

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas,  
COM(2006)XXX

**DICTAMEN DE LA COMISION**

**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)»**

**LE TEXTE EN LANGUE ESPAGNOLE**

**EST LE SEUL FAISANT FOI**

## DICTAMEN DE LA COMISION

**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)»**

### I. MARCO JURÍDICO

El artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE estipula que cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión de un lugar incluido en Natura 2000 o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a dicho lugar, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del mismo. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.

Según el artículo 6, apartado 4, de la Directiva 92/43/CEE, 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 razones de índole social o económica. En tal caso, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida e informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado. Cuando el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritarios, y si no se pueden alegar consideraciones relacionadas con la salud humana, con la seguridad pública o con consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, el proyecto podrá justificarse, previo dictamen de la Comisión<sup>1</sup>, por otras razones imperiosas de interés público de primer orden.

### II. LA SOLICITUD ESPAÑOLA

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 17 de noviembre de 2005, el Gobierno autonómico de las Islas Canarias (administración regional competente para la conservación de la naturaleza) envió una nota aclaratoria en

---

<sup>1</sup> Las diferentes versiones lingüísticas del artículo 6, apartado 4, de la Directiva de hábitats utilizan términos diferentes para traducir el inglés «opinion»: el texto neerlandés tiene «advies», el francés «avis», el alemán «Stellungnahme», el español «consulta» y el italiano «parere». Aunque la versión española hable de consulta, hemos considerado que «dictamen» se ajusta más al sentido del término en el presente documento.

relación con un lugar propuesto de importancia comunitaria, denominado «Sebadales de Güigüi».

### III. EL PROYECTO

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 m<sup>2</sup> 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.

### IV. LA RED NATURA 2000

Los lugares incluidos en Natura 2000 afectados por el proyecto son «Sebadales del Sur de Tenerife» (ES7020116) y «Montaña Roja» (ES7020049). Estos espacios fueron declarados por las autoridades españolas lugares de importancia comunitaria (LIC) y se incluyeron en la Decisión de la Comisión, de 28 de diciembre de 2001, por la que se aprobaba la lista de tales lugares con respecto a la región biogeográfica macaronésica, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo.

El lugar «Sebadales del Sur de Tenerife» es uno de los lugares de las Islas Canarias que ofrecen un hábitat de tipo «1110 *Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda*» (recogido en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo) y un hábitat necesario para la conservación de la especie prioritaria \**Caretta caretta*<sup>2</sup> (tortuga boba). El lugar «Montaña Roja» es uno de los que ofrecen un hábitat prioritario de tipo «2130 \* *Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)*».

Por otra parte, el proyecto afecta también a la especie *Atractylis preauxiana* (planta endémica de las Islas Canarias) y a la especie prioritaria *Caretta caretta*, incluidas en los anexos II y IV de la Directiva de hábitats.

---

<sup>2</sup> *Caretta caretta*: EN: loggerhead turtle; FR: tortue de carouane; ES: tortuga boba; DE: Unechte Karettschildkröte.

## **V. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO SOBRE LOS LUGARES INCLUIDOS EN NATURA 2000**

Los efectos previstos de la construcción del nuevo puerto de Granadilla se describen en la evaluación de impacto ambiental efectuada por las autoridades españolas y en otros estudios complementarios enviados a la Comisión entre 2003 y 2005.

Un primer proyecto y su estudio de impacto ambiental fueron objeto de un procedimiento de información pública (publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) español de 19 de enero de 2000). La declaración de impacto medioambiental se publicó el 26 de febrero de 2003. Para tener en cuenta algunas de las diferentes opiniones y observaciones, se revisó (se redujo) el proyecto original y se definió el proyecto definitivo.

