

# **EL PUERTO DE GRANADILLA:**

**UNA AGRESIÓN AMBIENTAL  
INJUSTIFICADA PARA TENERIFE**



**GREENPEACE**



# ÍNDICE

00

---

<b>01</b> Cronología e historia del Puerto Industrial de Granadilla	<b>4</b>
<b>02</b> Los daños ambientales causados por el Puerto Industrial de Granadilla	<b>7</b>
· Los valores de la costa de Granadilla	
· Afecciones a Espacios Naturales y especies protegidas	
Los sebadales del sur de Tenerife	
Los sebadales no incluidos en el LIC <i>Sebadales del Sur de Tenerife</i>	
Afecciones a los sebadales	
Tortuga Boba ( <i>Caretta caretta</i> )	
Piña de Mar ( <i>Atractylis preauxiana</i> )	
· Procesos ecológicos afectados por el Puerto de Granadilla	
Dinámica litoral	
Dinámica eólica	
Afecciones a la dinámica litoral y eólica causadas por el Puerto de Granadilla: las playas	
· Daños ambientales ya causados: las prospecciones	
<b>03</b> El comportamiento de la Administración	<b>15</b>
· Los informes “perdidos” en la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario	
· Las mentiras sobre el “colapso” del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y la imposibilidad de su ampliación	
· El Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla	
· La “necesidad” de ampliar el Aeropuerto Tenerife Sur para los rellenos del Puerto de Granadilla	
· La mentira energética para justificar el Puerto de Granadilla	
· La inoperatividad del Puerto de Granadilla: condiciones atmosféricas en la costa de Granadilla	
<b>04</b> Las Instituciones europeas son las únicas que defienden el medio ambiente en Canarias	<b>23</b>
· Principales ilegalidades del proyecto del Puerto Industrial de Granadilla denunciadas ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea	
· Contestación de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea al Estado español respecto de las irregularidades ambientales del Puerto de Granadilla	
<b>05</b> La burla a la sociedad	<b>28</b>
· La Iniciativa Legislativa Popular para la Declaración de la Reserva Natural Especial del Litoral Noreste de Granadilla	
· El comportamiento de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario	
· El acoso a científicos y profesores universitarios	
<b>06</b> Conclusiones y demandas	<b>36</b>
<b>07</b> Documentación consultada	<b>39</b>

# Cronología e historia del Puerto Industrial de Granadilla

## 01

---

La trayectoria del Puerto Industrial de Granadilla comienza en 1971, con la presentación en el Cabildo de Tenerife de una propuesta para construir un muelle de atraque y un astillero en el litoral de Granadilla. Un año después, en 1972, el Estado decide aceptar la idea y localizar un puerto en este tramo de litoral. Una enmienda de José Segura (PSOE) a la Ley de Puertos del Estado incluye esta infraestructura en la red de puertos de interés general del Estado. No es hasta finales de los noventa cuando surge el proyecto “Nuevo Puerto de Granadilla”, infraestructura que se extendía a lo largo de 2,5 kilómetros de costa y presentaba un dique de 3.600 metros. El proyecto es rechazado por las carencias desde el punto de vista ambiental.

En 2001 la Autoridad Portuaria de Tenerife presenta un nuevo proyecto con el nombre de *Nuevo Puerto en el Litoral del Polígono Industrial de Granadilla. Fase I*. Se trata de un megapuerto industrial que ocupa cinco kilómetros de costa. Los estudios económicos que acompañan al proyecto no lo justifican. Además, el proyecto lleva aparejada una larga lista de afecciones ambientales que no son tenidas en cuenta en el informe de *Evaluación de Impacto Ambiental* que se presenta con la documentación. Se trata de asuntos de enorme gravedad, como la afección a dos Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) incluidos en la Red Natura 2000 de la Unión Europea o la afección a especies de flora y fauna gravemente amenazadas como la Tortuga Boba o la Piña de Mar.

En mayo de 2002 el Gobierno de Canarias acuerda solicitar la consideración del proyecto del Puerto de Granadilla como proyecto de interés público de primer orden, por razones de índole social y económica. El acuerdo tiene dos objetivos claros: eludir el cumplimiento de la Directiva Europea de Hábitats y conseguir fondos europeos para la obra.

En febrero de 2003 el Boletín Oficial del Estado publica la Declaración de Impacto Ambiental positiva, elaborada por el Ministerio de Medio Ambiente y según la cual el proyecto es “ambientalmente viable”.

La gravedad de la situación junto a la indefensión frente a las administraciones españolas provocan que colectivos ecologistas y ciudadanos, entre los que se encuentra Greenpeace, acudan a las instituciones europeas y presenten una Queja por incumplimiento de diversas Directivas ambientales europeas. Dicha queja es aceptada y actualmente sigue en proceso de estudio.

En toda esta historia juega un papel destacado la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno canario, a quien se le atribuye el haber ocultado los informes elaborados por sus propios técnicos que determinan el grave daño que la obra causa al litoral de Granadilla, así como a especies de flora y fauna gravemente amenazadas. Este hecho salió a la luz pública en julio de 2003 y fue denunciado por Greenpeace mediante la presentación de una demanda por un supuesto

delito de prevaricación contra la Viceconsejera de Medio Ambiente, Milagros Luis Brito, que actualmente se encuentra en trámite de admisión en el Tribunal Superior de Justicia de Canarias.

Posteriormente se aprueba el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife, en el se acepta que el Puerto de Santa Cruz se oriente a pasajes y cruceros (lo que supone el 3% de la actividad actual) y que el “Gran Puerto Industrial y Comercial de Granadilla” se convierta de forma progresiva en el puerto de abastecimiento de Tenerife.

En enero de 2004 la Cofradía de Pescadores de Tajao, en Arico, presenta un escrito oponiéndose al Puerto de Granadilla por la catástrofe que supondría la obra para los fondos y la riqueza piscícola de la zona. Los pescadores demandan que las instalaciones previstas se trasladen al Puerto de Santa Cruz.

En febrero de 2004 el Ministerio de Fomento publica en el BOE la Orden Ministerial FOM/469/2004 por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla (Tenerife)<sup>1</sup>. En la Orden quedan recogidos los límites en los que se puede desarrollar el proyecto del Puerto Industrial de Granadilla.

En abril de 2004 la Plataforma Ciudadana contra el Puerto de Granadilla presenta en el Parlamento de Canarias una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) demandando la protección de la costa norte de

Granadilla. A pesar de ser sólo necesarias 15.000 firmas, la ILP es respaldada por 56.000.

En mayo de 2004, tras la victoria del PSOE en las Elecciones Generales, un nuevo equipo entra en el Ministerio de Medio Ambiente. Al frente, Cristina Narbona, que hasta ese momento se ha manifestado claramente en contra del Puerto Industrial de Granadilla. Su primera toma de contacto con el proyecto llega a través de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea que, a resultados de las quejas presentadas, remite en agosto un escrito reconociendo las graves afecciones medioambientales del proyecto. Esta Dirección General ya había dirigido anteriormente un primer escrito al Ministerio requiriendo explicaciones a la vulneración de las directivas ambientales europeas sin obtener respuesta.

Sin embargo, el Ministerio de Medio Ambiente rechaza esta oportunidad única de proteger el medio costero de Granadilla y decide llegar a un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife para reducir el tamaño del puerto y seguir adelante con el proyecto. Se redacta entonces un documento de respuesta a la Comisión Europea que nunca se ha hecho público. El Ministerio de Medio Ambiente, por su parte, se ha negado a facilitarlo hasta el momento, a pesar de haber sido solicitado en reiteradas ocasiones. Es posible que el “acuerdo” tenga muy poco que ver con la protección del medio ambiente.

[1] BOE núm. 49. Página 9.136. 26 de febrero de 2004.

**¡COMPRAMOS COSTA PARA DESTROZAR!**

**Buscamos>**

- \* 6 kilómetros de costa en Granadilla, Tenerife, de gran valor ecológico y social para destruirlos construyendo un megapuerto industrial.
- \* Preferentemente zona con praderas submarinas, playas, cuevas, tortugas y cetáceos.

**Ofrecemos>**

- \* 21.000.000 m<sup>3</sup> de cemento y hormigón para sepultar la costa y disparar la contaminación en el sur de la isla.
- \* 500 millones de euros en riguroso contado

**¡Mejoramos todas las ofertas del mercado!**

Firmado/ Las Autoridades responsables

**PROTEGE TU COSTA.**

**NO**

**DI NO AL**

**PUERTO DE GRANADILLA**

**www.GREENPEACE.es**

Anuncio de Greenpeace publicado en la prensa canaria. Año 2004.

Mientras tanto, en julio de 2004, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz licita parcialmente las obras de Granadilla, a pesar de carecer de financiación para las mismas<sup>2</sup>. En esas mismas fechas, el Ministerio de Fomento envía a la Comisión Europea la documentación para solicitar fondos para la construcción del proyecto. La licitación de obras es anulada por el Ministerio de Fomento cuatro meses después<sup>3</sup>.

A comienzos de noviembre de 2004 el Secretario General para la Contaminación y la Prevención del Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri, hace público un acuerdo con el Gobierno de Canarias y presenta la “Propuesta de Construcción del Puerto de Granadilla”, un nuevo proyecto que reduce las dimensiones del proyecto original y, a juicio de los firmantes, “solventa los problemas ambientales” causados por el puerto. A finales de ese mismo mes 100.000 personas se manifiestan en Santa Cruz de Tenerife (20.000 según el Ejecutivo autonómico) en contra de la construcción del puerto y demandan la protección de la costa de Granadilla.

Las obras del nuevo proyecto son licitadas el 5 de enero de 2005<sup>4</sup>. La nueva licitación no recoge los acuerdos alcanzados por las administraciones y no recorta las dimensiones pactadas, poniendo en entredicho la “bondad” del pacto sellado por el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Canarias.

La bochornosa actuación de la Autoridad Portuaria es tan evidente que el Ministerio de Fomento anuncia,

por segunda vez consecutiva, que anulará la licitación de las obras.

El 28 de enero, el Ministerio de Medio Ambiente da su aprobación pública al que “aseguran” es “el proyecto definitivo” de construcción del Puerto de Granadilla. Es el mismo que se presentó en noviembre.

Unos días antes el Parlamento de Canarias, en virtud de un acuerdo alcanzado por Coalición Canaria y Partido Popular, rechaza la toma en consideración de la Iniciativa Legislativa Popular respaldada por 56.000 canarios que reclama la protección de la costa de Granadilla. Es la primera vez en la historia que el Parlamento canario rechaza una petición ciudadana ampliamente respaldada sin ni siquiera debatirla.

Mientras tanto, la Comisión Europea sigue estudiando las afecciones ambientales de la obra y el proyecto sigue sin obtener la financiación europea necesaria para su construcción.

---

[2] BOE núm. 169. Página 6.236. 14 de julio de 2004.

[3] BOE núm. 286. Página 10.541. 27 de noviembre de 2004.

[4] BOE núm. 4. Página 88. 5 de enero de 2005.

# Los daños ambientales causados por el Puerto Industrial de Granadilla

La zona donde se plantea la construcción del Puerto de Granadilla presenta unas características naturales excepcionales, difíciles de encontrar en otro punto de Tenerife. El área acoge las mejores playas naturales de la isla y alberga una enorme pradera submarina conocida como sebadal.

## Los valores de la costa de Granadilla

El valor de la costa de Granadilla ha sido reconocido a nivel autonómico y europeo.

La Directiva 92/43/CEE relativa a la Conservación de los Hábitats naturales y la Flora y la Fauna silvestre dicta la obligación de los Estados miembros de la Unión Europea de establecer un listado de *Lugares de Importancia Comunitaria* (LICs) que pasarán a formar parte de la denominada Red Natura 2000.

