

INFORME DE ALTERNATIVAS AL PROYECTO DE PUERTO INDUSTRIAL DE GRANADILLA

(A ADJUNTAR A LA QUEJA Nº 2002/5081)



ECOLOGISTAS
en acción



GREENPEACE

16 DICIEMBRE DE 2005

INDICE

- **ALTERNATIVAS: INTRODUCCIÓN**
- **CARACTERÍSTICAS DEL ACTUAL PROYECTO DE GRANADILLA**
- **POSIBILIDADES DE DESARROLLO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ**
- **PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SANTA CRUZ**
 1. *NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE LA DÁRSENA DEL ESTE*
 2. *NUEVA DÁRSENA POLIVALENTE DE CUEVA BERMEJA*
 3. *ENSANCHE EXPLANADA DÁRSENA DE PESCA*
 4. *NUEVA DÁRSENA NORTE*
 5. *NUEVA DÁRSENA DE LA HONDURA O DÁRSENA SUR*
- **ALTERNATIVAS DEL PROYECTO *IN SITU***

ANEXO I: SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PUERTO INDUSTRIAL EN GRANADILLA (TENERIFE)

ANEXO II: LAS SUPUESTAS URGENTES NECESIDADES PORTUARIAS EN TENERIFE

ANEXO III: SOBRE EL AGOTAMIENTO DE LAS ACTUALES INSTALACIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

ANEXO IV: LAS CONTRADICCIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

ANEXO V: LA CONFRONTACIÓN DE DATOS ENTRE LA ACTUAL AUTORIDAD PORTURIA Y LA PLATAFORMA EN DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

ALTERNATIVAS: INTRODUCCIÓN

Recientemente la Comisión Europea ha reconocido la afección del proyecto del puerto industrial de Granadilla a los LICs *Sebadales del Sur de Tenerife* y *Montaña Roja* (en este último está incluido un hábitat prioritario, el único sistemas dunar de la Isla de Tenerife), así como a la especie prioritaria Tortuga Boba (*Caretta caretta*).

La cronología de lo especificado en el artículo 6.4 de la *Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres* a efectos de determinar la afección de un proyecto es la siguiente:

- 1.a.- Demostrar demostrar la afección a espacios o especies protegidas;
- 1.b.- Habrá de prestarse especial atención si la afección recae sobre algún espacio o especie prioritaria;
- 2.- Si se demuestra que existe afección tal y como especifica el punto anterior, el proyecto sólo se podrá realizar en caso de que no existan alternativas;
- 3.a.- Si no existen alternativas al proyecto que se plantea, deben existir razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social y económicas;
- 3.b.- En el caso de que exista afección a hábitats y/o a especies prioritarias, se deberán justificar además razones imperiosas de interés público de primer orden, que deben ser consultadas previamente a la Comisión Europea;
- 4.- Cumplido todo lo anterior, las Administraciones tendrán que tomar medidas compensatorias que protejan la coherencia de la red de espacios protegidos

A través de consultas y reuniones efectuadas con miembros de los Servicios Jurídicos de la Comisión, así como según lo especificado por el escrito remitido desde la Comisión al Representante permanente del Gobierno de España de fecha 17 de octubre de 2005, cabe deducir que el Expediente de Queja referente al Proyecto del Puerto de Granadilla se encuentra en el punto 3.b, es decir la consulta previa a la Comisión de otras razones imperiosas al margen de las ya estipuladas por el Gobierno de Canarias desde mayo de 2002.

Asunto: Expediente de Queja 2002/5081, 2003/4161, 2003/4260, 2005/4627 y 2005/4628, Proyecto de Construcción de Puerto Industrial de Granadilla, Tenerife(Islas Canarias- España).

Sr. Embajador:

Me dirijo de nuevo a usted en relación al Proyecto de construcción del Puerto Industrial de Granadilla, Tenerife (Islas Canarias) .

Una vez concluido el análisis de las últimas informaciones transmitidas por el Reino de España en relación al asunto referido y en la línea con el contenido de la reunión celebrada con las autoridades españolas competentes el pasado 4 de octubre, los servicios de la Comisión consideran necesario formular las siguientes observaciones en cuanto se refiere a la observancia del derecho comunitario al medio ambiental de aplicación al caso.

Del análisis de la información remitido se ha acreditado que tras el pertinente análisis de alternativas y a falta de ellas, el proyecto de construcción de Puerto Industrial de Granadilla presenta afecciones significativas sobre los Lugares de Interés Comunitario presentes en el área y sobre los valores que motivaron su designación tal y como se ha señalado por mis servicios en notas precedentes y en reuniones celebradas al efecto con representantes españoles. No obstante ello, las autoridades de su país han señalado el interés por ejecutar dicho proyecto por razones imperiosas razones de interés público de primer orden incluidas razones de índole social económica. Dado que el área potencialmente por el desarrollo de este proyecto, destinado a ampliar las capacidades portuarias de la isla y a reforzar la competitividad y el empleo en las Islas Canarias, alberga hábitats naturales y de especies prioritarias, la Comisión considera que en la línea con lo dispuesto en el apartado 4, párrafo segundo, in fine del artículo 6 de la

Al mismo tiempo, y según la información de que disponemos, los servicios de la Comisión están ya barajando las medidas compensatorias que sustituyan el daño que causaría el proyecto a los hábitats y especie prioritarias, según lo manifestado en el punto 4. Asimismo, todo indica a que hay un intento de cerrar las quejas antes de la finalización de 2005.



The image is a screenshot of the Canarias7.es website. At the top, the logo 'Canarias7.es' is displayed in a large, bold, white font on a dark red background. Below the logo, there is a navigation bar with links for 'Portada', 'Edición impresa', '7 Islas', 'Monográficos', 'Multimedia', 'Participación', 'Revista C7', 'Ocio', and 'C'. The date 'Sábado, 19 noviembre 2005' is shown on the left, and a search box with the text 'buscar en Canarias7' is on the right. The main content area features a sidebar on the left with a list of categories: 'Un vistazo', 'Última Hora', 'Titulares del Día', 'Canarias Política', 'Nacional', 'Internacional', '7 Islas', 'Sociedad', 'Sucesos', 'Deportes', 'Cultura', 'Economía', 'Tecnología', 'Morgan Digital', and 'Lo más'. The main article is titled 'Canarias Política' and has a sub-headline 'Mauricio afirma que la CE dictaminará a favor de Granadilla antes de finales de año'. The article text begins with 'EL CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA INDICA QUE BRUSELAS ES PARTIDARIA DE ARCHIVAR LA DENUNCIA DE ARINAGA SI SE AMPLÍAN LAS ZONAS DE PROTECCIÓN DE AVES'. Below the article, there is a box for 'ACN Press Bruselas (Bélgica)' and a button labeled 'Además...'. At the bottom of the article, there is a text box that reads: 'El consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias, Jose Carlos Mauricio, aseguró hoy en Bruselas que la "información" que dispone respecto al expediente del puerto de Granadilla (Tenerife) es "muy positiva" ya que la Comisión Europea dictaminará a favor del mismo "antes de finalizar el año".'

En consecuencia, la tramitación de la Queja se encuentra en una situación en la que, según el escrito de la Comisión anteriormente mencionado, se descarta la existencia de alternativas posibles.

En la extensa documentación remitida a la Comisión durante los tres últimos años por parte de los denunciantes se ha aportado abundante información sobre las múltiples posibilidades de crecimiento del actual puerto de Santa Cruz de Tenerife, uno de los mayores del Estado español. Es importante señalar que dichas posibilidades de crecimiento, alternativa real al nuevo puerto que se planta, son incluso más fácilmente demostrables que la afección ambiental.

Si bien en lo concerniente a la afección natural los Servicios de la Comisión han estudiado la información remitida por parte de los denunciantes llegando a reconocer esta afección, en el apartado de alternativas, esta misma Comisión se ha negado a reunirse con los denunciantes, así como a analizar la documentación que exponemos en este informe de alternativas.

El presente documento reúne un compendio de alternativas al actual proyecto de Granadilla, que van desde aquellas que producirían una afección nula a los hábitats y especie afectados por el proyecto (opción defendida por los denunciantes) hasta las que causarían una afección significativa a los mismos, pero en un grado muy inferior a los del actual proyecto.

Desde las organizaciones ecologistas Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF/Adena consideramos de esta variedad de alternativas debería haber sido analizada

antes de determinar si el proyecto está justificado por razones imperiosas de interés público de primer orden y adoptar medidas compensatorias.

Por este motivo rogamos a la Comisión Europea que tenga en consideración el documento que ahora se presenta. En caso contrario se estaría incumpliendo la normativa vigente europea.

CARACTERÍSTICAS DEL ACTUAL PROYECTO DE GRANADILLA

La última versión del proyecto fue aprobada en 2004 y remitida a la Comisión. El dique exterior de este proyecto salió a licitación pública en marzo de 2005 por una cantidad de 136.408.017,20 euros y un plazo de ejecución de dos años. Esta última versión aparece también en el último documento remitido a la Comisión: el nuevo Plan de Utilización de Espacios Portuarios (en adelante PUEP) que parece encontrarse en la actualidad en trámites para su aprobación definitiva.



Esta última versión del proyecto es muy similar al tramitado inicialmente y aprobado en la declaración de impacto ambiental de febrero de 2003 («nuevo puerto en el litoral del polígono industrial de Granadilla. Fase I»). Las diferencias estriban en que:

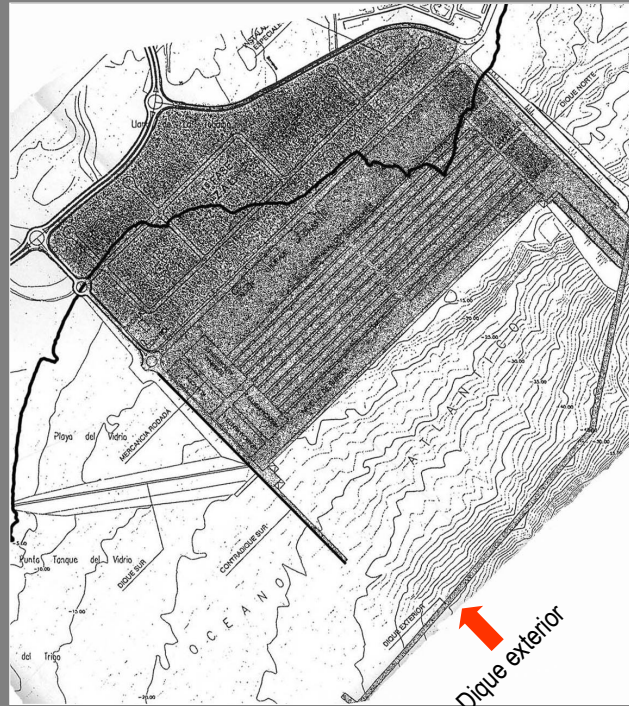
- El nuevo proyecto se presenta como una versión definitiva y no como una fase primigenia de otro proyecto posterior;
- Se ha producido una disminución de la plataforma portuaria y de la longitud del dique exterior, el responsable de todas las afecciones a la dinámica marina que causan los impactos reconocidos por la Comisión;

- Se ha producido un recorte en el extremo del dique exterior a pesar de lo cual el impacto causado se mantiene en los mismos términos que la anterior versión.

Variación del proyecto

FASE 1 ,
Versión Feb-2003

- Dique exterior:
1.992 m
(87+1.847+58-martillo)
- Distancia máx.
dique exterior
con la costa:
1.600 m



Variación del proyecto

FASE 1, Última
Versión Ene-2005

- Dique exterior:
2.024 m
(87+1646 +291-martillo-)
- Distancia máx.
dique exterior
con la costa:
1.600 m




A la hora de hacer un análisis riguroso de las posibles alternativas que afecten en menor medida a los espacios y especie protegidos por las directivas europeas, deberemos tener en cuenta dos parámetros fundamentales del nuevo proyecto por si ambos pueden ser resueltos en otra ubicación alternativa con un menor impacto ambiental:

- El dique exterior, que se adentra 1.600 metros en el mar obstaculizando el libre tránsito de la dinámica litoral y, por tanto, causando graves afecciones ambientales.

Afección a la Directiva hábitat

La afección a la dinámica marina, causante de los impactos a los espacios y especies protegidas a nivel de la Unión Europea, la produce el dique exterior, al colonizar toda la plataforma marina



Inicio

- La superficie de la plataforma portuaria y su utilización. El proyecto presenta dos usos portuarios perfectamente diferenciados, cuyos datos son (según el nuevo PUEP):
 - Uso portuario comercial: 539.500 m²
 - Terminal de contenedores: 260.000 m²
 - Graneles: 195.000 m²
 - Rodados y mercancía general: 54.000 m²
 - Uso portuario complementario: 316.200 m²
 - Planta de regasificación
 - Zonas de actividades logísticas (ZAL)

La superficie portuaria complementaria se sitúa sobre las actuales parcelas del polígono industrial de Granadilla. La superficie destinada a uso estrictamente portuario se ganará al mar en su práctica totalidad y se subdivide en varios apartados: terminal de contenedores, que ocupará la mayor superficie del nuevo proyecto de Granadilla; seguida de la superficie destinada a graneles, cuya mayor demanda sería tanto el combustible en lo concerniente a graneles líquidos (para la central térmica y el aeropuerto, principalmente), como el clínker (para la producción

de cemento) y demás materiales constructivos en lo concerniente a graneles sólidos.