El impacto ambiental más importante del nuevo puerto corresponderá a la alteración de los patrones naturales de retirada y depósito de arena. En condiciones naturales, la arena que cubre el fondo marino próximo al litoral se desplaza progresivamente de NE a SO por efecto de la corriente marina dominante. El proyecto portuario interrumpirá ese flujo natural de arena, lo que provocará la erosión del lecho marino situado corriente abajo. Las autoridades españolas consideran el alcance de la erosión entre 0 y 50 000 m<sup>3</sup>/año. Esa erosión implica una destrucción parcial de hábitats en los lugares de importancia comunitaria antes indicados «Sebadales del Sur de Tenerife» (ES7020116) y «Montaña Roja» (ES7020049), situados costa abajo.

Para mitigar las repercusiones previstas de la interrupción de los movimientos de arena en las aguas costeras, las autoridades españolas han propuesto realizar un trasvase de arena de norte a sur en el puerto de Granadilla. Esta propuesta prevé recoger toda la arena depositada en la parte septentrional del nuevo puerto mediante un sistema de bombeo y canalización y bombearla al extremo meridional del mismo. Las instalaciones eólicas construidas en la zona del proyecto producirían la electricidad necesaria para alimentar el sistema. La Comisión considera que el compromiso de las autoridades españolas en relación con el trasvase de arena norte-sur de dimensiones adecuadas constituye una parte esencial del proyecto portuario.

A fin de responder a las preocupaciones que suscita el impacto del fondeo de buques sobre hábitats sensibles, la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento nº 3777/2005, de 18 de noviembre de 2005<sup>3</sup>, prohíbe el fondeo de buques en el área de importancia comunitaria de Sebadales del Sur, en la Isla de Tenerife (SCI ES7020116). Esa medida tiene por objeto evitar los efectos perjudiciales que produce el garreo de las anclas y sus cadenas sobre tipos de hábitats arenosos presentes en ese lugar de importancia comunitaria. Esos movimientos producirían la erosión del lecho marino y destruirían los hábitats del lugar, lo que supondría una perturbación significativa en el futuro cuando el puerto entrara en funcionamiento.

## **VI. SOLUCIONES ALTERNATIVAS**

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 lugares 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

---

<sup>3</sup> BOE núm. 289 de 3.12.2005.

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.

Los servicios de la Comisión han analizado toda la información disponible en relación con las soluciones alternativas, entre la que se incluye la presentada en el contexto de las denuncias recibidas por la Comisión. 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.

- En lo que se refiere a las alternativas que implican una ampliación de las instalaciones portuarias existentes en Santa Cruz, los servicios de la Comisión consideran que las autoridades españolas han justificado adecuadamente su decisión de rechazar esas opciones dado, en particular, que:
- esa ampliación tendría un impacto negativo sobre los habitantes de Santa Cruz de Tenerife, tanto durante las obras de construcción como una vez operativo el puerto ampliado;
- no se dispondría de una cantera en las proximidades, lo que generaría problemas durante las obras;
- no se dispondría del terreno necesario para el desarrollo de las instalaciones logísticas e industriales conexas en las zonas adyacentes;
- supondría un mayor aumento del desequilibrio norte-sur del sistema de transportes de la isla;
- comprometería el plan de desarrollar una terminal de almacenamiento de gas natural, gracias a la cual se diversificarían las fuentes energéticas disponibles para la economía local; dado que el puerto actual está próximo a la ciudad de Santa Cruz, no se podría construir esa instalación en el sitio existente.

En relación con las posibles alternativas a Granadilla como lugar para el nuevo puerto, la Comisión ha evaluado el dictamen de las autoridades, a saber, que Granadilla es el único lugar adecuado de Tenerife para el nuevo puerto. Ese dictamen se basa en diferentes razones técnicas que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar el lugar para la construcción del nuevo puerto. Entre esas razones figuran factores como la profundidad del lecho marino a lo largo de la costa, la presencia de una cantera suficientemente próxima al lugar previsto, la disponibilidad de terrenos adyacentes disponibles para las operaciones logísticas y de manipulación, la idoneidad de las conexiones de transporte con zonas del interior y la proximidad para los usuarios del puerto.