El listado correspondiente a la Región Macaronésica, formada por las islas Azores, Madeira, Salvajes y Canarias, fue aprobado el 28 de diciembre de 2001 y publicado en el Diario Oficial de las Comunidades europeas el 9 de enero de 2002. En este listado se encuentra, con el Código ES700016, el LIC *Sebadales del Sur de Tenerife*, situado en la costa de Granadilla e incluido en la Red Natura 2000 por albergar el hábitat prioritario *Bancos de arenas cubiertos por agua poco profunda* donde moran las dos especies claves que distinguen ese hábitat: *Cymodocea nodosa* y *Halophila decipiens*. La declaración de este espacio protegido también recogió la

presencia de una especie prioritaria, la Tortuga Boba (*Caretta caretta*). En la misma zona, el Gobierno de Canarias creó el LIC ES 7020049 *Montaña Roja* que incluye un cono volcánico a cuyo alrededor se sitúan las playas de El Médano y La Tejita. Alberga los hábitats prioritarios *Dunas fijas con vegetación herbácea*, *Acantilados con vegetación de las costas macaronésicas*, *Matorrales termo-mediterráneos y preestépico*s y *Galerías ribereñas termomediterráneas y del sudoeste de la Península Ibérica*.

## Afecciones a Espacios Naturales y especies protegidas

### Los sebadales del sur de Tenerife

Los sebadales son comunidades de plantas submarinas formadas principalmente por la fanerógama *Cymodocea nodosa*. Se distribuyen formando praderas que cubren los fondos arenosos entre los 5 y los 30 metros de profundidad en zonas donde la calidad del agua es excelente y existen buenas condiciones de luminosidad. Las prospecciones realizadas frente a la costa de Granadilla indican la presencia de estas formaciones hasta 40 metros de profundidad.

Estas comunidades vegetales son vitales para numerosas especies de plantas y animales. Constituyen la principal área de alimentación y cría de peces, moluscos y crustáceos, muchos de ellos de gran interés comercial y fuente de subsistencia de las cofradías de pescadores de esta zona de Tenerife.

# 02

**“La conclusión unánime que se desprende de todos estos informes es la incompatibilidad ambiental de este proyecto [el Puerto de Granadilla]”.**

Nota de Régimen interior número 23 de la Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias. Diciembre de 2001.

Un informe de la Universidad de La Laguna (Tenerife) indica que, frente a la costa donde se plantea ubicar el Puerto de Granadilla, se encuentra el mayor sebadal de Tenerife, de casi 11 kilómetros de longitud, y que éste se extiende mucho más al norte de lo que determina el Lugar de Importancia Comunitaria *Sebadales del Sur de Tenerife*. Este hecho ha sido sistemáticamente negado tanto por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno canario como por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que sostienen que el puerto no afectará a los sebadales.

Y quizá todo se deba a un “error de interpretación”, porque una cosa es la extensión del LIC *Sebadales del Sur de Tenerife* y otra la extensión del sebadal presente en la costa de Granadilla. La triste realidad es que tan sólo se ha protegido una parte, dejando fuera del espacio protegido una gran extensión de la pradera submarina. Por su parte, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea sólo tiene competencias sobre los espacios protegidos europeos, por lo que todo lo que queda fuera del LIC no es de su competencia. Y tampoco parece serlo del Ministerio de Medio Ambiente, que también asegura que el sebadal no se verá afectado, ni de la Consejería de Medio Ambiente de Canarias, activa promotora del proyecto de construcción del puerto. Ambos organismos ambientales, en lugar de preocuparse por subsanar el error y proteger la totalidad del sebadal, han utilizado este hecho como coartada para apoyar la construcción del puerto.

### Los sebadales no incluidos en el Lugar de Importancia Comunitaria. *Sebadales del Sur de Tenerife*

Cuando el Gobierno de Canarias determinó el área correspondiente al LIC *Sebadales del Sur de Tenerife* no utilizó una cartografía con detalle que permitiera incluir en la misma toda la superficie de los hábitats que quedan expresamente reflejados en la Directiva 93/42/CEE de Hábitats. La propuesta remitida a la Comisión Europea se extendía desde el comienzo de la pradera en el Sur hasta las aguas donde se pretendía ubicar el Puerto de Granadilla, de tal forma que el extremo norte del espacio protegido se solapaba con el extremo sur de la segunda fase proyectada para el puerto.

Un estudio realizado por la Universidad de La Laguna<sup>5</sup> delimita la cartografía real de los sebadales de la zona, ampliando aún más hacia el norte la extensión real de estas comunidades vegetales. En el informe queda recogido que desde el pueblo de San Miguel de Tajao hasta la bahía de El Médano existe un sebadal que ocupa una superficie de 442 hectáreas y se extiende a lo largo de 11 kilómetros de la costa de Granadilla.

Se conoce la existencia de un informe interno de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias solicitando la inclusión del “sebadal de Punta del Camello” en el LIC *Sebadales del Sur de Tenerife* por su extensión e importancia<sup>6</sup>. Sin embargo, éste y otros informes permanecieron silenciados hasta que se produjo la Declaración de Impacto Ambiental por parte del

[5] Investigación Cartografía Bionómica del borde litoral de Tenerife. Jacinto Barquín Díez, Gustavo González Lorenzo, Laura Martín García, M<sup>a</sup> Candelaria Gil-Rodríguez. Universidad de La Laguna. Septiembre 2004.



Ministerio de Medio Ambiente en febrero de 2003.

### Afecciones a los sebadales del sur de Tenerife

Las obras de construcción del Puerto de Granadilla sepultarán de forma irreversible e irreparable toda la parte de sebadal donde se asienta. Sin embargo, parece que su exclusión del LIC *Sebadales del Sur de Tenerife* supone que nadie vaya a proteger estas comunidades marinas.

Según los estudios encargados por la Autoridad Portuaria, durante la ejecución de las obras del puerto se verterán gran cantidad de sedimentos finos que se desplazarán en suspensión dispersándose a lo largo de todo el litoral. El grado de dispersión variará en función de las corrientes, el oleaje y los vientos reinantes en la zona. Los estudios oficiales estiman que la deposición de los sedimentos sobre los fondos situados al sur del puerto será de 1 kg/m<sup>2</sup> cada dos días. Teniendo en cuenta que las obras tardarán en completarse un período de entre 3 y 5 años, podemos asegurar que la afección se extenderá a lo largo de varios kilómetros del litoral situado al sur de la obra. A la turbidez generada habrá que sumarle la erosión foliar de las plantas que conforman los sebadales, el enterramiento de comunidades y hábitats presentes en los fondos someros, así como la modificación de las características físico químicas del sustrato, lo que impedirá su posterior recuperación.

Pero el Ministerio de Medio Ambiente no se interesa por este grave problema sobre un espacio incluido en la Red Natura 2000. Así, en el documento firmado por la ex-Directora General de Medio Natural del Ministerio de Medio Ambiente, Inés González Doncel, el 25 de marzo de 2003 informando sobre el proyecto del Puerto de Granadilla, afirma que “se realizarán los ajustes necesarios a las medidas correctoras para corregir en lo posible el aumento de turbidez en los fondos marinos”. ¿Qué significa exactamente “en lo posible”?

Las medidas correctoras recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental son absolutamente insuficientes. De algunas de ellas no podemos decir más que son irreales. Es el caso del trasplante de la pradera que se plantea en el proyecto del Puerto de Granadilla. Esta compleja actividad es dada como segura por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial y del Ministerio de Medio Ambiente, a pesar de que no existe un sólo trasplante de sebadales en todo el mundo que se haya realizado con éxito. Tan sólo existen experimentos científicos que desaconsejan la propuesta. En el caso del archipiélago canario, los experimentos de trasplantes de sebadales realizados por el Instituto Canario de Ciencias Marinas en Melenara (Gran Canaria), iniciados en enero de 2004, fracasaron completamente a los seis meses. Las obras no deberían comenzar en ningún caso sin confirmar la viabilidad de los trasplantes.

## **“Del análisis de toda la información recabada se desprende que existe incompatibilidad ambiental del proyecto en cuestión con los motivos de declaración del LIC ES7020116 Sebadales del sur de Tenerife”.**

Nota de Régimen interior número 22 de la Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias. Diciembre de 2001.

[6] Informe sobre el sebadal de Punta del Camello (Sureste de Tenerife). Informe interno Viceconsejería de Medio Ambiente. Agosto 2001.



Proyecto Puerto de Granadilla  
© AP Santa Cruz



Afección a El Médano. © AP Santa Cruz



Turbidez. © AP Santa Cruz

Las propuestas de modificación introducidas en el Puerto de Granadilla no alterarán el grado de influencia de la obra sobre los seadales, dado que el dique del puerto seguirá obstruyendo completamente la circulación de sedimentos que las corrientes transportan de norte a sur. Por tanto, la afección seguirá siendo enorme e irreversible.

### ***Tortuga Boba (*Caretta caretta*)***

Declarada Especie Prioritaria e incluida en los Anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats. La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN en sus siglas inglesas) la cataloga como “En peligro de extinción”.

Individuos juveniles y adultos en período no reproductor de esta especie viajan desde Cabo Verde y Florida, donde se encuentran las áreas más importantes de nidificación de la especie en el Atlántico, hasta las costas de Granadilla.

Las tortugas marinas encuentran en Canarias zonas para su descanso, insolación y alimentación, visitando especialmente los fondos rocosos y arenosos de todo el perímetro litoral de las islas. Como áreas de descanso eligen las situadas al suroeste de Gran Canaria y Tenerife, pero viajan al Este de estas islas para alimentarse de los seadales. En la costa este de Tenerife las tortugas marinas no se encuentran con los problemas de tráfico marítimo y desarrollo turístico que se dan en el lado opuesto.

Sus pautas de alimentación en los seadales indican que se mueven preferentemente en fondos de menos de 25 metros de profundidad, lo que indica que los fondos arenosos y rocosos cercanos a la costa son su principal hábitat cuando visitan los seadales de Tenerife.

El Gobierno de Canarias puso en marcha un proyecto LIFE<sup>7</sup>, financiado con fondos europeos, con objeto de proteger las tortugas marinas que visitaban las Islas Canarias. El proyecto reconoce que los fondos someros y las praderas de fanerógamas marinas son zonas donde pasan gran parte del tiempo o donde se concentran las tortugas, determinando que los seadales representan una gran importancia trófica para la especie y que, por tanto, precisan medidas de conservación. El documento también afirma que, dado que los seadales del Sur de Tenerife se encuentran en inmejorable estado de conservación y presentan menor presión antrópica que los de la otra cara de la isla, su papel ecológico es muy importante para las tortugas marinas.

A pesar de todas estas evidencias, y de que el Ministerio de Medio Ambiente evaluara el LIC *Seadales del Sur de Tenerife* como “excelente” a efectos de su influencia sobre la Tortuga Boba, el documento de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de Canarias *Puerto de Granadilla: medidas ambientales compensatorias* minimiza la importancia de los seadales con la frase “el LIC seadales del Sur de

[7] Referencia LIFE 97/NAT/E/000062

Tenerife no parece ejercer una atracción especial sobre esta especie”. Es importante señalar que dicho documento, que la propia Viceconsejera Milagros Luis Brito llevó en mano a Bruselas, no lleva la firma de ningún técnico, se trata de un documento “anónimo”.

La construcción del Puerto de Granadilla en una de las zonas utilizadas como área de paso y alimentación de las tortugas bobas supondrá un auténtico desastre para esta especie, para la que la Unión Europea pide esfuerzos especiales de conservación.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial no ha realizado una evaluación de las afecciones en forma de contaminación sonora y riesgo de colisión como consecuencia del tráfico del futuro puerto sobre la Tortuga Boba, como se encargó de recordarle la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, y a pesar de que estas amenazas para la supervivencia de la especie quedaron recogidas en las conclusiones del proyecto LIFE que realizó el Gobierno de Canarias.

### ***Piña de Mar (Atractylis preauxiana)***

Especie endémica de Tenerife y Gran Canaria. Figura en los Anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats. Está estrictamente protegida, ya que figura con la categoría “En peligro de extinción” en los Catálogos de Especies Amenazadas a nivel regional, nacional y europeo.

