

El conflicto en torno al puerto de Granadilla

**Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza*
y Coordinadora El Rincón-Ecologistas en Acción***

Hace ya varios años que en Tenerife se ha planteado un conflicto con dimensiones de carácter económico, social y ambiental, entre un numeroso sector de la ciudadanía y los representantes políticos, que surge a raíz del proyecto de construcción de un puerto industrial en la zona sureste de la isla.

El Gobierno de Canarias afirma que la construcción del puerto de Granadilla generará riqueza y empleo, pero a partir del estudio «Impacto económico del tráfico de contenedores del Puerto Bahía de Algeciras (PBA)», dirigido por el prof. Daniel Coronado (Universidad de Cádiz), parece claro que el tráfico de trasbordo de contenedores no justifica la construcción del puerto.

Veamos los datos: el PBA movió, en 2003, un volumen de 2.517.318 TEUS.¹ De esta cifra, 2.369.033 fueron tráfico de trasbordo y 148.285 tráfico import/export. El empleo total generado no llegó a 5.000 personas, de las que 3.883 es el generado por el tráfico de trasbordo y 970 el generado por el tráfico import/export. La riqueza creada, en términos de valor añadido, es la siguiente: el tráfico import/export generó un valor añadido de 37,2 millones de euros, mientras que el tráfico de trasbordo generó un valor añadido de 196 millones de euros.

Los datos expuestos se refieren a un puerto, el PBA, que movió más de 2.500.000 de contenedores. ¿Podrá captar



alguna vez el proyectado puerto de Granadilla esos más de 2.500.000 de TEUS? ¿De dónde?

Se trata de preguntas muy relevantes, puesto que el tráfico de contenedores de los puertos del Oeste de África (datos oficiales para 2003 ofrecidos por D. Coronado), asciende a 3.273.727 TEUS, de los que los puertos de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria mueven ya, en la actualidad, un total de 1.537.437 TEUS. Al mismo tiempo, el tráfico de contenedores en la Región Comercial del Sur de África asciende a 2.339.401 TEUS. Además, en el Informe realizado por la Consultora TEMA para la autoridad portuaria de Tenerife en noviembre de 1997 se reconoce textualmente que «los tráficos norte-sur constituyen el mercado natural del nuevo puerto de Granadilla» y que «en el comercio Europa-África occidental y del Sur (...) existe, en estos momentos, un mercado estimable en 300.000 TEUS/año».

Por lo tanto, si ese es el mercado estimable, es suficiente con ampliar un poco el puerto de Santa Cruz. Téngase en

* atan@teide.net.

** rincon@benmagec.org.

¹ Twenty-foot equivalent units (TEUS): Unidad utilizada en el ámbito de los contenedores. Corresponde en unidades del sistema internacional a 6.10 m (largo) × 2.44 m (ancho) × 2.59 m (alto), es decir aproximadamente 38.5 m³.



cuenta que, según los datos de la autoridad portuaria de Tenerife, en el año 2004 se han movido en Santa Cruz algo menos de 400.000 TEUS, cuando su capacidad potencial es de 618.000 TEUS/año. Si añadimos que la ampliación, ya en marcha, de la Dársena del Este (en el mismo puerto de Santa Cruz), aumentará la superficie de carga y descarga en 205.000 m², lo que permitirá un movimiento adicional de más de 600.000 nuevos TEUS/año, y que el coste previsto de esta ampliación es de 14.000.000 de euros, cifra casi 10 veces menor que el presupuesto del dique de abrigo del puerto de Granadilla, la construcción del puerto de Granadilla queda sin justificación desde el punto de vista económico y social.

Más aún, se ha reconocido por técnicos de la Comunidad canaria, y también a nivel de la Unión Europea (UE), los graves impactos que su construcción produciría sobre dos Lugares de Importancia Comunitaria, un hábitat prioritario, una especie en peligro de extinción (*Atractylis preauxiana*) y una especie prioritaria (*Caretta caretta*), que se encuentran en las cercanías de la zona donde pretende construirse el puerto.

El Gobierno de Canarias, incapaz de contestar a estos argumentos, acordó, el 6 de mayo de 2002, considerar de interés público de primer orden para Canarias el proyecto denominado «Nuevo puerto de Granadilla de Abona» debido a: «el agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones (Puerto de Santa Cruz) de las que depende

la economía insular», y «porque no existe otra localización viable en toda la isla de Tenerife que la prevista en Granadilla, no constituyendo una ampliación de las actuales instalaciones portuarias una alternativa posible».

Ante este atropello que ignora argumentos e impone decisiones autoritarias, los ciudadanos presentan quejas y denuncias ante la UE y recursos contencioso-administrativos contra diversos actos vinculados a la construcción del puerto. Pero la lucha también está en la calle: en noviembre de 2004 más de 100.000 personas se manifiestan contra la construcción del puerto de Granadilla, después de haber recogido más de 55.000 firmas para presentar al Parlamento de Canarias una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) destinada a la protección del litoral donde se encuentra Granadilla con fundamento en los valores ambientales presentes en la zona. A pesar de que se trata de la ILP que más apoyos ha recabado en la historia de la autonomía canaria, ni siquiera fue admitida a trámite.

Todavía esperábamos algo de la Unión Europea y en concreto de la Comisión. Sin embargo, el Dictamen elaborado el 6 de noviembre de 2006 nos ha dejado estupefactos. Entre los argumentos esgrimidos por la Comisión para decir que es inviable ampliar el puerto de Santa Cruz alude al impacto negativo que tendría sobre los habitantes de Santa Cruz la ampliación del puerto, olvidando que los ciudadanos de la capital llevan tres años padeciendo las obras de construcción de un tranvía en medio de la ciudad; añade que no dispondría de una cantera en las proximidades, ignorando que en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife se recoge la existencia de una cantera localizada en la zona portuaria-industrial de Santa Cruz, con volumen de recurso de unos 30.000.000 m³, suficiente para realizar los rellenos previstos en cualquiera de las alternativas de ampliación del puerto capitalino presentadas a la Comisión; afirma que no se dispondría del terreno necesario para el desarrollo de las actividades industriales y logísticas en las zonas conexas, cuando algunas de las alternativas presentadas igualan o superan las superficies útiles previstas en Granadilla; señalan que comprometería el plan de desarrollar una terminal de almacenamiento de gas natural, sin cuestionar siquiera la posibilidad de buscar fuentes de energía alternativas al gas

y sin plantear la hipótesis de construir esa misma terminal en el puerto de Santa Cruz.

Ante tales despropósitos, hemos acudido al Parlamento Europeo a través de la figura de las preguntas parlamentarias con el objeto de poner en tela de juicio las afirmaciones de la Comisión. Situadas en la balanza la protección medioambiental y la construcción de una infraestructura por ra-

zones de interés público de primer orden, debe prevalecer la primera sobre todo porque la noción de interés público se ha construido sobre bases falsas. Además, continuamos denunciando y recurriendo todos los actos relativos a la construcción del puerto, y no descartamos recurrir a la desobediencia civil en el caso de que comiencen a ejecutarse las obras.

