras y compensatorias
 - Evaluación de los efectos del proyecto en lugares de Natura 2000.
 - Influencia del proyecto sobre el lic “Seadales del Sur de Tenerife”.
 - Influencia del proyecto sobre la especie *Caretta caretta*.
 - Influencia del proyecto sobre el lic “Montaña Roja”.
 - Influencia del proyecto sobre la especie *Atractylis preauxiana*.
5. Medidas correctoras y paliativas a las afecciones a la red Natura 2000.
 - Prohibición de fondeo de buques en el lic ES7020116.
 - Dragado de arenas acumuladas al norte del puerto y baipás.
 - Aportación de arenas a la playa del Médano.
 - Redimensionamiento del puerto (para alejarlo 1km de la población de *Atractylis preauxiana* descubierta en Granadilla).
6. Medidas compensatorias previstas
 - Creación de una fundación con carácter permanente e independiente para el seguimiento de las medidas correctoras y compensatorias del proyecto, y la biodiversidad marina macaronésica.
 - A. Afección a núcleos de la planta en peligro de extinción (*Atractylis preauxiana*). Creación de un nuevo lic específico en Granadilla para ella.

⁷³ Existe un escrito (fuera de expediente) que matiza las interpretaciones de este o del siguiente informe y discrepa de sus conclusiones: Brito Hernández, A. & Barquín Díez, J. (2005). *Consideraciones acerca del informe del Dr. Luis Felipe López Jurado sobre tortugas en la costa de Granadilla*. Universidad de La Laguna, 4 pp.



- B. Afección al hábitat de interés comunitario 1110 en el lic Seadales del Sur. Establecimiento de un nuevo lic para el hábitat 1110 en Antequera (Tenerife) y en Güí-Güí (Gran Canaria).
- C. Afección a la tortuga boba (*Caretta caretta*). Compensado por lo establecido en el punto B) y seguimiento de la especie.
- D. Afección al lic ES7020049 “Montaña Roja”. Proyecto de restauración.

Termina el informe con una relación de la documentación y fechas (2003 - 2005) en que fueron remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, por la Administración General del Estado. Del total de 23 documentos relacionados, los informes y estudios relacionados con la parte ambiental ya han sido comentados aquí, y no se aprecian discrepancias entre sus contenidos y las referencias que se hacen a ellos en el resumen elaborado. La sistematización y concreción de las medidas correctoras y compensatorias propuestas, es propia de este documento, y ha de interpretarse como la última actualización y toma de postura por parte del Reino de España en este asunto.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2006). *Dictamen de La Comisión de 06/XI/2006 con arreglo al artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, sobre la «Solitud del Reino de España en relación con el proyecto de construcción del nuevo puerto de Granadilla (Tenerife)».*- Bruselas: Comisión de la Comunidades Europeas, C (2006) 5190 final, 8 páginas. [Firma por La Comisión, Stavros Dimas].

Dictamen elaborado por La Comisión a petición de las Autoridades españolas (7/11/2005) con arreglo al artículo 6.4 de la Directiva Hábitat, a falta de soluciones alternativas para el puerto de Granadilla (Proyecto definitivo), e invocando razones imperiosas de interés público de primer orden. Se justifica tal intervención por afectar el proyecto a dos lic y dos especies incluidas en los anexos II y IV de la Directiva Hábitat:

- Lic ES7020116 Seadales del Sur de Tenerife.
- Lic ES7020049 Montaña Roja (ver Figura 10).
- La planta *Atractylis preauxiana*, endémica de las islas Canarias.
- La tortuga boba, *Caretta caretta*, especie prioritaria.

La Comisión contó con las evaluaciones de impacto ambiental efectuadas por las autoridades españolas y otros estudios complementarios recibidos entre 2003 y 2005. Es posible que la información llegara Bruselas de modo bastante desorganizado, alguna por cauces indirectos, pero consideramos que al final hubo suficiente documentación para que La Comisión pudiera formular su criterio razonablemente informada.

La Comisión reconoce la necesidad de mejorar las instalaciones y aumentar la capacidad portuaria de la isla de Tenerife y considera que se ha llevado a cabo una evaluación de las posibles alternativas, aceptando las conclusiones de dicha evaluación. Reconoce, igualmente, que está justificada la necesidad de aumentar y mejorar la capacidad portuaria para fomentar el desarrollo económico y social de la Isla y la región circundante. Por consiguiente, acepta que existen razones imperiosas de interés público de primer orden que pueden justificar la realización del proyecto, siempre que se garanticen las medidas compensatorias adecuadas.

Para compensar los efectos sobre los lic y especies arriba mencionados, La Comisión recoge en su Dictamen varias de las medidas compensatorias propuestas (ver relación en la página



26), retocadas según nueva información recibida⁷⁴ o ajustadas a su propio criterio. Y concluye, que si todas estas medidas se realizan a su debido tiempo, la coherencia general de la red Natura 2000 no se verá afectada de manera apreciable, a largo plazo.

Entre las medidas arbitradas, destaca la creación de una Fundación permanente e independiente institucionalmente, para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de manera respetuosa con el medio ambiente, y vigilar el cumplimiento de todas las medidas correctoras y compensatorias (medida de garantía), a la vez que también se le asigna funciones de controlar el estado y las tendencias de la biodiversidad local. Esta medida es novedosa en España.

Cabe igualmente destacar, que el trasvase de arena de norte a sur (baipás) en el puerto de Granadilla (§1.3.4) es considerado por La Comisión como una medida correctora más y constituye una parte esencial del proyecto portuario.

El Dictamen de La Comisión es favorable y válido para el proyecto concreto presentado⁷⁵, y da por supuesto, que van a tenerse en cuenta los resultados de los programas de seguimiento complementarios de la red Natura 2000 en el sentido de que podrían, llegado el caso, implicar la introducción de las rectificaciones necesarias en el diseño del proyecto o de medidas adicionales de compensación o corrección. Se solicita al Gobierno Español que presente informes anuales sobre la realización del proyecto y los resultados de la aplicación de las medidas compensatorias.



Figura 10. En rojo el Lic ES7020129 «Piña de mar de Granadilla» formado por tres parcelas. En negro el vallado perimetral realizado.

⁷⁴ El 17 /11/2005, el Gobierno de Canarias envió una nota aclaratoria en relación con nuevo un lic propuesto denominado «Sebadales de Güügüü», que será incorporado como medida compensatoria.

⁷⁵ Proyecto según diseño definitivo con las medidas correctoras incorporadas, enviado junto con 30 documentos más (Carta A24-15941) a la Comisión el 4/11/2005 por la Representación Permanente del Reino de España.



3.3.11 Plan de Vigilancia Ambiental (2007)

DURÁN NEIDA, C., GONZÁLEZ CASTROMIL, M. Á., REGUERA TABERNERO, A. P. & FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, P. (2007). *Estudio complementario al muestreo y caracterización de aguas, sedimentos y organismos en la zona de afección de las obras en el puerto de Granadilla (Tenerife)*.- Santiago de Compostela: CIS - Centro de Investigaciones Submarinas, 79 páginas. Fechado en noviembre de 2007.