Esta planta leñosa, de hasta 50 cm de altura, vive junto a otras plantas adaptadas a la maresía en el cinturón halófilo costero. En la zona donde se proyecta construir el Puerto de Granadilla se sitúa una de las mejores poblaciones de esta especie en toda la isla, donde tan sólo se han localizado cuatro poblaciones más.

La construcción del Puerto de Granadilla supondría un grave peligro para la supervivencia de las poblaciones encontradas. La existencia de las poblaciones de Piña de Mar fue comunicada por profesores de la Universidad de La Laguna, botánicos y técnicos de la Viceconsejería de Medio Ambiente en sucesivas ocasiones a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno canario (marzo 2002, noviembre 2002, junio 2003), así como la obligatoriedad de adoptar un plan de recuperación para la especie tal y como queda determinado en la legislación pero, a pesar de ello, no fue tenido en cuenta en la Declaración de Impacto Ambiental que realizó el Ministerio de Medio Ambiente ni se han adoptado las medidas legales obligatorias para su conservación.



## **“Las conclusiones sobre el transporte sedimentario, las afecciones situadas al Sur del nuevo puerto y las medidas correctoras previstas carecen del rigor necesario para un proyecto de tales características”.**

Informe sobre la compatibilidad del proyecto “Nuevo Puerto de Granadilla” con el LIC ES7020116 *Sebadales del Sur de Tenerife*. Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Diciembre de 2001.

Dentro de las medidas compensatorias que el Ministerio de Medio Ambiente, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial y la Autoridad Portuaria han ideado para sortear los obstáculos europeos, es decir, para conseguir la financiación para el proyecto, se ha aprobado el trasplante de estas poblaciones. La Autoridad Portuaria insiste en que la Universidad de La Laguna asegura la viabilidad del mismo, sin embargo esto no es cierto, ya que la propia Universidad afirma que no existe ningún estudio científico que demuestre el éxito de tal medida.

### **Procesos ecológicos afectados por el Puerto de Granadilla**

No sólo varios espacios naturales y ciertas especies sufrirán la agresión que supone la construcción del Puerto de Granadilla, además, los diques del puerto introducirán cambios en muchos procesos ecológicos, la contaminación derivada de la construcción de las obras provocará cambios irreversibles en el medio y la polución de los barcos que visiten el puerto acabará con toda la riqueza natural del área.

### ***Dinámica litoral***

Las corrientes marinas y el fuerte oleaje producido por los vientos Alisios en esta zona de la isla de Tenerife originan una dinámica sedimentaria litoral de materiales finos que se transportan desde el noreste hacia el sur de la isla de Tenerife. El transporte de arena constante hacia el sur alimenta los bancos de arena, las calas y las playas desde Montaña Pelada hasta La Tejita y

crea, junto con los procesos eólicos, las condiciones idóneas para la formación de dunas.

### ***Dinámica eólica***

El fuerte viento en toda la costa sureste acumula materiales finos de diferente origen en forma de micro-dunas (“nebkas”) en las proximidades de las playas y en las desembocaduras de los barrancos. Plantas psamófilas crecen sobre estas micro-dunas y ayudan a fijar la arena formando hábitats especiales para muchas especies.

### ***Afecciones a la dinámica marina y eólica causadas por el Puerto de Granadilla: las playas.***

El Puerto de Granadilla prevé ubicarse en la vertiente sureste de la isla de Tenerife. En esta zona el oleaje de componente norte producido por los vientos Alisios origina un importante flujo de sedimentos paralelo a la costa, dirigiendo éstos hacia el sur. La construcción del puerto interrumpiría de forma drástica esta dinámica, reteniendo la arena al norte de la infraestructura y desviando parte de los sedimentos hacia fondos más profundos. Esta interrupción desencadenaría una cascada de acciones que irían en claro detrimento tanto del sebadal como de las playas situadas al sur del puerto.

De nada sirven las modificaciones introducidas en el último año en el proyecto del Puerto de Granadilla, ya que en el proyecto final el dique exterior se sitúa con la misma orientación, prácticamente en el mismo

punto y alcanzando profundidades superiores a los 50 metros. Por lo tanto seguirá actuando como barrera para todos los sedimentos que las corrientes trasladan desde tiempos inmemoriales desde el norte hacia el sur de la costa de Granadilla.

Tal y como queda detallado claramente en el informe de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, las playas de La Jaquita, El Médano y La Tejita sufrirán los efectos de la interrupción en el flujo de sedimentos causada por la construcción del puerto. Recordemos que tanto la playa de El Médano como La Tejita rodean el LIC *Montaña Roja*. En el caso de La Jaquita se producirá un proceso de basculamiento de la playa que resultará en la pérdida de 15 a 20 metros de playa en su extremo sur<sup>8</sup>. Hay que resaltar que la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto no estudia ni reconoce este hecho.

La playa de El Médano sufrirá los mismos efectos. El informe de Costas añade que el pequeño puerto de El Médano, situado en el extremo norte de la playa, quedará aterrado, invadido por la arena debido al basculamiento de la playa y, por tanto, inutilizado. Tampoco la Evaluación de Impacto Ambiental analiza la situación de la playa ni los efectos nefastos que tendrá el puerto de El Médano, que actuará como trampa de arena en detrimento de toda la playa con el paso del tiempo.

La Dirección General de Costas también resalta que la playa de La Tejita se verá afectada a la larga. Esta

playa se alimenta vía transporte eólico de la playa de El Médano (se calcula que cada año pasan entre 3.000 y 5.000 metros cúbicos de una playa a otra), por lo que la disminución en el aporte de arenas a ésta tendrá una repercusión negativa segura sobre La Tejita.

La Autoridad Portuaria se ha visto obligada a comprometerse a restaurar de forma artificial estas playas, eso sí, tan sólo durante un plazo de cinco años y con un volumen de arena que tan sólo es la mitad de los volúmenes que serán retenidos por el dique del Puerto de Granadilla. Esto significa que estas tres playas notarán los efectos negativos desde el mismo comienzo de las obras y que, además, transcurridos cinco años, se verán condenadas a la desaparición.

### **Daños ambientales ya causados: las prospecciones**

El 16 de diciembre de 2003 la Autoridad Portuaria adjudicaba el suministro de la escollera con el objeto de obtener material para las obras en las instalaciones portuarias de Granadilla. El 27 de julio de 2004 la Autoridad Portuaria publicaba la licitación de la "Asistencia Técnica para la Realización de Sondeos Submarinos en el Puerto de Granadilla"<sup>9</sup>

En septiembre de 2004 diferentes colectivos, entre los que se encontraba Greenpeace, denunciaban que había comenzado la destrucción de los seadales del Sur de Tenerife. Un barco estaba realizando dragados

[8] Informe sobre el Estudio de dinámica Litoral del Puerto de Granadilla (Tenerife). Dirección General de Costas. 7 de marzo de 2003.

[9] BOE número 180. Página 6.665. 27 de julio de 2004.

en la zona prevista para albergar el Puerto de Granadilla, provocando una gran mancha y la muerte de sebadales. Sin embargo la Autoridad Portuaria negó rotundamente que se estuviera realizando cualquier obra relacionada con el puerto y aseguraba que se trataba de catas para hacer estudios en el fondo. También afirmaba que no se había destruido el sebadal ya que las prospecciones se realizaron en fondos arenosos donde no existe pradera submarina.

Sin embargo, la realización de fotos y grabaciones submarinas mostraban cómo la maquinaria de la Autoridad Portuaria estaba situada encima del sebadal, aplastándolo y destruyéndolo.

Con esta acción, la Autoridad Portuaria ha incumplido el Decreto 151/2001 por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, que determina que está prohibida la destrucción o alteración de las especies que, como *Cymodocea nodosa*, han sido catalogadas como “sensibles a la alteración de su hábitat”.

Por tanto la Autoridad Portuaria incurrió en una grave ilegalidad al destruir una amplia masa de sebadal y alterar el hábitat de especies de flora y fauna amenazada sin tener autorización de la Viceconsejería de Medio Ambiente, lo que además puede constituir un delito contra la flora y la fauna.



# El comportamiento de la Administración

## 03

Los intereses ocultos tras el proyecto de construcción del Puerto de Granadilla nos han hecho testigos de una serie de comportamientos irregulares por parte de las administraciones que, hasta el momento, no han tenido consecuencias políticas o judiciales.

### **Los informes “perdidos” en la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario**

La Viceconsejería de Medio Ambiente, con Milagros Luis Brito al frente, ha jugado un papel destacado en la ocultación de informes de sus propios técnicos en los que quedaba patente el grave daño ambiental que causará el Puerto de Granadilla.

Esta ocultación de informes contrarios a la obra portuaria saltó a la luz pública en julio de 2003. Entonces se conoció la existencia de documentos internos de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial y de otros elaborados por la Universidad de La Laguna en los que se demostraba que el proyecto era incompatible con la conservación del entorno natural y las playas cercanas. Los informes también llamaban la atención sobre la afección irremediable del LIC *Sebadales del Sur de Tenerife*. Pese a su existencia, la Consejería remitió al Ministerio de Medio Ambiente un estudio –sin firmar– con una versión completamente diferente donde se afirma que el Puerto es “ambientalmente viable”, que no afecta al LIC, ni a las especies protegidas que lo habitan, ni a las playas cercanas.

Este hecho fue denunciado por Greenpeace y se concretó con la presentación de una denuncia por presunta prevaricación contra Milagros Luis Brito, la Viceconsejera de Medio Ambiente. La denuncia actualmente se encuentra en trámite en el Tribunal Superior de Justicia de Canarias.

En la Viceconsejería de Medio Ambiente también se “perdieron” informes referentes a la existencia de la especie *Atractylis preauxiana* en el área donde se pretende ubicar el Puerto de Granadilla o los que alertaban de la afección a las tortugas marinas que visitan los seabadales.

### **Las mentiras sobre el “colapso” del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y la imposibilidad de su ampliación**

La justificación inicial para construir el Puerto de Granadilla residía en la imposibilidad de ampliar el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, situado al norte de la isla y principal motor económico de la ciudad. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz también repetía una y otra vez que el puerto capitalino estaba al borde del colapso y que no existía ninguna posibilidad de ampliación.

Esta tesis sobre el Puerto de Santa Cruz fue defendida durante mucho tiempo por los gobernantes de la isla, incluida la Viceconsejería de Medio Ambiente. Tanto es así que el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife<sup>10</sup>, aprobado en 2003, recogía que el puerto capitalino se orientaría a pasajes y cruceros (lo que supone el 3% de la actividad actual) y el “Gran

[10] Decreto 150/2002, de 16 de octubre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.





**“Debe tenerse en cuenta que las consecuencias legales, administrativas y penales de la realización del proyecto serían graves, al verse afectados los motivos de declaración del LIC ES7020116 “*Sebadales del Sur de Tenerife*”, las poblaciones de muchas especies amenazadas, el Área Importante para Aves (IBA) de El Médano y los valores de protección de los Espacios Naturales Protegidos del Monumento Natural de Montaña Pelada y la Reserva Natural Especial de Montaña Roja”.**

Informe sobre la compatibilidad del proyecto “Nuevo Puerto de Granadilla” con el LIC ES7020116 Sebadales del Sur de Tenerife. Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Diciembre 2001.

Puerto Industrial y Comercial de Granadilla” se convertiría progresivamente en el puerto de abastecimiento de Tenerife. El Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz recoge esta misma propuesta.

Este paso dado por las administraciones canarias supondría el abandono de la mayor parte de la infraestructura existente en el Puerto de Santa Cruz, estimada en 3.000 millones de euros, algo difícil de entender, a lo que habría que sumar la pérdida de 2.000 puestos de trabajo directos y 8.000 indirectos que en la actualidad proporciona el puerto.

El Gobierno de Canarias aprobó en mayo de 2002 la consideración del proyecto del Puerto de Granadilla como de interés público de primer orden. La justificación de dicha declaración hacía igualmente referencia al agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones del Puerto de Santa Cruz.