Usos y superficies

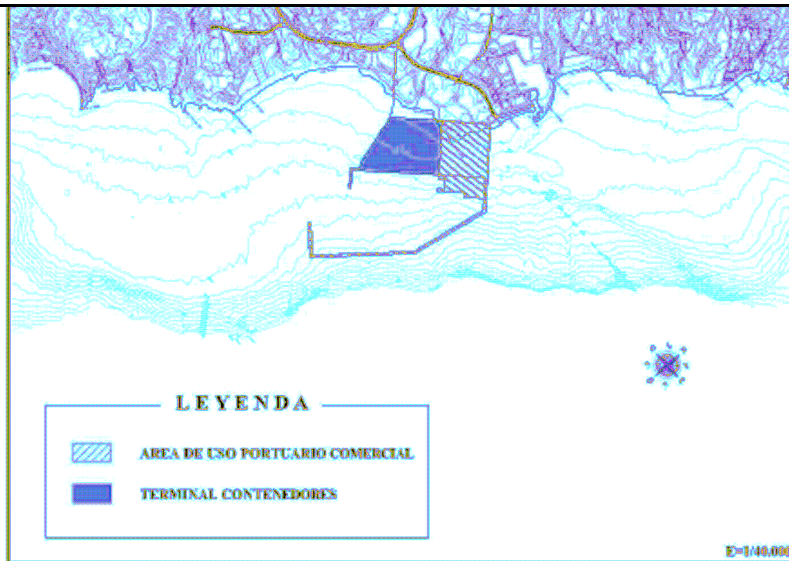


En muchos de los apartados, estas dimensiones superan ampliamente al actual Pto. de Santa Cruz

Superficie total
(según el PUEP):
855.700 m²

- Terminal de Contenedores: **260.000 m²**
- Área de graneles: **195.000 m²**
- Mercancía general **54.000 m²**
- Planta de Regasificación **150.000 m²**
- Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L.) **124.00 m²**

Según lo aparecido en el PUEP, los datos de la terminal de contenedores son los siguientes:



La línea de atraque en el 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 260.000 m² aproximadamente (antes unos 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 si misma una capacidad adicional suficiente para cubrir las necesidades, de acuerdo a las previsiones de tráfico, hasta el año 2020 y con la capacidad adicional que puede aportar la Segunda Fase de Nueva Base de Contenedores en la Dársena del Este en el Puerto de Santa Cruz (350.000 TEUs/año), se cubre la capacidad necesaria en el período considerado para el diseño del Puerto de Granadilla.

Pag. 38 de la Memoria del PUEP de Granadilla

Esta terminal, que tendría un calado de 16 m., sería utilizada mayoritariamente en el tráfico internacional de mercancía en tránsito, tal y como se reconoce en múltiples documentos de la Autoridad Portuaria. Esto significa que el Puerto de Granadilla destinará la mayor parte de su superficie a mercancías que no se distribuirán en la isla de Tenerife y que, por tanto, podrían ubicarse en otro lugar.

Además, para la búsqueda de alternativas, paso obligatorio según dictamina la normativa, debemos tomar en consideración dos cuestiones fundamentales:

- si el proyecto *in situ* se puede construir de otra manera, con especial atención a disminuir el grave impacto ambiental sobre espacios y especies protegidas por la Directiva de Hábitats y,
- si la superficie portuaria que se ha establecido es imprescindible para el futuro de la Isla y/o además se puede ubicar en otro lugar.

POSIBILIDADES DE DESARROLLO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

Desde el inicio del proyecto de construcción del puerto de Granadilla la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha negado las posibilidades de desarrollo del Puerto de Santa Cruz.

El objetivo de la Autoridad Portuaria ha sido dismantelar las actuales instalaciones del puerto de Santa Cruz con la excepción del tráfico de pasajeros y de cruceros turísticos. Así queda reflejado en documentos como el Plan General de Ordenación de Santa Cruz - aún en tramitación- o en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), el documento más importante de planificación insular aprobado en octubre de 2002:

2.4.2.4. Criterios de ordenación del Puerto de Santa Cruz

- *En el Puerto se mantendrá y potenciará la principal terminal de la isla para la conexión marítima de pasajeros, especialmente con Gran Canaria y el exterior del archipiélago (...) Vinculada a la terminal de pasajeros, se preverá y fomentará el uso del puerto para recepción de cruceros turísticos; así pues, se admitirán instalaciones dirigidas a este turismo en tránsito.*
- *Serán también admisibles los usos deportivos, los usos pesqueros y los usos comerciales y de hostelería, instalaciones recreativas vinculadas al uso del mar (zonas de baño, marinas), espacios para espectáculos, áreas libres de esparcimiento, etc.*
- ***Se reducirán paulatinamente las actividades de manipulación y almacenamiento de mercancías, (a medida que se consolide el puerto de Granadilla) las de mantenimiento o reparación de embarcaciones de grandes dimensiones, los usos de tipo industrial propios de puertos comerciales y todos aquellos que sean incompatibles con los objetivos de la operación.***

También en declaraciones del Presidente de la Autoridad Portuaria de Tenerife queda claro este propósito:



Diario de Avisos, 5 de agosto de 2002

La Declaración de Impacto Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente de 5 de febrero de 2003 dice textualmente: *“la Viceconsejería de Medio Ambiente **justifica la necesidad del nuevo puerto argumentando tanto la imposibilidad de desarrollo del actual puerto de Santa Cruz de Tenerife, como la idoneidad de la ubicación propuesta para el nuevo puerto en el término municipal de Granadilla de Abona**”*. Por tanto, se pasa de que la ampliación de Santa Cruz *“no es una alternativa posible”* a la afirmación aún más contundente de *“la imposibilidad de desarrollo del actual puerto”*.

Sin embargo, en febrero de 2004 se presenta públicamente un documento denominado *“Compromiso para el desarrollo portuario de Tenerife”* en el que por primera vez se reconoce las posibilidades de potenciación del puerto de Santa Cruz. No es hasta este momento cuando se empieza a hablar oficialmente de complementariedad de los dos puertos, el de Santa Cruz, motor económico de la capital de la Isla, y el de Granadilla. Este tardío reconocimiento oficial sobre las posibilidades de ampliación de Santa Cruz-obedece a la presión ejercida por los estibadores del puerto capitalino, colectivo que presentó un proyecto propio de ampliación del puerto de Santa Cruz que quedó recogido en el documento mencionado.



Ese proyecto de ampliación de Santa Cruz, que corresponde a la nueva terminal de contenedores del Dique del Este, aparece recogido en el documento *“Compromiso para el desarrollo portuario de Tenerife”* como *“viable desde la perspectiva operativa, técnica y económica”*. El proyecto duplicaría la capacidad del actual puerto de Santa Cruz, llegando a los 800.000 TEUs/año, en base a un cálculo realizado por los propios estibadores en el que consideraban una baja operatividad de 2 TEUs/m² y año (para el puerto de Granadilla la propia Autoridad Portuaria establece 3 TEUs/m² y año). Posteriormente, los propios estibadores reconocieron que la operatividad de Santa Cruz puede llegar a los 4 TEUs/m²/año, por lo que sólo con ese proyecto de ampliación se podría llegar a cerca del millón y medio de contenedores, cifra estimada como necesaria por la Autoridad Portuaria para Tenerife en el año 2027 si se considera la estimación anual para el tránsito cautivo y el tráfico en tránsito y hasta 2040 si nos basamos en la estimación anual para el tráfico cautivo este organismo.

Estimaciones de tráfico de la Autoridad Portuaria para el puerto de Santa Cruz

AÑO	2004	2007	2010	2020	2027
TEUs (estimación anual para el tráfico cautivo + tráfico en tránsito)	400.000	469.000	765.000	1.244.000	1.570.000
TEUs (estimación anual para el tráfico cautivo)	400.000	469.000	530.000	790.000	942.000

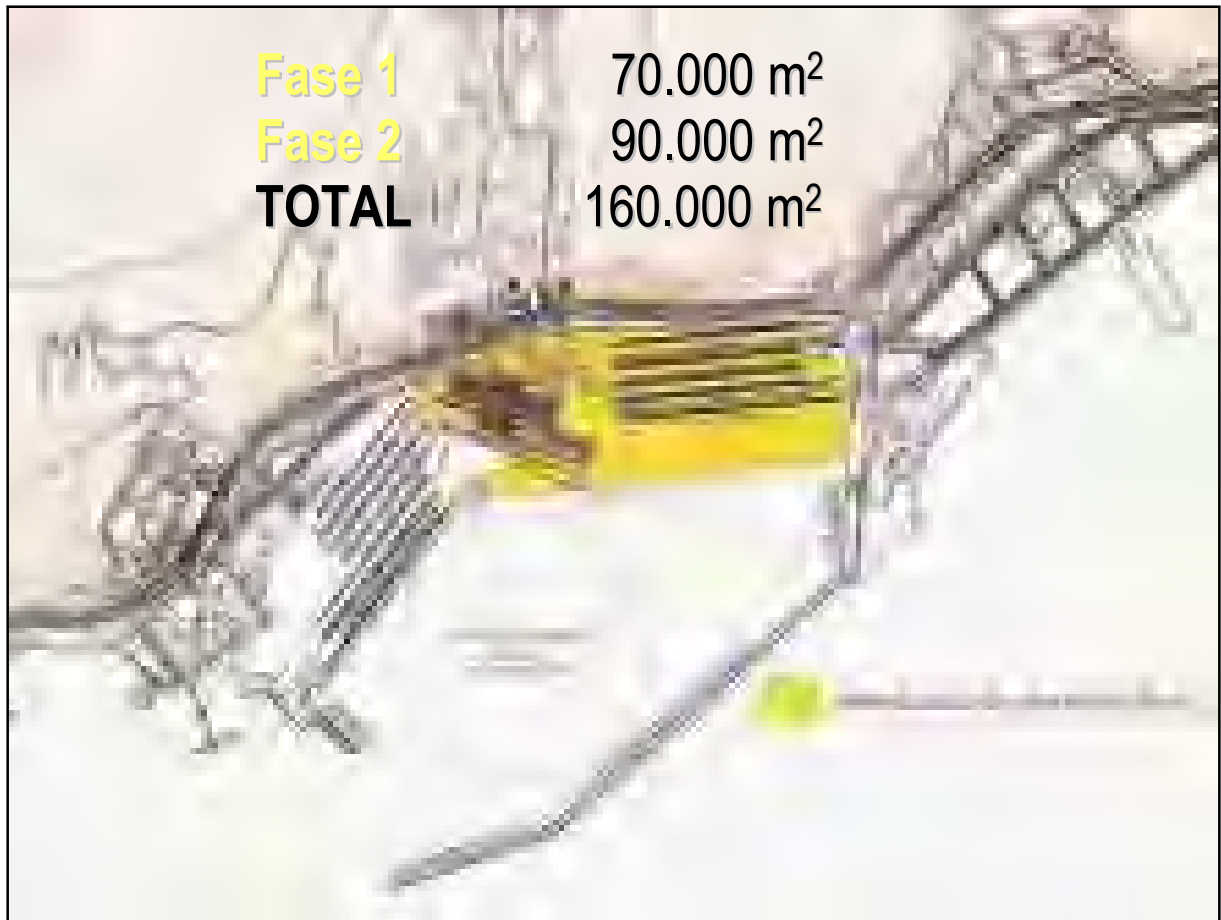
Resulta interesante comparar estos datos con los cálculos aparecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Granadilla, según los cuales la capacidad operativa para albergar contenedores en Granadilla es de 780.000 TEUs/año en una superficie de 260.000 m² y donde la operatividad es de 3 TEUs/m²/año. Un simple vistazo a los datos indica que este nuevo puerto es innecesario.

PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

El proyecto de ampliación de la terminal de contenedores del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz debería por sí sólo haber terminado con la actual tramitación del proyecto de Granadilla, al demostrarse falsa la imposibilidad de desarrollo de las actuales instalaciones del puerto de Santa Cruz, principal razón que apoya la construcción de un nuevo puerto en el sur de la Isla.

Sin embargo, no es ésta la única posibilidad de ampliación viable o incluso en ejecución del puerto de Santa Cruz. A continuación se exponen varias alternativas.

1. NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE LA DÁRSENA DEL ESTE



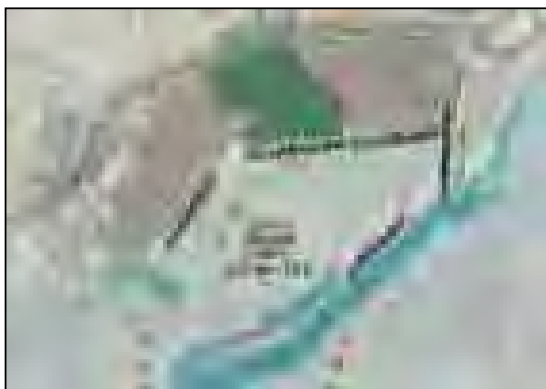
En el punto segundo del *Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife* se lee textualmente:

*El Puerto de Santa Cruz aún tiene **potencial de desarrollo**. Pero necesita nuevas inversiones en infraestructura que le capaciten como un puerto moderno. Un puerto capaz de atender a corto plazo las necesidades de las islas y **de iniciar la captación de tráfico de trasbordo de mercancías** a fin de no perder la oportunidad de situarse desde ahora, en una plataforma portuaria y logística de importancia en la zona.*

*El proyecto de ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la estimación de las inversiones necesarias y los plazos óptimos de ejecución que se indican en el Anexo 1, le dotará de **una capacidad operativa de 800.000 TEUs**. Ello le permitirá afrontar con **solvencia** las demandas de mercancías y la aportación que le corresponde al **desarrollo económico** de la Isla y de su zona de influencia.*

A pesar de que la Autoridad Portuaria reconoce que se puede llevar a cabo la ampliación del dique del Este, este organismo remite a la Comisión en el nuevo PUEP (pag.30) una serie de argumentos por los que la ampliación del Dique del Este no sirve:

OBJECIONES ACTUALES DE AUTORIDAD PORTUARIA A LA AMPLIACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE (PUEP, pag. 30) PRESENTADAS A LA COMISIÓN EUROPEA	REALIDAD
Hay que tener en cuenta la necesidad de garantizar la seguridad estructural del Dique del Este	FALSO: LA ÚLTIMA ALIMENTACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE DE EL PROYECTO IMPUESTO POR LOS ESTIMADORES (EL QUE APARECE EN LA MEMORIA ANUAL 2014 DE AUTORIDAD PORTUARIA) NO SE TODA.
La zona Terminal de contenedores del Dique del Este debería ampliarse por las obras	FALSO: LA ACTUAL TERMINAL DE CONT. COMIENZA CON LA FASE 2 DE LA AMPLIACIÓN. POR LO QUE TERMINADA LA FASE 1 (75.000 M ²) SE ENLARGARÁ INMEDIATA, Y SE PUEDE ACOMETER LA FASE 2 SIN PROBLEMA ALGUNO.
La zona Terminal del Dique del Este debe tener capacidad para 400.000 metros cuadrados, por lo que una vez se termine la ampliación se debe garantizar capacidad	FALSO: ACTUAL MENTE HAYTA OCHO MUEVES MUEVOS CONTENEDORES. POR LO QUE ESTA INTERVENCIÓN DADA POR LA CAPACIDAD ACTUAL. EN CUAL CUALQUIERA LA REALIDAD ES QUE LA NUEVA TERMINAL ANDE UN MÍNIMO DE 400.000 CONTENEDORES, Y NO EN 500.



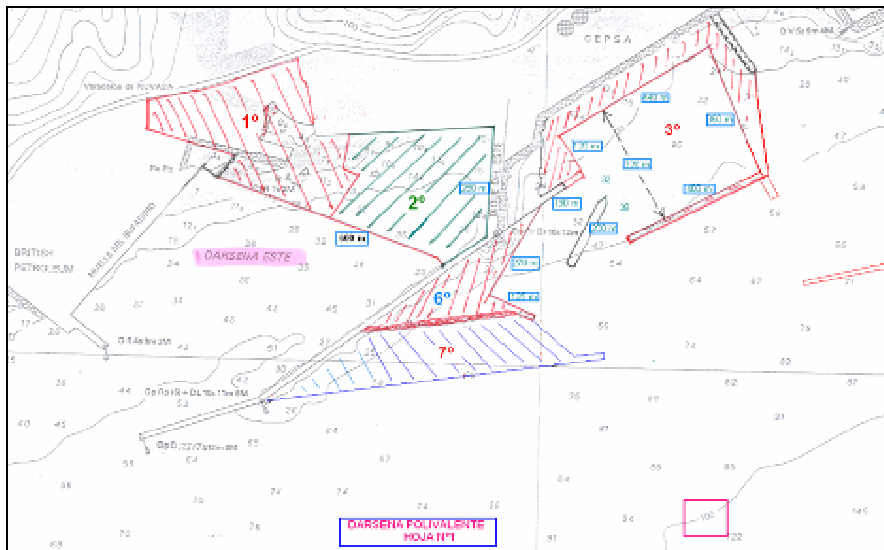
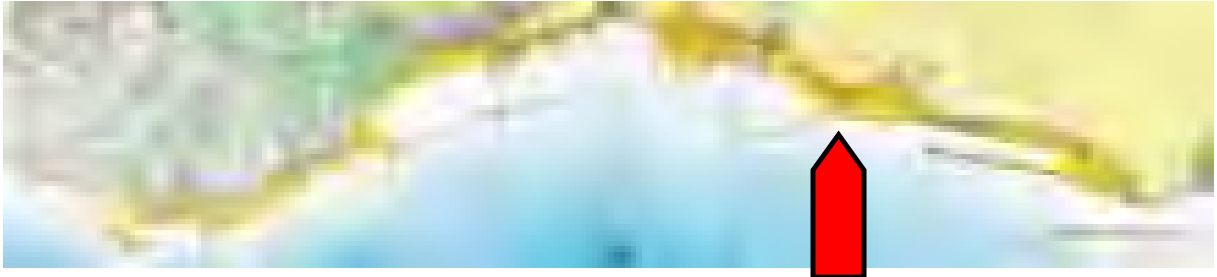
Fase 1 (en verde)



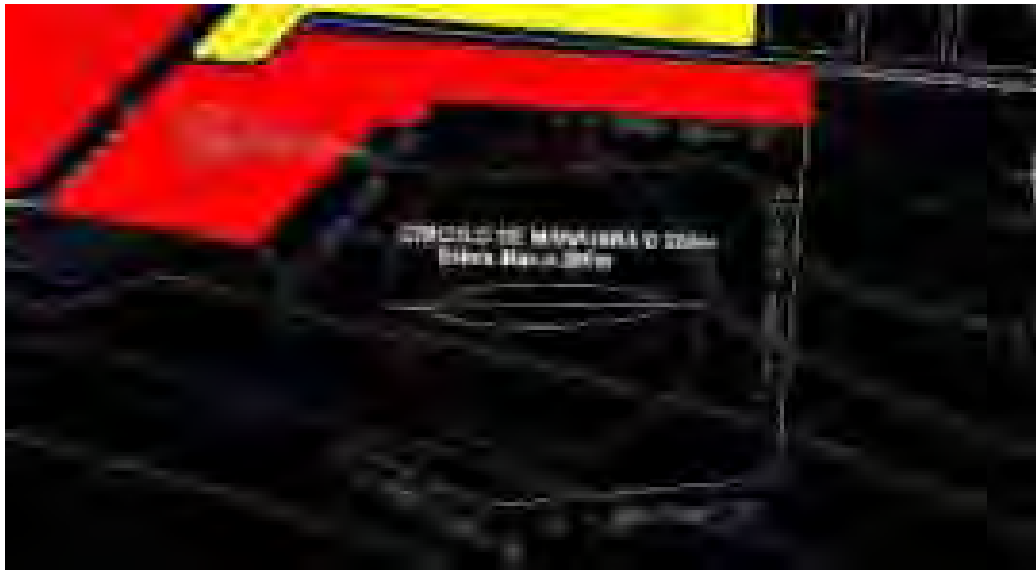
Fase 1 y 2 (en amarillo). Zona descarga de graneles

La nueva terminal de contenedores ofrece además más línea de atraque que el proyecto actual de Granadilla y con el mismo calado (16 m.), pudiendo maniobrar buques de hasta 400 m.

2. NUEVA DÁRSENA POLIVALENTE DE CUEVA BERMEJA

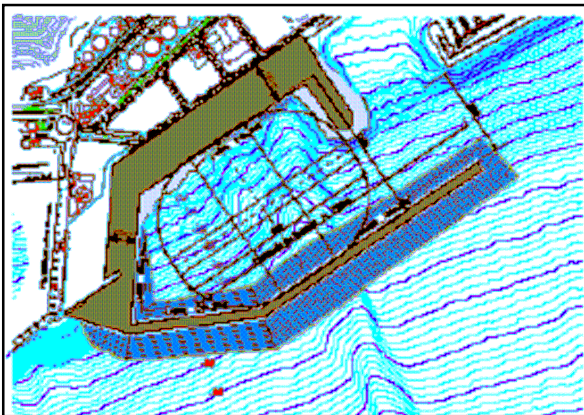


Los estibadores del Puerto de Santa Cruz defienden que además de la ampliación del Dique del Este es necesario comenzar las obras de la Dársena Polivalente de Cueva Bermeja. Estas obras permitirían aumentar sustancialmente la superficie para operaciones de descargas de graneles sólidos, tráfico de ro-ro, avituallamiento por línea, reparaciones de buques atracados a muelles, larga estancia de buques, etc. Se obtendrían entre 500 y 600 m. de línea de atraque adosada a muelles de ribera, y unos 150.000 metros cuadrados más de superficie, admitiendo la operativa de buques de hasta 200 metros de eslora.

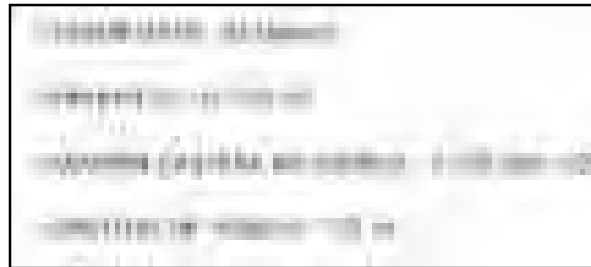


Proyecto de muelle polivalente de Cueva Bermeja de los estibadores

Una vez más, la Autoridad Portuaria encuentra obstáculos insalvables para no acometer esta ampliación. En el nuevo PUEP (págs. 32-33), aparece como inviable por no poder albergar a buques de más de 200 m., por lo costoso de su construcción y por el volumen de relleno de cantera necesario.



PUEP, pag. 32



Sin embargo, la realidad es que ya se han ejecutado dos fases de rellenos de este proyecto sufragadas con fondos europeos. Obras que, ahora, la Autoridad Portuaria ha abandonado dilapidando los recursos económicos ofrecidos por Europa y poniendo en entredicho la racionalidad de su gestión económica. Desde el punto de vista de los autores de este informe, este hecho debería ser analizado por los servicios de la Comisión Europea para aclarar si se ha producido una mala utilización del dinero comunitario.



La construcción de esta nueva Dársena supondría:

- Rellenos inferiores a 1.000.000 m³
- Presupuesto inferior a 40 millones de euros
- Posibilidad de albergar barcos de 250 m. de eslora (aunque los barcos que transportan graneles sólido y carga rodada no superan los 200 m.)
- No se alcanzaría en ningún momento los -45 m. de cota batimétrica (frente a los -55 de Granadilla).

3. ENSANCHE EXPLANADA DÁRSENA DE PESCA



Otro de los proyectos de ampliación posibles en el puerto de Santa Cruz es la construcción de una explanada de ampliación en la parte trasera de la Dársena Pesquera, un proyecto que no ha sido nunca mencionado por la Autoridad Portuaria en la información remitida a los Servicios Jurídicos de la Comisión Europea que se encargan de estudiar las alternativas al proyecto del puerto de Granadilla. Sin embargo, nos encontramos ante un proyecto en plena construcción financiado con fondos FEDER, tal y como figura en la Memoria Anual 2004 de Autoridad Portuaria de Tenerife, de la cual se ofrece a continuación un extracto:

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife comenzó a ejecutar a principios de 2004 las obras correspondientes a la 3ª Fase de Defensa del Ensanche de la Explanada de la Dársena de Pesca en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Este proyecto supondrá una ampliación de superficie bruta de 200.000 metros cuadrados en la que se ubicarán nuevas concesiones, Zona Z.E.C, Zona Franca y actividades logísticas (...) dará como resultado una plataforma de 220.000 m².

Estas ejecuciones suponen una inversión de 9.992.680 euros y cuentan con un periodo de ejecución de 14 meses. Están financiadas con Fondos FEDER



Es importante resaltar que este “olvido” por parte de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife no puede ser pasado por alto por parte de los Servicios Jurídicos de la Comisión Europea, que con toda probabilidad se habrán preocupado de obtener de los departamentos de concesión de fondos para infraestructuras información rigurosa sobre las obras que se llevan a cabo en el puerto de Santa Cruz.

Estas obras son además las responsables de la destrucción de un LIC denominado Sebadales de San Andrés, cuya denuncia a la Comisión fue rechazada en primera instancia debido a la confusión que introdujo la respuesta dada por el Gobierno de España al referirse a otras obras que no eran objeto de la denuncia.