Los autores complementan un estudio equivalente realizado en 2005 y comparan ahora los datos obtenidos en 2007, ambos por encargo de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife. El trabajo responde al contenido de los puntos 4.1.f y 4.2.f.2 del Plan de Vigilancia del Puerto de Granadilla (2005). A juicio de los autores –que compartimos– las exigencias marcadas no responden a unos criterios objetivos de afección al medio derivados de la obra que se va a llevar a cabo, y a la vista de los resultados obtenidos y conociendo la dimensión menor del puerto definitivamente proyectado, proponen reducir el número de puntos de muestreo, los parámetros a muestrear (especialmente los metales pesados, que no se han detectado y porque estaban mal definidos) así como la periodicidad de las campañas e informes según las diferentes fases. Toman como valores de referencia los acordados por el CEDEX y mantienen al erizo *Parcentrotus lividus* como especie indicadora.

HERNÁNDEZ CABRERA, A. (2007). *Programa de vigilancia ambiental de las obras incluidas dentro del proyecto del puerto de Granadilla. Version 0.0.*- Santa Cruz de Tenerife: Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 110 páginas. Fechado en septiembre de 2007. Supervisor: J.I. Mora Quintero.

Este documento se basa en el PVA previo de 2005 y se redacta a raíz del Dictamen de La Comisión (noviembre de 2006) para incorporar, según se explica, los condicionantes establecidos por el Dictamen, si bien el plan cambia poco o nada en este sentido, toda vez que las medidas compensatorias (ver relación §1.3.3) son actuaciones independientes que tienen lugar fuera del área de obra, y no son objeto de particular seguimiento, limitándose a plantear (en su anejo 3), la mera verificación antes del inicio de la fase obras.

Adquiere mayor relevancia la reducción de las dimensiones del proyecto respecto al contemplado en el PVA de 2005 (basado en el estudio de Garomé 1999), y que, además, ahora se abordan las obras de abrigo (dique norte y exterior), contradique y muelle de ribera a la vez, y el seguimiento ha de ser simultáneo. Al reducirse la dimensión de zona de obras en tierra, se añade una nueva parcela testigo de vegetación en el exterior, más cercana que la de Montaña Pelada. Igualmente, se toma en consideración la propuesta de reducir parámetros, frecuencias y puntos de muestreo planteada por Durán et. al (2007) a raíz de la caracterización y seguimiento de las aguas, sedimentos y organismos en la zona de afección de las obras (ver documento anterior). Otros parámetros, como los vinculados al seguimiento de la calidad atmosférica, no se revisan y sigue siendo confuso el planteamiento y excesiva la densidad de muestreo de cara al fin perseguido. Sigue faltando, también a nuestro juicio, un método de seguimiento en corto de la dinámica marina y dispersión de finos. Asimismo, la definición de indicadores y umbrales en general precisa una revisión en busca de utilidad, coherencia, ajuste a escala y, en algunos casos, adecuación a la nueva legislación específica, que ha cambiado.

Se mantiene la misma estructura en cuatro etapas que adopta el PVA anterior. Éstas, a su vez, se reparten en fase previa, de obras y operacional, que a veces se mezclan, resultando bastante confusa la exposición de los trabajos a realizar, precisando de excesivas remisiones cruzadas. Sin embargo, se incorporan al final unas tablas resumen del seguimiento ambiental completo – con indicación de la metodología analítica, en cada caso– que permiten adquirir una visión más clara de lo que realmente se plantea, y con qué frecuencias (salvando fechas contradictorias y algunas erratas involuntarias). Estas tablas sirven de guía.

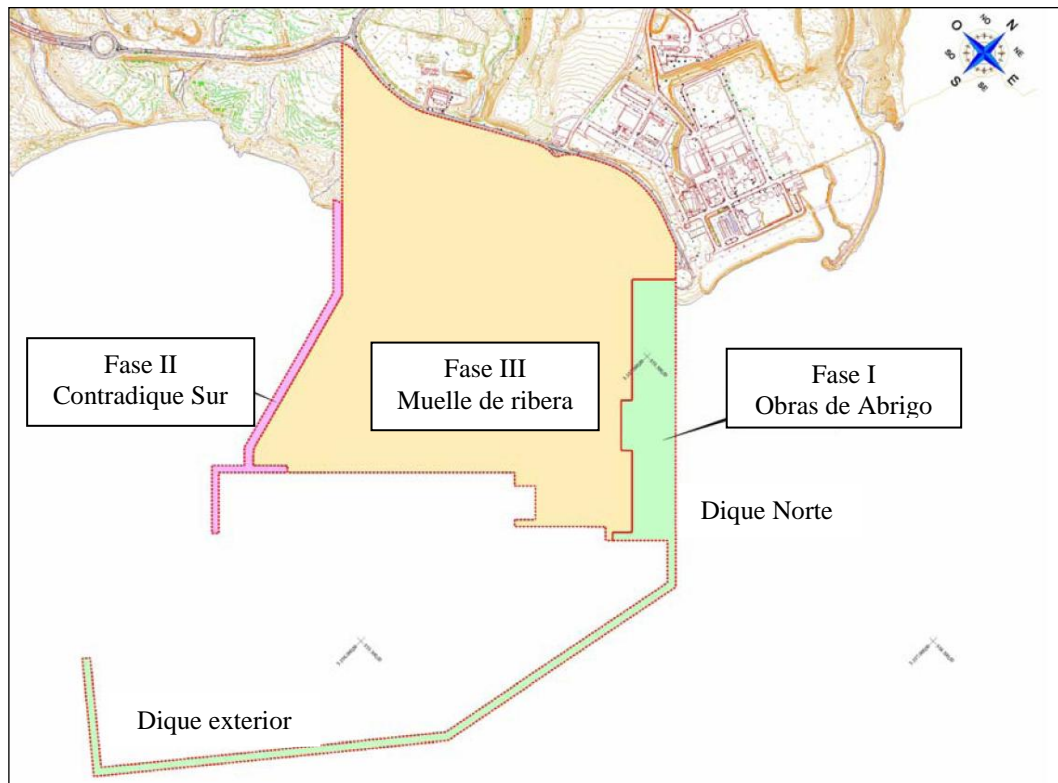


Figura 11. Secuencia de las obras del puerto de Granadilla (Fuente: Puertos de Tenerife)

MORA QUINTERO, J. I. & HERNÁNDEZ CABRERA, A. (2007). *Informe de la fase previa del programa de vigilancia ambiental de las obras incluidas dentro del proyecto del puerto de Granadilla. Tomo I. Memoria.*- Santa Cruz de Tenerife: Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 130 pp. + planos y 4 anejos [Supervisor: M. Hernández Acosta]

Se trata del informe del seguimiento de la fase preoperacional del puerto según plantea el PVA, abarcando tanto los factores de control vinculados a la etapa de verificación como los de seguimiento y control, pero unificándolos todos, lo cual se agradece de cara a facilitar la comprensión. Los autores se hacen eco de la reducción de parámetros propuesta por Durán et. al (2007), y así la apoyan, pero introducen algunos puntos de muestreo alternativos y complementarios, resultando curioso que mientras la dimensión del puerto se reduce, los puntos de muestreo aumenten. También se desarrollan y concretan algunos aspectos metodológicos de cara al futuro, y se aportan puntos de referencia (estado cero) para la mayoría de los parámetros, aunque no de todos.