La realidad del Puerto de Santa Cruz es que ha sido sistemáticamente descuidado y abandonado desde hace dos décadas. Existen documentos que prueban que las actuales instalaciones del puerto se encuentran infrutilizadas y mal gestionadas. Sectores como el tráfico pesquero, las reparaciones navales, el avituallamiento y aprovisionamiento de buques o las líneas regulares de mercancías han ido abandonando el Puerto de Santa Cruz en los últimos años.

Respecto al “colapso”, los datos facilitados por la propia Autoridad



Portuaria desmienten esta afirmación. La Memoria Anual del Puerto recoge que en 2003 las terminales de contenedores tuvieron una ocupación en torno al 35% de su capacidad total. Otros documentos demostraban técnicamente que el actual puerto admite múltiples ampliaciones, que permitirían adaptarse y absorber las necesidades futuras de la isla durante, al menos, los próximos 30 años.

Finalmente, las posibilidades de ampliación del Puerto de Santa Cruz se convirtieron en una verdad imposible de ocultar. En febrero de 2004 se conocía el documento “Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife”, firmado por la Autoridad Portuaria, el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular de Tenerife. El segundo punto del compromiso lleva por título “El Puerto de Santa Cruz tiene futuro” y reconoce el potencial de desarrollo del puerto capitalino. También reconoce que puede atender las necesidades portuarias de Tenerife al poder ampliarse para duplicar su capacidad y afrontar así las demandas de mercancías.

El desmantelamiento del Puerto de Santa Cruz traería una serie de consecuencias muy graves para Tenerife. Es necesario saber que más del 80% de la población reside en la vertiente norte de la isla y en área capitalina, por lo que trasladar el principal puerto al sur significaría un incremento diario del tráfico de camiones para el transporte de mercancías de unos 3.000 vehículos, lo que agravaría notablemente los problemas de circulación en la red de carreteras

insular, aunque probablemente sirviera para justificar la construcción de nuevas carreteras con el fin de evitar el “colapso” que se produciría en la isla.

Descubierta la verdad, en julio de 2004 la Autoridad Portuaria tuvo que reconocer que la ampliación era posible y el mismo día que licitaba por primera vez las obras del Puerto de Granadilla sacaba a concurso las obras para construir la “Nueva Terminal de Contenedores en la Dársena del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife”<sup>11</sup> con un presupuesto de 17 millones de euros, cantidad muy inferior a los 143,5 millones asignados a las obras de abrigo del Puerto de Granadilla.

La licitación de la obra en el Puerto de Santa Cruz chocaba frontalmente con la Orden Ministerial que aprobaba el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla. El texto recogía que el puerto se encontraba próximo a la saturación y que su ampliación significativa era “extremadamente difícil técnica y económicamente”. Sin embargo, el Plan no ha sido modificado.

En febrero de 2005 el pleno del Cabildo de Tenerife aprobaba una modificación en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife para que el Puerto de Granadilla fuese “complementario” al Puerto de Santa Cruz. De esta forma se terminaba por desmontar la mentira ideada para justificar el proyecto de Granadilla.

La Autoridad Portuaria se ha apresurado a asegurar que no existen más

---

[11] Boletín Oficial del Estado Número 169. Página 6.236. 14 de julio de 2004.

## “Las críticas de los ecologistas al Puerto de Granadilla y a la segunda pista del Aeropuerto Sur son cantinelas demagógicas”.

José Segura, Delegado del Gobierno en Canarias.  
Diario de Avisos.  
3 de marzo de 2004.

posibilidades para realizar ampliaciones en el Puerto de Santa Cruz y que, por tanto, el Puerto de Granadilla sigue siendo imprescindible. Así se ha apresurado a informarlo a la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, en contestación a los requerimientos de este organismo. Esta afirmación ha sido rebatida una vez más por numerosos documentos que muestran al menos tres ampliaciones posibles, una vez se demuestre su necesidad. Desde la Autoridad Portuaria se asegura que dichas alternativas son “costosísimas”. La trampa reside en que la única alternativa que contempla la Autoridad Portuaria consiste en trasladar el Puerto de Granadilla a Santa Cruz sin adaptarlo a la realidad del puerto capitalino. Ahora sólo queda ver si la Comisión Europea acepta esta “historia”.

### El Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla

El 13 de febrero de 2004 el Ministerio de Fomento aprobaba, mediante la Orden Ministerial 469/2004, el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Granadilla. El texto recogía que el Puerto de Santa Cruz se encontraba próximo a la saturación y que su ampliación significativa era “extremadamente difícil técnica y económicamente”.

La aprobación definitiva llegaba tras los informes emitidos por las administraciones con competencias: Puertos del Estado, Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente y las Administraciones urbanísticas.

Inicialmente los informes de la Dirección General de Costas expresaban su rechazo al proyecto. Entre los aspectos más señalados destacaban la “gran superficie de bienes de dominio público marítimo-terrestre ocupada y la escasa justificación de la necesidad de tal ocupación”. Éste y otros motivos hicieron que esta Dirección General informara desfavorablemente sobre el Plan de Utilización en abril de 2002<sup>12</sup>. En febrero de 2003 Puertos del Estado requirió un nuevo informe a este departamento tras haber “solucionado” los problemas planteados por Costas. La “solución”, tal y como queda recogida en el informe de 26 de febrero, pasa por un desplazamiento de la zona portuaria hacia el noreste, lo que significa una ocupación mucho mayor de bienes del dominio público marítimo-terrestre, por lo que Costas vuelve a informar negativamente sobre el Plan<sup>13</sup>. Pero finalmente la Dirección General de Costas claudica y, con fecha 19 de febrero de 2004, informa favorablemente sobre el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla, aunque sigue manteniendo sus reservas sobre el espacio ocupado por el puerto<sup>14</sup>.

Es crucial señalar que, a pesar de las reducciones a las que se ha sometido el proyecto posteriormente, la Orden por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla sigue vigente y que, por tanto, permite el desarrollo del puerto en su máxima expresión, es decir, en las tres fases planteadas inicialmente, que se desarrollan a lo largo de más de 5 km de litoral del sureste de Tenerife.

[12] Informe sobre el “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla” en el término municipal de Granadilla de Abona (Tenerife). Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente. 5 de abril de 2002.

[13] Informe sobre el “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla” en el término municipal de Granadilla de Abona (Tenerife). Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente. 26 de febrero de 2003.

Las modificaciones hechas a posteriori en el proyecto no son, por tanto, más que una cortina de humo mientras no se derogue o modifique dicha Orden.

### **La “necesidad” de ampliar el Aeropuerto Tenerife Sur para los rellenos del Puerto de Granadilla**

Uno de los mayores inconvenientes a los que se enfrenta la construcción del Puerto de Granadilla es la falta de material de relleno para las obras portuarias. La profundidad en el área donde se pretende ubicar hace necesario una gran cantidad de material que no existe en toda la isla. La solución a este “problema” vino de la mano de otro disparate: la construcción de una segunda pista en el cercano aeropuerto Tenerife Sur. La descabellada idea fue tomando fuerza a lo largo de 2003 y 2004 hasta conseguir la aprobación del Ministerio de Fomento.

Los primeros estudios de ampliación del aeropuerto, elaborados en 2001, ofrecían dos posibles emplazamientos: uno al norte y otro al sur. La finalidad de estos estudios era la de atender un hipotético incremento de tráfico aéreo previsto para un futuro según criterios de seguridad y operatividad.

Es necesario exponer aquí, antes de cualquier otra consideración, la situación actual del aeropuerto. La capacidad oficial declarada del aeródromo es de 37 movimientos por hora (entendiéndose como movimiento cualquier operación de aterrizaje o despegue). El número de movimientos anuales en 2003 fue de 72.823 y permitió el desplazamiento de

unos siete millones de pasajeros. Si tomamos como referencia el incremento medio anual durante el período 1993-2003, que fue un 3,65%, podemos concluir que deberían transcurrir 165 años para que el aeropuerto con una sola pista alcanzara su máxima ocupación, sencillamente porque la utilización actual se sitúa en sólo un 22,4% de su capacidad.

En diciembre de 2003 Paulino Rivero Baute, de Coalición Canaria, formulaba una pregunta al entonces Ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, sobre el calendario previsto por el Gobierno para ejecutar la segunda pista del Aeropuerto Tenerife Sur. La respuesta de Fomento fue clara: *“El estudio del emplazamiento de la segunda pista del aeropuerto de Tenerife Sur (...) se terminó el pasado mes de noviembre. Del citado estudio se concluye que en estos momentos con la primera pista y algunas actuaciones complementarias, se puede llegar a una capacidad de 45-47 operaciones/hora. Cuando la demanda supere la capacidad máxima de la pista actual, el estudio aconseja construir una segunda pista(...)”*<sup>15</sup>.

Todos estos datos parecen mostrar claramente que una segunda pista en el aeropuerto es innecesaria. En el caso de que fuera necesaria, el estudio citado por Álvarez-Cascos se inclina porque la nueva pista se ubique al norte de la actual. En este sentido, las opciones posibles barajadas eran dos (norte y sur). Conviene analizar ambas propuestas:

**Opción Sur.** La posible construcción de una pista situada al sur de la ya

[14] Informe sobre el “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla” en el término municipal de Granadilla de Abona (Tenerife). Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente. 19 de febrero de 2004.  
[15] Diario del Congreso Número 306. Página 16.184. 17 de diciembre de 2003.

existente fue la primera propuesta presentada y parece la opción más inteligente, ya que posibilita que ambas pistas puedan ser utilizadas indistintamente y que cumplan los requisitos de contingencia en cuanto a posibles incidentes u obras. Además, permitiría aumentar la capacidad operativa del aeropuerto a 53 movimientos/hora. La capacidad máxima absoluta se situaría en 464.280 movimientos anuales, lo que equivalente al transporte de cerca de 44 millones de pasajeros, cubriendo las necesidades operativas del aeropuerto para los próximos 257 años.

**Opción Norte.** Posteriormente se presentó esta segunda opción, situada a 1.300 metros al norte de la pista actual, con el criterio de que así las pistas serían paralelas independientes, configuración ésta que goza de la máxima capacidad operativa reconocida.

No obstante y debido al desnivel que presentarían las dos pistas, éstas serían tan independientes que las aeronaves no se podrían comunicar entre ellas. El estudio de 2001 concluye que esta imposibilidad requiere una explotación diferenciada y, por lo tanto, muy compleja. En realidad nos encontraríamos con dos aeropuertos independientes en lugar de un aeródromo con dos pistas. Este impedimento obligaría a aumentar de forma importante los recursos tanto técnicos como humanos hasta el punto de tenerlos que duplicar en muchos casos.

Pero, a pesar de estas evidencias, los nuevos estudios encargados por el

Ministerio de Fomento en 2003 escogen la opción Norte. La explicación es simple y puede leerse en la contestación de Álvarez-Cascos a Paulino Rivero:

*“Teniendo en cuenta que en el año 2004 se van a iniciar las obras del nuevo puerto de Granadilla y que la obtención de la escollera necesaria para su construcción se piensa obtener de la zona norte del aeropuerto, los costes de los movimientos de tierras para la construcción de la pista norte se verán muy reducidos. Por ello, durante el próximo año 2004 se iniciarán los trabajos de excavación que permitan suministrar el material necesario para la construcción del puerto de Granadilla, de manera que deje la zona norte del aeropuerto preparada para construir la segunda pista cuando se compruebe que las estimaciones de capacidad/demanda hechas en el estudio de NACO y los datos reales así lo aconseje.”*

Pero, a pesar de que el Ministerio de Fomento dejara claro que la segunda pista se construiría cuando las necesidades fueran reales, sólo tres meses después, el 3 de marzo de 2004, el Boletín Oficial del Estado publicaba una Orden Ministerial que autorizaba la ampliación del aeropuerto Tenerife Sur mediante la construcción de la segunda pista denominada “opción Norte”. La orden establece que AENA y Puertos del Estado deberán coordinarse entre sí para que la tierra que se extraiga con el fin de habilitar y nivelar la pista norte se emplee para la construcción del Puerto de Granadilla.

