

INFORME DE ALEGACIONES

SOBRE LAS SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE LA QUE TENERIFE SHIPYARDS, S.A. ES TITULAR PARA LA OCUPACIÓN DE 41.155,00 METROS CUADRADOS DE LÁMINA DE AGUA Y 19.895,44 METROS CUADRADOS EN TIERRA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO, DESTINADOS A LA INSTALACIÓN DE UN DIQUE FLOTANTE EN EL PUERTO DE GRANADILLA

Junio 2023

SANTA CRUZ DE TENERIFE



OAG (2023). INFORME DE ALEGACIONES SOBRE LAS SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE LA QUE TENERIFE SHIPYARDS, S.A. ES TITULAR PARA LA OCUPACIÓN DE 41.155,00 METROS CUADRADOS DE LÁMINA DE AGUA Y 19.895,44 METROS CUADRADOS EN TIERRA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO, DESTINADOS A LA INSTALACIÓN DE UN DIQUE FLOTANTE EN EL PUERTO DE GRANADILLA.- S/C de Tenerife: Observatorio Ambiental Granadilla, pp. 31 [no publicado].

TABLA DE CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN	4
1.1 Antecedentes	4
1.2 Objeto y alcance del presente informe.....	6
1.3 Situación de las obras	6
2 FUNDACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL OBSERVATORIO AMBIENTAL GRANADILLA..	7
3 ORDENACIÓN DEL PUERTO DE GRANADILLA	8
3.1 Primer Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.....	8
3.1.1 Orden de aprobación.....	8
3.1.2 Memoria del PUEP2004	8
3.2 Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios	12
3.2.1 Orden de aprobación.....	12
3.2.2 Memoria del PUEP2011	14
3.3 Plan Especial del Puerto de Granadilla.....	16
4 DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y DICTAMEN DE LA COMISIÓN EUROPEA.....	20
4.1 Declaración de Impacto Ambiental	20
4.2 Dictamen de la Comisión Europea	20
5 CONCESIÓN ADMINISTRATIVA INICIAL Y SOLICITUD DE AMPLIACIÓN.....	23
5.1 Actuación inicial	23
5.2 Informe de impacto ambiental e informe de compatibilidad con la estrategia marina de la demarcación canaria.....	24
5.3 Nueva actuación solicitada	27
6 CONCLUSIONES	30
7 RECOMENDACIONES	31





INFORME DE ALEGACIONES SOBRE LAS SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE LA QUE TENERIFE SHIPYARDS, S.A. ES TITULAR PARA LA OCUPACIÓN DE 41.155, METROS CUADRADOS DE LÁMINA DE AGUA Y 19.895,44 METROS CUADRADOS EN TIERRA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO, DESTINADOS A LA INSTALACIÓN DE UN DIQUE FLOTANTE EN EL PUERTO DE GRANADILLA

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

En 1997, Puertos del Estado (PE, en lo sucesivo) acuerda llevar a cabo la construcción de un nuevo puerto en Granadilla, iniciando la redacción del correspondiente proyecto y programándose su ejecución.

En 1998, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (APSCTFE, en lo sucesivo) recibe el proyecto “Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, 1ª fase. Proyecto constructivo” e inicia su tramitación, que incluye el estudio de impacto ambiental (EsIA, en lo sucesivo).

En julio de 2002, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias remite al Ministerio de Medio Ambiente el “Formulario para la comunicación de información a la Comisión Europea en virtud del apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres” (D92/43/CEE, en lo sucesivo) que acompaña con su propuesta de medidas compensatorias por la posible afección a lugares próximos de la red Natura2000.

La Resolución de 5 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla, Fase I” (DIA, en lo sucesivo), considerando el puerto ambientalmente viable, siempre que se cumpla una serie de condiciones.

El 20 de octubre de 2003, el Cabildo Insular dedica un pleno extraordinario al sistema portuario de Tenerife, y se acuerda aprovechar la capacidad de crecimiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife y que el puerto de Granadilla tenga las dimensiones estrictamente necesarias para tráfico de graneles líquidos y sólidos y trasbordos.

Mediante Orden 469/2004 del Ministerio de Fomento se publica el 26 de febrero de 2004 en el Boletín Oficial del Estado (BOE, en lo sucesivo) el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla (PUEP2004, en lo sucesivo). Este plan obedece al concepto inicial de puerto en 3 fases e incluye la posibilidad de instalar en Granadilla una planta regasificadora.

El 12 de noviembre de 2004, el Ministerio de Medio Ambiente exige la reducción de las dimensiones del puerto al mínimo para garantizar la operatividad de las embarcaciones de transporte de gas licuado de petróleo (GLP, en lo sucesivo), graneleros y portacontenedores, y con las infraestructuras mínimas de atraque y muelles necesarios para estos tráficos previstos de GLP, graneles y mercancía en contenedores a atender en un horizonte razonable. El proyecto recortado se ratifica y es presentado oficialmente por los Gobiernos Estatal y Autonómico, por la APSCTFE y por los ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla.

En enero de 2005 se aprueba el proyecto denominado “Obras de abrigo del puerto de Granadilla (Proyecto enero 2005)”, que es el resultado de la segunda y definitiva reducción del proyecto inicial y que corrige unos desfases advertidos entre el proyecto y los límites establecidos en la DIA.

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

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

El 26 de octubre de 2005, se reúne la Comisión Europea con representantes del Reino de España, reunión en la que se pacta el contenido, alcance y precisión que debe reunir el Dictamen de la Comisión.

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

El 23 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla, el PUEP vigente (PUEP2011, en lo sucesivo). Éste adapta el PUEP aprobado por Orden FOM/469/2004, de 13 de febrero, al puerto definitivamente aprobado.

Según indica la memoria de modificación del PUEP2011: *Con respecto al proyecto del Puerto de Granadilla aprobado, la Propuesta de Construcción del Puerto de Granadilla introduce las siguientes modificaciones básicas:*

- *Acortamiento de la 3ª alineación del dique de abrigo exterior en 300 m.*
- *Ejecución de un martillo de mayor longitud en el nuevo extremo del dique (265 m frente a los 65 m del proyecto aprobado).*
- *Retranqueo del contradique hacia el interior de la dársena en 300 m y acortamiento del mismo hasta los 160 m de longitud.*
- *Eliminación del dique en talud Sur debido a la conexión del contradique con la explanada de contenedores.*
- *La limitación del terminal de contenedores a una longitud de muelle de 650 m.*



El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM, en lo sucesivo) recoge el listado de puertos de interés general (y por lo tanto, de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, de competencia exclusiva de la Administración General del Estado), en el que figura el puerto de Santa Cruz de Tenerife, que incluye el de Granadilla.

1.2 Objeto y alcance del presente informe

El presente documento nace como respuesta a la publicación por parte de APSCTFE de anuncio de información pública sobre las solicitudes de modificación sustancial de la concesión administrativa de la que *Tenerife Shipyards, S.A.* (TSY, en lo sucesivo) es titular para la ocupación de 41 155,00 metros cuadrados de lámina de agua y 19 895,44 metros cuadrados en tierra del dominio público portuario, destinados a la instalación de un dique flotante en el puerto de Granadilla y atendiendo a las funciones encomendadas a la Fundación del Sector Público Estatal Observatorio Ambiental Granadilla (OAG, en lo sucesivo) por la Comisión Europea (CE, en lo sucesivo).

Concretamente, este informe trata de:

- a) Exponer la situación a que obedeció la de declaración del puerto industrial de Granadilla de interés público de primer orden por imperiosas razones de índole social y económica y que permitió la aprobación del proyecto por la CE.
- b) Esquematizar el contenido del expediente de concesión, con exposición de contenidos e implicaciones.
- c) Valorar la incompatibilidad de la concesión administrativa propuesta con el Dictamen de la Comisión de la Comisión de 06/XI/2006, con arreglo al artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, sobre la “Solicitud del Reino de España en relación con el proyecto de construcción del nuevo puerto de Granadilla (Tenerife), (Dictamen, en lo sucesivo).
- d) Solicitar la denegación de la actuación pretendida y archivo del expediente.
- e) Servir de alegación a la concesión administrativa propuesta.
- f) Informar a la sociedad y a los organismos competentes.

1.3 Situación de las obras

La construcción del puerto de Granadilla no está finalizada. Hasta la fecha, se han llevado distintas actuaciones que se resumen en la tabla 1, que muestra la fecha de la presentación de las liquidaciones de los distintos proyectos que constituyen el puerto industrial de Granadilla.

Tabla 1: liquidaciones de los distintos proyectos que constituyen el puerto de Granadilla hasta la fecha, ordenados cronológicamente.

Fecha	Proyecto
Julio de 2008	Restauración de la Reserva Natural Especial de Montaña Roja – Fase I
Enero de 2015	Modificado nº 1 de instalaciones para reponer el flujo de arena de la dinámica litoral sedimentaria interrumpido por el puerto de Granadilla.
Enero de 2015	Modificado nº 1 del proyecto contradique del puerto de Granadilla.
Julio de 2015	Modificado nº 1 del proyecto constructivo de las obras de abrigo del puerto de Granadilla.
Julio de 2015	Modificado nº 2 del proyecto constructivo de las obras de abrigo del puerto de Granadilla.
Julio de 2016	Complementario nº 3 del modificado nº2 del proyecto constructivo de las obras de abrigo del puerto de Granadilla.
Diciembre de 2017	Modificado nº 3 del proyecto constructivo de obras de abrigo del puerto de Granadilla.
Julio de 2018	Instalación de alumbrado para el dique exterior del nuevo puerto de Granadilla.
Julio de 2018	Instalación de alumbrado para el contradique del nuevo puerto de Granadilla.
Diciembre de 2018	Habilitación del contradique del puerto de Granadilla.
Febrero de 2019	Segundo tramo del muelle polivalente del puerto de Granadilla.
Octubre de 2019	Relleno de explanada del muelle polivalente del puerto de Granadilla.
Agosto de 2020	Modificado nº 1 del proyecto canal de pluviales para el puerto de Granadilla.
Agosto de 2020	Modificado nº 1 del proyecto canal de pluviales para el puerto de Granadilla.
Diciembre de 2020	Acondicionamiento de explanada provisional en el puerto de Granadilla
Septiembre de 2021	Infraestructuras para el suministro de energía al puerto de Granadilla.
Febrero de 2023	Modificado nº 1 del Centro de Inspección Portuaria en el puerto de Granadilla.