4. NUEVA DÁRSENA NORTE



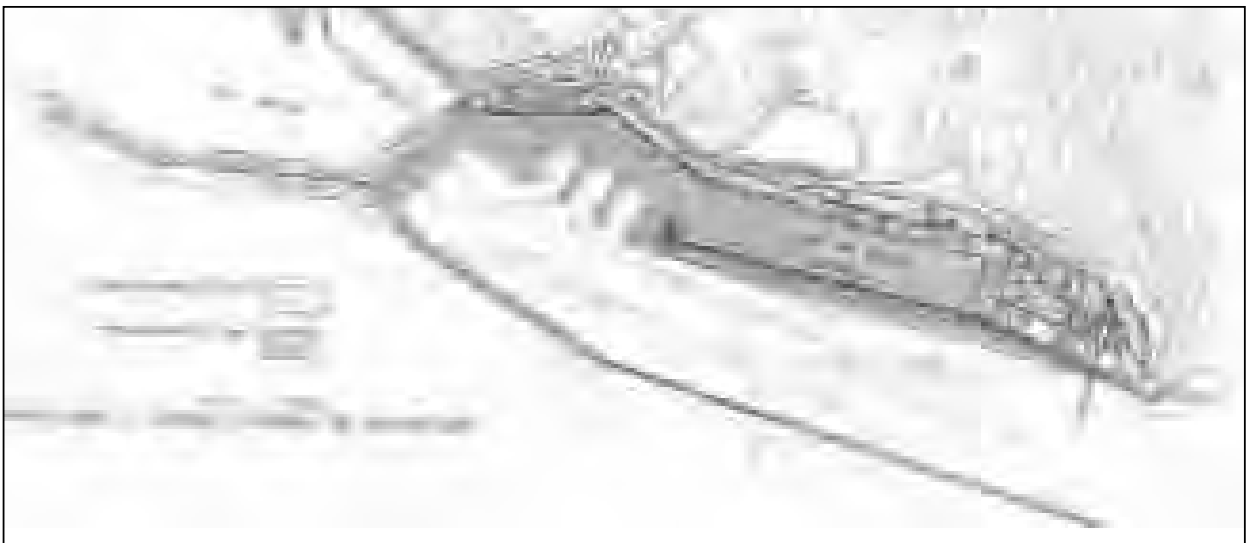
Llama especialmente la atención la negación que la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife hace sobre la construcción de la enorme e innecesaria (por excesivamente sobredimensionada para las necesidades reales) Dársena Norte. Existen borradores desde hace muchas décadas que ya planteaban la posibilidad de esta nueva gran plataforma, que consistía en el relleno de la actual y prácticamente inútil Dársena de Pesca. A finales de los años 80, la Autoridad Portuaria elaboró un Plan Especial del Puerto de Santa Cruz, redactado por los técnicos Jesús Azpeitia, Pedro Puig-Pey, Álvaro Vidal y Daniel Zarza, en el que se contemplaba su construcción.

En la Memoria de este Plan Especial se especificaba lo siguiente:

Parte III: Ordenación

16.4: Ampliación del Puerto a medio-largo plazo

*[...] ante la posibilidad de que los tráficos se incrementen más de lo previsto, cabe pensar en la hipotética ampliación del Puerto de forma que siempre se proporcione una adecuada calidad de servicio [...] se ha reflejado en el esquema adjunto una posible ampliación tomando como referencia la reconversión de la dársena de Pesca, de muy baja utilidad desde el punto de vista de la operatividad comercial, aprovechándose al mismo tiempo los nuevos rellenos que se prevé efectuar en dicha dársena. **Esta ampliación permitiría aumentar de forma notable las líneas de atraque y la superficie de operaciones y almacenamiento anejas a la misma.***



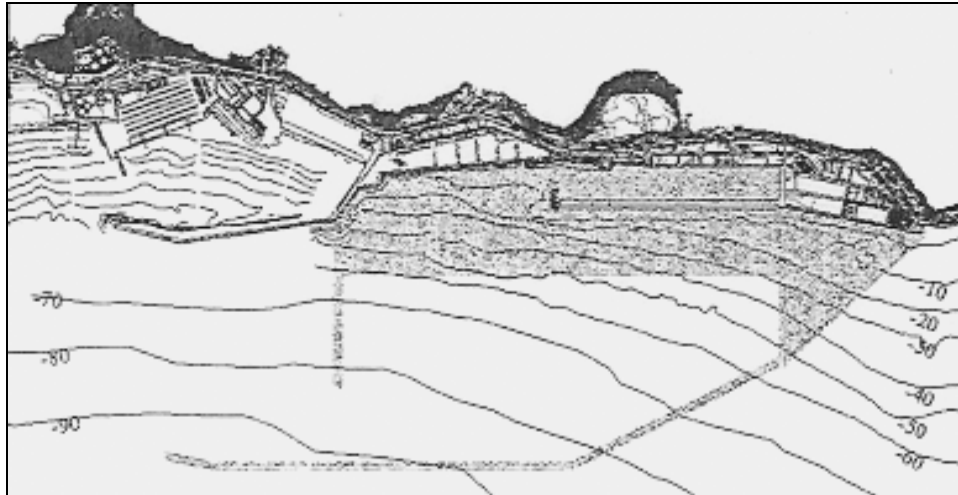
Es importante señalar que, si en aquel momento la Dársena de Pesca era de muy baja utilidad comercial, en la actualidad está prácticamente en desuso por la pérdida de la actividad pesquera.

Sin embargo, la actual Autoridad Portuaria niega la viabilidad de esta Dársena Norte. En este sentido remitió al Ministerio de Medio Ambiente un documento denominado *Estudio preliminar de coste de las obras de nueva dársena norte en el puerto de Santa Cruz de Tenerife*, que se recoge en la Declaración de Impacto Ambiental de febrero de 2003. En este documento se rechaza la construcción de esta Dársena porque:

- Alcanza cotas batimétricas cercanas a los -500 metros,
- Implicaría rellenos superiores 100 millones de metros cúbicos
- Se dispararía el presupuesto de las obras a unos 145 mil millones de pesetas (872 millones de euros del año 2000)



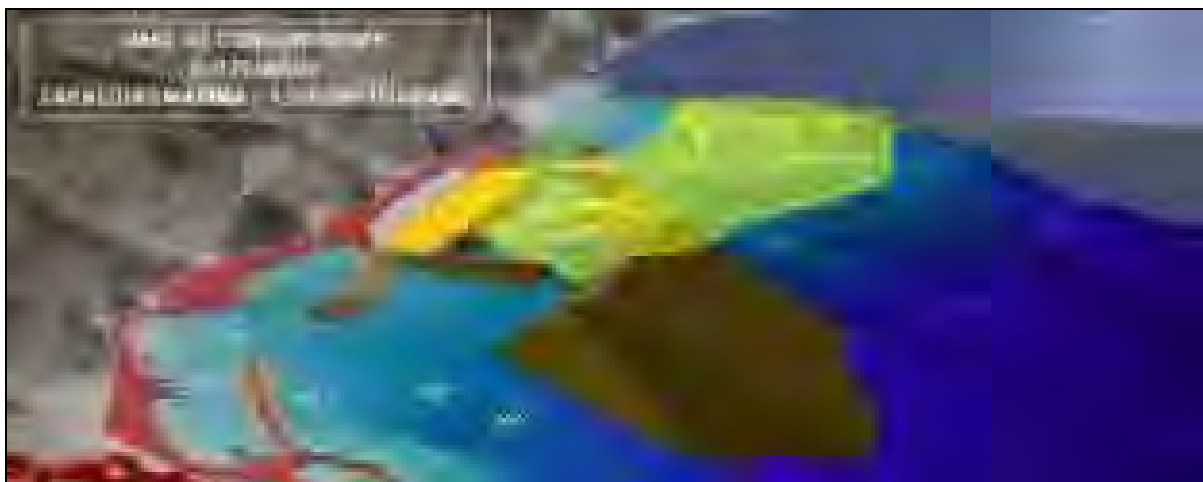
La irracionalidad de este documento de negación de la Dársena Norte por parte de Autoridad Portuaria se hace evidente incluso a los profanos en ingeniería, ya que se traspone una plataforma y un dique muy similar a los proyectados para Granadilla sin tener en cuenta que la adaptación a los fondos existentes en Santa Cruz, por lo que se alcanzan profundidades disparatadas. Cabe pensar que ese haya sido el objetivo de este proyecto, alcanzar de forma premeditada cotas batimétricas que sirvan de argumento a Autoridad Portuaria para desechar la ampliación del puerto de Santa Cruz.



Propuesta de Dársena Norte presentada por la actual Autoridad Portuaria

Especialmente malintencionado y perverso como argumento en contra de la Dársena Norte es la afección que produciría esta ampliación al LIC Sebadales de San Andrés, existente en esa zona del litoral santacrucero. El vertido indiscriminado de material de desmontes desde hace cuatro años en el ensanche de la explanada de la trasera del Dique de Pesca ha provocado que los sedimentos más finos hayan ahogado a las sebas que allí existían, deteriorando gravemente este Lugar de Importancia Comunitaria.

A la vista de esta situación, produce perplejidad que ahora se anteponga la integridad de un Lugar de Importancia Comunitaria ya degradado (Sebadales de San Andrés) para no considerar la posibilidad de construir la Dársena Norte, sin valorar la grave afección que provocaría el puerto de Granadilla en dos de los LICs en mejor estado de conservación y de mayor relevancia de toda la isla de Tenerife.



Argumentos en contra de la Dársena Norte: se alcanza los -500 mts y existe un LIC (imagen de Autoridad Portuaria)

Para cerrar de forma definitiva las contradicciones sobre la viabilidad de esta Dársena, el pasado 23 de noviembre, los 4 anteriores presidentes de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que estuvieron como máximos responsables de los puertos de Tenerife desde el año 1984 a 1996, presentaron a la opinión pública un proyecto técnico de construcción de esta Dársena Norte, que definitivamente demuestra las falsedades de la actual Autoridad Portuaria, ya que no sólo presentaron el proyecto, sino que afirman que proyectos similares, es decir perfectamente viables desde el punto de vista técnico y económico, están en posesión de la Autoridad Portuaria. También estos cuatro anteriores Presidentes afirman que este proyecto, aunque totalmente viable, no es en la actualidad necesario, sino que sería un proyecto de futuro si así lo demandase la actividad portuaria dentro de varias décadas.

Los abajo firmantes, Ex-Presidentes de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife desde el año 1984 a 1996 afirman:

1. Que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife podría ser mejorado por la denominada Dársena Norte;
2. Que este proyecto técnico y económicamente es viable.

Durante el mandato en los anteriores mandatos el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se estudió la posible construcción de la Dársena Norte y, sobre documentación en dicho Depósito donde se podrá demostrar la viabilidad de este proyecto, que podrá ser usado a toda, que se acompaña y que presenta uno de los Presidentes anteriores, D. Pedro Anibal Mercedes Roqui.


Julio Pardo Hernández
Presidente de 1987-1991


Guillermo Bencardino Anarín
Presidente de 1985-1986


Pedro Anibal Mercedes Roqui
Presidente de 1994-1995


Pablo Morón Martín
Presidente de 1988-1992



Propuesta de Dársena Norte presentada por los tres anteriores Presidentes de la Autoridad Portuaria

La contraposición de este proyecto al de Granadilla hace, una vez más, evidente la ilegalidad del proyecto de sur de Tenerife, así como las falsedades de la actual Autoridad Portuaria sobre la posible ampliación de las instalaciones de Santa Cruz:

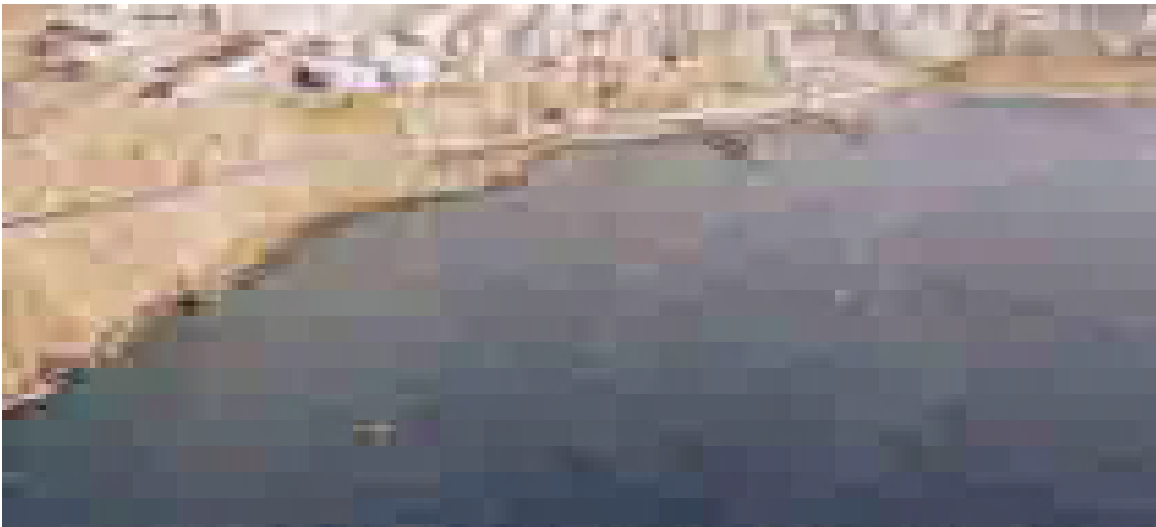
DATOS	ACTUAL PROYECTO DE GRANADILLA	PROYECTO DE DÁRSENA NORTE DE AUTORIDAD PORTUARIA (2000)	PROYECTO DE DÁRSENA NORTE RESPALDADO POR LOS 4 ANTERIORES PRESIDENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA
COTA BATIMÉTRICA	-60	-500	-70
RELLENOS	13 MILLONES M ³	SUPERIOR A 83 MILLONES M ³	20 MILLONES M ³
PRESUPUESTO	386 MILLONES DE EUROS	872 MILLONES DE EUROS	480 MILLONES DE EUROS
SUPERFICIE PORTUARIA	636.000 M ²	¿? APROXIMADAMENTE 1 MILLÓN M ²	815.000 M ²
COSTE POR M²	610 €/ M ²	872 €/ M ²	590 €/ M ²

En consecuencia, hay una evidente manipulación por los actuales responsables de Autoridad Portuaria, al haber negado las posibilidades de construcción de esta Dársena Norte. A pesar de estas evidencia, y dado que no existe defensa ante este documento de los cuatro anteriores Presidentes, el actual Presidente sigue negando lo innegable en base a cada vez criterios aún más irracionales, lo que ha llevado a que multitud de colectivos sociales estén continuamente exigiendo la dimisión de la actual dirección de los puerto de Tenerife (ver ANEXO V)

5. NUEVA DÁRSENA DE LA HONDURA O DÁRSENA SUR



Existe otro viejo proyecto de dársena a realizar en la zona sur del actual Puerto de Santa Cruz, frente a la refinería de Cepsa, y por tanto, sin afección alguna al frente de ciudad, que ni tan siquiera se ha entrado a valorar de ninguna forma.



