

Sr. Ion Codescu

Comisión Europea, Dirección General Medio Ambiente

END.D.2. Aplicación, Política de Cohesión y Semestre Europeo, Grupo 2

1049 Bruselas, BÉLGICA

ASUNTO: Observaciones a la queja recibida por La Comisión en relación a la construcción del nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, referencia CHAP(2013)00857.

En relación con la queja de referencia, pasamos a hacer algunas observaciones y a contestarle las cuestiones que nos plantea sobre los materiales de préstamo necesarios para la construcción del nuevo puerto de Granadilla:

1. En relación con la prueba: “Documento fotográfico del cartel existente en el Polígono Industrial de Granadilla sobre la adaptación de la rasante de la vía del sector SP.1 de ese Polígono Industrial de fecha 24 de marzo de 2014, cuando la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto básico de urbanización del sector SP.1.01 del Polígono Industrial de Granadilla de Abona se publicó con condicionantes meses después, concretamente en julio de 2014.”

La Declaración de impacto ambiental (DIA) del *Proyecto básico de urbanización del sector SP1-01* fue aprobada en la sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) celebrada el 29 de julio de 2014 (nº 8/14), una vez oídos los órganos ambientales Ministerio de Fomento, Cabildo Insular de Tenerife y Ayuntamiento de Granadilla de Abona, ejerciendo como órgano ambiental actuante la propia COTMAC.

En su condicionante número uno se especifica que esta DIA se emite, exclusivamente, para las actuaciones y actividades recogidas en el proyecto básico de urbanización del Sector SP1-01. En el mencionado proyecto, más concretamente en el tomo I de *Estudio de impacto ambiental* en base al que se aprueba la DIA, se estipula claramente que la vía en cuestión ya está trazada en el terreno y prácticamente desmontada a la cota que le corresponde, por lo que esta actuación, no está incluida en el proyecto, al ser anterior a él. De hecho, el Proyecto de “*Adaptación de rasante de la vía I del corredor central del sector SP-1 del polígono industrial de Granadilla*” fue ejecutado mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Granadilla de Abona con fecha 26 de octubre de 2007, cuyo objeto no era más que bajar la cota del eje de la rasante de la carretera existente para mantenerla a la misma cota de las rotondas de inicio y fin de dicho trazado. Ver literal del cartel (figura 1).



Figura 1: Cartel del proyecto de adaptación de la rasante

2. “En particular, le solicito envíe información relativa a cuál es la aplicación práctica de la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos o privados sobre el medio ambiente, que las autoridades competentes llevan a cabo en relación con las fuentes de materiales objeto de esta queja.”

La Declaración de impacto ambiental (DIA) formulada mediante la Resolución de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre el proyecto “nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I” establece expresamente que “*los materiales de préstamo necesarios para la construcción de las infraestructuras portuarias, así como para el relleno de explanadas (exceptuando los materiales procedentes de las operaciones de dragado, si los hubiera) se obtendrán de movimientos de tierra o canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos del Gobierno de Canarias competentes en la materia*”.

Queda claro que el material necesario puede ser aportado tanto por movimientos de tierra autorizados como por canteras autorizadas. Tal como se ha venido informando en la página web del OAG, las canteras autorizadas (p.ej. La Jureña) han contribuido muy poco, y la gran mayoría de los materiales proceden de movimientos de tierras (obras de abancalamiento, excavaciones previas a la construcción de infraestructuras o de viviendas, etcétera). Los áridos provenientes de movimientos de tierra se consideran residuos y se les aplica la normativa referente a residuos, salvo en tres situaciones en las que se aplicaría la normativa referente a extracciones mineras:

- Que se lleve a cabo la actuación acorde al proyecto, pero se obtenga un beneficio por la venta de esos excedentes de áridos.
- Que sólo se extraigan los áridos y se deje lo proyectado sin ejecutar.
- Que, aún llevándose a cabo el proyecto, se extraigan más áridos de los permitidos en la correspondiente autorización, sea ésta de la categoría que sea.