A fecha de este informe está en proceso de ejecución el proyecto Defensa y rellenos del puerto de Granadilla, acción consistente en la ejecución de un dique de protección provisional para poder ejecutar el relleno general del puerto, paralelo al futuro muelle de ribera, y su relleno.

2 FUNDACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL OBSERVATORIO AMBIENTAL GRANADILLA

El Dictamen establece en su apartado VIII (Medidas compensatorias propuestas): *Para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de manera respetuosa con el medio ambiente, se establecerá una fundación independiente y permanente antes de que comiencen las obras. El papel de esta fundación será controlar el estado y las tendencias de la biodiversidad local y garantizar al mismo tiempo la aplicación adecuada de las medidas correctoras y compensatorias. [...] Los posibles cambios futuros de los estatutos de la fundación no reducirán ni su independencia, ni sus competencias, ni su permanencia.*

La CE pretendió, fruto de su experiencia, dotarse de un órgano permanente de monitorización marina y seguimiento ambiental.



3 ORDENACIÓN DEL PUERTO DE GRANADILLA

3.1 Primer Plan de Utilización de los Espacios Portuarios

3.1.1 Orden de aprobación

El PUEP2004 fue aprobado mediante la *Orden FOM/469/2004, de 13 de febrero, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla (Tenerife)*, publicado en el BOE número 4 de fecha 26 de febrero de 2004.

Dicha Orden indica: *El puerto de Granadilla (Tenerife) es un puerto de interés general del Estado. [...] De conformidad con lo dispuesto en el citado precepto, se ha formulado y tramitado el “Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla”, en el que se han tenido en cuenta las necesidades de aguas abrigadas, líneas de atraque y superficies de tierra que son necesarias para atender debidamente la demanda de tráfico en los próximos años.*

[...] El nuevo puerto de Granadilla, alternativa complementaria al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, incorpora por primera vez los terrenos necesarios de la superficie de la zona de servicio, y a través del Plan de utilización de los espacios portuarios, que ahora se aprueba, se delimita inicialmente su zona de servicio y se establecen las áreas portuarias, y se incluye un tramo de costa para atender el incremento de la demanda derivado de la evolución y crecimiento del tráfico portuario en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

[...] Se aprueba el “Plan de utilización de usos portuarios del Puerto de Granadilla” (Tenerife), en el que se asignan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y se delimita la zona de servicio del puerto en la que se incluyen las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias a aquéllas, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

[...] La zona de servicio del puerto se estructura en las siguientes áreas: Área comercial portuaria: ligada al uso comercial portuario. La superficie total propuesta es de 111 Ha. De esta superficie, 8 Ha. están comprendidas dentro de la zona de servicio terrestre definida y el resto corresponde a obras marítimas de diques, muelles y explanadas. Aunque albergará tráfico de mercancía rodada y de mercancía general y graneles, la amplitud de esta área la justifica principalmente el tráfico de contenedores.

3.1.2 Memoria del PUEP2004

Dentro de la documentación necesaria para la aprobación del PUEP2004 se encuentra su Memoria, que indica lo siguiente:

[...] el Plan de utilización no es la mera fijación de una línea más o menos caprichosa del dominio público, sino el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos.

[...] *En conclusión, el conjunto de la argumentación jurídica de soporte del PUEP no hace sino reforzar la idea de que lo que se trata es de coordinar competencias y actuaciones con la finalidad de garantizar la viabilidad futura de la actuación de creación del nuevo puerto de Granadilla, frente a planteamientos excluyentes y desorbitados que sólo pretenden la obtención de suelo o la asunción de competencias excluyentes.*

El apartado 2 de esta Memoria (*Necesidad de la construcción del nuevo puerto comercial de Granadilla*) analiza y justifica su construcción basándose en tres pilares:

- 1.- La situación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en ese entonces, con sus tráficos, la proximidad al agotamiento de la infraestructura portuaria santacrucera y las limitaciones impuestas por el medio físico a la construcción de nuevas infraestructuras.
- 2.- Las oportunidades de captación de nuevos tráficos en caso de disponer de infraestructuras adecuadas.
- 3.- Los motivos que hacen de Granadilla el sitio óptimo para la ubicación del puerto.

El documento indica que:

Actualmente, el puerto de Santa Cruz de Tenerife se encuentra en un punto de inflexión en su línea de desarrollo:

- *El tráfico de contenedores - el más dinámico de los tráficos de mercancías del puerto enfrenta un profundo cambio estructural – la liberalización del cabotaje -, a la vez que ofrece oportunidades – principalmente las derivadas de la captación de tráficos de transbordo-. Sin embargo, las infraestructuras que lo atienden presentan un horizonte de saturación en el corto/medio plazo, y una situación actual sujeta a importantes limitaciones de capacidad derivadas de sus características: calados, áreas de maniobra, etc.*
- *La infraestructura portuaria en su configuración actual está próxima a su agotamiento y su ampliación no es factible: los fuertes condicionantes de tipo orográfico provocan unos costes, económicos y ambientales, desproporcionados para cualquier ampliación de la superficie portuaria.*
- *Como factor añadido está la necesidad, acuciante en el caso de Tenerife, dados los condicionantes implícitos derivados de su situación territorial, de aprovechar al máximo las reducidas oportunidades de desarrollo económico que se le presenten, y compensar en parte sus desventajas estructurales, y estas oportunidades aparecen ligadas a su situación geográfica estratégica respecto a las rutas marítimas y al territorio africano.*

Por lo que concluye que estas circunstancias hacen imprescindible el acometer la implantación de nuevas instalaciones que permitan e incentiven el desarrollo portuario y económico.

Prosigue el mismo apartado describiendo las principales características del tráfico de Tenerife:

- *Funciones de abastecimiento a las islas de la provincia, así como de salida de productos de exportación (tráfico de graneles sólidos y mercancía en general).*
- *Las funciones propias de un puerto que alberga una refinería.*
- *La función de avituallamiento a buques.*



Ya que [...] *los tráficos de graneles sólidos y de mercancía general se caracterizan por un dominio de los tráficos de entrada, por tanto de abastecimiento*, lleva a cabo un análisis de la evolución de los tráficos registrados por el puerto de Santa Cruz de Tenerife entre los años 1989 y 1998, que muestran un crecimiento del 2%. Indica que [...] *este porcentaje resulta de una evolución desigual de los distintos tráficos*:

- *El tráfico de graneles líquidos.*
- *El tráfico de graneles sólidos.*
- *El tráfico de mercancía general.*
- *El tráfico de avituallamiento.*

Concluye este apartado indicando que: [...] *la condición de insularidad que da lugar a la no existencia de alternativas de transporte provoca unos fortísimos y sostenidos crecimientos del tráfico de mercancía general como reflejo del crecimiento económico.*

Con respecto al tráfico de contenedores, señala que el puerto de Santa Cruz de Tenerife es el sexto puerto español en cuanto a su tráfico, con un crecimiento sostenido en torno al 8,5 %.

Añade: *que la configuración física del puerto de Santa Cruz de Tenerife aparece determinada por la orografía del área en que se asienta, dando lugar a un puerto lineal con escasa superficie terrestre*, por lo que el desarrollo de los tráficos y de la actividad ligada a ellos ha llevado a la saturación de la superficie portuaria. Téngase en cuenta la fecha de esta afirmación, más cuando prosigue indicando: *El Puerto de Santa Cruz de Tenerife presenta un problema de capacidad para absorber los tráficos de contenedores – el segmento de tráfico de mayor crecimiento- previsto – en un horizonte próximo; [...] el horizonte de saturación de la infraestructura actual para el tratamiento de contenedores del puerto se sitúa en torno al año 2006, pudiendo esta fecha adelantarse o retrasarse dependiendo de la estadía media de los contenedores en puerto; [...] la capacidad del puerto para el tratamiento de los tráficos de graneles sólidos presenta limitaciones tanto en superficie como en línea de atraque y [...] estas previsiones implican la necesidad de una infraestructuras adecuadas capaces de dar un tratamiento óptimo tanto a las mercancías como a los buques que las servirán.* La concesión administrativa que se pretende otorgar desvirtúa la posibilidad de todos estos tráficos durante 50 años, periodo de concesión.