La única mención que se hace en el PUEP a esta zona es para destacar su profundidad

La Hondura está situada en el extremo sur del Puerto y como su nombre indica es una zona de gran profundidad próxima a la costa.

Con esta propuesta igualmente factible (el dique exterior se situaría en la cota batimétrica de los -55 metros) se obtendría una superficie de almacenamiento de unos 400.000 m² y una línea de atraque de gran calado de casi 3 km. No se produciría ningún impacto a la ciudad de Santa Cruz, al estar este muelle al pie de un acantilado tras el que está la Refinería de Cepsa. Además tiene conexión inmediata con las autopistas. Tampoco se conocen valores naturales relevantes en la zona, tremendamente afectada por el límite de vertedero de Lazareto y por la actual actividad de carga y descarga de hidrocarburos.



Esta dársena de la Hondura se incluye en la propuesta general para el futuro puerto de Santa Cruz coordinado por el arquitecto Joaquín Galera, en la que se liberaliza las actividades portuaria pesadas en todo el frente de la ciudad, ubicándolas en las dársenas Norte, Este y Bufadero (entre Valleseco y San Andrés) y en la dársena de La Hondura (frente a la refinería), dejando un gran espacio libre entre la Plaza de España y el Auditorio e incluyendo el uso portuario deportivo en la actual dársena de Los Llanos, que corresponde al litoral de ese espacio libre mencionado.

PLATAFORMA EN DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL DEL FRENTE MARÍTIMO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

ARQUITECTO: JOAQUÍN GALERA JUNIO '04



ORIGEN DE SANTA CRUZ-CASTILLO DE SAN CRISTÓBAL PRIMER MUELLE ENTRADA HISTÓRICA DEL PUERTO- EXCAVACIÓN



LA CIUDAD RECUPERA SU RELACIÓN CON EL MAR

PLAZA MARINA FRENTE A LA PLAZA DE ESPAÑA PLAYA DE VALLESECO PLATAFORMA A NIVEL DE LA AV. DE ANAGA



EL PUERTO AMPLÍA SUS INSTALACIONES

EL PUERTO CRECE HASTA LA CURVA DE SAN ANDRÉS CON LA CONSTRUCCIÓN DE UNA 4ª DÁRSENA SUPERFICIE:1,5 HA-VISTA



Conclusiones sobre las necesidades portuarias de Tenerife y sobre el Puerto de Santa Cruz:

1. La única justificación esgrimida por Autoridad Portuaria para hacer una macroplataforma en el macropuerto industrial de Granadilla es el tráfico internacional de mercancías de trasbordo. El tráfico insular de mercancías queda absorbido por muchas décadas con las ampliaciones que se han licitado el pasado verano que duplica la capacidad actual de superficie destinada a contenedores.
2. Ni la descarga de gas, ni de mercancías relacionadas con el polígono industrial de Granadilla requieren de un macropuerto tal y como se ha planteado en la última versión consensuada por el Gobierno español y las administraciones canarias.
3. No se conoce ningún estudio riguroso sobre las posibilidades que tiene Tenerife de captar tráfico internacional de mercancías de trasbordo. Por el contrario, los únicos estudios realizados por la propia Autoridad Portuaria y por el Gobierno de Canarias establecen serias dudas sobre la captación de este tráfico, especialmente por la competencia de Marruecos.
4. En el caso de que las administraciones competentes quieran avanzar en este sentido, existe proyectos suficientes en Santa Cruz para hacer una macroplataforma que pudiese absorber dicho tráfico, con diferentes opciones como son el muelle polivalente de Cueva Bermeja, la Dársena norte o la Dársena de la Hondura. Estos proyectos aumentarían la superficie actual del puerto de Santa Cruz en cerca de dos millones de metros cuadrados, frente a los 855.700 m² que aportaría el nuevo puerto de Granadilla.
5. Estos proyectos liberarían a su vez todo el frente urbano de Santa Cruz de mercancías, quedando la dársena de Anaga para tráfico de personas (interinsular, ferry, trasatlánticos...) y la dársena de Los Llanos para embarcaciones recreativas, ocio y uso ciudadano de espacio libre.
6. Los argumentos de imposibilidad de ampliación del Puerto de Santa Cruz con las que tanto Autoridad Portuaria como el Gobierno de Canarias han justificado el puerto de Granadilla son falsas.

ALTERNATIVAS DEL PROYECTO *IN SITU*

En el caso de que fuese necesaria una nueva instalación portuaria en Tenerife, existen múltiples alternativas al proyecto y que además, de cara a la Comisión, ofrecen sin duda menor afección a los LICs y especies protegidas objeto de las diferentes Quejas presentadas. Cualquiera de estos proyectos individualmente debería hacer que la Comisión demandase la retirada del proyecto actual por las graves afecciones ambientales.

1.a Ubicación del proyecto en el polígono industrial de Güimar



Plan insular de ordenación del territorio de Tenerife de 1973 en el que se contemplaba un puerto en el polígono industrial de Güimar

2.a Modificación al Norte del actual proyecto



El mismo proyecto rodado al norte disminuye el impacto

2.b Realización de la Fase 4 del proyecto originario



La realización de la ampliación norte disminuye el impacto

2.c Realización parcial de la Fase 4



Proyecto de ampliación norte contemplado en el Plan de utilización de los espacios portuarios del nuevo Puerto Comercial de Granadilla de octubre de 2000 de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Descripción	Aspectos relacionados con la Autoridad Portuaria	Afecciones ambientales
1.a Ubicación de la base de contenedores en el polígono de Güímar Existe un polígono industrial en Güímar cuyo movimiento económico se estima superior en 15 veces al actual polígono de Granadilla. Existen antiguos proyectos de construcción portuaria en ese polígono. En relación a la ubicación insular, se encuentra mucho más cerca -16 km.- del área metropolitana de la Isla que concentra el 80% de la población	Queda dentro del mismo ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	No hay LIC marinos en la zona. Habría que analizar la afección ambiental sobre el LIC terrestre (Malpais de Güímar) que existe en esta zona.
2.a Modificación al Norte del actual proyecto Dado que el proyecto se asume como definitivo y no como una fase -tal como era al principio-, basta con desplazar el proyecto 500 mts. hacia el norte para minimizar su impacto.	El proyecto es el mismo. Se aumenta un 15% la superficie portuaria. Existe conexión directa con el terreno de Reserva Portuaria (frente al actual proyecto, que no tiene conexión)	Se ubicaría en una zona de litoral ya irreversiblemente dañada (frente al actual, que se ubica en zona litoral virgen) y se alejaría de los LICs. Permanece la afección a la dinámica litoral.
2.b Realización de la Fase 4 del proyecto originario La construcción de la fase 4 del proyecto original (ahora se estudia la construcción de la fase 1) se concretaría en una dársena con conexión directa con los terrenos de Reserva Portuaria, que se convertirían en adosados al puerto.	Hay una mejora sustancial de la operatividad al haber una interconexión directa con los terrenos de la Reserva Portuaria y permitir la operatividad de grandes buques por el gran calado de esta dársena. La base de contenedores no es necesaria. El resto del proyecto se podría ubicar en Santa Cruz.	Aunque hay un alejamiento de los LICs, la afección al litoral norte -el más valioso en la zona, que fue propuesto en una Iniciativa Legislativa Popular como Reserva Natural- es muy grave. Se minimiza en parte la afección a la dinámica marina, al situarse el dique exterior más cerca de la costa
2.c Realización parcial de la Fase 4 La fase 4 (dársena norte), en una de las versiones del proyecto (Plan de utilización de los espacios portuarios del nuevo Puerto Comercial de Granadilla de oct-2000) era mucho más reducida que en versiones posteriores. En dicha versión se dedicaba a la descarga de graneles líquidos (combustibles).	Ese proyecto contiene superficie en tierra para el servicio del polígono industrial y tiene conexión más directa con los terrenos de la Reserva Portuaria.	La longitud de la primera alineación del dique exterior constituiría un obstáculo a la dinámica marina, aunque no se destruiría litoral por ubicarse el proyecto en una zona ya transformada. El proyecto se aleja de los LICs, disminuye algo la afección a la dinámica litoral y al ser un proyecto para servir sólo al movimiento que genera el polígono disminuye también el tráfico de buques por la zona y por tanto la afección a la Tortuga Boba (<i>Caretta caretta</i>).

Sin embargo, insistimos en que estos proyectos no son necesarios, ya que la auténtica alternativa a Granadilla es potenciar las actuales instalaciones portuarias de Santa Cruz.

Conclusiones:

- En la situación actual en la que se encuentra el trámite de las queja en Europa, y dado el reconocimiento a la afección a los LICs y a la Tortuga Boba debería haberse producido la retirada del actual proyecto. Los Servicios Jurídicos de la Comisión Europea deberían haber contemplado de forma rigurosa todas las alternativas existentes al proyecto del puerto de Granadilla, incluyendo alternativas que ubiquen el proyecto en otro lugar o alternativas que, dentro del mismo espacio, variasen la conformación o ubicación del proyecto con objeto de disminuir la afección ambiental del mismo.
- Entre estas alternativas, se debería haber contemplado, entre otras:
 - La ubicación del proyecto en el polígono industrial de Güimar, que no posee en las inmediaciones LIC marino alguno.
 - El desplazamiento del proyecto actual hacia el norte, alejándolo de los LIC afectados.
 - La realización de la Fase 4 (Dársena norte) del proyecto originario, que se aleja de los LICs y minimiza la afección, y resultaría mucho más operativa que el actual proyecto al conectar directamente con los terrenos de reserva portuaria (algo que en actual proyecto no sucede).
 - La realización parcial de la Fase 4, que no supondría la destrucción de nuevos espacios litorales al ubicarse en una zona ya deteriorada por las actuales instalaciones.
- Estas alternativas no serían necesarias si se potencia el actual proyecto de Santa Cruz.