Es difícil creer que en tan sólo 3 meses el Aeropuerto Tenerife Sur haya



**EL VINCULAMIENTO DE INDUSTRIA Y TURISMO**, sobre lo ha concedido los permisos legales de los diez nuevas centrales térmicas de Tenerife y Gran Canaria.

**Sabe que UNICEF** comenzó los años de los diez nuevas centrales de energía a la presentación del Estudio de Impacto Ambiental. Para no lo dice.

**Sabe que estos diez nuevas centrales** no son necesarias para cubrir la demanda de energía de las Islas, ya que el consumo energético real nunca ha superado el 65% de la capacidad de las centrales actualmente en funcionamiento. Y la demanda sería mucho menor con una política seria de ahorro y eficiencia energética. Para no lo dice.

**Sabe que un pequeño sector** produce energía más barata y limpia que todas las centrales térmicas, que además crea empleo y genera más puestos de trabajo para las Canarias. Para no lo dice.

**Sabe que las autorizaciones** dadas por el Gobierno Canario han sido denunciadas por ilegales, y que también lo han sido los votos de la Comisión Europea, que por ello ha sido llevada a los tribunales. Para no lo dice.

aumentado tanto las operaciones de vuelo como para necesitar la segunda pista. Todo parece apuntar a que la única necesidad real es el material de relleno para poder construir el Puerto de Granadilla.

### La mentira energética para justificar el Puerto de Granadilla

Las justificaciones para el Puerto de Granadilla han sido muchas a lo largo de los años que lleva el proyecto en marcha, pero la que últimamente se ha impuesto, descartada la imposibilidad de ampliar el Puerto de Santa Cruz, es la de la necesidad de utilizar el puerto del sur para llevar a Tenerife gas natural licuado.

Este argumento forma parte de la mentira encadenada que vive Tenerife, y las Islas Canarias, en torno a las necesidades energéticas. Greenpeace conoce bien la historia: Canarias nunca ha apostado por las energías limpias y renovables.

En Granadilla existe una central térmica alimentada por fuel y actualmente se encuentra en construcción una segunda central de ciclo combinado. La primera, que data de principios de los años noventa, fue construida con la excusa de cerrar la central térmica de Las Caletillas, muy cercana a Santa Cruz de Tenerife, que, a día de hoy, sigue abierta y en funcionamiento. En aquel momento Greenpeace propuso que la central fuera alimentada por energías renovables, pero la idea fue rechazada.

Ahora nos quieren convencer de que la introducción del gas natural para

alimentar las centrales térmicas es un gran avance encaminado a cumplir el Protocolo de Kioto. Pero nadie habla de eficiencia energética, ni de invertir en energías renovables: solar, eólica, biomasa...

Greenpeace considera que esta justificación no es válida y demanda la realización y puesta en marcha de un Plan de Ahorro y Eficiencia Energética para Tenerife y toda Canarias que frene el crecimiento de la demanda de energía, basado en la eficiencia y en la progresiva sustitución de las centrales térmicas por energías renovables, permitiendo al archipiélago ser autosuficiente energéticamente y cumplir con los planteamientos del Protocolo de Kioto.

En el caso concreto del Puerto de Granadilla, anexo a las centrales térmicas, la justificación esgrimida de la necesidad del gas natural incurre además en una ilegalidad flagrante. El proyecto plantea ubicar una planta regasificadora dentro de las instalaciones del puerto. El documento remitido por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea al Estado Español, en el apartado "Otras consideraciones", indica que los efectos del proyecto de la instalación industrial de producción de gas licuado en las infraestructuras del Puerto de Granadilla no han sido estudiados de forma sinérgica e integrada con los del puerto. Tampoco han sido tenidos en cuenta ni evaluados los efectos nocivos y contaminantes de la quema del gas natural. Esto supone un claro ejemplo

Anuncio de Greenpeace contra las centrales térmicas. Año 1995.

de incumplimiento de la legislación en materia de evaluación de impacto ambiental.

Tampoco se han tenido en cuenta los costes derivados de llevar el gas natural a Tenerife. El gas debe someterse a una transformación en origen para transportarlo en barcos especiales a la isla. Una vez allí debe ser regasificado para almacenarlo en depósitos criogénicos en tierra. Por tanto hay que añadir dos costes, uno en origen y otro en destino, lo que encarece mucho el producto final. La viabilidad del gas dependerá de subvenciones para financiar un lujo que es perfectamente sustituible por fórmulas menos costosas y mucho más acordes con el respeto al medio ambiente.

A estos costes deberemos sumar, además, las características presentes en el área donde se quiere ubicar el Puerto de Granadilla. Los expertos manifiestan la existencia de graves restricciones operativas de la zona para los buques gaseros debido a la fuerza de los vientos en esta zona costera (a nivel mundial este tipo de embarcaciones no realizan maniobras ni operaciones en condiciones de viento superiores a los 15-20 nudos), que impedirán que los citados buques puedan operar la tercera parte del año.

¿Dónde está el negocio entonces? Lo atractivo reside en la obra de construcción de la propia planta y en la compra de los equipos necesarios para la puesta en marcha de la regasificadora. En nuestro caso, unos pocos intereses privados verán

aumentado el negocio por la propia construcción del Puerto de Granadilla, mientras que los consumidores serán los que tengan que asumir los costes del “capricho” ya que probablemente tengan la electricidad más cara de toda Europa.

Llegados a este punto, resulta obligatorio resaltar que el Presidente de la Compañía Transportista de Gas Canarias (GASCAN) es también el Consejero de Economía del Gobierno de Canarias.

### **La inoperatividad del Puerto de Granadilla: condiciones atmosféricas en la costa de Granadilla**

Los expertos ponen de manifiesto que el Puerto de Granadilla no será operativo durante una tercera parte de los días del año, ya que la zona donde se plantea su ubicación está sometida a fuertes vientos del noreste (fuerza entre 5 y 7 según la escala de Beaufort, de 17 a 34 nudos). Sin duda este hecho disparará los costes de explotación del puerto al disminuir los rendimientos operativos de las grúas, aumentar el uso de los remolcadores durante las maniobras de los buques, incrementar los riesgos operativos y las posibilidades de siniestralidad.

Sin embargo este hecho no parece despertar la preocupación de la Autoridad Portuaria. Nadie quiere hablar de los problemas de operatividad que tendrá el Puerto de Granadilla por situarse en la zona menos idónea para construir un puerto industrial.

# Las instituciones europeas son las únicas que defienden el medio ambiente en Canarias

# 04

Con fecha 30 de abril de 2003, Greenpeace presentaba una Queja ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea solicitando el amparo de dicha autoridad ante el incumplimiento de varias directivas en materia medioambiental apreciadas en el proceso de formulación de la Declaración de Impacto Ambiental relativa al proyecto de construcción del Puerto de Granadilla.

## **Principales ilegalidades del proyecto del Puerto Industrial de Granadilla denunciadas ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea**

En el documento, Greenpeace señalaba el incumplimiento de tres Directivas europeas: la Directiva 97/11/CEE, de Evaluación de Impacto Ambiental, la Directiva 97/62/CE, relativa a la conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y la Fauna silvestres y la Directiva 90/313/CE, sobre la Libertad de Acceso a la Información en materia de medio ambiente.

Las principales irregularidades

denunciadas por Greenpeace fueron:

- Falta de presentación de alternativas al proyecto, tal y como queda recogido en la Directiva 97/11/CE, Artículo 5.3, párrafo 4º. Pese a la existencia de alternativas de ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y de ubicación de la infraestructura portuaria en otras zonas de la isla, no se presentó ninguna en el proyecto.

- Destrucción de los Sebadales de Punta Camello y grave afección al LIC

*Sebadales del Sur de Tenerife*, así como a otras especies de interés comunitario. El proyecto de construcción del Puerto de Granadilla fue declarado de “interés público” basándose en unos intereses comerciales y pese a existir numerosos informes que ponían de manifiesto que no existían tales razones de interés público. Además, dicha declaración no fue sometida al preceptivo trámite de información pública. Por último, la Declaración de Impacto Ambiental contempla medidas compensatorias para las graves afecciones medioambientales que son inviables o, en el mejor de los casos, insuficientes.

- La Declaración de Impacto Ambiental no contempla que la zona afectada por la construcción del puerto alberga especies prioritarias como la Tortuga Boba (*Caretta caretta*), especie prioritaria del LIC *Sebadales del Sur de Tenerife*, incumpliendo así la Directiva 92/43/CEE de Hábitats.

- La declaración de interés público sobre el proyecto de construcción del puerto que hace el Gobierno de Canarias no es suficiente, ya que el Artículo 6.4 de la Directiva 97/62/CE de Hábitats recoge que si existen especies prioritarias en el área del proyecto, como en el caso de la Tortuga Boba, éste sólo podría llevarse a cabo si se tratara de un interés para la salud humana o la seguridad pública, con consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente o, si después de consultar con la Comisión hubiera otras razones imperiosas de interés público de



## “Lo que hemos hecho es reconducir el proyecto de acuerdo con el Gobierno canario para que no tenga problemas cuando la petición de fondos esté en Bruselas”.

Magdalena Álvarez,  
Ministra de Fomento.  
Diario de Avisos. 19 de  
diciembre de 2004.

primer orden. En este caso no parece que existan razones de salud humana o seguridad pública, ni consecuencias positivas para el medio ambiente, por lo que el proyecto no puede llevarse a cabo sin el informe favorable de la Comisión Europea.

- No han sido tenidos en cuenta los efectos sobre el LIC *Montaña Roja* y el hábitat protegido 2130 “Dunas fijas con vegetación herbácea”, que se verán afectados como consecuencia de la interrupción del transporte eólico de arena que nutre las citadas dunas en la actualidad. Esta omisión incumple la Directiva 92/43/CEE de Hábitats. La construcción del puerto supondrá la afección de las mejores playas naturales de la isla y la destrucción de un tramo de playas muy bien conservadas.
- En la zona existe una importante población de la planta *Atractylis preauxiana* (Piña de Mar) para la que no se han adoptado las medidas obligatorias recogidas en el Artículo 31 de la Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna silvestres. En la zona también existen más de 100 especies de flora y fauna, muchas de ellas con algún grado de protección. La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de construcción del Puerto de Granadilla no ha considerado los efectos adversos de las obras sobre esta especie, considerada como “Especie prioritaria” por la Directiva 92/43/CEE de Hábitats.
- La falta de consideración en el procedimiento de autorización del

proyecto de la información pública, según reclama el Artículo 8 de la Directiva 97/11/CE de Evaluación de Impacto Ambiental. Las consultas realizadas en el proceso de Evaluación de impacto ambiental a las autoridades interesadas en el proyecto en razón de sus específicas responsabilidades ambientales fueron efectuadas sin disponer de información sensible y oportuna referida a los graves impactos del proyecto, desvirtuando de este modo el proceso de información pública.

- La información recogida por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife no fue tomada en cuenta en el procedimiento de autorización del proyecto, y tampoco fue puesta a disposición del público. Greenpeace considera que en el desarrollo de la Declaración de Impacto Ambiental se produjo ocultación de la información emitida por las autoridades interesadas consultadas, así como de informes solicitados a diversos técnicos de Medio Ambiente, Universidades y otros expertos. El caso más grave es el protagonizado por la Vicenconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, hecho denunciado por Greenpeace ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias.

### **Contestación de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea al Estado español respecto de las irregularidades ambientales del Puerto de Granadilla**

Como consecuencia de las Quejas presentadas ante la Comisión Europea,



la Dirección General de Medio Ambiente remitió un escrito en agosto de 2004 al Gobierno español reclamando información sobre el incumplimiento de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats.

El documento reconoce expresamente y con gran claridad y contundencia las agresiones ambientales que provocará la construcción del Puerto de Granadilla y da la razón, en la práctica totalidad de los aspectos denunciados, a las organizaciones ecologistas y ciudadanas que presentaron sus Quejas ante la Comisión Europea.