Dando cumplimiento a la legislación portuaria de ese momento, describe el uso comercial portuario: *es aquel cuya finalidad principal está ligada a la actividad portuaria, al ser las actividades de entrada o de salida de los tráficos marítimos las principales en los ámbitos adscritos a dicho uso global. Este uso es asignado a las principales áreas de infraestructuras portuarias, comprende las siguientes actividades*:

- *Comercial de contenedores: asignado con preferencia a la operación y almacenamiento de contenedores en Muelles y Explanadas. Comprende todas aquellas actividades ligadas al tráfico marítimo de contenedores, desarrolladas en las inmediaciones de las líneas de atraque, y de los servicios y operaciones complementarias consiguientes.*
- *Comercial mercancía rodada y general: afecta a operaciones de carga y descarga de mercancía general convencional o en vehículo, así como las zonas de aparcamiento de embarque y desembarque, las de almacenaje y las de maniobra relacionadas directamente con dichas operaciones.*

- *Comercial graneles: suelo donde el uso específico es el relacionado con la carga y descarga de graneles líquidos y sólidos.*
- *Comunicaciones: comprende los viales de distribución interior que permite la comunicación entre distintas áreas.*

Por tanto el puerto: [...] *nace como consecuencia de la colmatación de Santa Cruz y la imposibilidad de su ampliación en condiciones económicas y ambientales asumibles, respondiendo a la necesidad de garantizar la capacidad portuaria para el abastecimiento de las islas occidentales de manera eficiente, más allá de un horizonte temporal previsible y permitir que el puerto tenga la posibilidad de operar como un puerto hub en el tráfico de contenedores con capacidad para absorber una parte importante de la demanda potencial del servicio de transbordo de las rutas que pasan por Canarias.*

Como ya se mencionó, la superficie total propuesta como área comercial es de 111 Ha, de las que 8 Ha están comprendidas dentro de la zona de servicio terrestre, y el resto corresponde a obras marítimas de diques, muelles y explanadas: [...] *Aunque albergará tráfico de mercancía rodada, de mercancía general y graneles, la amplitud del Área Comercial Portuaria en este ámbito la justifica principalmente el tráfico de contenedores. La capacidad de la infraestructura y del área comercial portuaria que se propone alcanza en torno a los 1,5 millones de TEUs, en función de la estadía media de los contenedores y de los rendimientos que se alcancen en las operaciones de carga y descarga. Esta capacidad permite absorber el crecimiento de tráfico que no puede operar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y se dispone de una importante capacidad para la realización de operaciones de transbordo. En la actualidad la capacidad de las líneas regulares que pasan por Tenerife es de 8 millones de TEUs. Las previsiones de tráfico mundial de contenedores apuntan a fuertes incrementos a medio y largo plazo, de modo que prácticamente se doble el número en un periodo de diez años. Teniendo en cuenta estas perspectivas, y que el horizonte temporal del puerto debe ser mucho más amplio que el de cualquier previsión que se pueda hacer hoy en día y las posibilidades físicas del ámbito, se ha considerado esta capacidad global (1,5 millones de TEUs) a largo plazo como la más adecuada. [...] Así, mirando la longitud de línea de atraque, y tomando rendimientos del puerto de Algeciras se alcanzan los 500.000 TEUs por atraque de 350 m y año, en nuestro caso dispondríamos de 3 atraques de estas dimensiones, que nos daría una capacidad total de 1,5 millones de TEUs. Atendiendo a la superficie de operación y almacenamiento, en el mismo puerto se alcanzan en la actualidad rendimientos de entorno a 3 TEUs por metro cuadrado de superficie y año. Con este mismo rendimiento bastan 50 Ha para alcanzar la capacidad propuesta. La superficie total propuesta para uso comercial portuario es de 111 Ha, que permite absorber variaciones en el rendimiento de atraque y superficie, y además atender al resto de tráfico que operarán en el puerto. En anejo a este documento se recoge el estudio de superficies y líneas de atraque necesarias para acoger todos estos tráfico que han servido de base para el diseño del puerto y para definir el alcance de las obras para cubrir las demandas con un horizonte temporal de 20 años.*

Así, en su Anexo I (*Análisis de los tráfico portuarios previstos. Base para el diseño de las infraestructuras portuarias para definir el alcance de la primera fase del puerto*) se especifica que el área comercial portuaria de la terminal de contenedores: *presenta una importancia portuaria de primer orden en el conjunto del puerto, pues se trata del tráfico de mayor importancia del mismo, por lo que su ordenación adquiere gran trascendencia funcional para*



la explotación portuaria. Se trata al tiempo del motor de promoción del puerto y del área de mayor oportunidad del mismo...

Esta terminal de contenedores se concibe y diseña para, según se indica, cubrir holgadamente las necesidades infraestructurales de tráfico hasta el año 2023 (54 Ha), que prevé un tráfico de 1 030 000 TEUs (1 571 000 Tn de mercancías en contenedores). Con una longitud de muelle de 1 200 metros.

El área comercial destinada a graneles ocuparía una superficie de 23 Ha, con una longitud de muelle de 1 705 m, previéndose para 2023 un tráfico de 837 000 Tn de graneles sólidos y 1 348 000 Tn de productos petrolíferos.

Por último, el área comercial destinada a tráfico de rodados y mercancía general ocupa dos áreas, de 10,7 y 3 Ha, con una longitud de muelle de 300 + 200 m, previéndose para 2023 un tráfico de 524 000 Tn de mercancía general.

3.2 Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios

3.2.1 Orden de aprobación

El vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP2011), fue aprobado mediante la *Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla*, publicado en el BOE número 70 de fecha 23 de marzo de 2011.

Dicha Orden indica: *El puerto de Granadilla, situado al sureste de la isla de Tenerife, es una obra complementaria al puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuyo destino es dotar de instalaciones adecuadas a los distintos tipos de tráfico, cubrir los incrementos previstos y permitir la captación de nuevos tráficos.*

Como ya se explicó en los antecedentes de este informe, tras la aprobación del PUEP2004, pero sin haber comenzado la construcción del puerto, se propuso por parte de los entonces Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente y el GOBCAN el redimensionamiento de las infraestructuras portuarias a construir, con el fin de reducirlas a las dimensiones mínimas necesarias para garantizar la operatividad portuaria. El Dictamen favorable de la CE hace referencia a esa nueva configuración.

En dicha orden se especifica: [...] *El nuevo puerto de Granadilla, alternativa complementaria al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, incorpora por primera vez los terrenos necesarios de la superficie de la zona de servicio, y a través del Plan de utilización de los espacios portuarios, que ahora se aprueba, se delimita inicialmente su zona de servicio y se establecen las áreas portuarias, y se incluye un tramo de costa para atender el incremento de la demanda derivado de la evolución y crecimiento del tráfico portuario en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.*

[...] *Las modificaciones del proyecto básico del puerto de Granadilla finalmente aprobadas, así como la necesidad de reducir consecuentemente la zona de aguas del puerto, hacen necesario modificar el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla que, al tener carácter sustancial, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, ha sido tramitada por el procedimiento indicado en el artículo 96 de dicha Ley. La modificación se circunscribe a la consecución de los objetivos siguientes:*

redefinir las superficies que van a generarse como consecuencia de la ejecución del proyecto finalmente aprobado; asignar usos a las nuevas áreas funcionales en las que se estructura el puerto; y excluir de la zona de servicio portuaria una serie de parcelas, que con la nueva configuración no resultan necesarias para el uso portuario. Del mismo modo se reduce la zona de servicio.

[...] Tercero.- Modificación de la asignación de usos.- La zona de servicio del Puerto de Granadilla se estructura en las siguientes áreas:

Área de Uso Portuario Comercial: La superficie total propuesta es de aproximadamente 54 Ha. De esta superficie, aproximadamente 4 Ha están comprendidas dentro de terrenos actualmente existentes y el resto, unas 50 Ha, corresponden a terrenos a incorporar a la zona de servicio por obras marítimas a ejecutar. Aunque albergará tráfico de mercancía rodada y de mercancía general, la amplitud del área de Uso Portuario Comercial la justifica, principalmente, el tráfico de contenedores y de graneles. Debe recordarse que en ausencia de Plan Especial los proyectos deben adaptarse a los PUEP.

La Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN), interpuso recurso contencioso administrativo contra esta orden, alegando la vulneración de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente; e incumplimiento del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre. La impugnación fue desestimada, ya que, según recoge la sentencia¹: *[...] La actuación no fue sometida a evaluación ambiental dado que con fecha 26 de junio de 2007 el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, evacuando consulta del Presidente de Puertos del Estado, informa en los siguientes términos: De acuerdo con la información facilitada, la actualización del PUEP que se plantea responde a la necesidad de adaptar el vigente PUEP de 2004 a las nuevas dimensiones del puerto, como consecuencia de los cual se plantea reducir la zona de servicio del mismo tanto en tierra como en agua. Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, así como el que dicha actualización del PUEP no supone ninguna modificación del mismo que implique un desarrollo de nuevos proyectos susceptibles de Evaluación de Impacto Ambiental, se considera que dicha modificación no responde a los sujetos contemplados en el artículo 3 del ámbito de aplicación de la Ley 9/2006, al no cumplir la premisa establecida en el artículo 1, de que puedan preverse impactos significativos de dicho plan, por lo que no es objeto de evaluación ambiental conforme a la dictada disposición.*

Finaliza la sentencia indicando: *[...] La Sala estima que la Asociación recurrente no ha acreditado que la actuación de la Administración vulnere o comprometa el dictamen de la Comisión Europea...* Desde la visión del OAG, y tal y como se expondrá en el apartado de conclusiones y recomendaciones, la autorización a la ampliación de la concesión administrativa vigente otorgada a TSY puede vulnerar y comprometer el Dictamen de la CE.