*En conclusión, la Comisión reconoce la necesidad de mejorar las instalaciones y aumentar la capacidad portuaria de la isla. La Comisión reconoce asimismo que las autoridades españolas han llevado a cabo una evaluación de las posibles alternativas de acuerdo con los requisitos del artículo 6, apartado 4, de la Directiva de hábitats y, después de examinar la información de que disponen los servicios de la Comisión, acepta las conclusiones de esa evaluación.*

## VII. RAZONES IMPERIOSAS DE INTERÉS PÚBLICO DE PRIMER ORDEN

A pesar de la información y los argumentos presentados en las secciones precedentes, sigue siendo el caso que el proyecto de puerto de Granadilla puede tener un impacto negativo importante sobre una especie prioritaria y su hábitat, así como sobre un hábitat prioritario de conformidad con la Directiva de hábitats. Dado que el principal objetivo del proyecto no es mejorar la salud humana o la seguridad pública y que tampoco se prevén consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, la justificación de los proyectos debe basarse en «otras razones imperiosas de interés público de primer orden» y la Comisión debe emitir su dictamen al respecto (artículo 6, apartado 4, de la Directiva de hábitats).

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 prevee que aumente considerablemente. El proyecto de 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 puerto actual de Santa Cruz. Se prevé que el nuevo puerto va a generar una buena tasa de rendimiento económico y a proporcionar a la isla la posibilidad de atraer un volumen mayor de tráfico internacional de transbordo de contenedores.

*Habida cuenta de las conclusiones de la sección VI y de las consideraciones presentadas anteriormente, la Comisión reconoce que está justificada la necesidad de aumentar y mejorar la capacidad portuaria para fomentar el desarrollo económico y social de la isla de Tenerife y la región circundante. Por consiguiente, la Comisión acepta los argumentos presentados por las autoridades españolas, a saber, que existen razones imperiosas de interés público de primer orden que pueden justificar la realización del proyecto, siempre que se garanticen las medidas compensatorias adecuadas.*

## VIII. MEDIDAS COMPENSATORIAS PROPUESTAS

Para compensar los efectos previstos del proyecto sobre la especie prioritaria de interés comunitario *Caretta caretta*, el hábitat natural prioritario «*Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)*» y los lugares de Natura 2000 «Sebadales del Sur de Tenerife» y «Montaña Roja», se han propuesto una serie de medidas compensatorias:

### A. Consideraciones generales

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 esa 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. Las autoridades han presentado la declaración de aprobación de los estatutos correspondientes a la creación de la fundación. La Comisión toma nota de las aclaraciones proporcionadas por las autoridades españolas en su carta de 8 de mayo de 2006,

en las que se indica que se han modificado los estatutos de la fundación para garantizar su independencia institucional. Los posibles cambios futuros de los estatutos de la fundación no reducirán ni su independencia, ni sus competencias ni su permanencia. Toda modificación de los estatutos se notificará directamente a la Comisión.