Se verifica la excavación de los yacimientos arqueológicos, realizada en conformidad con el Área de Cultura, Patrimonio Histórico y Museos del Cabildo de Tenerife, y se da cuenta de los trabajos realizados en relación al *Proyecto piloto de rehabilitación de sebadales* (ver §3.3.8), con la conformidad de la Vicenconsejería de Medio Ambiente, según exige la DIA. También, y de forma breve, se plasma la situación de desarrollo de cada una de las medidas compensatorias.

En los anexos se incluyen los estudios e informes específicos realizados como parte del seguimiento ambiental en esta fase previa. Estos son:



- Control y seguimiento de biodiversidad.
- Informe de estudio de inmisión de partículas en suspensión.
- Seguimiento de la deposición de partículas.
- Campaña inicial o base de control de la calidad atmosférica.
- Estudio complementario al muestreo y caracterización de aguas, sedimentos y organismos en la zona de afección de las obras en el puerto de Granadilla.
- Fondeo de una boya oceanográfica previo al inicio de las obras.
- Instalación de trampas de sedimentos.
- Situación de referencia de las comunidades marinas en la zona de obras.
- Informe conjunto de las campañas de los años 2005, 2006 y 2007 sobre el seguimiento del campo de dunas asociado a las playas del Médano y La Tejita.

Documentos complementarios

Algunos de los trabajos vinculados al seguimiento ambiental y medidas impuestas serán presentados con posterioridad, y con su contenido se completa el cuadro del estado del medioambiente en fase previa al inicio de las obras. Todos ellos han sido promovidos por la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife y se consideran básicamente correctos tanto desde el punto de vista conceptual como metodológico.

- **Alonso Almaraz, S. & Puig Tudela, O.** (2008). *Informe TE/MMN/07/0030 Campaña inicial o base de control de la calidad atmosférica de principios año 2008: Emisiones de ruido puerto de Granadilla*. Santa Cruz de Tenerife. S.C. de Tenerife: ATISAE, 13 pp.
- **De la Nuez Pestana, J.** (2008). *Informe conjunto de las campañas de los años 2005, 2006, 2007 y 2008 sobre el seguimiento del campo de dunas asociado a las playas del Médano y La Tejita*. Santa Cruz de Tenerife: Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 56 pp. Fechado en septiembre de 2008. Actualización de la información sobre la deposición de arena y dinámica de las dunas presentada en 2007, a la que se añaden los resultados obtenidos en la campaña de 2008⁷⁶
- **Durán Neida, C., González Castromil, M. Á., Reguera Tabernero, A. P. & Fernández Fernández, P.** (2007). *Situación de referencia del estado de las comunidades marinas en la zona de afección de las obras en el puerto de Granadilla*. Santiago de Compostela: CIS. Incluye resultados con las comunidades intermareales, bentónicas infralitorales y pelágicas litorales.
- **Mora Quintero, J. I.** (2008). *Informe de la fase previa del programa de vigilancia ambiental de las obras incluidas dentro del proyecto del puerto de Granadilla. Campaña de referencia de calidad atmosférica*. S.C. de Tenerife: Autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 31 pp.
- **Pérez Martínez, O., Ramos Rodríguez, E., Riera Elena, R., Rodríguez García del Castillo, M., Sánchez Comas, J., Sacramento Trujillo, A. & de García e Costa, J. Z.** (12/2008). *Estudio biológico del Lugar de Interés Comunitario (LIC) Sebadales del Sur de Tenerife*. La Laguna: CIMA-Centro de Investigaciones Medioambientales del Atlántico, 110 pp. [Supervisor: Ó. Monterroso]. Tres DVD con transectos en video.
- **PROMAR 2007.** ([2007]). *Mediciones sonoras del programa de vigilancia ambiental del proyecto de las obras del puerto de Granadilla: Fase previa*. La Laguna: PROMAR 2007 Investigaciones marinas, 46 pp.
- **PROMAR 2007.** (2008-2009). *Revisión y sustitución de trampas de sedimentos previo al inicio de las obras incluidas en el proyecto del puerto de Granadilla. Descripción del trabajo y equipos*. La Laguna: PROMAR 2007 Investigaciones marinas (reportes de 10/2008, 12/2008, 2/2009 y 5/2009).

⁷⁶ Según el autor, el campo de dunas está prácticamente detenido por la vegetación, la pantalla urbana y diversos obstáculos, pero las mediciones tomadas pueden responder al escaso viento que había en los días de muestreo, situación que no es la más común en el lugar. No obstante, el autor registra una menor tasa de transporte en La Tejita respecto de El Médano, y la explica por una menor velocidad del viento en La Tejita.



3.3.12 Ejecución de las medidas compensatorias

HERNÁNDEZ ACOSTA, MARCOS & MORA QUINTERO, JAVIER I. GONZÁLEZ. (2007). *Proyecto piloto rehabilitación de sebadales*.- S/C de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 90 pp. +3 planos, +1+100 pp + 2 planos, 15+5+5 pp. Planos, 43 + 64 pp. Fechado en abril de 2007.

Este proyecto se basa en los trabajos previos elaborados por el ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas (Taliarte, Gran Canaria) coordinados por la Dra. Nieves González. Es un proyecto de ejecución completo, con su plan de obra, estudio de seguridad y salud, justificación de precios y pliego de prescripciones técnicas y presupuesto. Relacionamos a continuación los estudios e informes que soportan a este proyecto, así como otros posteriores en la misma línea, que permitirán su futura actualización y, entre otras cosas, descartar el lic ES7010066 “Costa de Sardina del Norte” como área destino, y elegir el lic ES7020120 “Sebadales de San Andrés”:

- **González Henríquez, N.** (2004). *Proyecto piloto de evaluación de metodologías para la replantación de sebadales en el sureste de Tenerife (islas Canarias)*. ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 15 pp.
- **De la Rosa, M. R., Louzara Fernández, G., García Jiménez, N., Zarranz Elso, M., Manent Sintés, P., & González Henríquez, N.** (2006). Evaluación de una experiencia de trasplante de *Cymodocea nodosa* en las islas Canarias.- In: *XIV Simposio Ibérico de Estudios de Biología Marina* 12-15 de Septiembre 2006 (Barcelona), pp. 56-57.
- **González Henríquez, M.** (6/2007). *Informe respecto al condicionante 2 “Protección de sebadales” de la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto “Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I” promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 5 pp.
- **Manent Sintés, P.** [2007]. *Informe sobre la viabilidad genética de la traslocación del sebadal de Granadilla al sebadal de San Andrés en Tenerife*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 16 pp.
- **Ruiz de la Rosa, M.** [2007]. *Informe sobre la viabilidad ambiental de la traslocación del sebadal de Granadilla al sebadal de San Andrés en Tenerife*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 5 pp.
- **Ruiz de la Rosa, M. & González Henríquez, N.** (2007). *Proyecto piloto de evaluación de las metodologías para la reubicación de la fanerógama marina Cymodocea nodosa en el sureste de Tenerife. Informe Agosto 2007*. Taliarte: ICCM, Instituto Canario de Ciencias Marinas, 33 pp.
- **Ruiz de la Rosa, M. & Manent Sintés, P.** (2007). *Asistencia técnica para el estudio de plantación de sebadales. Etapa 2 del proyecto piloto de rehabilitación de sebadales. Informe anual 2007*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 53 pp (hay un informe previo de abril 2007, 27 pp.).
- **Manent Sintés, P.** (1/2008). *Asistencia técnica para el estudio de plantación de sebadales: Análisis genético sobre la viabilidad del sebadal de Granadilla como pradera donante y posibles sebadales receptores en Canarias*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas, 25 pp.
- **Moro Abad, L.** (2/2008). *Informe técnico sobre el informe elaborado por el Instituto Canario de Ciencias Marinas, acerca de la alternativa de replantación en el lic ES7010055 “Costa de Sardina del Norte”, en relación al proyecto piloto de rehabilitación de sebadales, contemplado en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla”, promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de*



Tenerife. La Laguna: Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación territorial, 9 pp.

- **Zarranz Elso, M., Ruiz de la Rosa, M. & Manent Sintés, P.** (2008). *Asistencia técnica para el estudio de plantación de sebadales*. Taliarte: ICCM - Instituto Canario de Ciencias Marinas. [Serie de varios informes].
- **Mora Quintero, J. & Roso Hernández, E.** (2008). *Traslocación de sebadales (Cymodocea nodosa) contemplado en el proyecto constructivo del de obras de abrigo del puerto de Granadilla*. S/C de Tenerife: Puertos de Tenerife, SATO, FCCC & PPL, 13 pp. 4 anejos y planos.
- **Machado, A.** (2010). *Recomendaciones sobre el trasplante de seba afectada directamente por las obras del nuevo puerto de Granadilla*. S/C de Tenerife: OAG - Observatorio Ambiental de Granadilla, 15 pp.

MORA QUINTERO, J. I. (2007). *Anteproyecto by-pass de arena N-S en el Puerto de Granadilla*. S/C de Tenerife: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 19 páginas + 6 anejos y 8 planos. (Supervisor: M. Hernández Acosta). Fechado en Diciembre 2007.

En este anteproyecto se perfila el estudio del baipás con varias alternativas respecto de la obra de toma e impulsión, conducción terrestre y la conducción marina, a fin de sacar a concurso la licitación del proyecto y obra. Se basa en los estudios de dinámica litoral Delfts Hydraulics (1999), clima marítimo (Hidtma 2004), el proyecto de instrumentación geotécnica (Iberinsa 2006), y en una propuesta previa elaborada por la consultora Viatrio-Ingenieros, por encargo de la Autoridad Portuaria⁷⁷. La información de soporte, particularmente la relativa a la dinámica litoral en la zona de deposición de la arena, así como en la de su vertido, no parece reunir suficiente precisión como para permitir discriminar entre una solución u otra (seis soluciones en total) con garantías razonables de éxito, ni muestra la flexibilidad necesaria para acomodar detalles de diseño (p.ej. sistema y punto de dispersión de la arena) de manera adaptativa cuando se conozca la realidad de la dinámica de las aguas después de construido el puerto. El presupuesto estimado para el baipás es elevado y va de 3.842.206 €, la solución más barata, a 5.827.735 € la más cara.

NOTA BENE: Si los compromisos con la Comisión Europea implican que el sistema del baipás se realice antes de tener el puerto finalizado, tal vez sería conveniente despejar algunas de las incertidumbres y aumentar la probabilidad de acertar con una buena solución, profundizando en el modelado hidrodinámico a una escala de mayor detalle, para lo que se cuenta con los datos reales recogidos en los últimos diez años. La otra opción, tal vez más lógica, sería esperar a que el puerto estuviera terminado, ver dónde y cómo se acumula la arena, cómo se comporta el flujo de agua al sur del contradique, y diseñar entonces el baipás con conocimiento de causa. De momento solo habría que proyectar lo indispensable y con la debida flexibilidad para permitir su concreción e instalación futura.

⁷⁷ Santana Ríos, L.V. (3/2006). *Proposal of N-S sand bypass for the project of port of Granadilla*. El Portezuelo: Viatrio-Ingenieros. S.L. (Presupuesto = 3.623.916 €), 80 pp.



MACHADO, A. (2008). *Programa de seguimiento de la tortuga boba (Caretta caretta) para evaluar el estado de conservación de las poblaciones en las islas Canarias. Medida compensatoria del Puerto de Granadilla*. Santa Cruz de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla (OAG_Pro. 1/08), 11 páginas. Fechado en julio 2008.

Este documento lo prepara el OAG en desarrollo de las funciones encomendadas, y reemplaza al programa previo elaborado e iniciado por la Autoridad Portuaria en 2007. Tal como reclama el Dictamen de La Comisión, se basa en los métodos y resultados obtenidos por el Proyecto LIFE B4-3200/97/247, y considera también los del proyecto AEGINA (Interreg IIIB 04/MAC/3.5/C36). Los resultados del primer año de seguimiento se presentan en:

- **Varo Cruz, N.** (2010). *Programa de seguimiento de la tortuga boba (Caretta caretta) para evaluar el estado de conservación de la especie en las islas Canarias. Informe global Julio 2008-Diciembre 2009*. S/C de Tenerife: OAG – Observatorio Ambiental Granadilla, 37 pp.

INFORMES DE VERIFICACIÓN

La verificación de las medidas compensatorias impuestas por el Dictamen de La Comisión (ver §3.2.3) es asumida por el PVA de 2007 (así consta en la introducción), pero tal verificación es prematura cuando se emite el informe de la fase previa (ver documento anterior) y se ha producido en paralelo, de manera independiente. Los documentos vinculados a la verificación son varios y se han ido jalando en el tiempo a medida que se ha avanzado en la ejecución de las medidas. Además, La Comisión no solo requiere la confirmación de su ejecución previa al inicio de las obras, sino que se ha interesado también por el resultado obtenido, reclamando su evaluación.

- **Mora Quintero, J. I.** (2009). *Informe sobre el cumplimiento de las medidas compensatorias del Dictamen de la Comisión Europea sobre el puerto de granadilla previo al inicio de las obras*. Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, 13 páginas + varios documentos anexos. [Supervisa: M. Hernández Acosta]. Fechado el 12 de febrero de 2009.
- **Machado, A.** (2009). *Ejecución de las medidas compensatorias definidas en el Dictamen de La Comisión de 6 de noviembre de 2006, relacionadas con el puerto industrial de Granadilla*. S/C de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla, 8 pp. (OAG Inf_2009.3), fechado el 30 de Abril 2009.
- **Machado, A. & Pareja E. J.** (2009). *Evaluación de la restauración ecológica del lic Montaña Roja, en Tenerife. Medida compensatoria del Puerto de Granadilla*. S/C de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla, 48 pp. (OAG_ELA 2009.1), fechado el 31 de diciembre de 2009.
- **Pareja, E. J. & Machado, A.** (2010). *Evaluación de la creación de un lic para Atractylis preauxiana en Granadilla. Medida compensatoria del puerto de Granadilla*. S/C de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla, 19 pp. (OAG_ELA 2010.1), fechado el 29 de enero de 2010.