¹ SAN, Contencioso sección 8 del 11 de diciembre de 2013 (ROJ: SAN 5625/2013 –ECLI:ES:AN:2013:5625)



3.2.2 Memoria del PUEP2011

De la misma manera que con el PUEP2004, se analiza y resume la información contenida en la Memoria del PUEP2011. Las modificaciones básicas que recoge el PUEP2011 con respecto al proyecto del Puerto de Granadilla aprobado se expusieron en el último párrafo del apartado 1.1. (*Antecedentes*) de este informe. De la memoria cabe resaltar lo siguiente:

[...] *A parte de la disminución de la longitud de dique y muelles, este redimensionamiento de las infraestructuras implicaría una reducción de la superficie de uso portuario comercial en aproximadamente 57 Ha, y de uso portuario complementario 70 Ha.* Es decir, la superficie de uso comercial pasó de 111 Ha (PUEP2004) a 54 Ha (PUEP2011). Esta superficie comercial está constituida por varios subtipos: la terminal de contenedores pasa de 54 Ha y una longitud del muelle de 1 200 m (PUEP2004) a 26 Ha y 650 m de muelle en el PUEP actual. A la par, el área de graneles; de una superficie inicial de 23 Ha y 1 705 m de muelle, pasa a 19,5 + 5,7 Ha de mercancías en general y una longitud de muelle de atraque de 200 m.

Se vuelve a comentar el carácter complementario del Puerto de Granadilla con respecto al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, analizando los aspectos que justifican su construcción. Repite los mismos argumentos que el PUEP2004, con algunas actualizaciones básicas. Por ejemplo, indica las necesidades que debe atender la ampliación del sistema portuario de Tenerife:

Las necesidades que debe atender la ampliación del sistema portuario de Tenerife se describen a continuación:

- 1.- Capacidad suficiente para atender el tráfico de contenedores previsto a medio y largo plazo.*
- 2.- Disponer de instalaciones adecuadas para atender el tráfico de Gas Natural Licuado.*
- 3.- Dotar de instalaciones portuarias adecuadas y próximas a los grandes consumidores de graneles.*
- 4.- Disponer de superficie para actividades logísticas e industria ligera.*
- 5.- Disponer de área específica para la mercancía en general no contenerizada ni rodada.*
- 6.- Capacidad suficiente para atender el tráfico de carga rodada (fundamentalmente Península-Canarias).*
- 7.- Disponer de superficie específica para el tráfico de vehículos de importación.*

Después de describir cada una de estas necesidades y las actuaciones que se han llevado a cabo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, concluye: *Las obras actualmente en ejecución y previstas en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife no son una alternativa a la construcción del nuevo puerto.*

Como se ha señalado en este apartado la ampliación del sistema portuario de Tenerife debe ser capaz de atender y dotar de instalaciones adecuadas a distintos tipos de tráfico de manera que complementen a las actuales instalaciones y permitan la reordenación y optimización de las mismas mediante especialización.

Es importante recalcar que las actuaciones que actualmente se están llevando a cabo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife son solo capaces de cubrir a corto plazo una parte de las necesidades detalladas anteriormente. El Puerto de Granadilla, complementando a las actuales instalaciones del Puerto de Santa Cruz, pretende cubrir las necesidades anteriormente descritas.

Especial importancia, por el asunto de este informe, tiene el apartado 3.5 sobre el *Análisis de los usos afectados por la modificación de la zona de servicio propuesta* del PUEP2011. Recuérdese que esta modificación del PUEP responde a la reducción de las dimensiones portuarias impuesta por la CE, y así aceptada por el Reino de España. Luego las soluciones previstas que resolvería el puerto de Granadilla inicial (Fase I), todavía se ven aún más mermadas con el recorte impuesto en las dimensiones portuarias.

[...] *Analizamos a continuación los usos afectados.*

Sólo desarrolla los apartados 1.a y 1.d. del artículo 72 del TRLPEMM puesto que no se prevén usos pesqueros o náutico-deportivos.

Uso Portuario Comercial

Para la justificación de la modificación propuesta se hace necesario recurrir a los usos específicos asociados a cada tráfico concreto, si bien es importante subrayar que dichos usos específicos no son vinculantes. El OAG hace un inciso. El artículo 84.1.c. del TRLPEMM indica: *Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.* En ausencia de Plan Especial, como es el caso, son de aplicación los DEUP (Sentencia SAN 5371/2017 -ECLI:ES:AN:2017:5371). Continúa el mismo artículo indicando: [...] 2.- *No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, o en la normativa vigente.* Los Dictámenes de la Comisión constituye una fuente del Derecho Derivado europeo que, aunque no es vinculante, puede acarrear graves consecuencias para el Reino de España si se incumplen. El Dictamen, dada su posible afección a la Red Natura 2000, concluye de forma categórica en su apartado IX: [...] *la Comisión considera que el proyecto del nuevo puerto de Granadilla, tal como se describe en la documentación enviada por las autoridades españolas, puede realizarse por razones imperiosas de interés público de primer orden...* Estas razones imperiosas de interés público de primer orden son las enviadas a la CE y que se muestran y comentan en este informe, pero ajenas a la concesión administrativa de un astillero.

Continúa la memoria del PUEP2011 diciendo:

Terminal de contenedores

La Terminal de Contenedores está formada por los terrenos situados entre el muelle de Ribera y el vial perimetral que separa la zona de usos portuarios comerciales de la zona de usos portuarios complementarios, quedando limitada en su lado norte por la terminal de graneles y en su lado sur por la escollera de cierre de explanada.

La línea de atraque del Muelle de Ribera proyectado para terminal de contenedores tiene una longitud de 650 m (antes 1 200 m), y la superficie dedicada a terminal de contenedores es de 280 000 m² aproximadamente (antes 540 000 m²). Con los mismos parámetros de capacidad



que en el PUEP aprobado en febrero de 2004, la capacidad de esta terminal será de unos 780 000 TEUs/año.

Esta terminal de contenedores aporta por sí misma una capacidad adicional suficiente para cubrir las necesidades, de acuerdo a las previsiones de tráfico, hasta el año 2020, y considerando la capacidad adicional que puede aportar la Nueva Base de Contenedores en la Dársena del Este en el Puerto de Santa Cruz, prácticamente se cubre la capacidad necesaria en el periodo considerado para el diseño del Puerto de Granadilla.

Por tanto, si bien se reduce significativamente la capacidad de la terminal de contenedores del Nuevo Puerto de Granadilla, la capacidad conjunta considerando el Puerto de Santa Cruz, se puede considerar suficiente para atender los tráficos previstos en el periodo de diseño.

La concesión administrativa ya otorgada resta 9 165,11 m² a la terminal de contenedores, a lo que hay que sumar el frente proyectado por escollera y cajón, que serán aproximadamente de unos 5 500 m² adicionales más. Esto hace una superficie aproximada de 14 665,11 m². Por tanto la superficie restante destinada a la terminal de contenedores quedaría reducida a 265 355 m² y un de frente de atraque de 620 m. La reducción que planteó esta concesión administrativa equivale a poco más del 5%.

La concesión administrativa pretendida incrementa en 219 209,34 m² la superficie en tierra, dentro de la terminal de contenedores y área de graneles, lo que haría una total de 239 104,78 m²; es decir ocuparía aproximadamente el 80% de la terminal de contenedores y un 16% del área de graneles. Terminal y área que se incluyó en el argumentario que permitió la construcción del puerto alegando razones imperiosas de interés público de primer orden.

El OAG es conocedor de que la evolución poblacional y portuaria de Tenerife es dinámica. Nada en contra ha manifestado, por ejemplo, con respecto a la ubicación de 11 tanques de almacenamiento de combustibles en la zona de uso portuario complementario; en aras de fomentar la economía local. Sin embargo esta nueva concesión administrativa restaría el 80% de la superficie de la terminal de contenedores y un 16% del área de graneles del puerto de Granadilla durante los 50 años siguientes a su aprobación.

Dado que el puerto de Santa Cruz no puede ampliarse con la tecnología actual y el puerto de Granadilla fue construido por esta razón, según indicaban los PUEP2004 y PUEP2011, la isla de Tenerife estaría condenada al desabastecimiento de mercancías durante los próximos 50 años.

3.3 Plan Especial del Puerto de Granadilla

Se toma como base en la elaboración de este apartado, el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPT, en lo sucesivo) para la contratación de la “Asistencia Técnica para la redacción y tramitación del Plan Especial del Puerto de Granadilla” (Expediente 20-22/2022), publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PCSP, en lo sucesivo) el 2 de mayo de 2022. Dicho pliego indica:

[...] En el PUEP se delimita la zona de servicio del puerto y se asignan los usos portuarios previstos para las diferentes zonas que se establecen.

En el año 2014 la Autoridad Portuaria impulsó la tramitación del correspondiente Plan Especial del puerto, que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento, se sometió a trámite de información pública y de consultas, procediéndose posteriormente en 2017 a formular la correspondiente Memoria de la Información Pública del Plan Especial, así como el propio documento del Plan, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la correspondiente Propuesta de Memoria Ambiental, elaborados tras el trámite de información pública y de consultas.

Una vez aceptada por el Ayuntamiento la propuesta formulada por la Autoridad Portuaria con el contenido recogido en la Memoria de la Información Pública elaborada al efecto, y elevada la Memoria Ambiental para su evaluación y aprobación por el órgano ambiental autonómico, con fecha 16 de abril de 2021 el Ayuntamiento de Granadilla dio traslado a la Autoridad Portuaria de la respuesta de la Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica del Gobierno de Canarias en relación a la solicitud de aprobación de la Memoria Ambiental del Plan Especial, en la que se comunica que, en aplicación del apartado quinto de la disposición transitoria séptima de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en la redacción dada por el apartado veinticuatro de la disposición final novena del Decreto Ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias, el Plan Especial no puede continuar con la tramitación de su procedimiento ambiental de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, sino que debe iniciar su procedimiento de evaluación ambiental estratégica conforme la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

La entrada en vigor, el 28 de diciembre de 2021, de la Ley 5/2021, de 21 de diciembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias (publicada en BOC nº 265, de 27 de diciembre de 2021), no ha implicado cambios respecto a la obligatoriedad de iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan Especial del Puerto de Granadilla conforme la Ley 4/2017.