B. En relación con los efectos sobre las especies y la integridad de los lugares

- i. Efecto sobre las poblaciones de la especie *Atractilys preauxiana* incluida en los anexo II y IV 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.
  - Declaración de un nuevo lugar de importancia comunitaria para la protección de las poblaciones observadas en la zona del parque industrial de Granadilla. La superficie total de ese nuevo LIC será de 0,93 hectáreas. Además, se propone que esa zona sirva de donante para la restauración de las zonas meridionales en las que han desaparecido esas subpoblaciones (reintroducción de la especie en el LIC «Montaña Roja».)
- ii. Efectos sobre el hábitat natural de interés comunitario 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» en el LIC «Sebadales del Sur».
  - Declaración de dos nuevos lugares de importancia comunitaria que albergan bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (tipo de hábitat 1110): Antequera (isla de Tenerife), superficie total 272,61 ha; y Güi Güi (isla de Gran Canaria), superficie total 7 219,74 ha.
- iii. Efectos sobre la especie *Caretta caretta*
  - Todo efecto sobre la especie prioritaria *Caretta caretta*, como consecuencia del impacto sobre el hábitat necesario para su conservación, quedaría compensado con las medidas antes mencionadas.
  - Además de esas medidas, la fundación elaborará y llevará a cabo un programa de seguimiento para evaluar el estado de conservación de la población de esta especie en las Islas Canarias, de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 92/43/CEE (Directiva de hábitats). La fundación tendrá en cuenta los métodos y las conclusiones del proyecto LIFE B4-3200/97/247 a la hora de elaborar el citado programa de seguimiento.
- iv. Efectos sobre el LIC ES7020049 «Montaña Roja».
  - Realización del proyecto de restauración en el LIC «Montaña Roja» para restablecer un estado de conservación favorable. Esta medida mejorará el estado de conservación y permitirá aumentar de forma significativa la superficie cubierta por el tipo de hábitat «Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)» en el lugar.



*La Comisión considera que, dados los efectos probables de la construcción del nuevo puerto de Granadilla sobre la especie prioritaria *Caretta caretta* y el hábitat natural prioritario «Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)», así como los resultados previstos de las medidas compensatorias que figuran en el programa de medidas compensatorias elaborado por las autoridades competentes, cabe concluir que, a largo plazo, la coherencia general de la red Natura 2000 no se verá afectada de manera apreciable.*

*La Comisión considera adecuadas las medidas compensatorias que se describen en el proyecto si se realizan a su debido tiempo. A tal fin, considera necesario que las medidas compensatorias mencionadas en los puntos A, B.i y B.ii se completen antes de que comiencen las obras de construcción<sup>4</sup>. La aplicación de las medidas B.iii y B.iv debe empezar también antes de que comiencen las obras y completarse progresivamente con arreglo al calendario acordado por la fundación a que se hace referencia en el punto A.*

*La Comisión toma nota del compromiso de las autoridades españolas de garantizar los recursos financieros necesarios para el control, aplicación y notificación adecuados de las medidas correctoras y compensatorias antes citadas.*

*La Comisión solicita al Gobierno del Reino de España que presente informes anuales sobre la realización del proyecto y los resultados de la aplicación de las medidas compensatorias citadas. El primer informe deberá enviarse antes del 31 de diciembre del año de inicio de las obras portuarias y, a continuación, cada año.*

## **IX. DICTAMEN DE LA COMISIÓN**

*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.*

En relación con el dictamen expuesto en el presente documento, la Comisión señala lo siguiente:

- El dictamen es válido para este proyecto en concreto, como se describe en los documentos presentados a la Comisión por las autoridades españolas<sup>5</sup> y no puede considerarse aplicable a ningún otro proyecto similar en un espacio Natura 2000.
- El presente dictamen da por supuesto que van a tenerse en cuenta los resultados de los programas de seguimiento complementarios de la red Natura 2000 en el

---

<sup>4</sup> Las autoridades españolas remitirán a la Comisión su propuesta de tres nuevos lugares de importancia comunitaria mencionados en los puntos Bi y Bii de conformidad con las disposiciones de la Directiva 92/43/CEE (Directiva de hábitats) y de la Decisión 97/266/CE de la Comisión, de 18 de diciembre de 1996, relativa a un formulario de información sobre un espacio propuesto para su inclusión en la red Natura 2000.

<sup>5</sup> En la carta A24-15941, de 4 de noviembre de 2005, enviada por la Representación Permanente del Reino de España a la Comisión, se hace referencia a 31 documentos (23+8). Esos documentos incluyen una descripción del proyecto con el diseño definitivo que incorpora las medidas correctoras.

sentido de que podrían, llegado el caso, implicar la introducción de las rectificaciones necesarias en el diseño del proyecto o de medidas adicionales de compensación o corrección.