De darse cualquiera de estas tres circunstancias, actuaría de oficio el inspector de Explotaciones y Seguridad Minera, iniciando el oportuno expediente sancionador. Si el Observatorio Ambiental Granadilla percibe cualquiera de estos supuestos, insta a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife a que cese de recibir materiales de

préstamo de la fuente afectada, lo publica en su web en la sección de vigilancia ambiental de las obras del puerto, y, de tener relevancia, lo pone en conocimiento del Servicio de Minas de la Consejería de Industria y la APMUN del Gobierno de Canarias.

3. “Asimismo, le ruego nos indique el procedimiento de verificación de la autorización debida a las diferentes fuentes de materiales que llevan a cabo y copia, en su caso, de las diferentes autorizaciones obtenidas por las diferentes fuentes de materiales registradas para acopio de material para la construcción del proyecto “nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I”.

El OAG solicita a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife las autorizaciones, licencias, proyectos y demás documentación que tengan sobre cada fuente de materiales, o acude a los promotores o respectivos ayuntamientos si precisa complementar la documentación. El OAG visita con periodicidad bimensual cada una de las parcelas para comprobar que los trabajos se realizan ajustados a los términos autorizados. El OAG no dispone de competencia inspectora ni sancionadora alguna, pero hasta el momento ello no ha impedido la realización de estas labores de vigilancia.

Posteriormente se contrasta lo observado con la documentación disponible, y si es el caso, se reclamará más documentación. Finalmente, en la web del OAG, en la sección Vigilancia ambiental > Materiales externos, se señala cada fuente con color verde si es correcta o rojo si es incorrecta. A final de año se realiza un informe general sobre los materiales de acopio, y en ocasiones se adelantan algunos informes puntuales si las incorrecciones observadas así lo aconsejan. En caso de que las circunstancias se consideren graves, se ponen en conocimiento del Servicio de Minas de la Consejería de Industria y del la APMUN del Gobierno de Canarias.

Anexamos a este escrito copia del capítulo donde se tratan estos temas en el Informe anual 2014 de la vigilancia ambiental del puerto (aún pendiente de concluir). En el CD adjunto, se incluye el informe específico sobre los materiales de acopio, correspondiente 2014.

4. “Por último, le rogaría nos indicara cómo se lleva a cabo la verificación de que la entrega de materiales sólo se realiza por parte de las fuentes de materiales registradas, sin que exista posibilidad de entrega de acopios de materiales por parte de otras fuentes de materiales no registradas y sobre las que no exista verificación de que cuenta con las autorizaciones exigidas”.

Las fuentes de materiales son comunicadas a la Autoridad Portuaria por las empresas (u.t.e.) que ejecutan las obras. La Autoridad Portuaria lleva a cabo un control de los camiones que entran a la obra tras su pesado y comprobación de los correspondientes vales de transporte, rechazando aquéllos que no provengan de fuentes conocidas, las que el OAG ha clasificado como incorrectas (cuando no son subsanados los defectos), o también cuando los materiales contenidos en el camión no reúnen la calidad requerida (se rechaza el camión, no la fuente). Estos datos de suministro (volumen y origen) son facilitados al OAG.

En caso de que el volumen de entrada acumulado por una fuente no se corresponda con el aparentemente extraído o autorizado, se procede a un análisis más detallado tanto en

la parcela de origen, como en recepción, para evitar las picarescas (p.ej. se mide el tiempo que tarda en volver un camión de la presunta fuente de origen, por si estuviera trayendo fraudulentamente material de otra fuente clandestina). De ser preciso, el OAG puede medir el material excavado en un lugar haciendo uso de las imágenes LIDAR que toma el Gobierno de Canarias de la isla, aunque este último ejercicio no fueron tomadas, Con todo, la picaresca y clandestinidad no siempre resulta fácil de detectar. El OAG también está atento a cualquier noticia que surja en los medios de comunicación locales relativa a extracciones de áridos ilegales que pudieran estar relacionadas con las obras del puerto, y las estudia.

Se adjuntan en un CD, copia de las autorizaciones que nos solicitan, así como de todos los informes relacionados con los materiales de acopio externo para el puerto de Granadilla que ha evacuado esta Fundación.

Sin otro particular y aprovechando, Sr. Codescu, para expresarle un cordial saludo, quedamos a su disposición por si necesitase alguna otra información.

En Santa Cruz de Tenerife a 25 de febrero de 2015

José María Espinosa Gutiérrez
Unidad Técnica

Dr. Antonio Machado Carrillo
Director