

Informe sobre cuestiones relacionadas con el puerto de Granadilla y la aplicación de las medidas del Dictamen de la Comisión Europea

Referencia: European Commission EU Pilot.File ref. 1446/10/ENVI.-

Según nos comunica la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en escrito de 15 de Noviembre de 2010, la Comisión Europea desea recibir información sobre las siguientes cuestiones relacionadas con el puerto de Granadilla:

¿Ha levantado la suspensión cautelar de las obras el Tribunal Superior de Justicia de las Islas Canarias?

No lo ha hecho y difícilmente lo hará, ya que el TSJC nunca ha suspendido cautelarmente las obras del puerto de Granadilla. Lo que suspendió cautelarmente el 23 de febrero de 2009 fueron los efectos de la orden departamental de descatalogación de la población de seba en el área de obras, emanada de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial (2/2/2009). La seba (*Cymodocea nodosa*) es especie protegida de fanerógama marina que forma praderas más o menos densas, y hay una de ellas en la zona de Granadilla. Las obras del puerto de Granadilla cuenta con una Declaración de Impacto Ambiental favorable, hecha con conocimiento de la existencia de *Cymodocea nodosa* y su circunstancia de ser una especie incluida en el entonces Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, por lo que la afección a los ejemplares presentes donde se construye el puerto, ya estaría resuelta con la Declaración de Impacto. No obstante, y para más garantías jurídicas, la Autoridad Portuaria solicitó a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial la descatalogación puntual de la población de seba ubicada en la zona de obras. Cuando el TSJC decide la suspensión cautelar de la descatalogación promulgada, la propia Autoridad Portuaria opta unilateralmente por paralizar las obras de Granadilla (el 27 de febrero de 2009) a la espera de que dicho Tribunal resolviese sobre la descatalogación, aunque podría haber continuado con ellas, y sobre todo en el medio terrestre. La noticia, sin embargo, ha sido presentada por la prensa local e inglesa de manera sesgada y tal vez no inocente, atribuyéndole a la Justicia la suspensión de las obras del puerto.

¿Cuál es la situación actual de las obras del Puerto de Granadilla? ¿Han sido reanudadas?

El 9 de junio de 2010 se publica en el BOC la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas, en el que la seba entre las «especies de interés para los ecosistemas de Canarias», cuyo régimen protector es de aplicación solo en el ámbito de la red Natura 2000 y Red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias. Al ubicarse el puerto fuera de estos ámbitos, no existe un régimen de protección especial que impida soterrar los ejemplares de seba en la zona de trabajo. Esto ocurre tras quince meses de paralización de las obras y sin que el TSJC llegue a pronunciarse sobre la suspensión cautelar de la descatalogación puntual de la seba, que pierde ahora su sentido.

El 12 de julio de 2010, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife comunica a las empresas adjudicatarias de las obras del puerto de Granadilla, el levantamiento de la suspensión que la propia Autoridad Portuaria decretara, con lo que el día 13 de julio de 2010 se reanudaron formalmente las obras paradas desde hacía más de un año. Se ha procedido a recoger el resto de vegetación autóctona estipulada para su trasplante a vivero y futuro empleo en jardinería, al desbroce y acondicionamiento del terreno, a las labores de acopio de materiales pétreos y a establecer las zonas de maquinaria, casetas de obras, parques de prefabricados, etc. De momento, no se ha entrado a trabajar en el mar.

¿Cuál es el estado del procedimiento de contratación del proyecto para la construcción del by-pass de arena? ¿Cuál es la fecha prevista para el comienzo de su ejecución?

A petición del OAG, su Director ha sido admitido a formar parte de la mesa de contratación del baipás para tener acceso a las soluciones planteadas y propuestas recibidas, por considerar que se trata de una medida importante que tanto puede resolver, como resultar inútil o complicar las condiciones ambientales que se pretenden conservar.

Hemos estudiado el *Anteproyecto by-pass de arena N-S en el Puerto de Granadilla*, elaborado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (Diciembre 2007) y las alternativas que plantea respecto de la obra de toma e impulsión, la conducción terrestre y la conducción marina. Dicho anteproyecto, que sirvió para sacar a concurso la licitación del proyecto y obra, se basa en los estudios de dinámica litoral Delfts Hydraulics (1999), clima marítimo (Hidtma 2004), el proyecto de instrumentación geotécnica (Iberinsa 2006), y en una propuesta previa elaborada por la consultora Viatrio-Ingenieros, por encargo de la Autoridad Portuaria. La información de soporte, particularmente la relativa a la dinámica litoral en la zona de deposición de la arena, así como en la de su vertido, no parece reunir suficiente precisión como para permitir discriminar entre las seis soluciones diferentes presentadas por las empresas concursantes, con garantías razonables de éxito, ni muestra la flexibilidad necesaria para acomodar detalles de diseño (p.ej. sistema y punto de dispersión de la arena) de manera adaptativa cuando se conozca la realidad de la dinámica de las aguas después de construido el puerto. El presupuesto estimado para el baipás es elevado y va de 3.842.206 €, la solución más barata, a 5.827.735 € la más cara.

El procedimiento de licitación ha estado suspendido junto con todo lo relacionado con las obras de Granadilla. Ahora que se reanuda el proyecto, en el informe de verificación de la exactitud y corrección de la evaluación del impacto ambiental de Granadilla, que está concluyendo el OAG, se inserta un comentario respecto al baipás, que copiamos aquí textualmente:

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

Esta propuesta parece que está siendo considerada por la Autoridad Portuaria. Por su parte, el OAG ha iniciado la recopilación de los datos oceanográficos de los últimos años, y está localizando un caso de baipás equiparable y en funcionamiento, para estudiarlo *in situ*.

En Santa Cruz de Tenerife, a 23 de Noviembre de 2010



Dr Antonio Machado Carrillo
Director del OAG