**ANEXO I
SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PUERTO
INDUSTRIAL EN GRANADILLA (TENERIFE).**

1. Descripción del elemento	2. Licencia de urbanización	3. Licencia de obras	4. Proyecto de ejecución	5. Autorización de explotación	6. Autorización de explotación	7. Situación actual
1.1. Proyecto de urbanización	SI	SI	SI	SI	SI	EN TRÁMITE
1.2. Proyecto de ejecución	SI	SI	SI (REALIZADA)	SI	SI	SI
1.3. Autorización de explotación	SI	SI	SI	SI	SI	SI



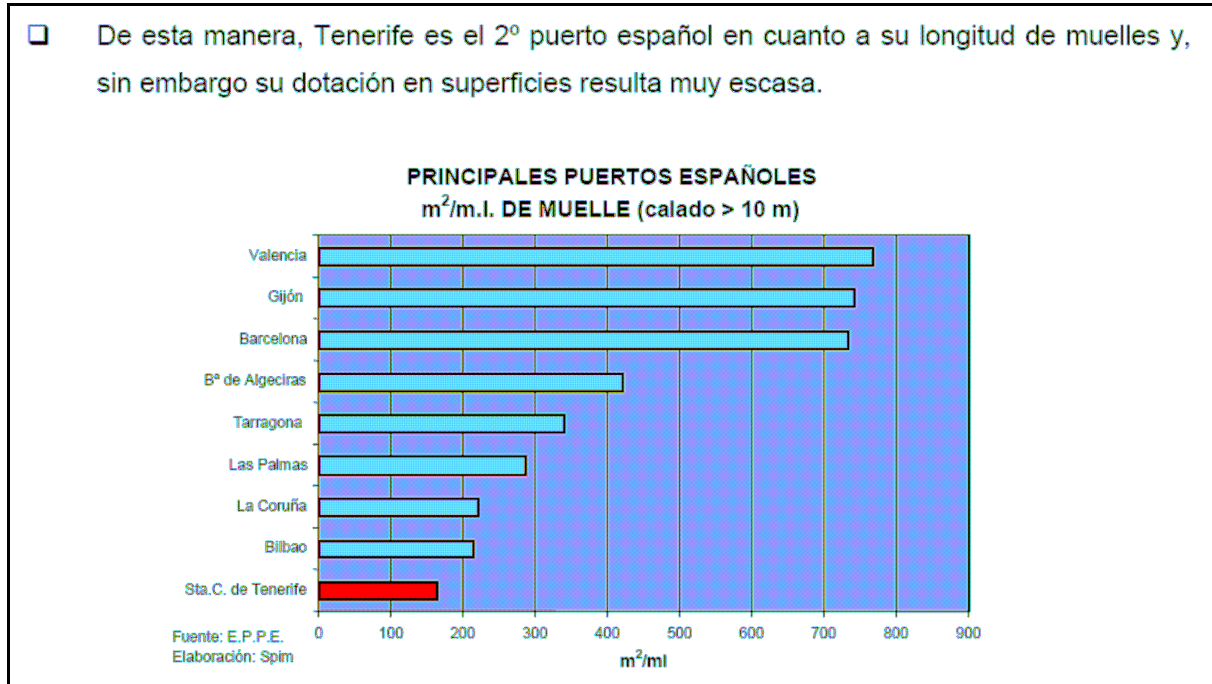
Proyecto de urbanización
Proyecto de ejecución



Autorización de explotación
Autorización de explotación

ANEXO II LAS SUPUESTAS URGENTES NECESIDADES PORTUARIAS EN TENERIFE

El PUEP hace mención a la poca capacidad del puerto de Santa Cruz. En este sentido, destaca que el puerto de Santa Cruz, a pesar de ser uno de los de mayor longitud de España, no posee la suficiente superficie portuaria.



Pag. 18 de la Memoria del PUEP de Granadilla

El dato de este cuadro (superficie útil portuaria por cada metro lineal de muelle) pretende dar una imagen de que el puerto de Santa Cruz es de segunda categoría, pero no ofrece otro interés que el saber que la ciudad de Santa Cruz de Tenerife es la que más litoral natural ha sacrificado de forma irreversible en beneficio a su Puerto (13 km., según la propia Autoridad Portuaria) en todo el Estado. Pero no es este dato el más interesante, que se obtiene al realizar una comparativa de superficie total portuaria: el puerto de Santa Cruz es el 5º mayor de España (tras Algeciras, Barcelona, Valencia y Las Palmas) y el 119 a nivel mundial.

Aún así, el PUEP afirma que las necesidades portuarias de Tenerife abarcan todo tipo de apartados:

- Nueva superficie para contenedores, debido a que en el caso del tráfico cautivo se está al borde de la saturación y se quiere comenzar a trabajar con mercancías en tránsito para aumentar la diversificación económica de la Isla.
- Instalaciones para la descarga del Gas Natural Licuado, combustible por el que apuesta el Gobierno de Canarias para el futuro de la Isla
- Nueva superficie para graneles, tanto sólidos (materiales de construcción), como líquidos (combustibles)
- Nueva superficie para mercancía en general (madera, atados de hierro...) ya que la ubicación actual de esta descarga coincide con la dársena que se pretende utilizar para los cruceros.
- Nueva superficie para el tráfico rodado, que se estima en 50.000 m²
- Nueva superficie para ubicar los vehículos de importación, que se estima en 10.000 m²

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 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.

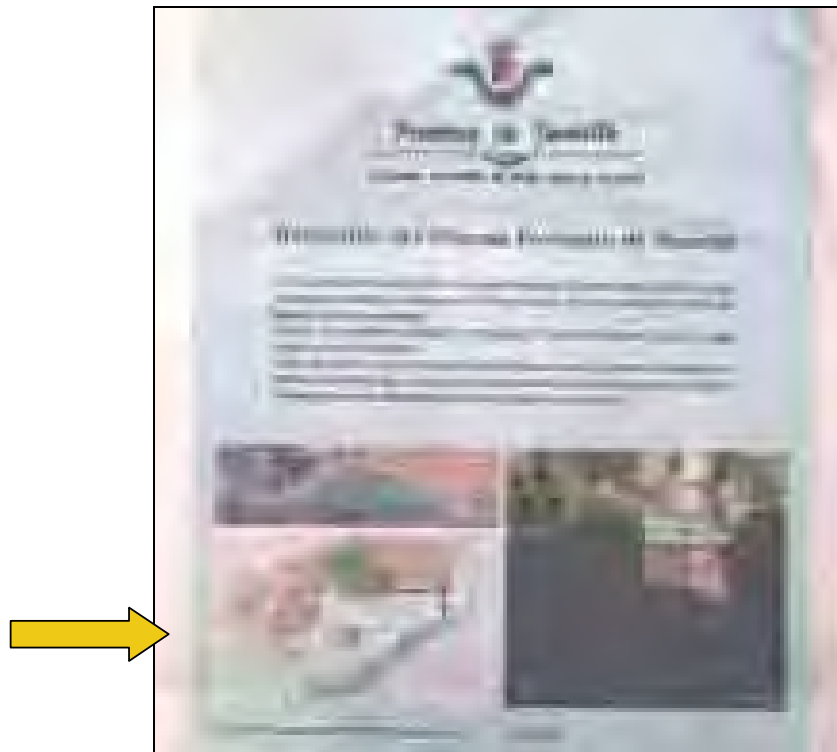
Pag. 28 de la Memoria del PUEP de Granadilla

Para solventar esta “grave” situación insular, se propone la urgente necesidad de construcción del nuevo puerto de Granadilla y se emite por parte del Gobierno de Canarias una resolución con fecha 6 de mayo de 2002 que declara el proyecto como *“de interés público de primer orden, por imperiosas razones de índole social y económica”*. Los motivos fundamentales expuestos en ese acuerdo del Gobierno de Canarias son, textualmente, los siguientes

1. Porque la construcción de un nuevo puerto en la isla constituye **una necesidad inaplazable por el agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones** de las que depende la economía
2. Porque no existe **otra localización viable en toda la isla** que la prevista en Granadilla, no constituyendo una ampliación de las actuales instalaciones portuaria una alternativa posible

En consecuencia, según el Gobierno de Canarias, en 2002 el puerto estaba al borde del agotamiento y la ampliación de las instalaciones portuaria de Santa Cruz no era una alternativa.

En noviembre de 2004 la Autoridad Portuaria costeó una separata titulada *“Especial Puertos”* en cuya contraportada figuraba una página de publicidad institucional titulada *Desarrollo del Sistema Portuario de Tenerife*, donde se leía el siguiente texto: *“Con la nueva terminal de contenedores del Dique del Este, el puerto de Santa Cruz llegará al límite de su ampliación”*, y se incluyó un plano del proyecto de esa ampliación del Dique del Este



Límite de ampliación del puerto de Santa Cruz (en verde), según Autoridad Portuaria

Ese plano ni tan siquiera coincide con el que sale en la recientemente publicada *“Memoria Anual 2004. Puertos de Tenerife”* (en adelante MEM.04).



Proyecto de ampliación del Dique del Este (MEM.04)

Al margen del plano, lo más destacado de lo que se dice en el texto de MEM.04 es lo siguiente:

- Se afirma en el título y en el texto que es la *“Máxima ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife”*
- Se reconoce que esta ampliación es *“viable desde la perspectiva operativa y técnica”*
- Se incrementa la capacidad del Puerto de Santa Cruz hasta 800.000 TEUs/año, y se habla de forma confusa de 69.900 nuevos m²
- Se afirma, no obstante que esto no satisface las demandas insulares a largo plazo
- Aún así, se menciona que esta nueva ampliación permitirá el desarrollo de la actividad de la mercancía en tránsito, que posteriormente se ejecutará a gran escala en el Puerto de Granadilla

ANEXO III SOBRE EL AGOTAMIENTO DE LAS ACTUALES INSTALACIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

Respecto al argumento del agotamiento, las reiteradas afirmaciones de la Autoridad Portuaria en el pasado de que en el año 2005 este puerto “podría quedar colapsado” para el tráfico cautivo de mercancías (aquellas que entran y salen de la Isla) son francamente alarmantes. La Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA) del proyecto de febrero de 2003 posponía esta fecha:

Considerando el escenario alto del análisis de mercado (que es el indicado para estimaciones a corto plazo), el puerto de Santa Cruz de Tenerife se congestionará, para el tráfico de contenedores, en el año 2007 ó 2008 si no existiera puerto alternativo (párrafo 2ª, Anexo II)

El crecimiento estimado de TEUs (unidad de contenedores), que es el apartado que mayor superficie portuaria demanda, no indica para nada este colapso. Autoridad Portuaria defiende en la MEM.04 que hay un crecimiento medio anual en el tráfico de contenedores del 6,7% en la última década. Pero, en base a sus propios datos, si se hace un análisis pormenorizado del movimiento por lustros, se observa la siguiente evolución:

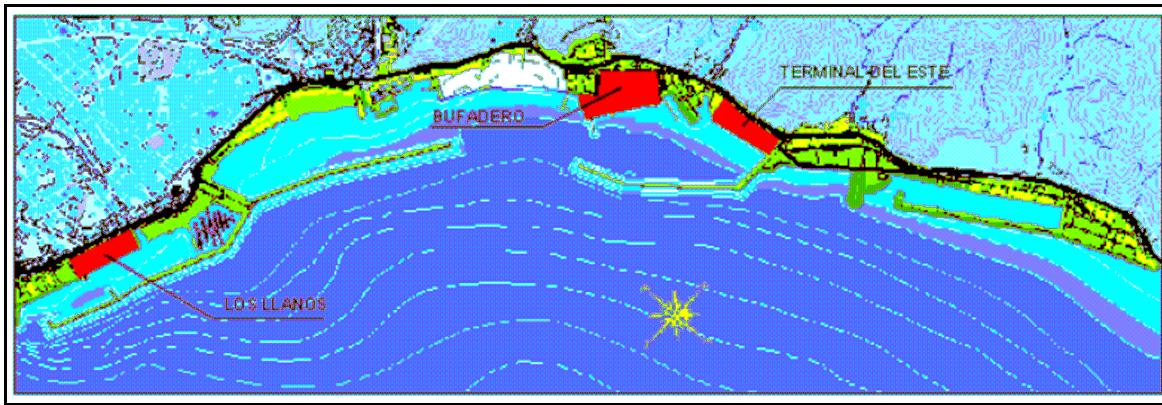
1995 - 2000 → 242.066 TEUs - 393.371 TEUs → aumento del 12 % anual
2000 - 2004 → 393.371 TEUs - 431.999 TEUs → aumento del 2 % anual

Por tanto, parece obvia la ralentización del tráfico de contenedores en los últimos años.

Según la propia MEM.04, el Puerto de Santa Cruz movió 399.458 TEUs en 2004. De estos casi 400.000 contenedores, si tenemos en cuenta un nivel de operatividad de 3 TEUs/m²/año. que es el que usa Autoridad Portuaria en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, se deduce que la superficie necesaria es de 133.333 m².

Según el PUEP, la superficie existente en la actualidad del puerto de Santa Cruz en las tres terminales de contenedores existentes es la siguiente:

	LONGITUD (m)	CALADO (m)	SUPERFICIE (Has)	CAPACIDAD (TEUs/año)
Terminal de Los Llanos	400	8	5,6	133.000
Terminal de Contenedores del Este	435	10	6,4	133.000
Terminal del Bufadero	475	14	8,6	172.000
TOTAL	1.310	-	20,6	438.000



Por tanto, nos encontramos con una superficie útil de 206.000 m², que sin embargo no concuerda con la capacidad de movimiento de TEUs al año estimada en ese mismo cuadro por la propia Autoridad Portuaria. Según sus cálculos, la capacidad de estas tres terminales es de tan sólo 438.000 TEUs/año, lo que le da una operatividad de poco más de 2 TEUs/m²/año, probablemente un record mundial de ineficiencia.

La realidad es que la capacidad de los 206.000 m² actuales del Puerto de Santa Cruz, tendría una operatividad muy superior a la de Granadilla (estimada en 3 TEUs/año/m²), por lo que incluso estimando una operatividad igual, la capacidad actual debería ser de un mínimo de:

$$206.000 \text{ m}^2 \times 3 \text{ TEUs/año/m}^2 = 618.000 \text{ TEUs/año}$$

Por tanto, si en la actualidad se operan 400.000 TEUs/año y la capacidad actual real es de 618.000 hay un porcentaje aún de crecimiento estimado en un 55%.

Este cálculo matemático es algo superior a un documento interno de la propia Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, denominado *Informe sobre el proyecto-resumen y Es.I.A. del nuevo puerto de Granadilla* (junio de 2000), en el que se especificaba que existe aún una capacidad de crecimiento del 26-33% en el tráfico de mercancías.