Los documentos elaborados por el OAG se pueden consultar y descargar en formato pdf de la página web de la Fundación: www.oag-fundacion.org. Esta vía es, precisamente, la que plantea La Comisión como idónea de cara a la transparencia exigible a todo proceso ambiental de carácter público.



4 RESULTADOS

4.1 Una tramitación atípica

Un proyecto de infraestructura portuaria se somete a información pública junto con el preceptivo estudio de impacto ambiental. Si la Declaración de Impacto Ambiental es favorable –o favorable condicionada– se autoriza y procede a su ejecución. Una tramitación así suele llevar de uno a dos años, pero también puede complicarse o enredarse en grado sumo. Granadilla ha devenido paradigma de este supuesto. En la Figura 12 repetimos el esquema sucinto de su tramitación, y en el anexo final se muestra el panorama cronológico completo y buena parte de la documentación que ha movido.

Entre enero de 2000, fecha en que se somete el *Proyecto de nuevo puerto industrial de Granadilla, Fase I* a información pública, y febrero de 2009 median nueve años de tramitación. Además, el proyecto finalmente aprobado cambia de objetivos y se reduce en más de la mitad de su superficie respecto del que inicia la tramitación (fase 1), y se descartan las fases 2 y 3 que estaban previstas (la reducción en relación con el proyecto completo con sus tres fases es del 75,5%). También destaca este proyecto por el ingente volumen de estudios y documentos que jalonan su expediente, más de tres centenares, descontando los asociados a expedientes de queja y denuncias –que superan los miles–, si bien es cierto que en gran parte no están vinculados al aspecto ambiental sino a la justificación del puerto.

La complicación del proceso ambiental de Granadilla se sustenta en buena medida en lo estrictamente ambiental, pero también en la insistente injerencia de los aspectos políticos y presiones de quienes consideran innecesario o inoperativo el puerto proyectado. En este contexto y a nuestro entender, la complicación surge de cinco fuentes principales:

1. Un proyecto inicial muy ambicioso y de clara proyección económica, que no fue suficientemente explicado como concepto político a la ciudadanía, ni honestamente debatido en foros democráticos, lo que ha generado desconfianza y rechazo en múltiples sectores de la sociedad, sin menoscabo de quienes *ab initio* tienen intereses económicos contrapuestos o, por principios y legítimamente, defienden un modelo de desarrollo muy diferente al actual y del que, el puerto de Granadilla, es un exponente más, y no de los menores.
2. El desfase que existe entre el estado de conservación conocido de muchas especies silvestres y el nivel de protección que inicialmente se les asignó en instrumentos jurídicos como el Catálogo Canario de Especies Amenazadas de 2001. Estos niveles de especial protección –no justificados objetivamente ni necesarios en tales casos– se han mantenido después de haber sido advertidos, lo mismo que las restricciones de uso que llevan aparejadas, sin que se haya procedido a su revisión en años, aparentemente por simple desidia política⁷⁸. El proyecto de Granadilla se ha topado de lleno –o lo han hecho topar– con estos escollos jurídicos, sea el caso de la seba, de la piñamar, o de la pimelia costera tinerfeña (más recientemente). El ‘ruido’ e irracionalidad introducido en el proceso por esta vía no ha servido para mejorar nada, sino para complicarlo todo aún más y enardecer la desconfianza hacia las Administraciones cuando han intentado resolverlos o sortearlos, tarde y no siempre de la manera más transparente y atinada.
3. Un estudio de impacto ambiental inicial pobre, como la mayoría en su época, que ha tenido que ir perfeccionándose progresivamente a base de trabajos e informes complementarios, complicándose además con el proceso concurrente derivado de la necesidad de evaluar la compatibilidad del proyecto con la red Natura 2000 y especies prioritarias de interés comuni-

⁷⁸ La Ley 4/2010 del Catálogo Canario de Especies Protegidas se promulga en junio de 2010 y, aunque corrige y ajusta la protección de algunos taxones (p. ej. *Cymodocea nodosa*), no resuelve la falta de actualización y categorización objetiva que persiste en la mayoría de las especies.



tario, aspecto sobrevenido durante la tramitación, novedoso, con poca experiencia en nuestro país, y que abre la entrada a nuevos actores administrativos, entre ellos, la Comisión Europea (ver esquema adjunto).

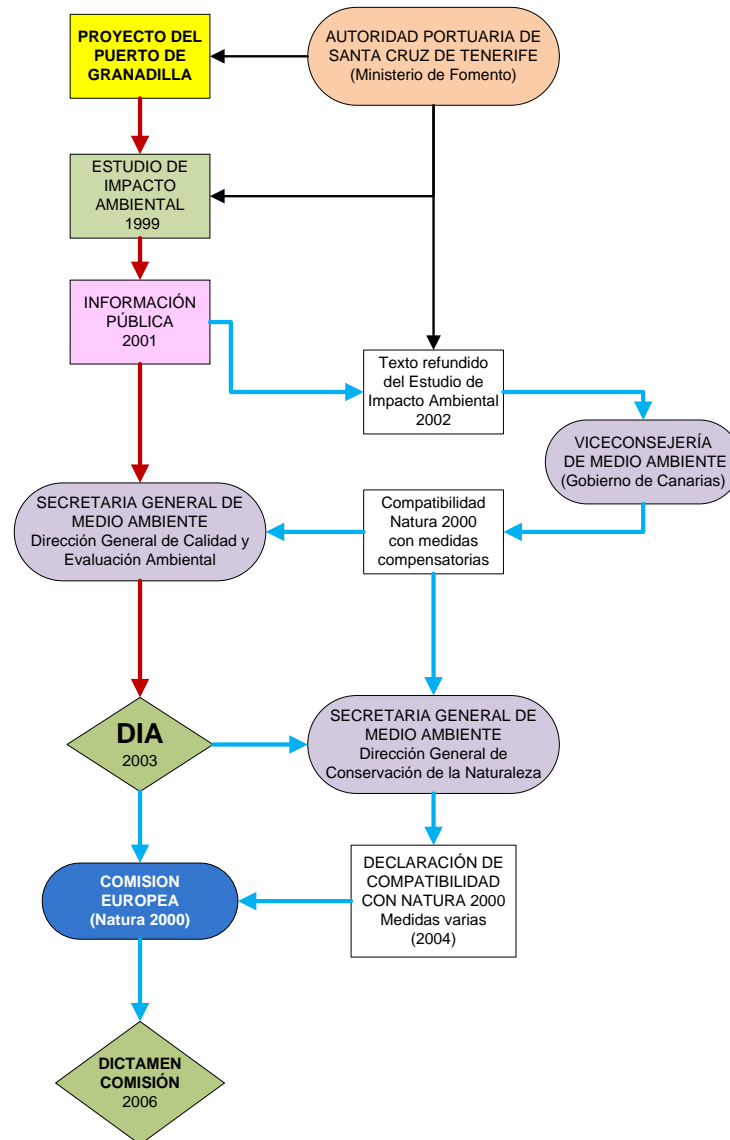


Figura 12. Evaluación ambiental del puerto de Granadilla. Línea roja = trámite ordinario; línea azul = trámite de evaluación de compatibilidad con la red Natura 2000.