A este respecto, resulta necesario comenzar una nueva tramitación del Plan Especial conforme a la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y adecuar los contenidos del Plan Especial al marco legal actual.

Asimismo, la Autoridad Portuaria entiende conveniente, dado el tiempo transcurrido, revisar y actualizar los contenidos del documento del Plan Especial tramitado, además de introducir determinados ajustes y modificaciones atendiendo a las circunstancias y necesidades detectadas que se relacionan a continuación, sin perjuicio de otras que resulten, en su caso, de los análisis pertinentes:

- *Garantizar que la propuesta de ordenación se adapta a la realidad de las obras de urbanización y edificaciones e instalaciones existentes y en ejecución.*
- *Ampliar los usos permitidos en la parcela Energía (planta Regasificadora), adaptando la propuesta de ordenación y estableciendo los parámetros de la edificación que correspondan.*
- *Revisión del corredor delimitado en el extremo norte del puerto para el paso de canalizaciones aéreas fundamentalmente.*
- *Revisión de las compatibilidades de usos en los distintos ámbitos.*



- *Revisión de los accesos.*
- *Revisión de los esquemas de redes.*
- *Revisión de las áreas ajardinadas.*
- *Actualmente se encuentran en tramitación la Modificación de la Delimitación y Usos Portuario (DEUP) del Puerto de Granadilla. El resultado de la tramitación de dicho expediente podrá determinar la necesidad de introducir ajustes adicionales en la propuesta de ordenación del Plan Especial.*

El capítulo II del TRLPEMM, dedicado a la consideración urbanística de los puertos establece en su artículo 56:

1.- Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos de Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2.- Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe del Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3.- El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte.

Según se explica en este artículo, y aplicándolo a la Comunidad Autónoma de Canarias, se tramitará y aprobará según la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC, en lo sucesivo) y sus reglamentos de desarrollo (particularmente el Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre).

Continúa el PPT indicando: [...] *Conforme se establece en el artículo 86 de la LSENPC, la aprobación, modificación sustancial y adaptación de los instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística se someterán al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, en los términos contemplados en la legislación básica estatal (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental) y en la citada Ley 4/2017. El Plan Especial deberá satisfacer asimismo los requisitos que se establezcan en toda aquella normativa que le sea de aplicación. Téngase en cuenta esto último para el caso que nos ocupa, puesto que debe satisfacer el Dictamen de la CE, y el OAG debe velar porque así sea.*

Resumiendo: para el Puerto de Granadilla existe un PUEP (PUEP2011), equivalente a la Delimitación de Espacios y Usos Portuario (DEUP, en lo sucesivo) y no está vigente el Plan Especial, por encontrarse en trámite.

Según normativa, dictamen de la Abogacía del Estado (AE, en lo sucesivo) y amplia jurisprudencia², que: [...] *el PUEP (hoy DEUP) no es un plan urbanístico en sentido propio, de manera que en él no cabe sostener una completa delimitación a los efectos urbanísticos de los distintos usos del territorio afectos al puerto, sino una delimitación o distribución general de los espacios portuarios en función de los usos estrictamente portuarios, de tal forma que, no regulándose en absoluto en el Plan de Utilización el uso urbanístico de los espacios portuarios sino la distribución de los usos portuarios dentro del recinto del puerto, no se vacían en absoluto las competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo de las Administraciones afectadas, ya que tales competencias, como señala el actual artículo 56 del*

² Dictamen de AE relativo a la aprobación por el Ministro de Fomento, a través de la oportuna Orden Ministerial, de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de 2012 / SAN, Contencioso sección 8 del 4 de diciembre de 2017 (ROJ: SAN 5371/2017 – ECLI:ES:AN:2017:5371 / STS, Contencioso sección 3 del 18 de octubre de 2016 (ROJ: STS4471/2016 –ECLI:ES:TS:2016:4471



TRLPEMM, se ejercitan a través del plan especial, instrumento específicamente diseñado para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario y que será en su momento aprobado por las Administraciones urbanísticas competentes. Esta amplia exposición sirve para ratificar la clara naturaleza de la DEUP como instrumento de delimitación exclusiva del perímetro portuario y de zonificación de usos, y no como un instrumento de planificación o de planeamiento especial de los puertos, con la necesaria inclusión ya de los usos urbanísticos de los espacios previamente delimitados por la DEUP.

4 DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y DICTAMEN DE LA COMISIÓN EUROPEA

4.1 Declaración de Impacto Ambiental

El EsIA del nuevo puerto de Granadilla se inicia con carácter previo en 1997 (Garome Canarias, S.L.). El 4 de febrero de 1998, la APSCTFE remite la Memoria resumen del proyecto básico “Nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla” a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, a efectos de realizar las consultas previas que plantea la normativa.

El 5 de febrero de 2003, al Secretaría General de Medio Ambiente emite la DIA, con resultado favorable pero condicionado, entre otros aspectos, a la realización de una serie de estudios con carácter previo a la contratación de las obras, y a adoptar medidas de mitigación o compensación.

4.2 Dictamen de la Comisión Europea

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (LPNB, en lo sucesivo), establece en su artículo 46, relativo a las medidas de conservación de la Red Natura 2000: [...] 5.- *Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las Administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. La concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden sólo podrá declararse para cada supuesto concreto:*

- a) Mediante una ley.*
- b) Mediante acuerdo del Consejo de Ministros, cuando se trate de planes, programas o proyectos que deban ser aprobados o autorizados por la Administración General del Estado o del órgano de Gobierno de la comunidad autónoma. Dicho acuerdo deberá ser motivado y público.*

Indica, además: [...] 6.- *En caso de que el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritaria, señalados como tales en los anexos I y II, únicamente se podrán alegar las siguientes consideraciones:*

- a) *Las relacionadas con la salud humana y la seguridad pública.*
- b) *Las relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente.*
- c) *Otras razones imperiosas de interés público de primer orden, previa consulta a la Comisión Europea.*

Como es conocido, en la Zona de Especial Conservación (ZEC, en lo sucesivo) *Sebadales del sur de Tenerife* (ES7020116) se encuentran presentes los tipos de hábitat natural de interés comunitario: 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, 1170 Arrecifes y 8330 Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas; además de las especies de interés comunitario tortuga boba (*Caretta caretta*), tortuga verde (*Chelonia mydas*) y delfín mular (*Tursiops truncatus*). La ZEC *Piña de mar de Granadilla* (ES7020129) alberga el hábitat 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y la especie de interés comunitario *Atractylis preauxiana*. En la ZEC de Montaña Roja (ES7020049) se hallan los hábitats naturales de interés comunitario 1210 Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados, 2110 Dunas móviles embrionarias, 2130 Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises), 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos; y las especies de interés comunitario: *Atractylis preauxiana*, *Ophioglossum polyphyllum* y *Streptopelia turtur*.

Como ya se comentó, el 14 de marzo de 2005, el Gobierno de Canarias declara el Puerto de Granadilla de interés público de primer orden por imperiosas razones de índole social y económica.

Por último, el artículo 19 de idéntica norma dice: [...] 3.- *Asimismo, los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales serán determinantes respecto de cualesquiera otras actuaciones, planes o programas sectoriales, sin perjuicio de lo que disponga al respecto la legislación autonómica. Las actuaciones, planes o programas sectoriales sólo podrán contradecir o no acoger el contenido de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales por razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso la decisión de verá motivarse y hacerse pública.*

Para elaborar el Dictamen, la CE sopesó los valores ecológicos afectados o que puedan verse afectados y las razones imperiosas de interés público de primer orden alegadas, evaluando las medidas compensatorias. Según el *Documento orientativo sobre el apartado 4 del artículo 6 de la D92/43/CEE: clarificación de los conceptos, soluciones alternativas, razones de interés público de primer orden, medidas compensatorias, coherencia global y Dictamen de la Comisión*, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones de un plan o proyecto sobre un lugar incluido en Natura 2000, es posible realizarlo, a falta de soluciones alternativas, si se justifica por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas las razones de índole social o económica.

Si bien es cierto que la D92/43/CEE no define el concepto de “razones imperiosas de interés público de primer orden”, el documento mencionado en el apartado anterior dice: [...] *en el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 6 se citan, como ejemplos de tales razones, la salud humana y la seguridad pública o consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente. Por lo que se refiere a “otras razones imperiosas de interés público de primer orden” de naturaleza social o económica, el artículo está formulado de manera que*



no deja lugar a dudas: los objetivos de conservación de la Directiva sólo pueden verse contrarrestados por intereses públicos, tanto si están promovidos por entidades públicas como privadas. Así pues, los proyectos elaborados por organismos privados sólo pueden considerarse cuando dichos intereses públicos quedan protegidos y demostrados.

Se considera importante resaltar también: [...] En caso de que no existan soluciones alternativas (o si éstas suponen un impacto ambiental aún más negativo en cuanto a los objetivos de conservación del lugar), las autoridades competentes deben comprobar si existen razones imperiosas de interés público de primer orden, por ejemplo de carácter social o económico, que exijan la realización del plan o proyecto.

El Dictamen indica:

[...] El 7 de noviembre de 2005, las autoridades españolas solicitaron a la Comisión que emitiera un dictamen con arreglo al artículo 6, apartado 4, de la Directiva de hábitats (92/43/CEE) en relación con la falta de soluciones alternativas, invocando razones imperiosas de interés público de primer orden.