Según el propio PUEP, la cantidad de contenedores anuales que operarán en Tenerife en los próximos 22 años (periodo para el que se estipula la validez del proyecto de Granadilla) es la siguiente:

Las previsiones para este tráfico para los próximos años son:

AÑO	2004	2007	2010	2020	2027
Miles TEUs	400	469	765	1244	1570 (*)

(*) 40 % en tránsito

Por tanto, en el año 2020 el Sistema Portuario de Tenerife deberá contar con una capacidad adicional de unos 800.000 TEUs/año y en el año 2.027 de 1.100.000 TEUs/año aproximadamente.

Pag. 29 de la Memoria del PUEP de Granadilla

Teniendo en cuenta la totalidad de tráfico de 1.570.000 TEUs/año -con el dato del 40% en tránsito y el 60% cautivo-, para el 2.027 las estimaciones sólo de tráfico cautivo y estimando un crecimiento para este tráfico de un 5% anual (dato de la propia Autoridad Portuaria, muy superior a la media del 2% de los últimos 5 años), esta sería la evolución y las necesidades de superficie:

AÑO	2004	2007	2010	2020	2027
TEUs (estimación anual)	400.000	469.000*	530.000**	790.000**	942.000*
Superficie necesaria (m ²)***	133.333	156.333	176.666	263.333	314.000

*Crecimiento previsto por Autoridad Portuaria

** Estimaciones proporcionales

*** Calculadas según 3 TEUs/año.m²

Es necesario destacar que en la propia Memoria de Actividades de 2004 queda claramente en entredicho el agotamiento de las actuales instalaciones de Santa Cruz, ya que en ese mismo año el Puerto de Santa Cruz (sin haber realizado ninguna ampliación de nueva superficie para contenedores) inicia por primera vez el tránsito internacional de contenedores.

Otro aspecto importante a resaltar es la extensa longitud de muelle adosado a las terminales:

$$1.310 \text{ m} / 206.000 \text{ m}^2 = 6,36 \times 10^{-3} \text{ m. lineal de atraque por cada m}^2 \text{ de superficie actual en Santa Cruz}$$

Frente a esto, la terminal de contenedores adosada al proyecto de Granadilla ofrece los siguientes parámetros:

$$650 \text{ m} / 260.000 \text{ m}^2 = 2,5 \times 10^{-3} \text{ m. lineal de atraque por cada m}^2 \text{ superficie prevista en Granadilla}$$

Es decir, el actual puerto de Santa Cruz ofrece 2,5 veces más longitud de atraque adosada a la superficie de contenedores que el proyecto de Granadilla, por lo que la operatividad de buques actuales en cualquier caso debería ser muy superior y en ningún caso inferior, tal como plantea Autoridad Portuaria.

A esta cuestión hay que sumarle otro apartado fundamental para la operatividad de una base de contenedores: las condiciones climáticas. El mayor enemigo a la eficiencia en la estiba y desestiba de este tráfico es el viento, y mientras la bahía de Santa Cruz posee unas excelentes condiciones por su protección contra el viento alisio casi continuo que existe en Canarias, la costa de Granadilla ofrece uno de los puntos de la isla con mayor incidencia de estos vientos, buena prueba de ellos son los parques eólicos de Tenerife, situados en esta zona. Este problema ya ha sido descrito en el documento denominado *Informe sobre los problemas de maniobrabilidad del proyecto de Granadilla* de la Plataforma ciudadana a favor del puerto de Santa Cruz (2004). Por su parte, los propios estibadores del puerto de Santa Cruz estiman que la ralentización de las operaciones en Granadilla por el viento será de aproximadamente de un 40% respecto al actual puerto, disminuyendo en gran medida la competitividad de esta instalación portuaria.

ANEXO IV LAS CONTRADICCIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

MEMORIA ANUAL 2004

PRESENTACION DATOS TECNICOS ESTADISTICA Y GESTION ECONOMICA ACTIVIDAD PORTUARIA OBRAS Y PROYECTOS ACTIVIDAD SOCIOCULTURAL EMPRESAS PARTICIPADAS TARIFAS Y SERVICIOS GALERIA FOTOGRAFICA

Estadística y gestión económica

El crecimiento sostenido de la economía canaria durante el período 1995-2004 se ha reflejado en el total de toneladas movidas en los puertos que integran esta Autoridad Portuaria.

Más? [Click aquí](#)

Base transbordos

EL Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue elegido por la naviera sudafricana Safmarine como base para sus transbordos entre Europa y la costa oeste de África, elección realizada en base a la alta calidad ofertada, ...

Castellano : English : Arabic

Mensaje del Presidente

En el seno de la **Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife** siempre ha estado presente la idea constante de crecer y expandirnos ...

DATOS TECNICOS

Situación
Régimen de vientos
Temporales teóricos

Portada de la versión digital de la Memoria anual 2004 de Puertos de Tenerife

Se reproduce a continuación un texto de la propia Autoridad Portuaria de Santa Cruz en relación al tráfico de trasbordo de mercancías que las contradicciones que este organismo mantiene frente a las instalaciones portuarias situadas en la capital de Tenerife:

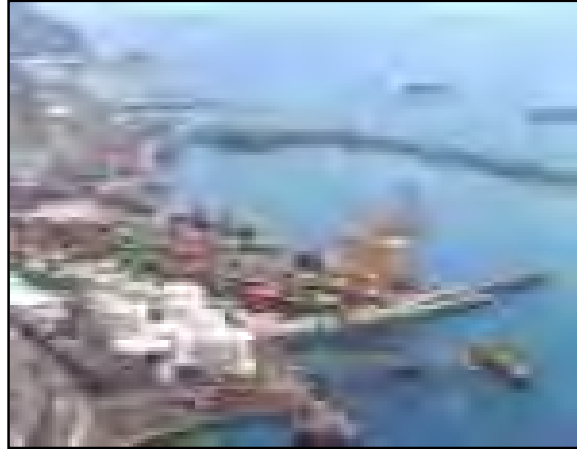
*“El Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue elegido por la naviera sudafricana Safmarine como base para sus transbordos entre Europa y la costa oeste de África, **elección realizada en base a la alta calidad ofertada, buenos resultados, productividad y competitividad** que caracterizan a la instalación portuaria capitalina.*

Safmarine, junto con su naviera hermana Maersk Sealand, pertenecen a A.P. Moller, el mayor grupo naviero del mundo, ya realizaba escalas semanales en el puerto tinerfeño conectando las instalaciones del norte de Europa, Escandinavia y Sudáfrica con Tenerife a través de buques con capacidad para hasta 3.100 teus. Precisamente estos buques son los que traen a la Isla las mercancías objeto de trasbordo procedentes del norte de Europa que, una vez consolidadas con las que provienen de España y el Mediterráneo, se cargan en uno de los seis buques que ofrecen el nuevo servicio.

Con fecha 1 de septiembre comenzaron las operativas de trasbordo con el buque “Safmarine Lobito”, que llegó a la Isla procedente del puerto de Safi, en Marruecos, y partió rumbo a diferentes puertos de la costa oeste africana. Desde entonces el

“Safmarine Lobito” rota semanalmente con el “Loretta D”, “Safmarine Bata”, “Safmarine Soyo”, “Safmarine Boma” y “Safmarine Gabon”, para realizar escalas en Santa Cruz de Tenerife y transportar toda la carga procedente del Norte de Europa, España y el Mediterráneo, admitiendo asimismo el transporte de carga contenerizada y carga general desde y para los puertos africanos.

Con estos primeros trasbordos se materializó uno de los objetivos del Plan Estratégico del Sistema Portuario de Tenerife cuya misión es aprovechar los nuevos desarrollos portuarios para impulsar la actividad y competitividad de los puertos provinciales, mejorando la conectividad insular y con el exterior para formar parte de las grandes redes globales del tráfico portuario.



La futura ampliación de la Dársena del Este supondrá el primero de los impulsos decisivos para potenciar este tipo de tráfico, que se desarrollará a gran escala en el Puerto de Granadilla.

De esta manera, el Sistema Portuario provincial avanza en su configuración como plataforma logística europea para el mercado africano, cuyo desarrollo se considera una de las piedras angulares de la economía mundial.”

Frente a este texto de la Autoridad Portuaria, cabe hacerse algunas preguntas:

1. ¿Cómo es posible que se empiece a hacer tránsito de contenedores en un puerto que está al borde del agotamiento en el tráfico cautivo del que depende la Isla?
2. ¿Cómo se puede afirmar que el Puerto de Santa Cruz tiene “alta calidad ofertada, buenos resultados, productividad y competitividad” cuando se ha justificado el puerto de Granadilla en base a la inoperatividad de las instalaciones santacruceñas?

Ante esta aparente contradicción cabe sacar algunas conclusiones:

- Se ha falseado los datos de capacidad actual del Puerto de Santa Cruz, y por tanto no es válido lo afirmado en la Declaración de Impacto Ambiental del agotamiento de las actuales instalaciones en 2007-08.
- Cálculos realizados en base a los datos ofrecidos por la propia Autoridad Portuaria demuestran que con los 206.000 m² de superficie portuaria actual se podrían mover 618.000 (crecimiento potencial de un 55%), con lo que el agotamiento de las actuales instalaciones no sería antes de 2013 .
- No existe *interés público de primer orden, por imperiosas razones de índole social y económica* para la construcción del puerto de Granadilla desde la perspectiva de las actuales instalaciones del actual Puerto de Santa Cruz, en dónde incluso se ha empezado a efectuar tráfico en tránsito de contenedores

ANEXO V

CONFRONTACIÓN DE DATOS ENTRE LA ACTUAL AUTORIDAD PORTUARIA Y LA PLATAFORMA EN DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DÁRSENA NORTE



En la foto (de izq. a dcha. en primera fila): Pablo Montoro (expresidente), Pedro Anatael Meneses (expresidente), Cándido Quintana (Presidente de la Plataforma en Defensa del Puerto de Santa Cruz) y Guillermo Bencomo (expresidente)

COMUNICADO DE PRENSA DEL PRESIDENTE DE AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DE MIÉRCOLES 23 DE NOVIEMBRE A LAS 18,00 COMO CONTESTACIÓN A LA RUEDA DE PRENSA DADA POR TRES ANTERIORES PRESIDENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE DESMONTA LA ALTERNATIVA DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO TENERIFEÑO PRESENTADA ESTA MAÑANA

El proyecto de ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife como alternativa al Puerto de Granadilla presentado esta mañana por la Plataforma en Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife no es viable ambiental, técnica ni económicamente. Así lo asegura esta tarde el presidente de Puertos de Tenerife, Luís Suárez Trenor, en el transcurso de la rueda de prensa celebrada en la Junta del Puerto en la que el titular de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife desmonta con datos técnicos las tesis defendidas por la citada plataforma.

Suárez Trenor indicó que la alternativa propuesta no se sustenta ambientalmente debido a que se desarrollará sobre el LIC Sebadales de San Andrés y requerirá un movimiento de cantera de 20 millones de metros

cúbicos que tendrán que extraerse del Parque Rural de Anaga, ámbito que no contempla dicha actividad extractiva.

La alternativa propuesta tampoco resuelve las necesidades de cumplimiento de ampliación del sistema portuario de Tenerife de acuerdo con lo establecido en el Compromiso por el desarrollo del sistema portuario firmado en febrero en 2004, al tiempo que no avala la implantación del Gas Natural, imprescindible para cumplir con el protocolo de Kyoto, y elimina la Dársena polivalente prevista y acordada por los firmantes del citado compromiso.

Suárez Trenor aseguró también que esta alternativa, que supondría un incremento del tráfico rodado hacia toda la isla, no aporta la superficie necesaria para la realización de actividades logísticas, reduciendo la existente en el puerto santacrucero a 150 mil metros cuadrados cuando, con los proyectos que se ejecutan actualmente supera los 300 mil. Esta reducción impedirá la generación de nueva riqueza en la citada instalación.

La propuesta de ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife como alternativa al Puerto de Granadilla está abierta hacia el sureste, lo que reduce de manera importante los días de operatividad de la misma, al tiempo que quita operatividad en trasbordos a las terminales de contenedores dada su poca profundidad que las haría medianamente operativas para el tráfico cautivo.

Asimismo, anula la posibilidad de desarrollo de actividades de ocio en marinas deportivas, eliminando las existentes en la dársena pesquera y la prevista frente a San Andrés y manteniendo sólo la existente en la Dársena de Los Llanos. Tampoco prevé la construcción y puesta en marcha de un puerto de pescadores en el barrio de San Andrés. Económicamente tampoco es viable dado que, conociendo el sistema de financiación en las autoridades portuarias, pondría el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuatro veces más caro que el Las Palmas, entre otras, para las propias actividades de trasbordo.

La propuesta presentada esta mañana por ex presidentes de la Autoridad Portuaria en realidad sólo ampliará 374 mil metros cuadrados la capacidad la superficie en tierra del puerto a cambio de perder casi 500 mil m² de actividades conexas.

Suárez Trenor asegura que este proyecto, con un coste de 480 millones de euros arroja un promedio de inversión de entre 1.200 y 1.400 euros por metro cuadrado, mientras que el Puerto de Granadilla, cuya construcción supondrá un volumen de cantera de 13 millones de metros cúbicos, tendrá un coste de 220 millones de euros, a una media de 275 euros metro cuadrado, y multiplicará por tres la posibilidad de generación de nuevas actividades logísticas y valor añadido.