4. El enconado enfrentamiento entre partidarios y oponentes del Proyecto, que se ha mantenido activo hasta la actualidad polarizado sobre la parte ambiental, con lo que se ha introducido un sesgo perverso en el sentido de quitar importancia a lo impactos, o exagerarlos. La preservación de los espacios naturales de la red Natura 2000, cuyo encaje en nuestro jurídico es solo reciente, y el *status* de protección –no siempre actualizado– de las especies silvestres, se han esgrimido legítimamente, pero también se han usado como ‘arma arrojadiza’ contra el puerto, incluso por quienes parecen no tener conocimientos de Ecología o mostrar especial sensibilidad hacia la naturaleza.



5. Una prensa (medios, *sensu lato*) que, en general, ha fallado en su función de informar objetivamente al ciudadano, haciendo de mera vocería de los grupos enfrentados, cuando no tomando parte directa en el debate al mostrar en sus titulares opiniones y afirmaciones como si fueran hechos contrastados. Esta desinformación ha tenido un efecto pernicioso en todo el proceso, donde lo ambiental y lo político se mezclan, favoreciendo la radicalización de unos –desde el desarrollismo desbocado hasta el tremendismo ambiental– o el retraimiento y acobardamiento de otros. Esta presión mediática y política ha hecho mella en las Administraciones responsables, llevándolas a tomar decisiones alejadas de la racionalidad técnica y realidad ambiental, plasmadas, por lo general, en la magnificación de todo (salvo del puerto): más análisis, más estudios, más informes, más medidas compensatorias, ... más costes, etcétera.

El cambio de concepto y objetivos del puerto de Granadilla y su tramitación administrativa como dársena complementaria del de Santa Cruz, obedecen al proceso político (acuerdo del 9/2/2004). La reducción en dimensión (19/1/ 2005) y la incorporación de medidas compensatorias previas al inicio de las obras (Dictamen de La Comisión, 6/11/2006), vienen a resultar de la tramitación ambiental, en la que también subyace el proceso político anterior, así como el centrado en parar el proyecto en su totalidad. Quienes militan en este último planteamiento no han renunciado a su objeto; el «No al puerto de Granadilla» sigue vivo.

4.2 Evaluación final

Siguiendo la metodología de verificación adoptada (ver §2.2.1), se procede ahora a valorar el grado de exactitud y corrección de la evaluación de impacto ambiental de Granadilla, basado en el análisis procedimental y de documentación que antecede a este capítulo. La valoración se presenta de modo desagregado y por conceptos, atendiendo solo al resultado final en cada caso. La escala de gradación que se emplea es a su vez conceptual y numérica, ya que ello permite agregar y sacar valores medios por parámetro, o integrarlos en una valoración global única. La exactitud o corrección puede ser: 5 = Alta, 4 = Moderada, 3 = Aceptable, 2 = Deficiente, y 1 = Inaceptable.

Exactitud (exactitud y puntualidad en la ejecución de algo)

- a) *La EIA no se ha desviado de su objetivo.* Valoración = 4.

La EIA de Granadilla ha concluido sin desviación grave de los objetivos propios de esta técnica, a pesar de la injerencia de objetivos políticos no estrictamente ambientales pero que supieron valerse de una argumentación ambiental, o de objetivos ambientales en sí ajenos y no justificables (algunas propuestas de medidas compensatorias, luego descartadas). La reducción final del Proyecto adoptada en el marco político obedece tanto a fines ambientales (reducir impactos) como a estos otros fines (anular el proyecto) que deberían haberse dirimido en foros políticos o por otros cauces, sin desnaturalizar el procedimiento de evaluación ambiental.

- b) *Se han considerado todos los aspectos ambientales determinados por la normativa de evaluación específica o conexa.* Valoración = 5.

La evaluación ambiental ha ido perfeccionándose a lo largo de su dilatada tramitación, interrumpida repetidas veces por la necesidad de recabar más información y, particularmente, por la obligación de evaluar la compatibilidad con la red Natura 2000, así como por la presencia de especies protegidas no consideradas o no detectadas inicialmente. Al final, se han cubierto todos los contenidos estipulados por la normativa canaria y básica del Estado –aunque no de manera homogénea– y lo mismo cabe decir sobre los aspectos derivados de la aplicación del artículo 6 de la Directiva Hábitats, dentro de la laxitud con que éstos estaban determinados.



- c) *La EIA ha cumplido con la secuencia y plazos establecidos. Valoración = 4.*

En el punto anterior se comenta la prolongación de la tramitación ambiental a costa de la interrupción de los plazos, muchas veces no comunicada expresamente (fallo de formalidad). Sin embargo, este incumplimiento obedece al propio proceso de perfeccionamiento de la evaluación, ciertamente complejo en este expediente (Figura 12). Aparte del fallo subsanado de no comunicar al órgano ambiental la previsión de inicio de las obras, no se ha detectado ningún recorte de plazos en perjuicio de las garantías jurídicas que ello implica. Existe al menos un caso en el que se ha admitido una alegación fuera de plazo, justificada y en beneficio del procedimiento ambiental. Las secuencias se han respetado, al margen de la falta de concreción que afecta al procedimiento de análisis de la compatibilidad con Natura 2000. En definitiva, se han cubierto todos los trámites establecidos en el procedimiento, pero dilatando los plazos de un modo sin precedentes y quizás más allá de lo razonable.

- d) *Las medidas asociadas al condicionado ambiental han sido debidamente atendidas. Valoración = 5.*

Se han realizado todos los estudios requeridos y atendido las medidas protectoras y correctoras contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental, resolviéndose aquéllas que caen en la ventana temporal presente (fase preoperacional). Asimismo, se han cumplido y ejecutado con antelación al inicio de las obras todas las medidas compensatorias o de garantía así establecidas en el Dictamen de la Comisión Europea, sin perjuicio de que su ejecución con carácter previo sea en parte responsable de la demora en el inicio de las obras, o que las torpezas procedimentales que se han dado, se hayan aprovechado para retrasarlas aún más.