Sobre la afección al LIC *Sebadales del Sur de Tenerife* y las playas situadas al sur del Puerto de Granadilla, en el documento puede leerse:

*“El estudio de impacto ambiental muestra una dirección de transporte longitudinal de los sedimentos de noroeste a sureste (...) Dicha dirección de transporte indica que el futuro puerto se encontraría situado en términos hidráulicos arriba del LIC y a sus puertas. El estudio indica que la realización del puerto de Granadilla producirá una interrupción del transporte de elementos finos en suspensión.*

*(...) Así pues, todo corte en la dinámica de las corrientes marinas en la cabecera del lugar producirá una interrupción en el suministro de arena, lo que redundará en un efecto significativo y negativo sobre el buen estado de conservación del fondo marino objeto de la protección.*

*(...) Igualmente, la Declaración de Impacto Ambiental prevé movimientos*

*significativos de arena sobre diversas playas del entorno (La Jaquita, El Médano y La Tejita), con una previsión de aporte artificial de arena sobre estas playas a fin de mantener su integridad. En este caso, si se prevé un movimiento significativo de arena en la zona intermareas (playa), el mismo problema debe plantearse para los bancos de arena que se encuentran debajo de la línea de la bajamar. Si los movimientos de las arenas de las playas son significativos, la afección al hábitat 1.110 subyacente será igualmente significativa.*

*(...) Por su parte, los volúmenes interrumpidos por las obras del puerto de Granadilla oscilan hasta los 50.000 m<sup>3</sup> anuales. Estos volúmenes deberían ser equivalentes a las pérdidas de contribución natural de arena en el LIC situado aguas abajo”.*

El documento de la Dirección General de Medio Ambiente también reconoce la grave afección que el puerto causará sobre el LIC “Montaña Roja”:

*Tras análisis de la información remitida, este servicio considera que (...) el cambio de la dinámica litoral sobre las playas (Jaquita, El Médano y Tejita) causado por la interrupción del transporte eólico de arena puede afectar este LIC. Así, el hábitat que podría verse más negativamente afectado y a un nivel significativo es el hábitat 2130 Dunas fijas con vegetación herbácea. Este hábitat es considerado por la Directiva 92/43/CEE como un hábitat natural prioritario.*

En relación con la influencia del proyecto de construcción del Puerto de

**“Las condiciones previstas en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y la fauna silvestre no parecen haber sido observadas”.**

Escrito remitido por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea al Estado español en agosto de 2004.

Granadilla sobre las poblaciones de Tortuga Boba (*Caretta caretta*), la Comisión Europea también reconoce los daños que la obra causará:

*El LIC Sebadales del Sur de Tenerife está considerado como sitio para la protección de la población migratoria de la tortuga *Caretta caretta*, especie protegida por la Directiva. Se considera especie prioritaria de interés comunitario que precisa designación de sitio y requiere protección estricta. La declaración de impacto ambiental constata la rareza de esta especie (...) sin que, contrariamente a lo dispuesto en el art. 6 de la Directiva 92/43/CEE se hayan evaluado los efectos de este proyecto sobre esta especie.*

*“(...) Las características naturales de esta especie ya fueron objeto de debate cuando se decidió el número y la extensión de los lugares al aprobar la lista de Lugares de Interés Comunitario. Una vez decididos los lugares, su escasez debería ser, por el contrario, un criterio de refuerzo de las medidas de protección in situ, y no un criterio para minimizar el impacto de un proyecto.*

*(...) Las autoridades nacionales competentes evaluaron el LIC Sebadales del Sur de Tenerife como “excelente” a efectos de su influencia sobre la especie *Caretta caretta*.*

*(...) El 30 de agosto de 2002, la Dirección General de Política Medioambiental del Gobierno de Canarias, consideró el proyecto LIFE “conservación de delfín mular y tortuga boba” como de un gran interés (...)*

*Este estudio define entre las principales amenazas existentes para la especie *Caretta caretta* el tráfico marítimo que produce una degradación del hábitat por la contaminación sonora y un mayor riesgo de colisión. El efecto “colisión” se juzga como un factor crítico para que sobreviva esta especie, a falta de medidas correctoras. Dichos efectos caben pues deducirse igualmente para la especie respecto del proyecto del puerto industrial de Granadilla”.*

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea reconoce de igual forma la influencia del proyecto sobre la Piña de Mar (*Atractylis preauxiana*):

*“La información disponible indica la presencia en el lugar del proyecto de la especie *Atractylis preauxiana*, una de las especies de la flora de Canarias en peligro de extinción y listada en los Anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE. Los posibles efectos sobre esta especie no parecen haber sido tenidos en cuenta por el proyecto que nos ocupa”.*

El documento de la Comisión Europea va más allá y recrimina al Estado español la inclusión de la Planta Gasificadora proyectada dentro de las instalaciones del puerto sin evaluar sus afecciones ambientales:

*“Este servicio considera que los posibles efectos del proyecto “instalación industrial de producción de gas licuado en las infraestructuras del puerto de Granadilla deberían ser también objeto de las quejas de referencia. Igualmente, los posibles efectos de productos*

contaminantes a instalar en el muelle norte del futuro puerto deberían ser objeto de estudio”.

La conclusión del documento no deja lugar a dudas sobre los incumplimientos ambientales del proyecto:

“(…) Este servicio considera que el proyecto del puerto industrial de Granadilla, en su estado actual, no es conforme a las disposiciones de la Directiva 92/43/CEE (...) Por lo que se refiere al art. 6, las perturbaciones del proyecto sobre, al menos cuatro hábitats y especies –incluidas dos prioritarias– albergados en dos LIC pueden ser significativas. Resulta pues pertinente (...) proceder a una evaluación de las repercusiones sobre el lugar con el fin de garantizar que el proyecto no afectará a la integridad de los LIC “Sebadales del sur de Tenerife” y “Montaña Roja”. De igual forma (...) deberán también ser objeto de cumplimiento en cuanto se refiere a la protección de las especies *Caretta caretta* y *Atractylis preauxiana*”.

En definitiva, el documento recoge punto por punto todas las reivindicaciones respecto a los daños ambientales que ocasionará el proyecto. Igualmente avala la denuncia presentada por Greenpeace contra la Viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, Milagros Luis Brito, ya que pone de manifiesto que el documento presentado por este organismo denominado “Puerto de Granadilla de Abona: medidas medioambientales compensatorias” es un intento vano de demostrar lo indemostrable, que el Puerto de Granadilla no atenta contra el medio ambiente ni contra la protección que recogen las diferentes directivas ambientales europeas.

Este documento, sin embargo, ha jugado un papel decisivo al “complementar” la Declaración de Impacto Ambiental positiva, papel consentido por el Ministerio de Medio Ambiente.

# Diario de Avisos

DECANO DE LA PRENSA DE CANARIAS  
FUNDADO EN SANTA CRUZ DE LA PALMA EN 1980

## Greenpeace declara la ‘guerra’ al futuro puerto de Granadilla

Iniciará acciones judiciales al estimar que incumple la legalidad ambiental

- La organización ecologista intentará paralizar el proyecto al considerar que ha habido irregularidades en su tramitación
- Considera que la ampliación del puerto de Santa Cruz es la prueba palpable de que la instalación sureña es innecesaria
- “Hay documentos técnicos que demuestran que más de un 50% de la zona de servicios están ganados al mar”, afirma

SANTA CRUZ. El director de Avisos de Canarias, Juan López de Utrilla, anunció ayer que la organización iniciará acciones judiciales contra el puerto de Granadilla, al considerar que éste incumple la legalidad ambiental. Por ello, Greenpeace analiza todos los canales judiciales posibles debido a las

“irregularidades cometidas durante la tramitación del proyecto”, que considera “el ejemplo más abarrotado de cómo se intenta apurar a cualquier cosa para

el desarrollo sostenible pasado luego a desvirtuar uno de los últimos lugares en buena medida de conservación de las costas de Tenerife”.

Página 12

## Santa Cruz incoa expediente para que el Carnaval sea Patrimonio de la Humanidad

SANTA CRUZ. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Santa Cruz informó ayer de iniciar expediente para solicitar a la Unesco la declaración del Carnaval santacruzino como Patrimonio de la Humanidad. La iniciativa parte del Comité de Sociedades Santacruzinas (CSE) de Santa Cruz, que en su argumentación destaca el carácter cultural de la fiesta, al estar vinculada no sólo a un grupo de individuos y a su vida, sino a la que participa de la vida.

# La burla a la sociedad

## 05

---

Si por algo se ha caracterizado la historia del proyecto del Puerto de Granadilla ha sido sin duda por la movilización social generada en su contra. La sociedad tinerfeña y canaria ha jugado un papel muy activo contra esta infraestructura portuaria mediante la realización de manifestaciones y diversos actos reivindicativos, así como mediante la presentación de una Iniciativa Legislativa Popular demandando la protección de la costa noreste de Granadilla.

Todas estas actividades han tenido una fuerte contestación por parte del Gobierno de Canarias, que ha tratado por todos los medios de deslegitimar el clamor popular que demanda el abandono de esta obra irracional.

Del igual modo ha procedido la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario, remodelando su departamento como castigo a sus técnicos. Pero no han sido los únicos, diferentes catedráticos y profesores de universidades canarias han sufrido represalias por expresar en informes la realidad ambiental que traerá el Puerto de Granadilla.

### **La Iniciativa Legislativa Popular para la Declaración de la Reserva Natural Especial del Litoral Noreste de Granadilla**

Una de las iniciativas llevadas a cabo por los colectivos ciudadanos contra la construcción del puerto fue la presentación de una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) demandando la protección del litoral noreste de Granadilla.

El Estatuto de Autonomía de Canarias recoge el mecanismo de la iniciativa popular para la presentación de proposiciones de ley que deben ser tramitadas por el Parlamento, con la finalidad de canalizar aquellas demandas de los ciudadanos que no hayan sido asumidas por las fuerzas políticas con representación parlamentaria. Asimismo, la Ley 10/1986, de 11 de diciembre, sobre iniciativa legislativa popular recoge este derecho.

La ILP planteaba una propuesta de protección de un tramo de 8 kilómetros de costa para su inclusión en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

Los valores presentes en este tramo costero, y su cercanía a otros espacios ya protegidos, convierten esta parte del litoral en un corredor ecológico de alto valor ambiental. En la propuesta quedaban recogidos los espacios presentes en el tramo de la costa noreste de Granadilla, haciendo especial hincapié en los hábitats singulares presentes, así como las especies con diferentes grados de protección que habitan esta área litoral. El documento recalca la necesidad de protección para esta zona que viene sufriendo una fuerte presión antrópica derivada del desarrollo de proyectos urbanísticos, agrarios y viarios en las últimas tres décadas.

La cifra de firmas necesaria para presentar esta iniciativa popular ante el Parlamento canario es de 15.000, según indica la legislación canaria.



Cueva en la Costa de Granadilla. © Greenpeace

En abril de 2004, la Comisión Promotora de la ILP depositaba 56.000 firmas ante el Parlamento autonómico, convirtiendo a esta iniciativa popular en la que más firmas ha conseguido en la historia de Canarias.

Lamentablemente, el pasado 13 de enero el Parlamento de Canarias, en virtud de un acuerdo alcanzado por Coalición Canaria y Partido Popular, negó la posibilidad de debatir la Iniciativa Legislativa Popular que pedía la protección de la costa de Granadilla.

**Por primera vez en la historia del Parlamento canario se rechazó la toma en consideración de una iniciativa ciudadana respaldada por más de 50.000 firmas.** La justificación dada fue la existencia de un acuerdo del Gobierno de Canarias en el que se instaba al Parlamento a votar en contra incluso de la toma en consideración de la proposición de ley.