PLATAFORMA EN DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ

24-nov-2005

COMUNICADO DE PRENSA

La Plataforma exige la inmediata dimisión del Presidente de Autoridad Portuaria, por poner en peligro con falsedades el futuro portuario de Tenerife

Tras la rueda de prensa realizada ayer por esta Plataforma, en la que con el respaldo de los cuatro anteriores Presidentes de la Autoridad Portuaria de Tenerife se presentó a la opinión pública un proyecto técnico de construcción de Dársena Norte, que demuestra de forma inapelable las virtudes económicas, sociales y ambientales de este proyecto frente al de Granadilla, y tras la convocatoria urgente en el mismo día de ayer por parte del actual Presidente de la Autoridad Portuaria de Tenerife para contradecir los datos aportados en dicha rueda de prensa, esta Plataforma quiere manifestar a la opinión pública lo siguiente:

1. Toda y cada una de las argumentaciones del Presidente son, no sólo falsas, sino muy fácilmente desmontables
2. Se adjunta un cuadro en el que, una a una, se contesta a los disparates dichos ayer por este señor y se ofrece la verdad del proyecto de Dársena Norte
3. La Plataforma considera ya inadmisibles que un puesto de la importancia del de Presidente de la Autoridad Portuaria esté en manos de una persona cuya única política es hundir las actuales instalaciones portuarias de la Isla de Tenerife, que es el Puerto de Santa Cruz, para justificar el disparate que supone Granadilla
4. En tal sentido, la Plataforma no sólo exige la inmediata dimisión de este señor, sino que empezará una campaña para que todo tipo de colectivos se sumen a esta solicitud de dimisión
5. Asimismo solicitamos el apoyo de la ciudadanía al proyecto de futuro de Dársena Norte así como a los cuatro ex-Presidentes de Autoridad Portuaria que los respaldan
6. Ahora más que nunca, la Plataforma pide a la ciudadanía que acuda a la manifestación del 26 de noviembre contra el proyecto de Granadilla y a favor de la potenciación del Puerto de Santa Cruz

Finalmente, la Plataforma hace un llamamiento a los medios de comunicación para que, como réplica a la información dada ayer por el Presidente de la Autoridad Portuaria, y por la **IMPORTANCIA FUNDAMENTAL QUE LA SITUACIÓN ACTUAL DE ESTE TRISTE CONFLICTO TIENE PARA EL FUTURO DE LA ISLA**, apelamos encarecidamente a la publicación de los datos adjuntos a este comunicado para que la opinión pública sepa la realidad sobre las posibilidades de crecimiento del Puerto de Santa Cruz

Contacto: Cándido Quintana, Presidente (tlf. 660 653180)

ARGUMENTOS TEXTUALES CONTRA EL PROYECTO DE DÁRSENA NORTE DEL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA, REMITIDOS A LA PRENSA EL 24-NOV-05	ARGUMENTOS REALES DEL PROYECTO DE DÁRSENA NORTE APOYADO POR LOS 4 ANTERIORES PRESIDENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
<i>...El proyecto de ampliación del Puerto de Santa Cruz como alternativa al Puerto de Granadilla presentado esta mañana por la Plataforma en Defensa del Puerto de Santa Cruz no es viable ambiental, técnica ni económicamente</i>	El proyecto presentado es incuestionablemente más viable desde la perspectiva económica, ambiental y social
<i>...El titular de la Autoridad Portuaria de Tenerife desmonta con datos técnicos las tesis defendidas por la citada plataforma</i>	Nunca en la historia del conflicto de Granadilla, plagada de mentiras por parte de la Autoridad Portuaria, como que el proyecto no iba a tener impacto ambiental ni afección a las playas de El Médano (hecho ya reconocido por la Unión Europea) se ha dicho tal cantidad de falsedades juntas. No hay un solo argumento que se haya desmontado, por el contrario son muy fácilmente rebatibles
<i>...La alternativa propuesta no se sustenta ambientalmente debido a que se desarrollará sobre el LIC Sebadales de San Andrés</i>	El LIC Sebadales de San Andrés era de mucha menor importancia que el LIC Sebadales del sur de Tenerife, cuando el primero estaba en buenas condiciones hace más de 4 años. Desde entonces, la propia Autoridad Portuaria lo ha destrozado irreversiblemente con las obras de ampliación de la explanada en la trasera de la Dársena de Pesca, tal como ha denunciado reiteradamente colectivos como la Asociación de Amigos de Las Teresitas, ATAN, Ben Magec-Ecologistas en Acción o la Cofradía de Pescadores de S. Andrés. Resulta de un cinismo insoportable apelar a un espacio protegido que la propia Autoridad Portuaria ha destrozado
<i>...Se requerirá un movimiento de cantera de 20 millones de metros cúbicos que tendrán que extraerse del Parque Rural de Anaga, ámbito que no contempla dicha actividad extractiva</i>	Si el Parque Rural de Anaga no contempla la actividad extractiva, ¿por qué dice Autoridad Portuaria que se va a sacar de ahí? ¿Se están sacando los actuales rellenos que se están efectuando en el Dique del Este o en la Dársena de Pesca del Parque Rural de Anaga? ¿Los rellenos de Granadilla no están previsto que se saquen de dos áreas de cardonal-tabaibal en buen estado de conservación como son los terrenos al norte del aeropuerto Reina Sofía o los terrenos al norte de la central de Granadilla, que están propuesto como Reserva natural especial por la Iniciativa Legislativa Popular que el Parlamento se negó a debatir? El proyecto presentado de Dársena Norte se especificó que en la actualidad no haría falta, y que si en el futuro hiciese falta, se acometería por fases, y por tanto se realizaría los rellenos de dónde se sacan en la actualidad, que es de las obras que se ejecutan en el área metropolitana Santa Cruz-Laguna, con lo cual se resuelve un problema ambiental de enorme envergadura, como es en dónde se pone esos escombros
<i>...No avala la implantación del Gas Natural, imprescindible para cumplir con el protocolo de Kyoto</i>	El proyecto de Granadilla destina 150.000 de los más de 800.000 m ² (18%) a la planta del gas y ni un solo metro de muelle de ribera a la descarga del mismo. Por tanto, justificar Granadilla el actual proyecto de Granadilla en base a la descarga del gas supone una desfachatez. Por otra parte, está más que demostrado que la descarga del gas o de cualquier otro combustible necesario para la central de Unelco-Granadilla o el aeropuerto sur no necesita instalación portuaria, sino sistemas de descarga off-shore (en alta mar). Por último, la implantación del gas no hará que cumplamos el protocolo de Kyoto, tal como defienden por ejemplo expertos en energía de las Universidades canarias
<i>...Esta alternativa supondría un incremento del tráfico rodado hacia toda la isla</i>	El 80% de la población de la Isla de Tenerife se encuentra en un radio de 30 kilómetros alrededor del puerto de Santa Cruz, por lo que es la ubicación más idónea sin duda para el abastecimiento insular. El traslado del tráfico de contenedores y mercancías a Granadilla, por el contrario, haría que la autopista sur se viese incrementado su tráfico de camiones pesado en unos 2.000 al día para trasladar esa mercancía al área metropolitana
<i>...No aporta la superficie necesaria para la realización de actividades logísticas, reduciendo la existente en Santa Cruz a 150 mil m2 cuando, con los proyectos que se ejecutan actualmente supera los 300 mil Esta reducción impedirá la generación de nueva riqueza en la citada instalación</i>	La zona de actividades logísticas del proyecto de Granadilla es de 124.000 m ² . La nueva zona de actividades logísticas que se propone en el proyecto de Dársena norte es de 160.000 m ² , sin que interfiera lo más mínimo en la superficie actual existente. La zonas de actividades logísticas tienen que estar en el foco económico principal de la Isla, que desde luego es el área metropolitana alrededor del Puerto de Santa Cruz y no en Granadilla

<p><i>...La propuesta de ampliación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife como alternativa al Puerto de Granadilla está abierta hacia el sureste, lo que reduce de manera importante los días de operatividad de la misma</i></p>	<p>El proyecto tiene exactamente la misma orientación que el Dique del Este, dársena tremendamente operativa. Hacer una comparación de operatividad entre este proyecto, ubicado en la bahía de Santa Cruz (la mejor de la Isla) y el puerto de Granadilla, ubicado en mar abierto en la zona de mayor viento y peor mar de todo Tenerife (dónde se ubican los parques eólicos) resulta cómico. En Granadilla se estima que el 40% de los días del año estará graves problemas de operatividad</p>
<p><i>...Quita operatividad en trasbordos a las terminales de contenedores dada su poca profundidad que las haría medianamente operativas para el tráfico cautivo</i></p>	<p>Es obvio que el Sr. Suárez Trenor ni siquiera ha visto el proyecto. La Dársena Norte es totalmente independiente a las actuales dársenas de contenedores que están dentro del dique del este. Las nuevas terminales de contenedores ofrecen estos datos: Zona A: 302.000 m2 con 945 m. de línea de atraque adosadas y calado de 20 m. Zona B: 150.000 m2 con 760 m. de línea de atraque adosadas y calado de 16 m. Sumando las dos zonas: 452.000 m2 con 1715 m. de línea de atraque con calados superiores a 16 m. Frente a esto, Granadilla ofrece 260.000 m2 con 620 m. de línea de atraque adosada de 16 m. de calado</p>
<p><i>...Anula la posibilidad de desarrollo de actividades de ocio en marinas deportivas, eliminando las existentes en la dársena pesquera y la prevista frente a San Andrés y manteniendo sólo la existente en la Dársena de Los Llanos</i></p>	<p>La especulación que hay alrededor de las marinas deportivas en el Puerto de Santa Cruz (con proyectos tan disparatados como el de Valleseco o el de San Andrés, que además obstaculizan el tráfico pesado de buques) quedaría definitivamente resuelto, ya que la Dársena de Los Llanos quedaría en su totalidad para las embarcaciones de recreo, así como toda la superficie de tierra adosada para disfrute de la ciudadanía de Santa Cruz, la Dársena de Anaga básicamente para el tráfico de personas (incluyendo cruceros turísticos) y toda la actividad pesada se concentraría en el Dique del Este y la Dársena Norte</p>
<p><i>...Tampoco prevé la construcción y puesta en marcha de un puerto de pescadores en el barrio de San Andrés</i></p>	<p>La propuesta es totalmente compatible con lo que se quiera hacer en el barrio de San Andrés. Por el contrario Autoridad Portuaria es la que pretende hacer en ese barrio un puerto deportivo incompatible con las demandas de los pescadores de la zona</p>
<p><i>...Económicamente tampoco es viable dado que, conociendo el sistema de financiación en las autoridades portuarias, pondría el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuatro veces más caro que el Las Palmas, entre otras, para las propias actividades de trasbordo</i></p>	<p>¿? No tiene el más mínimo sentido. Suponemos que están hablando de los fondos. El sistema de financiación de las Autoridad Portuarias implica que igual que el proyecto de Granadilla se podría hacer con fondos europeos que se encuentran bloqueados por el impacto ambiental del proyecto, el puerto de Santa Cruz tendría más fácilmente los fondos por haber más consenso, y exactamente igual que muchas de las obras de ampliación del puerto de Santa Cruz se han hecho con fondos europeos, la Dársena Norte se podría acometer con estos fondos si se retira el proyecto de Granadilla. Por el contrario, el encarecimiento en el tráfico de mercancías se produciría en un puerto como el de Granadilla, con unas condiciones meteorológicas lamentables</p>
<p><i>...En realidad sólo ampliará 374 mil metros cuadrados la capacidad la superficie en tierra del puerto a cambio de perder casi 500 mil m2 de actividades conexas</i></p>	<p>Es obvio que el Sr. Suárez Trenor ni siquiera ha visto el proyecto. Se crean 815.000 nuevos metros cuadrados sin la más mínima pérdida de superficie portuaria actual, ya que la totalidad es terreno ganado al mar</p>
<p><i>...Con un coste de 480 millones de euros arroja un promedio de inversión de entre 1.200 y 1.400 euros por metro cuadrado, mientras que el Puerto de Granadilla, cuya construcción supondrá un volumen de cantera de 13 millones de metros cúbicos, tendrá un coste de 220 millones de euros, a una media de 275 euros metro cuadrado, y multiplicará por tres la posibilidad de generación de nuevas actividades logísticas y valor añadido.</i></p>	<p>Como es falso que se creen 374.000 nuevos m2, es falso la estimación de 1200-1400 € de cada m2. La realidad es que costaría 590 €/m2. También es falsa la estimación del precio por m2 en Granadilla. La superficie portuaria prevista según datos de la propia Autoridad Portuaria es: contenedores 260.000, graneles 195.000, mercancías 57.000 y ZAL 124.000. Total: 636.000. El presupuesto estimado es de 386.000.000 € (sólo el dique exterior que ya salió a licitación es de 136.000.000). Esto da un precio por m2 de 610 €, más caro que Santa Cruz. Todo esto al margen de todas las infraestructuras asociadas que harían falta y que en Santa Cruz ya están hechas (viales, carreteras...), lo que convierte a Granadilla en una auténtica sangría económica</p>