Corrección (libre de errores o defectos):

- e) *Los métodos de evaluación aplicados son adecuados al propósito. Valoración = 3.*

La metodología de evaluación empleada en el Estudio de Impacto Ambiental (1999) no es la más idónea, pero es correcta y era de uso normal en la época en que se realizó (la evaluación más precisa incluida en el Texto refundido de 2002 no se tramitó a efectos del expediente ambiental como sustitutiva de la original). Sin embargo, la evaluación complementaria de los impactos sobre los líc próximos y especies de interés comunitario en aplicación de la Directiva Hábitat, está insuficientemente reglada en el ordenamiento jurídico interno. Ello ha permitido que no se hayan seguido métodos de evaluación al uso, que se hayan barajado varios informes basados en opiniones, e introducido un alto grado de arbitrariedad con consecuencias –no graves, aunque onerosas– sobre el resultado final.

- f) *La información manejada es veraz y suficiente. Valoración = 4.*

La información contenida en los múltiples documentos incorporados al expediente y que han sido analizados es veraz hasta donde se ha podido comprobar, salvo por algunos lapsus, aparentemente no malintencionados. La información inicialmente contemplada en el Estudio de Impacto Ambiental era parcial y claramente insuficiente en algunos aspectos, defectos que se han resuelto con los estudios posteriores y datos recabados de terceras partes, al menos a criterio de los órganos ambientales actuantes. En cuanto al nivel de suficiencia alcanzado, resulta difícil emitir juicio, y hay que hacerlo desde planteamientos pragmáticos y no maximalistas. En un contexto técnico –y una EIA lo es–, no se puede aspirar a los niveles de precisión propios del ámbito científico o académico (cantidad y calidad de datos necesarios para aumentar la certeza en las predicciones), pues el tiempo y los recursos disponibles actúan como factores limitantes; pero tampoco se pueden tomar las decisiones técnicas apresuradas sin una base de conocimiento selecto y rigor analítico que reduzcan la probabilidad de error a niveles aceptables. También cabe resaltar, que la veracidad aquí considerada atañe exclusivamente a la in-



formación, no a las opiniones y especulaciones, que éstas son todas veraces en su propio ámbito subjetivo, salvo que medie intención de mentir. Lo incorrecto en el proceso de Granadilla es que en algunos casos y por ‘ambos lados’, se ha manejado como información lo que son meras opiniones o especulaciones.

- g) *No se ha eliminado ni ocultado información relevante.* Valoración = 4.

La información ambiental relevante para sustentar la evaluación realizada ha ido aflorando a lo largo del proceso, y da la impresión que, de haber estado disponible desde un principio, el expediente de Granadilla hubiera sido menos complicado. No se aprecia dolo en la ausencia inicial de información relevante, ni ulteriores intenciones de ocultamiento por parte del promotor. Más bien se percibe superficialidad, falta de rigor o poco interés por el entorno natural, actitud que ha cambiado notoriamente a lo largo de la tramitación del proyecto, sobre todo en lo que concierne a los aspectos ambientales. No obstante, hay informes de terceros en los que el redactor parece eludir o marginar (no ocultar) información que podría resultar ‘inconveniente’ para sus planteamientos. También hay documentos que han resultado difíciles –pero no imposibles– de consultar por terceras partes o por nosotros (p.ej., informes internos de la Administración autonómica). Empero, al final del proceso no parece que exista actualmente información oculta sobre Granadilla que sea crucial o relevante para la evaluación ambiental tratada.

- h) *No se han introducido sesgos en las evaluaciones tendentes a favorecer el resultado en uno u otro sentido.* Evaluación = 3

Las evaluaciones de impacto ambiental no son inmunes a cierto grado de subjetividad, ínsito a los propios métodos de evaluación que se manejan. No es infrecuente encontrar tendencia a minusvalorar o agregar impactos negativos de modo que el proyecto quede ‘mejor parado’ (o a ensalzar los positivos). Algo de ello se aprecia en los estudios de impacto ambiental realizados en Granadilla, pero de escasa significación. Esta tendencia a minusvalorar el impacto ambiental se percibe también en alguno de los informes complementarios que han acompañado al expediente, pero igualmente, sin mayor trascendencia. También, y de signo contrario, es el sesgo introducido inicialmente en la evaluación de la compatibilidad del proyecto con la red Natura 2000, en la que la Administración actuante no emplea métodos habituales de evaluación de impacto –ver comentario en e)– y recurre a informes externos, con información útil y opiniones respetables, pero que tampoco se fundamentan en evaluaciones técnicas. Sin embargo, las resoluciones o recomendaciones tomadas se basan en estas opiniones y tal vez de manera no inocente. Nos referimos a los informes de la Administración, no a lo que sobre ellos publica la prensa, que no es aquí objeto de análisis.

Aunque muchos de los sesgos introducidos en uno u otro sentido han sido desactivados o corregidos posteriormente, a resultas de ellos –siempre difíciles de ponderar, aunque obvios–, el balance final no es contrario a la protección del medio ambiente; más bien se extreman las medidas a su favor, algunas desproporcionadas o injustificadas (a nuestro juicio). El último recorte del Proyecto en tierra –más de la mitad de su superficie– parece obedecer en buena medida a un sesgo introducido, y limita sensiblemente la capacidad operativa del puerto sin aportar una mejora ambiental relevante.

- i) *La información tomada de un estudio para su uso en otro se ha hecho de modo correcto, sin cambios, omisiones ni desviaciones interesadas.* Evaluación = 4.

En la verificación realizada no se han detectado cambios, omisiones ni desviaciones interesadas relevantes en lo que atañe a la información que se toma de un documento para elaborar otro. Diferente situación es cuando dicha información se valora de manera distinta, lo cual es correcto siempre que así quede expuesto (no se ha hecho en todos los casos). Tampoco debe



considerarse una incorrección cuando el órgano que resuelve decide no seguir alguna recomendación o propuesta hecha por otro, por considerarla irrelevante o ajena al proceso (p.ej. medidas compensatorias recogidas por La Comisión en su Dictamen), y máxime si han mediado negociaciones y acuerdos al respecto.

El valor medio obtenido para la exactitud es de 4,5 y para la corrección de 3,5. El valor medio integrado es de 4 y en ninguno de los considerandos individuales resultó ser inferior a 3, lo que sería preocupante y pudiera justificar una revisión.

4.3 Conclusión

En el proyecto de una nueva infraestructura portuaria en Granadilla, que ha suscitado tanta polémica, las instituciones legitimadas de la sociedad han otorgado prioridad al interés económico y social sobre el ambiental, y han aceptado el impacto negativo sobre el medio natural como coste ambiental insoslayable del Proyecto, al considerar que no hay otras alternativas, y a pesar de haberlo reducido sensiblemente y de la profusión de medidas correctoras y precautorias arbitradas.

Con el proyecto se comprometen zonas aledañas en un grado asumible, aunque no exento de incertidumbres, y se sacrifica un tramo importante de costa, cuyos valores naturales, aún siendo ciertos, han sido exagerados por diferentes motivos. Como consecuencia de ello, algunas de las medidas acordadas y luego impuestas en compensación por los posibles impactos sobre la red Natura 2000 y especies prioritarias de interés comunitario, parecen excesivas y sobredimensionadas en relación con el proyecto final, aunque tal vez no en razón a la presión ejercida por los detractores del proyecto, cuya oposición no siempre se ha sustentado en la defensa de los valores ambientales.