Los motivos expuestos para rechazar la ILP fueron los siguientes:

*Motivo: dictamen del Consejo Consultivo*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Carencias en el Anexo cartográfico propuesto (deficiencias en los límites del espacio, su ubicación y extensión).	Dicho Dictamen, en su conclusión, manifiesta que este error es “ <i>subsana</i> ble”. También especifica “ <i>en orden a que la Comisión Promotora pueda subsanar el defecto manifestado, si la Mesa de la Cámara así lo apreciare, en el plazo de quince días, antes de decidir sobre la admisión</i> ”. Ese Dictamen fue remitido al Parlamento con fecha 11/12/2003. Seis días después el Parlamento remitió a la Comisión Promotora una certificación en la que textualmente se leía: “ <i>recibido el informe del Consejo Consultivo (...) se acuerda admitir a trámite la ILP (...) al efecto de recogida de firmas</i> ”. Ese supuesto error en ningún momento se comunica a la Comisión Promotora. Por tanto si no fue corregido es sólo imputable a la Mesa de la Cámara. Además se podía haber subsanado en la fase de debate de la ILP que el Parlamento ha negado.

*Motivo: aspectos naturales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
No se detalla la especie, comunidad o elemento natural objeto de protección.	La Comisión Promotora hace un exhaustivo listado de las especies y comunidades objeto de la protección: <ul style="list-style-type: none"><li>- Especies concretas: Piña de Mar (<i>Atractylis preauxiana</i>), Terrera marismeña (<i>Calandrella rufescens</i>), Camachuelo trompetero (<i>Bucanetes githagineus amantum</i>), <i>Pimelia canariensis</i>.</li><li>- Comunidades: vegetación del cinturón halófilo costero de roca, bosquetes de tarajales, cardonales-tabaibales, cueva submarina.</li><li>- Elementos naturales: Caldera de Pelada, playas de callaos, formaciones pumíticas costeras.</li><li>- Procesos ecológicos: corredor ecológico con otros espacios protegidos, dinámica litoral, dinámica eólica, litoral de aves migratorias.</li></ul>

*Motivo: incumplimiento de la Ley 4/89 de Conservación de la Naturaleza*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Falta de redacción del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) previo a la declaración.	La misma ley y el propio documento del Gobierno de Canarias especifica también que “ <i>excepcionalmente podrán declararse Reservas sin la previa aprobación del PORN</i> ”. Una ILP es una excepción dentro de los normales procesos de declaración de espacio natural protegido. Cabe resaltar que, de todas las Reservas declaradas en Canarias (en la actualidad 28), sólo una se ha declarado con este trámite previo.

*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con el Puerto Industrial de Granadilla.	Es el único argumento que tiene base. El proyecto actual del puerto presenta incompatibilidad con la propuesta de protección. Según puede apreciarse en el Anexo cartográfico, hay una franja de más de 600 m de litoral no incluidos en la propuesta por estar ya irreversiblemente degradados donde puede acometerse una infraestructura más que suficiente para el abastecimiento del polígono y de graneles líquidos. En cualquier caso, en el debate de la ILP posterior a su toma en consideración se podía haber recortado lo que se considerase incompatible con la última versión del puerto (una parte mínima de la propuesta) y proteger el resto.

*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con el Plan Territorial de Ordenación Turística de Tenerife.	Dicho argumento no es cierto por cuanto el territorio propuesto para su protección está ya protegido (Montaña Pelada), es terreno industrial o de reserva portuaria (todo lo situado al norte de Montaña Pelada) o es dominio público marítimo-terrestre (al sur de Montaña Pelada), por lo que no puede haber incompatibilidad con zonas catalogadas como ámbito de referencia turística.



*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con el Instituto Tecnológico de Energías Renovables.	Tampoco es cierto ya que en el anexo cartográfico de la propuesta de protección se aprecia perfectamente una bolsa que no se protege al noreste de Montaña Pelada que corresponde con el ITER.

*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con la planta de Gasificación.	Este argumento resulta completamente descabellado ya que la planta de gasificación ha sido omitida en el Estudio de Evaluación Ambiental, tal y como quedó recogido en la comunicación de la Comisión Europea al Estado Español. Su ubicación junto a la central térmica de Granadilla supone un auténtico peligro por su carácter potencialmente explosivo. En cualquier caso, en el debate de la ILP posterior a su toma en consideración se podía haber recortado lo que se considerase incompatible con la actual ubicación de la planta de gas (una parte mínima de la propuesta) y proteger el resto.

*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con el trazado de alta tensión hacia el sur de Tenerife.	Existe únicamente una torre que se ubica en la zona propuesta para su protección y no sería el único Espacio Protegido con torres de alta tensión, aunque sería deseable sacarla fuera, algo técnica y territorialmente muy sencillo.

*Motivo: impedimentos sectoriales*

---

<i>Argumento</i>	<i>Realidad</i>
Incompatibilidad con la ampliación de la autopista sur Tf-5.	Falso. El detalle de Anexo cartográfico hace coincidir exactamente la línea de esa posible ampliación con el límite propuesto para la protección.

*Fuente: informe sobre mecanismos para la protección del litoral nordeste de Granadilla, el rechazo actual al puerto industrial y la potenciación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Ben Magec-Ecologistas en Acción.*



La conclusión final del Acuerdo de Gobierno señala que *“desde el punto de vista medioambiental, no se justifica la declaración de un nuevo espacio natural protegido”*, lo cual resulta especialmente significativo si se tiene en cuenta que esta decisión se basó en la documentación aportada por informes de la Viceconsejería de Ordenación Territorial, la Dirección General de Planificación y Presupuesto, las Consejerías de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, Turismo, Economía y Hacienda, e Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías, y la Comisión de Secretarios Generales Técnicos. Sin embargo, no figuraba ningún informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Tras una serie de confusas explicaciones por parte del Viceconsejero Augusto Lorenzo Tejera sobre la existencia del mismo y el “error” por no haberlo incluido, el escándalo concluyó con la presentación del informe por parte de los medios de comunicación canarios. El informe concluye que *“El ámbito [de protección] propuesto [por la Iniciativa Legislativa Popular] no constituye un ámbito biológico exclusivo que le confiera una relevancia especial para ser declarado espacio natural protegido”*.

Sin duda, una conclusión muy parcial. Una vez examinado el informe, sin embargo, pueden extraerse conclusiones bien diferentes a la expresada por el Viceconsejero, ya que la conclusión no terminaba ahí sino que seguía: *“(...) pero al menos la franja más litoral puede jugar un papel*

*destacado en la conservación de la biodiversidad, particularmente en relación con especies catalogadas”*.

Dicho informe también recoge la existencia en el área propuesta de cuatro hábitats de interés comunitario (vegetación del cinturón halófilo costero de roca, bosquetes de tarajales, cardonales-tabaibales y cuevas submarinas) y un quinto de carácter prioritario (dunas fijas con vegetación herbácea). Igualmente reconoce la existencia de 526 especies, muchas de ellas endémicas e incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

Lo único que no ve es un “contenido biológico exclusivo”, lo que no significa en ningún caso que no merezca protección.

### **El comportamiento de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario**

Tras el conocimiento de la ocultación de informes que reflejaban la incompatibilidad del Puerto de Granadilla por parte de la Viceconsejería de Medio Ambiente y la presentación de una querrela contra la Viceconsejera por un presunto delito de prevaricación, los responsables de este departamento parecen haber emprendido el desmantelamiento del mismo a través de una reestructuración de personal que afecta de modo directo a los técnicos que elaboraron durante cuatro años los informes contrarios a la construcción del Puerto de Granadilla.

En junio de 2004 Milagros Luis Brito presentaba su propuesta de Relación

de Puestos de Trabajo (RPT), en la que planteaba la supresión de ocho plazas de trabajadores laborales fijos adscritos al Servicio de Biodiversidad y al Servicio de Información y Seguimiento Ambiental de esta Consejería. La nueva propuesta favorece la creación de puestos eventuales de asesores y cargos de confianza y tiende a la privatización de estudios y servicios a través de consultorías.

La nueva propuesta discrimina al colectivo de biólogos y licenciados en Ciencias del Mar, entre otros, en la dotación de jefaturas de Servicio, y determina que éstas se establecerán por Libre Designación. Así, la Jefatura de Servicio de Información Ambiental puede ser cubierta por la Escala de funcionarios: Técnico Facultativo Superior, Especialidad: Geólogo, Economista o Sociólogo. Sorprendente descripción para un puesto de Información Ambiental.

Con anterioridad a esta medida, el jefe de servicio de Información Ambiental, firmante de los informes que desaconsejaban las obras, había sido apartado de su cargo y trasladado a la Jefatura del Servicio de Planificación de Recursos Naturales. La RPT incluye un nuevo diseño del departamento que propone apartarle de esta jefatura por “no cumplir con el perfil adecuado”.

Llamativo es también el caso de un técnico del Servicio de Biodiversidad de esta Viceconsejería, que fue apartado de su trabajo y trasladado de su centro habitual tras aparecer en un documental que dejaba al descubierto

la verdad oculta tras la construcción del Puerto de Granadilla.

### **El acoso a científicos y profesores universitarios**

Otra de las pautas que ha seguido el desarrollo del proyecto de construcción del Puerto de Granadilla ha sido el acoso y la descalificación a las personas que se han manifestado en su contra o que han realizado trabajos científicos o técnicos demostrando el grave impacto ambiental y social del puerto.

Uno de los casos más llamativos, que no el único, ha sido la persecución de la que ha sido objeto el Catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de La Laguna y Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente, Federico Aguilera Klink, que se ha visto expuesto a toda una serie de difamaciones, algunas de ellas publicadas en el periódico “El Día” de Tenerife, donde aparecían firmadas bajo el seudónimo “Tamadaya”. Aguilera Klink también fue objeto de los insultos del presidente del Cabildo de Tenerife quien, en una reunión de trabajo con un grupo de opositores al Puerto de Granadilla, le llamó “payaso”.

Sin embargo, el propósito no parece haberse conseguido, ya que rápidamente se creó un movimiento de reconocimiento de la labor de Aguilera Klink, plasmado en apoyos de científicos, universitarios y ciudadanos.

## LADRAN, LUEGO CABALGAMOS

Carta de apoyo a Federico Aguilera Klink

“Justo cuando, el lunes 29 de noviembre, se le otorgaba formalmente el Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente a Federico Aguilera Klink, el periódico *El Día* de Tenerife, publicó un artículo muy vejatorio contra su persona por haber osado criticar el proyectado puerto de Granadilla. Frente a argumentos insultos. Frente al reconocimiento unánime del Jurado del Premio Nacional de Medio Ambiente de la indiscutible valía del premiado, un articulista anónimo pretende desacreditarlo por ejercer la libertad de pensamiento. Federico Aguilera puede estar tranquilo: su impecable trayectoria de lucidez y honradez conocida y apreciada en los medios académicos nacionales e internacionales no puede verse empañada por ese exabrupto local. Tampoco puede verse empañada para los movimientos ciudadanos que conocen bien su dedicación desinteresada y su extremada modestia. Pero el anónimo articulista denigra por igual al mundo académico y a estos movimientos, molesto por el hecho de que un catedrático de economía salga de su torre de marfil académica para opinar y participar en la gestión de su entorno habitable e incurra en el enorme pecado de discutir un megaproyecto cocinado a espaldas de la población. Hace poco han tenido lugar prácticas intimidatorias similares: por haberse opuesto a otra obra, la Fundación César Manrique de Lanzarote fue igualmente vejada en una potente campaña mediática digna de mejor causa. Pobre prensa local que, con tal de servir a los poderes e intereses establecidos, no duda en echar tierra sobre personas e instituciones que deberían de ser orgullo de esas islas”.