[...] El dictamen solicitado a la Comisión se refiere a la propuesta de construcción de un nuevo puerto en Granadilla, Tenerife, Islas Canarias. Se aduce que las instalaciones portuarias actuales de Santa Cruz son inadecuadas y que deben crearse nuevas instalaciones con mayor capacidad para responder al aumento previsto del tráfico marítimo.

El proyecto definitivo de Granadilla prevé la construcción de una terminal de contenedores de 650 m, con una superficie de 26 ha, un muelle de 200 m para mercancías en general con una superficie adjunta de 5,7 ha, y una zona portuaria comercial de 19,5 ha para materias primas.

Las obras del puerto se componen de un rompeolas de 2 557 m de longitud y de hasta 55 m de profundidad hacia el fondo marino, así como del relleno total de 786 000 m² utilizando 12 millones de metros cúbicos de material de cantera.

El nuevo puerto dispondrá de una zona terrestre contigua de 12,4 ha para el desarrollo de actividades logísticas y una zona de 15 ha para la instalación de una central de gas natural.

En la sección VI del Dictamen se señalan las soluciones alternativas estudiadas: De los estudios de evaluación de impacto ambiental y sin perjuicio de las medidas correctoras previstas por las autoridades cabe concluir que sigue siendo probable que el proyecto tenga un impacto significativo sobre lugres y especies prioritarias importantes como se describe en la sección IV y, por consiguiente, las autoridades competentes están obligadas a considerar otras alternativas al proyecto. Las autoridades españolas han estudiado varias posibilidades, entre las que se incluyen la opción de no seguir desarrollando la capacidad portuaria (“opción cero”) y la opción de ampliar y desarrollar aún más el puerto existente de Santa Cruz.

[...] En relación con la “opción cero”, la conclusión de los servicios de la Comisión es que las instalaciones portuarias existentes no podrán hacer frente al aumento previsto del tráfico marítimo y que resultan necesarias otras instalaciones y una mayor capacidad portuaria para el desarrollo económico de la isla.

Con respecto a las razones imperiosas de interés público de primer orden, la sección VII indica: [...] Los servicios de la Comisión han analizado toda la información de que disponen. También han tenido en cuenta el asesoramiento de organismos externos independientes en

relación con las razones imperiosas de interés público de primer orden esgrimidas por las autoridades españolas.

La Comisión reconoce que Tenerife, dado su carácter insular, es sumamente dependiente del transporte marítimo y de un sistema portuario eficaz. No obstante, el puerto principal, situado actualmente en la capital, Santa Cruz, sufre una congestión cada vez mayor, especialmente en relación con el tráfico de contenedores, el cual se prevé que aumente considerablemente. El proyecto del puerto de Granadilla añadiría la capacidad necesaria para dar cabida al crecimiento futuro del tráfico de contenedores, de graneles secos y de mercancías en general de la isla, descongestionando al mismo tiempo el actual de Santa Cruz. Se prevé que el nuevo puerto va a generar una buena tasa de rendimiento económico y a proporcionar la posibilidad de atraer un volumen mayor de tráfico internacional de transbordo de contenedores.

La última sección recoge el Dictamen propiamente dicho: Sobre la base de los argumentos expuestos anteriormente, la Comisión considera que el proyecto de nuevo puerto de Granadilla, tal como se describe en la documentación enviada por las autoridades españolas, puede realizarse por razones imperiosas de interés público de primer orden siempre y cuando se adopten a su debido tiempo cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida, como se establece en el punto VIII.

También recoge que [...] El dictamen es válido para este proyecto en concreto, como se describe en los documentos presentados a la Comisión por las autoridades españolas y no puede considerarse aplicable a ningún otro proyecto similar en un espacio Natura 2000.

5 CONCESIÓN ADMINISTRATIVA INICIAL Y SOLICITUD DE AMPLIACIÓN

5.1 Actuación inicial

El proyecto básico tiene como objeto la concesión administrativa para la instalación de un astillero en el Puerto de Granadilla de Abona, contemplando las actuaciones necesarias para desarrollar la actividad de reparaciones navales del peticionario.

La zona de concesión se divide en tres zonas (Figura 1):

- 1.- Zona que queda al abrigo de los diques, que será una lámina de agua de 41 155 m², que servirá para la instalación del dique flotante y operativa del mismo.
- 2.- Zona sobre los diques existentes, con el objeto de poder operar los dispositivos que suministra y abastecen el dique flotante durante su actividad, abarcando una superficie de 10 280 m².
- 3.- Zona que será ganada al mar, donde se ubicará la explanada de maniobra y las edificaciones, necesarias para la operativa de las instalaciones, 9 165,44 m².

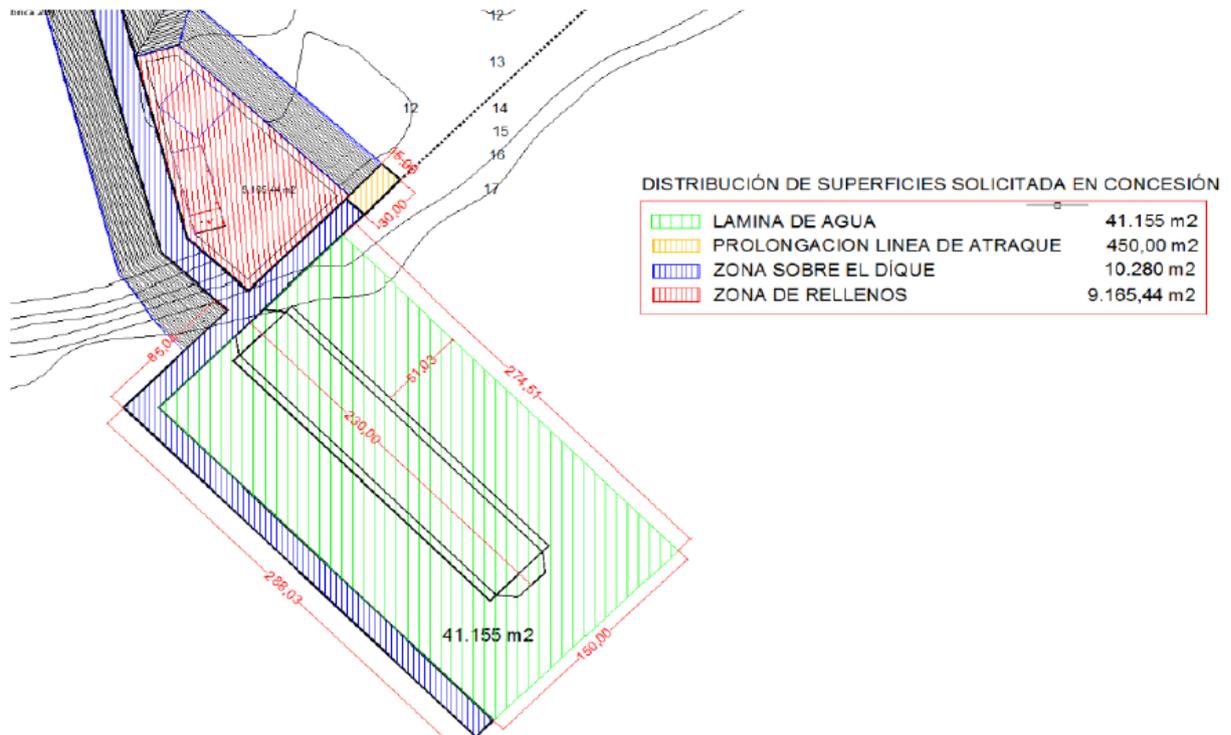


Figura 1: esquema de la actuación. Tomado de: “Documento ambiental Proyecto básico de concesión administrativa de la parcela denominada como “Área comercial portuaria Puerto de Granadilla” para instalación de astillero”.

5.2 Informe de impacto ambiental e informe de compatibilidad con la estrategia marina de la demarcación canaria

La actuación descrita dispone de informe de impacto ambiental favorable condicionado. Se publica con fecha 30 de septiembre de 2021 (BOE 234) mediante la Resolución de 17 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto “Concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife)”.

En dicha resolución se indica expresamente: *La autorización del proyecto deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto de la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de acuerdo con el Real decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas (RDEM, en lo sucesivo).*

El 25 de octubre de 2022 la APSCTFE emite: *Informe relativo a los trámites ambientales requeridos para la aprobación del proyecto básico de modificación sustancial de la concesión otorgada a Tenerife Shipyards, en el “área comercial portuaria del puerto de Granadilla”, para construcción de astillero destinado a la reparación naval con sistema de varada mediante sincrolift y construcción de dispositivos offshore para energías renovables, como respuesta a*

escrito de entrada de 4 de octubre de 2022 por parte de TSY, en el que se solicita se les informe sobre la necesidad o no de realizar algún trámite medioambiental relacionado con la modificación sustancial de su concesión en el Puerto de Granadilla.

Este informe procede a analizar y dar respuesta a 3 preguntas:

A.- Si la modificación del proyecto requiere tramitar informe de compatibilidad con la estrategia marina.

B.- Si la modificación del proyecto que sirvió de base al otorgamiento de la concesión, y que fue sometido a evaluación ambiental simplificada, requiere de una nueva evaluación.

C.- Si la modificación del proyecto resulta compatible con el Dictamen de la Comisión con arreglo al artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo sobre el proyecto del nuevo puerto de Granadilla (Tenerife).

El informe recoge lo siguiente:

Obra marítima a ejecutar por el concesionario en el ámbito de la concesión otorgada:

El proyecto básico del concesionario, contempla la ejecución de obra marítima, que consiste en la ejecución de rellenos para generar la superficie de explanada necesaria para las instalaciones auxiliares al dique flotante que se prevé instalar y la prolongación del muelle actual mediante la instalación de una cajón de hormigón que servirá de contención para los rellenos a realizar.