Salvo por este extravío, a tenor de la verificación realizada, la evaluación del impacto ambiental del puerto de Granadilla fruto de un procedimiento atípico y complejo en extremo, se considera en términos globales «moderadamente exacto y correcto», aunque no óptimo. Dicha evaluación ampara al proyecto final de puerto reducido (enero 2005) y a sus componentes, con la salvedad del subproyecto de baipás, y de otros proyectos conexos no concretados que pudieran surgir (canteras para aporte de materiales, etc.), que habrán de someterse a evaluación de impacto ecológico independientemente.

4.4 Dificultades halladas y agradecimientos

Durante la elaboración del presente informe el OAG no ha recibido presiones de ningún tipo, y tampoco ha encontrado mayores dificultades aparte de las ínsitas a la complejidad del caso y al rastreo y consecución de documentos –a menudo no bien organizados– en un sistema burocrático que, sabido es, no es un dechado de eficiencia y, en el caso de Granadilla, a menudo ‘sensible’ en demasía. La falta de concreción procedimental que afecta a las evaluaciones de compatibilidad con la red Natura 2000, tampoco ha facilitado el trabajo.

La Dirección del OAG agradece sinceramente la ayuda y comprensión recibida de numerosas personas e instituciones que resultaría prolijo detallar aquí, y sin cuya colaboración hubiera sido imposible concluir este informe. Mención obligada ha de hacer al personal del OAG y, en particular a D. Eugenio Pareja Ríos, biólogo contratado por el OAG y experto en evaluación ambiental, que ha contribuido de manera significativa en el análisis documental.



4.5 Epílogo

Quizás no huelga finalizar este informe repitiendo que su único objeto es verificar la exactitud y corrección de la evaluación de impacto ambiental realizada, como procedimiento administrativo que es. No compete entrar en cuestiones relativas a la necesidad de construir un puerto o a su viabilidad operativa, ni analizar la eventual irracionalidad de entusiastas y detractores del Proyecto más allá de su influencia sobre dicho procedimiento.

El tiempo dirá si la evaluación de impacto de Granadilla ha cumplido objetivamente con su función de evaluar y exponer los costes ambientales de un proyecto y de reducirlos en lo sensato y posible, o si por el contrario, los intereses economistas han prevalecido en perjuicio de los ambientalistas, o viceversa. Lo importante es que sea la sociedad en su conjunto, quien salga beneficiada.









* * *

En Santa Cruz de Tenerife, a 28 de noviembre de 2010

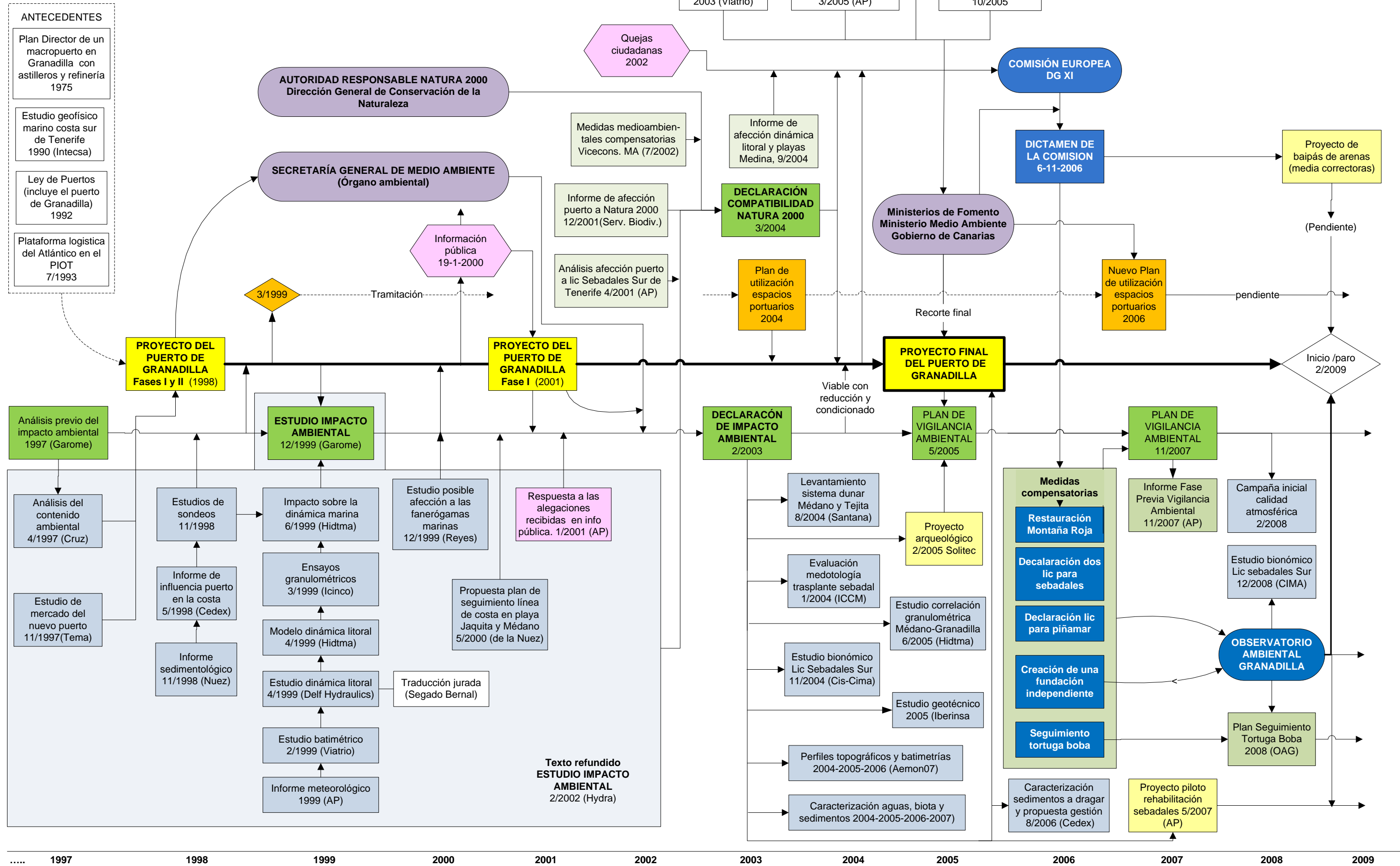
Dr Antonio Machado Carrillo
Director del OAG



Leyenda de colores

	Evaluación de impacto ambiental		Relacionados con la Comisión Europea
	Informes relacionados con la evaluación ambiental		Estudios técnicos complementarios
	Proyectos relacionados con el puerto de Granadilla		Administraciones públicas españolas
	Planeamiento de utilización de espacios portuarios		Relacionados con la sociedad e información pública

CRONOLOGÍA DE LA TRAMITACION AMBIENTAL DEL PROYECTO DE PUERTO DE GRANADILLA





OBSERVATORIO AMBIENTAL GRANADILLA
Edificio Puerto-Ciudad. oficina 1.B - 38001 S/C de Tenerife.
www.oag-fundacion.org