*Madrid, 29 de noviembre de 2004*

*José Manuel Naredo. Presidente del Jurado del Premio Nacional de Economía y Medio Ambiente 2004.*

*Pedro Arrojo. Presidente de Cultura del Agua.*

*Juan Sánchez García. Profesor Economía Aplicada de Universidad de La Laguna.*

# Conclusiones y demandas

## 06

---

### Conclusiones

- El proyecto de construcción del Puerto de Granadilla supondrá graves afecciones ambientales al espacio donde pretende ubicarse. Tal es así, que la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea consideró en agosto de 2004 que el proyecto presentaba **incompatibilidad ambiental** con los espacios protegidos de la zona.
- El proyecto infravalora los costes y sobrevalora los beneficios. Los estudios económicos realizados en el proyecto indican que no existen tráfico para el puerto y que carece de justificación económica.
- El beneficio del proyecto se concentra en la fase de construcción. La fase de funcionamiento no será rentable económicamente debido en gran medida a las condiciones climatológicas.
- La costa de Granadilla presenta una serie de valores ambientales reconocidos a nivel regional, estatal y europeo que tratan de ser ignorados por los responsables del proyecto. La zona acoge dos Lugares de Importancia Comunitaria –*Sebadales del Sur de Tenerife y Montaña Roja*– así como varias especies gravemente amenazadas –la Tortuga Boba y la Piña de Mar– que son objetivo prioritario de protección de la Unión Europea y, por tanto, del Estado español y del Gobierno de Canarias. Sin embargo, tanto a nivel estatal –Ministerio de Medio Ambiente– como a nivel autonómico –Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de Canarias– no se ha trabajado para conseguir su conservación sino que, al contrario, han utilizado todo tipo de subterfugios y falsedades para eludir su principal compromiso: la defensa del medio ambiente.
- La supervivencia de las mejores playas naturales y la conservación del dominio público marítimo-terrestre tampoco parece ser de interés para los organismos ambientales. Por parte del Ministerio de Medio Ambiente, tan sólo en los inicios del proyecto la Dirección General de Costas mantuvo con firmeza su negativa al proyecto. En el caso de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias, los informes de sus propios técnicos fueron escondidos hasta que la Declaración de Impacto Ambiental favorable a la construcción del Puerto de Granadilla salió a la luz.
- La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto del Puerto de Granadilla está basada en una serie de argumentaciones falsas y plantea medidas compensatorias y correctoras inviables. No incluye las afecciones reales del proyecto. Su complementación con el documento del Gobierno de Canarias “Puerto de Granadilla de Abona: medidas medioambientales compensatorias”, que no lleva la firma de ningún técnico, cargado igualmente de argumentaciones falsas, constituye un ejercicio de perversión de la evaluación de impacto ambiental.

- Algunas de las medidas correctoras aprobadas por el Ministerio de Medio Ambiente en la Declaración de Impacto Ambiental están todavía en fase de experimentación científica y carecen de viabilidad, como en el caso del trasplante de los sebadales. Las obras no deberían comenzar sin que antes se haya asegurado que se puede realizar esta práctica con éxito.
- Todas las justificaciones dadas al proyecto de construcción del Puerto de Granadilla se han demostrado falsas pero, sin embargo, el proyecto ha seguido adelante. Pese a que la Autoridad Portuaria y el Gobierno de Canarias sostuvieron durante mucho tiempo que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife no era ampliable, ha quedado suficientemente comprobado que esta afirmación es falsa. Esta realidad debería haber sido suficiente para replantear todo el proyecto, pero nada ha cambiado. Los propios datos de la Autoridad Portuaria muestran que el puerto capitalino está lejos del colapso y parecen indicar que su mayor mal es la negligente gestión a la que ha sido sometido durante dos décadas.
- Las propuestas de modificación introducidas en el Puerto de Granadilla durante el último año no alteran el grado de influencia de la obra sobre los sebadales, dado que el dique del puerto seguirá obstruyendo completamente la circulación de sedimentos que las corrientes transportan de norte a sur. Por tanto la afección seguirá siendo enorme e irreversible.
- Dichas modificaciones son tan sólo una cortina de humo mientras siga vigente el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla, que adscribe como terrenos portuarios una superficie mucho mayor de la que ocupa el último proyecto presentado.
- El Ministerio de Fomento ha apoyado en todo momento el proyecto, solicitando fondos en julio de 2004 para la construcción del puerto, aprobando el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla y autorizando la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Tenerife Sur con el único objetivo de conseguir el material de relleno para la construcción del puerto.
- La última justificación para el proyecto de Granadilla, la necesidad de introducir el gas natural en Tenerife, condena a la isla a alejarse de la eficiencia energética y niega la posibilidad de desarrollo de las energías renovables. A pesar de dicha justificación, no han sido tenidas en cuenta las peligrosas condiciones que el puerto ofrecerá a los barcos gaseros, que no podrán realizar operaciones durante una tercera parte de los días del año debido a la fuerza del viento en esta zona de la isla de Tenerife.
- La ubicación de una planta regasificadora en el Puerto de Granadilla no ha sido incluida en el proceso de evaluación de impacto ambiental, por lo que es ilegal.

- El proyecto de construcción del Puerto de Granadilla se ha realizado de espaldas a una parte de la sociedad preocupada por el medio ambiente. El Gobierno de Canarias ha desestimado la toma en consideración de una Iniciativa Legislativa Popular, la más respaldada de la historia del Archipiélago, para proteger una parte de la costa de Granadilla. Desde la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente se ha emprendido una persecución contra los técnicos que elaboraron informes alertando del impacto ambiental de la obra. Ciudadanos, científicos, catedráticos y profesores universitarios contrarios a la

construcción del puerto han sido objeto de descalificaciones feroces por parte de políticos, administración y algunos medios de comunicación canarios.

- En definitiva, todo parece indicar que el proyecto del Puerto de Granadilla obedece al “capricho” de unos pocos y burdos intereses privados en Canarias, apoyados incomprensiblemente desde los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente. Probablemente, su declaración en 1972 como puerto de interés general para el Estado haya influido mucho en este apoyo, a pesar de que no exista una justificación económica real para el mismo.

## **Demandas de Greenpeace**

- La retirada del proyecto del Puerto de Granadilla por los daños ambientales que lleva aparejado y por el despilfarro de dinero que supondría su construcción.

- La revocación de la Declaración de Impacto Ambiental emitida el 5 de febrero de 2003 por el Ministerio de Medio Ambiente que declaró ambientalmente viable el proyecto del Puerto de Granadilla. Dicha revocación es una posibilidad contemplada en el Ordenamiento Jurídico español y se impone como necesidad lógica y jurídico-positiva. Los que consientan el mantenimiento de dicha Declaración de Impacto Ambiental serán partícipes de un gran atentado medioambiental contrario al artículo 45 de la Constitución Española y la legislación promotora del litoral.

- La Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente debe reconocer la extensión real de las praderas submarinas de fanerógamas existentes en la costa de Granadilla e incluirlas en el Lugar de Importancia Comunitaria *Sebadales del Sur de Tenerife*, para así garantizar su conservación y la de este tramo del litoral de forma definitiva.

- La derogación por parte del Ministerio de Fomento de la Orden Ministerial que aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla.

- La apuesta firme y definitiva del Gobierno de Canarias y del Ministerio de Medio Ambiente en favor de las energías renovables y de la eficiencia energética.

- *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.* Wolfredo Wildpret de la Torre, Catedrático de Botánica; Jacinto Barquín Díez, Profesor Titular de Zoología; Alberto Brito Hernández, Catedrático de Oceanografía; Julio M. Afonso Carrillo, Profesor Titular de Botánica; María Candelaria Gil Rodríguez, Catedrática de Botánica Marina; Marta Sansón Acedo, Profesora Titular de Botánica Marina y José María Fernández Palacios, Catedrático de Ecología. Abril de 2004.
- *Consideraciones acerca del Informe del Dr. Luis Felipe López Jurado sobre tortugas en la costa de Granadilla.*
- *Consideraciones al informe sobre conservación y gestión de sebadales,* por el Grupo de Investigación del Bentos, en el Instituto Canario de Ciencias Marinas.
- *Consideraciones técnicas respecto a las necesidades operativas del puerto de Granadilla.* Septiembre 2004.
- *Cuestiones legales incumplidas.* Asamblea por Tenerife. Enero 2005.
- *Declaración de la Autoridad responsable de Supervisar los lugares de la Red “Natura 2000”.* Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. Marzo 2004.
- *El Puerto de Granadilla, parte de un mismo proyecto energético fracasado.* Tagoror Ecologista Alternativo. Septiembre 2004.
- *Iniciativa Legislativa Popular para la Declaración de la Reserva Natural Especial del Litoral Noreste de Granadilla.* Noviembre 2003.
- *Informe sobre el sebadal de Punta del Camello (Sureste de Tenerife). Informe interno Viceconsejería de Medio Ambiente.* Agosto 2001.
- *Informe sobre el Estudio de dinámica Litoral del Puerto de Granadilla (Tenerife). Dirección General de Costas.* Ministerio de Medio Ambiente. 7 de marzo de 2003.
- *Informe sobre la compatibilidad del Proyecto “Nuevo Puerto de Granadilla” con el LIC ES7020116 “Sebadales del Sur de Tenerife”.* Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Diciembre 2001.
- *Greenpeace en contra del Puerto de Granadilla.* Greenpeace. Mayo 2003.
- *Informe sobre mecanismos para la protección del litoral nordeste de Granadilla, el rechazo actual al puerto industrial y la potenciación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.* Ben Magec-Ecologistas en Acción. Enero 2005.
- *Informe Técnico sobre el futuro Puerto de Granadilla.* Octubre de 2004.

- *Investigación Cartografía Bionómica del borde litoral de Tenerife.* Jacinto Barquín Diez, Gustavo González Lorenzo, Laura Martín García, M<sup>a</sup> Candelaria Gil-Rodríguez. Universidad de La Laguna. Septiembre 2004.
- *La realidad sobre el Puerto de Granadilla y sus alternativas.* Asamblea por Tenerife. Enero 2005.
- “Nota de Régimen Interior de la Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial” núm. 22. Enero 2002.
- “Nota de Régimen Interior de la Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial” núm. 23. Enero 2002.
- *Oscurantismo de la Viceconsejería de Medio Ambiente.* Asamblea por Tenerife. Enero 2005.
- *Posibilidades de crecimiento del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.* Joaquín Galera Gaspar. Febrero 2004.
- *Posibilidades de desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.* Octubre 2004.
- *Principales ilegalidades del Proyecto del Puerto Industrial de Granadilla de Abona.* Greenpeace. Abril 2003.
- *Problemas y riesgos derivados de la creación de este macro-puerto de Granadilla.* Asamblea por Tenerife. Enero 2005.
- *Proyecto de construcción del Puerto Industrial de Granadilla.* Tenerife. Expediente de Queja. Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea. Agosto 2004.
- *Puerto de Granadilla de Abona: medidas medioambientales compensatorias.* Gobierno de Canarias. Julio 2002.
- *Queja sobre el Proyecto de Nuevo Puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla.* Fase I. Tenerife. Greenpeace. Abril 2003.
- *Respuestas contra la justificación de un puerto en Granadilla.* Asamblea por Tenerife. Enero 2005.
- *Sipnopsis de 10 informes de contenido ambiental, jurídico y socioeconómico sobre el impacto de la construcción del “Puerto industrial de Granadilla”.* Ben Magec. Plataforma del Sur de Tenerife.
- *Situación actual de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial.* Junio 2004.







**Agradecimientos**

Grupo de Apoyo de Greenpeace en Tenerife  
Ben Magec-Ecologistas en Acción  
Plataforma del Sur de Tenerife  
Asamblea por Tenerife

**Textos**

Greenpeace

**Diseño y maquetación**

De••Dos, espacio de ideas

Impreso en papel 100% reciclado y libre de cloro

**Febrero de 2005**

Una versión electrónica de este informe está disponible en la página web **[www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)**

Greenpeace no sólo permite, sino que agradece, la reproducción del contenido del presente informe, siempre y cuando se cite expresamente la fuente.

**Greenpeace Madrid**

San Bernardo, 107. 28015 Madrid  
Tel.: 91 444 14 00 - Fax: 91 447 15 98  
[informacion@greenpeace.es](mailto:informacion@greenpeace.es)

**Greenpeace Barcelona**

Ortigosa, 5 - 2º 1º. 08003 Barcelona  
Tel.: 93 310 13 00 - Fax: 93 310 51 18  
[barcelona@greenpeace.es](mailto:barcelona@greenpeace.es)

**GREENPEACE**