El proyecto fue sometido a evaluación ambiental simplificada. A pesar de que el órgano ambiental debió solicitar el informe de compatibilidad de la actividad con la estrategia marina al tiempo del trámite de consultas, en la Resolución de 17 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto “Concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife)”, se estipula que la autorización del proyecto deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto a la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de acuerdo con el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero.

No consta que por el promotor de las obras se haya solicitado el referido informe, por lo que se debería subsanar esta circunstancia a la mayor brevedad.

Con fecha 22 de mayo de 2023 se solicita verbalmente aclaración del asunto por parte de la APSCTFE al OAG. La Fundación emite breve informe que procede a analizar y dar respuesta a 4 cuestiones planteadas:

1.- Si es posible que un proyecto disponga de un informe de impacto ambiental favorable y un informe de compatibilidad con la estrategia marina desfavorable.

2.- Si es posible que un proyecto disponga de una declaración de impacto ambiental favorable y un informe de compatibilidad con la estrategia marina desfavorable.

3.- Si es posible ejecutar la “Concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife)”, amparándose en el informe favorable emitido por la Dirección General de la



Costa y el Mar en relación al proyecto de cierre y habilitación del muelle de ribera del Puerto de Granadilla.

4.- Si el muelle de ribera se estuviera ejecutando por la Autoridad Portuaria (12 cajones más dos cierres), si es posible ejecutar el cajón que incluye la “Concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife)”, amparándose en que estaría incluido en el informe favorable de compatibilidad con la estrategia marina ya emitido.

Concluye este informe indicando:

Recomendación del OAG: solicitar, ya que así lo indica el informe de impacto ambiental, a la mayor brevedad posible, el informe de compatibilidad con las estrategias marinas de la Demarcación Canaria (La autorización del proyecto deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto de la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de acuerdo con el RDCEM).

Teniendo en cuenta que el OAG colaboró con la APSCTFE en la solicitud del informe de compatibilidad con las estrategias marinas para el proyecto “Cierre y habilitación del muelle de ribera del puerto de Granadilla (T.M. de Granadilla de Abona. Santa Cruz de Tenerife), informe favorable con condiciones, ofreció esta solicitud para que fuera usada como base, dada la coincidencia espacial de ambas actuaciones, para la solicitud de la concesión administrativa que nos ocupa.

El informe de compatibilidad debe emitirse en el plazo de 30 días hábiles (Art. 7.3. RDEM), teniendo naturaleza preceptiva y vinculante. Al OAG no le consta que se haya solicitado, pese a que el informe de impacto ambiental que exige su solicitud fue publicado en septiembre de 2021. Tampoco le consta el motivo por el que existe una concesión administrativa para la instalación de un dique flotante en el Puerto de Granadilla otorgada mediante Resolución del Presidente de fecha 5 de abril de 2022 a la entidad Tenerife Shipyards, S.A. para la ocupación de 41 155,00 metros cuadrados de lámina de agua y 19 895,44 metros cuadrados en tierra del dominio público portuario sin este informe favorable.

La naturaleza preceptiva y vinculante de este informe, así como lo expresado en el artículo 4 del RDEM: *3.- Carecerán de validez los actos de aprobación o autorización de actuaciones sujetas a informe de compatibilidad que no hayan sido objeto de informe o el mismo hubiera sido desfavorable* y en el artículo 3.3 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino (LPMM, en lo sucesivo): *La autorización de cualquier actividad que requiera, bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o su subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como los vertidos regulados en el título IV de la presente ley, deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino con respecto de la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente*, junto a las funciones encomendadas por la CE al OAG en su Dictamen, hacen necesario poner en conocimiento estos hechos a la Dirección General de la Costa y el Mar y PE, con envío de carta explicativa y copia de este informe.

5.3 Nueva actuación solicitada

TSY considera que: *Transcurrido tres años desde la solicitud de la concesión y analizando las condiciones actuales del mercado, se considera que el proyecto inicial, aunque cubría las necesidades de su momento, no cubre todas las necesidades que presenta el mercado actual, y no potencia las buenas condiciones del Puerto de Granadilla como base de referencia de la reparación naval y de la blue energy en esta parte del Atlántico.*

[...] *El objeto al que se destinarán las instalaciones es de un astillero destinado a reparación naval, con sistema de varada mediante syncrolift, y la construcción de estructuras y dispositivos offshore destinados a energía renovables.*

Con respecto al emplazamiento especifica: *La localización de la superficie solicitada como modificación sustancial solicitada por Tenerife Shipyards, S.A., se sitúa en la parcela con área de uso comercial colindante a la concesión ya otorgada a Tenerife Shipyards, estando situada en la zona denominada Área Comercial Portuaria, entre el Contradique Sur, y el extremo sur del futuro Muelle Rivera, en el Puerto de Granadilla, T.M. Granadilla de Abona, 38619 S/C de Tenerife.*

Solicita un plazo de concesión de 50 años, indicando que: [...] *Dado que el proyecto de ampliación de la concesión se solapa con el proyecto de la concesión otorgada, resulta ilógico la realización de los dos proyectos por separado, por lo que se propone la realización del proyecto conjunto.*

La tabla que sigue (Figura 2) resume las superficies solicitadas, que se corresponden a las áreas plasmadas en la figura 3.

Distribución de Superficies antes y después de la Ampliación de Concesión			
ZONA	Superficie (m2)	Tipo	Superficies (m2)
Superficie Concesionada actualmente	61.050,44	Lámina de agua	41.155,00
		Zona Tierra	19.895,44
Superficie de Ampliación	259.451,89	Lámina de agua	40.242,55
		Zona Tierra	219.209,34
Total superficie tras ampliación en Lámina de Agua			81.397,55
Total superficie tras ampliación en Tierra			239.104,78
Total Superficie Futura Concesión tras ampliación			320.502,33

Figura 2: distribución de las superficies antes y después de la ampliación de la concesión. Tomado de: “Reformado I al Proyecto básico de modificación sustancial de la concesión otorgada a Tenerife Shipyards, en el “Área comercial portuaria del Puerto de Granadilla” para construcción de astillero destinado a reparación naval con sistema de varada mediante Syncrolift y construcción de dispositivos offshore para energía renovables”.

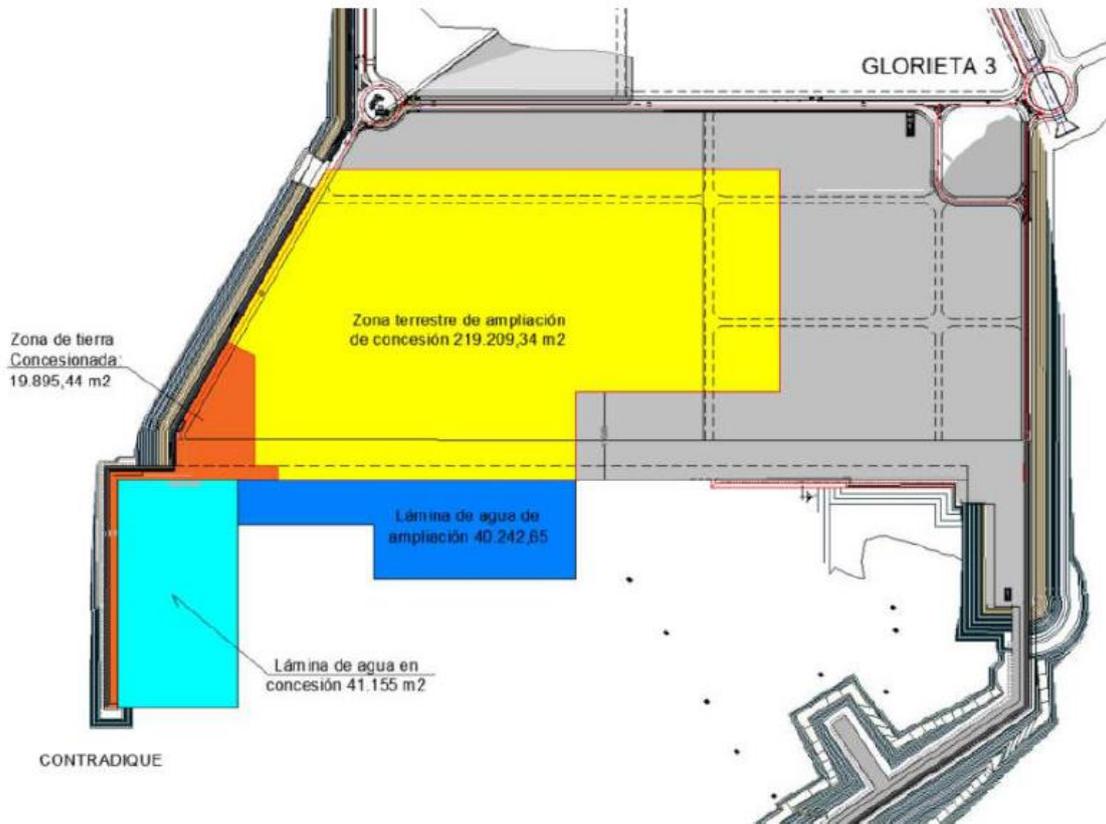


Figura 3: superficies de la actuación. Tomado de: “Reformado I al Proyecto básico de modificación sustancial de la concesión otorgada a Tenerife Shipyards, en el “Área comercial portuaria del Puerto de Granadilla” para construcción de astillero destinado a reparación naval con sistema de varada mediante Syncrolift y construcción de dispositivos offshore para energía renovables”.

Continúa indicando que, tras la ampliación de la instalación y, al disponer de un Syncrolift, ya no es necesario operar con un dique flotante, por lo que la lámina de agua en la zona del contradique se reducirá a un ancho de 50 m, quedando las superficies como se refleja en las figuras 4 y 5.

Distribución de Superficies antes y después de la Ampliación de Concesión			
ZONA	Superficie (m2)	Tipo	Superficies (m2)
zoom	39.511,31	Lámina de agua	19.615,87
		Zona Tierra	19.895,44
Superficie de Ampliación	259.451,99	Lámina de agua	40.242,65
		Zona Tierra	219.209,34
Total superficie tras ampliación en Lámina de Agua			59.858,52
Total superficie tras ampliación en Tierra			239.104,78
Total Superficie Futura Concesión tras ampliación			298.963,30

Figura 4: distribución de las superficies antes y después de la ampliación de la concesión, sin el dique flotante. Tomado de: “Reformado I al Proyecto básico de modificación sustancial de la concesión otorgada a Tenerife Shipyards, en el “Área comercial portuaria del Puerto de Granadilla” para construcción de astillero destinado a reparación naval con sistema de varada mediante Syncrolift y construcción de dispositivos offshore para energía renovables”.

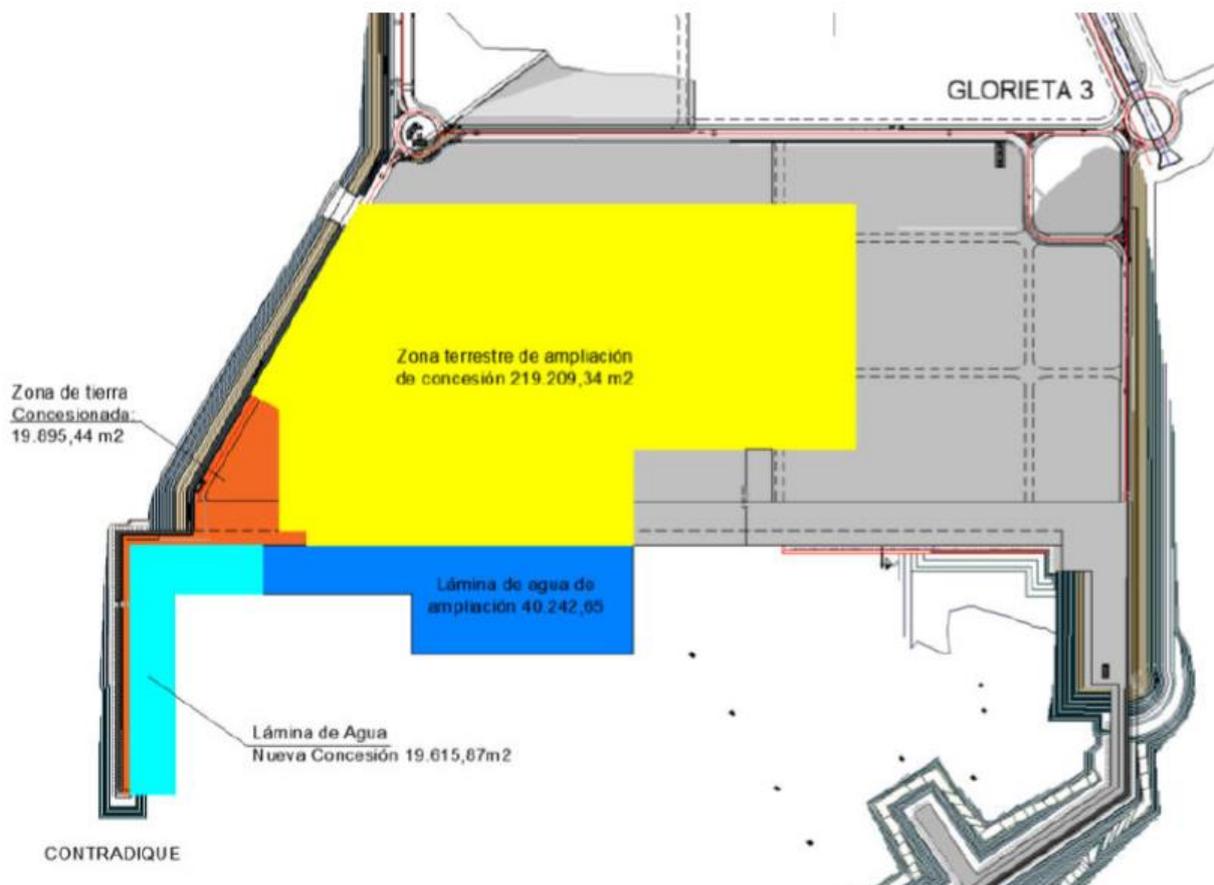


Figura 5: superficies de la actuación sin el dique flotante. Tomado de: "Reformado I al Proyecto básico de modificación sustancial de la concesión otorgada a Tenerife Shipyards, en el "Área comercial portuaria del Puerto de Granadilla" para construcción de astillero destinado a reparación naval con sistema de varada mediante Syncrolift y construcción de dispositivos offshore para energía renovables".

El apartado 9.2 del proyecto, dedicado al planeamiento, indica: *Según el Plan General de Ordenación (T.R.) de Granadilla de Abona, publicado el 06/04/2015, en su sección Ordenación, Clasificación y Categorización del Suelo, la zona que se solicita en concesión se encuentra clasificada como P.I., Infraestructuras / Equipamiento, correspondiendo en su totalidad al Puerto de Granadilla. La zona en la que se engloba la parcela en la que se amplía la concesión, está definida como Área Comercial Portuaria: contenedores, mercancía rodada y general, graneles.*



6 CONCLUSIONES

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha venido desarrollando, desde el año 2009, las obras de construcción del Puerto de Granadilla, cuyo objetivo principal era resolver los problemas de agotamiento y colapso del tráfico de contenedores, graneles y mercancías en general del puerto de Santa Cruz de Tenerife y disponer de oportunidad de captación de nuevos tráficos.

El Puerto de Granadilla fue declarado de interés público de primer orden. La Comisión Europea emitió Dictamen pronunciándose a favor de la construcción del puerto por tales *razones imperiosas de interés público de primer orden*, siendo el Dictamen válido para este proyecto en concreto, como se describe en los documentos presentados a la Comisión.

PRIMERA.- La Comisión Europea emitió Dictamen favorable para la construcción del Puerto de Granadilla por razones imperiosas de interés público de primer orden por la dependencia de Tenerife del transporte marítimo y de un sistema portuario eficaz, conforme a la declaración de 14 de marzo de 2005 del Gobierno de Canarias y a la solicitud del Reino de España a la CE.

SEGUNDA.- El Dictamen de la CE sólo es válido para el proyecto presentado, tal y como se describe en los documentos presentados a la CE por las autoridades españolas.

TERCERA.- Al no constar el preceptivo informe de compatibilidad con las Estrategias Marinas de la Demarcación Canaria, el OAG entiende que no existe validez para la autorización de concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife).

CUARTA.- La solicitud de modificación sustancial de la concesión administrativa de la que Tenerife Shipyards, S.A. es titular para la ocupación de 41.155 m² de lámina de agua y 19.895,44 m² en tierra del dominio público portuario destinados a la instalación de una dique flotante en el puerto de Granadilla debe ser denegada y archivado el expediente debido a:

1.- La autorización que sirve de base para la solicitud de ampliación pudiera carecer de validez por incumplir el artículo 3.4 del RDEM y el artículo 3.3 de la LPMM, pudiendo ser declarado nulo de pleno derecho por la autoridad competente. El OAG entiende que no se podría autorizar una ampliación de un acto inicial inválido, nulo y dependiente.

2.- No es compatible con el Dictamen de la Comisión ni con los argumentos esgrimidos para que el Proyecto del Puerto de Granadilla fuera autorizado por razones imperiosas de interés público de primer orden. Estos argumentos coinciden con los usos expuestos en la memoria del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente, equivalente a la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que, en ausencia de plan especial de ordenación debe ser considerado.

7 RECOMENDACIONES

PRIMERA.- Dado que la CE creó al OAG como medida compensatoria del puerto de Granadilla *para garantizar que el puerto de Granadilla se construya y gestione de forma respetuosa con el medio ambiente* y es una fundación independiente y permanente; y vista la documentación del expediente; que la APSCTFE estudie con más detenimiento los informes internos del Área de Gestión y Desarrollo Sostenible y se solicite, si existen dudas o discrepancias, opinión al OAG o a cualquier estamento necesario.

SEGUNDA.- Para las actuaciones que requieran informe ambiental favorable en procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada e informe de compatibilidad con las estrategias marinas, la APSCTFE debería de informar en el requerimiento de documentación ambiental de la necesidad de ambos, puesto que la incardinación de ambos informes en un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria es clara; pero no en un procedimiento simplificado, y al tener carácter preceptivo y vinculante la actuación no puede llevarse a cabo hasta que se disponga de éste, aún con un informe de impacto ambiental favorable.

TERCERA.- En relación con la recomendación TERCERA, si existe procedimiento tipo en la APSCTFE para aprobación de trámites de concesión administrativa, hasta que el TRLPMM lo incluya en su artículo 85.5 en nueva modificación, añadir, para aquellos casos en que es necesario, la necesidad de contar con el informe preceptivo y vinculante de compatibilidad con la estrategia marina, antes de la resolución de autorización, para evitar la invalidez del mismo.

— o O o —

EN SANTA CRUZ DE TENERIFE, A 21 DE JUNIO DE 2023

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE