

## **Anexos**

---

- 1. Acuerdo de la sesión ordinaria del Pleno, celebrada el día 29 de Abril de 2005, acerca la moción del Grupo Socialista sobre la planificación territorial de la isla de Tenerife.**
- 2. Acuerdo de la sesión extraordinaria del Pleno, celebrada el día 20 de Octubre de 2003, acerca de la moción del Grupo Socialista para el inicio de expediente de modificación del PIOT en relación con el sistema portuario de la isla de Tenerife.**
- 3. Acuerdo Institucional: compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife.**
- 4. Acuerdo de la sesión extraordinaria del Pleno, celebrada el 30 de enero de 2005, acerca de la moción del Grupo Socialista instando a la modificación del PIOT para garantizar la complementariedad de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla**



## **SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL DÍA 29 DE ABRIL DE 2005**

**AREA PRESIDENCIA Y HACIENDA**  
SERVICIO ADMITIVO DE FE PUBLICA

PO0000125333

### **44.- Moción del Grupo Socialista sobre la planificación territorial de la isla de Tenerife.**

Vista moción que presenta el Grupo Socialista, y en su nombre D. Rafael Yanes Mesa, sobre la planificación territorial de la isla de Tenerife, así como propuesta alternativa realizada "in voce" por el Portavoz del Grupo Nacionalista de Coalición Canaria, D. José Manuel Bermúdez Esparza, aceptada por el defensor de la moción y Presidente del Grupo Socialista, D. Antonio Martín Cejas, y por el Portavoz del Grupo Popular D. Ángel Llanos Castro, tras el oportuno debate que tuvo lugar y que se hará constar al final, el Pleno adoptó, por unanimidad, el siguiente acuerdo:

1º.- Solicitar al Gobierno y al Parlamento de Canarias que proceda a reducir, simplificar y dotar de la máxima calidad normativa a los procesos de creación de normas jurídicas que afecten a la ordenación del territorio insular, a fin de que las mismas puedan ser correctamente aplicadas por las Administraciones Públicas de Canarias y el resto de operadores jurídicos que inciden en la ordenación territorial.

2º.- Solicitar al Gobierno de Canarias a abrir un debate compartido con el resto de las Administraciones Públicas Canarias que permita una racionalización de los contenidos y determinaciones de las Leyes, Reglamentos e instrumentos de planeamiento.

3º.- El Cabildo Insular de Tenerife procederá a la racionalización y simplificación en la medida de lo posible del desarrollo del Programa de actuación del PIOT.

A continuación se transcribe el texto de la moción presentada por el Grupo Socialista, en su tenor literal:

*"La isla de Tenerife, en general todo el Archipiélago, se encuentra ante un conjunto de normas planificadoras, así como otras muchas que está previsto sean aprobadas más adelante, que posee las siguientes características. Por un lado, esas normas constituyen ahora mismo una intrincada maraña de disposiciones cuya aplicación concreta está originando numerosos problemas de interpretación. Por otro lado, tanto las de carácter regional, las Directrices, como las de ámbito insular, los Planes, van más allá de lo que es propio de la planificación de su ámbito, resultando con frecuencia demasiado detalladas y minuciosas. Finalmente, los plazos para la aprobación de las normas se incumplen de forma sistemática por parte de todas las administraciones, lo que origina una inseguridad aún mayor.*

*El resultado de esta situación normativa, que de continuar las cosas así empeorará gravemente en los próximos años, es un creciente estado de inseguridad jurídica y favorecedora, por tanto, del incumplimiento de las normas.*

*De esta lamentable situación se han hecho eco algunos responsables políticos municipales e insulares, directores de equipos redactores del planeamiento, organizaciones empresariales...*

*Con el fin de asegurar un desarrollo sostenible en nuestra Isla se hace necesario contar con una planificación del territorio que sea realmente efectiva, de forma que se integre plenamente en la planificación municipal.*

*Por ello, el Grupo Socialista propone al Pleno la adopción del siguiente acuerdo:*

1. *El Cabildo Insular de Tenerife considera urgente y muy necesario que se proceda a la aclaración de la normativa sobre planificación territorial en Canarias, particularmente en Tenerife, en el sentido de disminuir el número de las normas y simplificar sus contenidos, de modo que sean auténticas directrices (en el caso de la Comunidad Autónoma) y verdaderos planes insulares (en el caso del Cabildo), respetando escrupulosamente en ambos casos la competencia de los Ayuntamientos en la planificación municipal.*

2. *El Cabildo Insular de Tenerife se compromete, en el ámbito de su competencia insular, a proceder a la aclaración de las normas de planificación territorial.*

3. *El Cabildo Insular de Tenerife insta al Gobierno de Canarias a que actúe en el sentido de la aclaración de la normativa sobre planificación territorial en el ámbito de la Comunidad Autónoma."*

Seguidamente se hace constar, resumidamente, el debate que se produjo:

Interviene en primer lugar D. Antonio Martín Cejas (Grupo Socialista), quien manifiesta que la planificación territorial tiene como objetivo fundamental el uso racional del suelo y cree que es el momento de hacer un balance de situación dos años después de la aprobación de las Directrices, siendo la conclusión que refleja la opinión general en nuestro Archipiélago que en Canarias tenemos muchas normas. Además de la Ley territorial, del Decreto Legislativo 1/2000, tenemos una Ley de Directrices que anuncia la redacción y aprobación de al menos siete Directrices Sectoriales, el Plan Insular del que está previsto que de él cuelguen en su desarrollo hasta 92 actuaciones diferentes, además de los Reglamentos de desarrollo de las normas que tienen rango de Ley, los Planes Generales municipales donde deben ser recogidas todas las normas del planeamiento. En resumen, hay una profusión de normas que no está ayudando en absoluto a la claridad normativa y, por lo tanto, al cumplimiento de las mismas. Además, cada una de esas normas es excesiva, contiene excesivas disposiciones, siendo muy proliferas y detalladas. Son frecuentes las quejas en el sentido de que tanto las Directrices invaden competencias más propias de los Cabildos y Ayuntamientos como que el PIOT invade, a veces, competencias más propias de los municipios, y todo este barullo de disposiciones y normas lo que están haciendo no es ayudar a la planificación insular sino que están ayudando al desorden. Por todo ello propone la parte dispositiva contenida en la moción a fin de poner orden y cordura en este caos, y aplicándolo primero a nosotros mismos y simplificando lo que el PIOT significa como norma de planeamiento, las distintas normas que cuelgan del PIOT, y solicitando al Gobierno de Canarias que, cuando sea necesario, actúe mediante un Proyecto de Ley ante el Parlamento de Canarias para que las normas de ámbito regional sean también sometidas a este proceso de clarificación, ya que el balance final, lamentablemente, no es positivo.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Partido Popular), señala que estamos hablando de dos normas que fueron aprobadas por unanimidad, y supuso un esfuerzo considerable de consenso el que la Ley de Directrices se aprobara por unanimidad en el Parlamento de Canarias y que el PIOT se aprobara por unanimidad en el Cabildo de Tenerife. Si bien en el transcurso del tiempo los Partidos Políticos pueden cambiar de opinión, sobretodo si se sustenta en argumentos sólidos, datos concretos o en análisis de qué es lo que han representado esas normas para nuestra Isla o nuestra Comunidad Autónoma en general. Por ejemplo, el Partido Popular ha manifestado últimamente que quizás hay que buscar una herramienta más eficaz que la Ley de Directrices para conseguir los objetivos previstos. Le parecen realmente sorprendentes las declaraciones realizadas hace dos semanas por D. Antonio Martín, donde dijo que el Partido Socialista votó a favor del PIOT en el mandato anterior porque estaban cerca las elecciones, es decir, los votos por encima del interés de si el Plan era bueno o era malo para la Isla.

Concluye diciendo que la pregunta que quizás había que aclarar es ¿cuándo se estaba diciendo lo que se pensaba, cuando se votó a favor del PIOT o ahora cuando se pide cambiarlo?, ¿a qué nos tenemos que atener, cuando el Grupo Socialista dijo que el PIOT era bueno y votaron a favor, cuando el Sr. Martín dijo hace dos semanas que votó a favor porque estaban cerca de las elecciones pero que realmente estaban en contra, o ahora que presentan una nueva moción para cambiarlo todo?. A nuestro Grupo le cuesta mucho esfuerzo poder entrar a valorar una propuesta tan importante como es modificar la normativa de la planificación territorial en Tenerife y en Canarias cuando el antecedente último que tenemos es que la última vez que el Grupo proponente se manifestó sobre la planificación territorial no lo hizo diciendo lo que pensaba sino en función a lo que le era más rentable electoralmente, según el Sr. Martín.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), comenta que la moción presentada viene a reflejar que en Canarias existe una compleja situación normativa en materia de planificación territorial que está originando algunos problemas, por un lado de interpretación con normativas que quizás son demasiado detalladas y minuciosas y, por otro lado, de incumplimiento sistemático de plazos que se antojan demasiado cortos para la ardua labor de planificación que, en algunos casos, hay que hacer si se quieren hacer bien las cosas. Lo que pide el Grupo Socialista no es otra cosa que la aclaración de las normas, el promover medidas que aclaren de alguna manera la normativa en los diferentes niveles institucionales. El Consejo Insular de Gobierno de 18 de abril pasado, acordó solicitar al Gobierno y al Parlamento de Canarias que procedan a reducir, simplificar y dotar de la máxima calidad normativa a los procesos de creación de normas jurídicas que afecten a la ordenación del territorio insular, a fin de que las mismas puedan ser correctamente aplicadas por las Administraciones Públicas de Canarias y por el resto de operadores jurídicos que inciden en la ordenación territorial. El Sr. Presidente de esta Corporación dijo en diversos medios de comunicación que el Cabildo planteaba la posibilidad de realizar un texto refundido que pusiera orden a 34 normas de rango legal, 82 normas de rango reglamentario, 83 reglamentos y planes diversos, desarrollos en materia de directrices sectoriales o del propio Plan Insular de Ordenación en materia de planes territoriales, nosotros ya nos habíamos dado cuenta de este asunto y lo habíamos hecho de manera común con otros Cabildos en el seno de la FECAI.

Estamos de acuerdo en la intención de la moción que está en la misma línea del acuerdo aludido del Consejo de Gobierno Insular, y en una próxima reunión de la FECAI se abordará y analizará la situación actual. Pero nosotros creemos que deberíamos ir más allá en el sentido de respetar el ámbito institucional de las

competencias de cada una de las Instituciones Públicas que, en algunos casos, se ven solapadas por esa normativa y es ahí precisamente donde encontramos muchos de los problemas de la Isla, y deberíamos redactar un texto de acuerdo más preciso desde el punto de vista técnico.

D. Antonio Martín Cejas (Grupo Socialista), señala que nos encontramos ante un problema importante y grave y el Cabildo debe dar una respuesta lo más institucional posible. Recuerda que el Grupo Socialista no votó a favor del Plan Insular y sí voto a favor de las Directrices en el Parlamento de Canarias porque se tramitaron en un momento previo a las elecciones, y parte del voto del Partido Socialista, y diría de todos, fue un voto muy condicionado por las elecciones en el sentido de que no hubo suficiente tiempo para madurar y reflexionar ante una norma tan compleja, pero ningún Grupo podía negarse al objetivo esencial de las Directrices que era la necesidad de poner orden con urgencia en el uso del suelo que se hace en Canarias.

El acuerdo del Consejo de Gobierno Insular se centra especialmente en el tema de los plazos y a su entender ese no es el problema sino que forma parte del problema, la cuestión principal es menos normas y normas menos detalladas, más concisas. En las normas de ámbito regional podemos ponernos de acuerdo con los demás Cabildos Insulares pero no en el ámbito insular, pero estamos dispuestos a considerar cualquier otra posibilidad de redacción del acuerdo a adoptar.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Partido Popular), manifiesta que ante el tema de la planificación territorial no se pueden tener dudas y hay que decir claramente lo que se piensa. Hay cosas mejorables y las Directrices no han cumplido sus objetivos. Cree que no puede quedar solventado simplemente con una moción sino que merecería un análisis en mucha más profundidad, o alternativamente, expresar una mera declaración de intenciones y comenzar a trabajar a partir de ella.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), aclara que el acuerdo FOD 64 del Consejo de Gobierno Insular de 18 de abril no hace ninguna alusión a plazos, sino exactamente a lo que está proponiendo hoy el Grupo Socialista con esta moción, y el 17 de marzo pasado en una reunión de la FECAI el Sr. Presidente de este Cabildo Insular propuso precisamente lo que luego da sustancia al acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, dada la preocupación que teníamos sobre el asunto. Desde su punto de vista defiende un texto más preciso que ahonde un poco más sobretodo desde el punto de vista técnico ya que políticamente estamos de acuerdo, y propone como texto alternativo el siguiente: "1º.- Solicitar al Gobierno y al Parlamento de Canarias que proceda a reducir, simplificar y dotar de la máxima calidad normativa a los procesos de creación de normas jurídicas que afecten a la ordenación del territorio insular, a fin de que las mismas puedan ser correctamente aplicadas por las Administraciones Públicas de Canarias y el resto de operadores jurídicos que inciden en la ordenación territorial; 2º.- Solicitar al Gobierno de Canarias a abrir un debate compartido con el resto de las Administraciones Públicas Canarias que permita una racionalización de los contenidos y determinaciones de las Leyes, Reglamentos e instrumentos de planeamiento."

D. Antonio Martín Cejas (Grupo Socialista), expresa que el texto alternativo le parece bien pero incompleto ya que el propio Cabildo de Tenerife debe simplificar la programación del planeamiento, pareciéndole excesivo que haya un conjunto de 92 normas, disposiciones y planes que vayan a desarrollar el PIOT.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Partido Popular), muestra la conformidad de su Grupo en simplificar la normativa pero especialmente al análisis de cuál ha sido el resultado de la Ley de Directrices, si ha cumplido o no los objetivos que, por unanimidad, se marcó el Parlamento de Canarias y a cuáles son las funciones que debe acometer en el futuro la COTMAC.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), se reitera en sus manifestaciones anteriores y acepta añadir un tercer punto a la propuesta de su Grupo en el sentido de que el Cabildo de Tenerife proceda a la simplificación del programa de actuación del PIOT, lo cual es aceptado por el Grupo proponente después de la lectura del texto concreto del acuerdo por parte del Sr. Bermúdez.

EL SECRETARIO GENERAL

JOSE ANTONIO DUQUE DIAZ



**SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL PLENO, CELEBRADA EL DÍA 20 DE OCTUBRE DE 2003**

**AREA PRESIDENCIA Y HACIENDA**  
**SERVICIO ADMITIVO DE FE PUBLICA**

PE0000109093

**1.- Moción del Grupo Socialista para el inicio de expediente de modificación del PIOT en relación con el sistema portuario de la isla de Tenerife.**

El Excmo. Cabildo Insular, previo el debate al que se hará mención con posterioridad, adoptó por unanimidad, excepto en los puntos que se recoge otra votación, el siguiente acuerdo:

**A) El Cabildo Insular de Tenerife manifiesta:**

1. El Puerto de Santa Cruz debe ser el principal puerto de la Isla, de tal forma que la actividad portuaria continúe siendo una de las principales actividades económicas del área metropolitana. A tal fin, además del desarrollo del tráfico de pasajeros, de cruceros y de embarcaciones de recreo, se deben mantener en este puerto las operaciones de abastecimiento de la Isla.
2. Es necesario aprovechar la capacidad de crecimiento del puerto de Santa Cruz, que no está agotado, adaptando sus infraestructuras a la demanda de servicios portuarios y especialmente en la dársena del Este (área funcional 8) para incrementar la capacidad, el almacenamiento y el calado existente.
3. Se debe continuar con la recuperación de la fachada marítima para usos ciudadanos en Santa Cruz, lo que se considera compatible con el tráfico portuario de mercancías.
4. Resulta conveniente para los intereses insulares la creación de un puerto en Granadilla, que se concibe como una instalación complementaria del Puerto de Santa Cruz, estrechamente ligada al Polígono Industrial de Granadilla y formando parte de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife.
5. El impacto ambiental que el Puerto de Granadilla produzca deberá ser el mínimo posible y a tal fin procede que en el proyecto constructivo, en la ejecución de las obras y en el posterior funcionamiento del mismo se realice un seguimiento mediante un comité asesor del complejo portuario integrado por los distintos sectores sociales, económicos e institucionales, con especial incidencia en la mejora de los aspectos constructivos del puerto y la observación de los reglamentos medioambientales comunitarios.
6. El Puerto de Granadilla tendrá carácter polivalente y poseerá las dimensiones adecuadas para desarrollar las actividades de transporte de graneles líquidos y graneles sólidos, las necesidades de las empresas ubicadas en el Polígono Industrial

y la captación de nuevo tráfico de transbordo. Sus dimensiones por lo tanto deberán ser las estrictamente necesarias y adecuadas para los usos descritos. Este punto se acordó por 18 votos a favor (Grupos Políticos Coalición Canaria y Partido Popular) y 10 en contra (Grupo Socialista), propuesto como enmienda al que constaba en la Moción.

7. Por parte de las Administraciones Públicas se debe prestar atención a las necesidades de todo tipo que la construcción del Puerto de Granadilla pueda generar en sus inmediaciones.

**B) El Cabildo Insular de Tenerife aprueba:**

1. Dirigirse a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife con objeto de que adopte el proyecto del Puerto de Granadilla a las características descritas y aprobadas por este Pleno.
2. Considerar como interpretación del PIOT lo expresado en las manifestaciones anteriores y comunicar las mismas a las redacciones de los planes territoriales parciales de Ordenación del Puerto y Frente Marítimo de Santa Cruz y de la Plataforma Logística del Sur.  
Este punto se acordó por 18 votos a favor (Grupos Políticos Coalición Canaria y Partido Popular) y 10 en contra (Grupo Socialista), propuesto como enmienda al que constaba en la Moción.
3. Comunicar el presente acuerdo al Ministerio de Fomento, al Gobierno de Canarias, a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y a los ayuntamientos de la Isla.

Previamente a la adopción de dicho acuerdo se produjo el siguiente debate:

Interviene en primer lugar D. Antonio Martín Cejas (Grupo Socialista), dando las gracias a D. Ricardo Melchior Navarro, Presidente de esta Corporación, porque con unas declaraciones suyas se ha abierto un debate en la Isla sobre el sistema portuario, debate que considera necesario si somos capaces de conseguir que sea un debate sereno y cargado de responsabilidad por parte de todos. Hemos solicitado un Pleno extraordinario para que ese debate se produzca en esta casa, para que el Cabildo, como voz política de la Isla, se pronuncie acerca de lo que consideremos que es el mejor sistema portuario para la Isla. Se trata de definir, desde el Cabildo, qué sistema portuario considera más oportuno y se trata también, en nuestra opinión, de que el PIOT se adapte a lo que el Cabildo piensa acerca del mismo. Todo esto lo hacemos con el ánimo de llegar a un acuerdo, con el ánimo y la voluntad de que la voz política de la Isla sea una voz unánime en un tema de la importancia y de la trascendencia que este tiene. Cree que llegamos a este Pleno con un acuerdo ya muy importante como es la necesidad y la conveniencia para la Isla de que se construya un puerto en Granadilla, y ese acuerdo, punto común de todos nosotros, no debemos infravalorarlo, sino que, por el contrario, debemos darle valor ya que esa es sin duda la primera piedra sobre la que debemos sentar el posible acuerdo. Debemos intentar hacer un esfuerzo por decir qué sistema portuario queremos para la Isla, qué sistema Santa Cruz-Granadilla es el que queremos. Sin duda el sistema portuario tiene una vinculación estrecha con el desarrollo económico que queremos para la Isla, y debemos decir que queremos que la Isla siga creciendo económicamente, debemos hacer un esfuerzo porque la riqueza de la Isla aumente, lo cual no quiere necesariamente decir que tengamos que seguir consumiendo

suelo sino que, por el contrario, debemos procurar un aprovechamiento más intensivo del suelo que ya estamos usando y, por lo tanto, respetar y dejar para las próximas generaciones el mayor porcentaje de suelo posible. Hablamos de construir un puerto en Granadilla, es decir, hablamos de construir un puerto en el Sur de la Isla, y casi es obligado comenzar reconociendo la importancia que el Sur de la Isla tiene en toda la economía insular, el dinamismo espectacular que el Sur representa en la economía de la Isla. El Sur tiene graves déficits de infraestructuras, cuenta con el primer aeropuerto de la Isla, por cierto, que no es una infraestructura que podamos considerar completa en algún sentido, pero el puerto de Granadilla vendría a paliar el déficit de infraestructuras que hoy existe en el Sur de la Isla, a compensar parcialmente ese déficit, y desde luego, al proponer que se construya un puerto también debemos decir, simultáneamente, que debemos prestar atención a la influencia que ese puerto pueda tener en las zonas colindantes, y que no nos pase lo que otras veces nos ha pasado, que el crecimiento de una actividad económica en un cierto lugar no se desarrolle de forma armoniosa con el crecimiento de servicios e infraestructuras que deben acompañarle.

La Autoridad Portuaria ha presentado un proyecto que se titula "Nuevo Puerto en el litoral del Polígono Industrial de Granadilla, Fase I", que alude a la idea de que existan el día de mañana más fases sobre ese puerto. En esencia el proyecto afecta a kilómetro y medio de costa, 1.200 metros de línea de atraque, 2.000 metros de dique exterior, 68 Ha. de superficie, siendo la predicción de la Autoridad Portuaria de 60 Ha. para contenedores y 8 Ha. para graneles. Esas 60 Ha. para contenedores supone poder mover 1.200.000 contenedores al año, y la inversión se sitúa en los 54 mil millones de pesetas, es decir, en 324 millones de euros.

El PIOT refleja que se va a construir un puerto de esas dimensiones en Granadilla, y, por tanto, asume en su planteamiento la idea de un puerto de las dimensiones señaladas. A su Grupo le parece grande ese puerto, un puerto que tiene unas dimensiones que le hacen capaz de mover un millón doscientos mil contenedores a los que debemos añadir 8 Ha. para graneles. El PIOT refleja una concepción de un proyecto donde en el Puerto de Santa Cruz se van a atender los cruceros, tráfico de pasajeros, embarcaciones de recreo y, las mercancías, de manera paulatina, se van trasladando hacia Granadilla. Nuestra propuesta difiere del proyecto presentado por la Autoridad Portuaria, a nosotros nos gustaría que Santa Cruz mantuviera la actividad económica importante en el Área Metropolitana, y hoy la actividad económica del Puerto de Santa Cruz es una importante actividad económica que no sólo afecta al municipio de Santa Cruz sino a toda el Área Metropolitana, y para eso creemos que es esencial mantener el tráfico de abastecimiento en Santa Cruz. Pero también hemos de dar otro paso como es el mejorar la infraestructura portuaria de Santa Cruz. No podemos permitir que el Puerto de Santa Cruz se muera, exigirá obras, exigirá inversión, y también decimos que hemos de avanzar en la recuperación para la Ciudad de la fachada marítima de Santa Cruz, al ser compatible una cosa con la otra.

El puerto de Granadilla lo entendemos como un puerto complementario al de Santa Cruz, y por tanto entendemos los dos puertos, el de Santa Cruz y el de Granadilla, como complementarios uno del otro. A veces se ha dicho, y le parece que con acierto, que lo que tenemos que tener es un puerto en Tenerife con dársenas en Santa Cruz y dársenas en Granadilla, dar a entender que estamos hablando de un único puerto, del Puerto de Tenerife, con instalaciones en ambos municipios. El puerto de Granadilla ha de estar estrechamente vinculado al Polígono Industrial, integrado en la Plataforma Logística del Sur, y por parte de este Cabildo, debemos prestar atención especial al impacto que se pueda producir en el Medio Ambiente. El informe de impacto ambiental sobre el proyecto que ha presentado la Autoridad Portuaria, que es distinto al que nosotros estamos defendiendo, pone de relieve la necesidad de que se preste atención al

problema medioambiental, y que, desde las administraciones públicas, seamos vigilantes de que la construcción del puerto va a ser respetuosa con esas exigencias que el propio informe medioambiental considera. Entendemos el puerto de Granadilla como puerto polivalente donde pueda producirse el tráfico de graneles líquidos, graneles sólidos, fruta, etc., y dado que el 100% del tomate se produce en el Sur de la Isla y el 60-65% del plátano también, parece que es más razonable que la exportación de esa fruta se produzca en el puerto de Granadilla y, no quiere especificar más ya que es difícil, una vez que una instalación portuaria se construye, intentar ponerle cortapisas a sus usos. Una vez construido el puerto de Granadilla sin duda será el dinamismo económico, la demanda de los actores, los que con el tiempo irán decidiendo cuál va a ser con precisión el uso que se le da a ese puerto. Nosotros sí que debemos tener una idea de qué puerto queremos y qué usos queremos darle a ese puerto. Si la idea es mantener de forma importante el tráfico de mercancías en el Puerto de Santa Cruz, entonces debemos hacer un diseño de puerto en Granadilla para un puerto menor, sensiblemente menor, que el proyecto que ha presentado la Autoridad Portuaria. Pensamos que con una línea de ribera de alrededor de unos 350 metros podemos tener una superficie inmediatamente ligada de 18 Ha. lo cual supone la posibilidad de mover 360.000 contenedores al año, movimiento que hoy se está produciendo en el Puerto de Santa Cruz, si a eso añadimos la posibilidad de 8 Ha. para graneles igual que está previsto en el proyecto presentado, estamos hablando de una superficie de prácticamente 25 Ha. lo que da una enorme capacidad de funciones distintas para atribuir a ese puerto, de modo que sea, efectivamente, un puerto polivalente. Se trata de que construyamos el puerto que necesitamos para los próximos 15 años, no el puerto que vamos a necesitar para los próximos 50 años. La velocidad de cambio en nuestra sociedad en todos los órdenes, al menos la velocidad de cambio espectacular que hemos vivido en los últimos 30-40 años, nos obliga a ser prudente en las previsiones, a ser más modestos a la hora de decir lo que puede ocurrir dentro de 50 años. Termina diciendo que debemos construir un puerto adecuado a las necesidades más próximas y concluye proponiendo la parte dispositiva contenida en la Moción presentada.

A continuación interviene D. Ángel Llanos Castro, Portavoz del Grupo Popular, diciendo que su Grupo no está de acuerdo con la propuesta del Grupo Socialista aunque comparten la conveniencia para los intereses de Tenerife de crear un puerto comercial en Granadilla, y de hecho los presupuestos generales del Estado para el año 2004, elaborados recientemente por el Gobierno del Partido Popular, recogen por primera vez partidas para el inicio de las obras, en concreto, casi 31 millones de euros para el dique exterior y un millón trescientos mil euros para las primeras obras del contradique del muelle, no obstante discrepamos abiertamente de las características que propone el Grupo Socialista de este Cabildo para el puerto. El Partido Popular considera que el debate sobre el si o el no al puerto comercial de Granadilla, o si debe tener unos cientos de metros más o menos, debe ser sustituido por el auténtico debate que no es otro que el de un sistema portuario doble para la Isla, es decir, debemos hablar sobre el Puerto de Tenerife que lo componen Santa Cruz y Granadilla con el apoyo de Los Cristianos.

Hace un breve repaso de lo que ha sido el pasado destacando que el Puerto de Santa Cruz está estrechamente vinculado con la Capital desde su fundación e históricamente ha sido un elemento que ha dado estructura y dinamización a la economía de la Provincia, hasta tal punto que Santa Cruz nació como núcleo de población debido a su actividad portuaria. El despegue definitivo de Santa Cruz se debió al espectacular auge económico del comercio tras la declaración de 1852 de la Ley de Puertos Francos llegando a ser capital regional en 1882.

La primera idea sobre el puerto de Granadilla, absolutamente industrial y diferente del actual, surgió a mediados de los años 70 como respuesta al cierre del Canal de Suez en 1958 por la expansión israelí hasta Egipto en la guerra árabe-israelí, lo que provocó que el Puerto de Santa Cruz fuera escala del 90% de la flota de crudo hacia Occidente proyectándose un Polígono Industrial como apoyo en tierra del Puerto, y, de hecho, ese fue el origen de la reserva de suelo que permitió mantener los 6 millones de metros cuadrados del actual Polígono Industrial de Granadilla. Este proyecto era mucho mayor que el actual ya que, en aquella época, se pensaba en un gran puerto con una nueva refinería en Granadilla, astilleros, prestación de servicios a petroleros, industrias de abonos químicos para los fosfatos de la antigua colonia del Sahara y otros, nada que ver con lo que estamos hablando hoy.

Creemos que es oportuno conocer la situación actual para planificar el futuro sistema portuario de la Isla. El Puerto de Santa Cruz engloba 13 Km. de costa, prácticamente todo el litoral accesible de la Capital, y acoge todo tipo de tráfico por tratarse de un puerto terminal de destino cubriendo el 97% de las demandas económicas de la Provincia. Está formado por cinco dársenas, la red natural de La Hondura vinculada a las operaciones de la Refinería de Cepsa, la Dársena de Los Llanos cuya utilización es, al Norte, la marina de embarcaciones deportivas, tráfico de pasaje interinsular, cruceros e importación de vehículos, y al Sur se realiza un tercio de la importación de contenedores, unos 120 mil, y las reparaciones navales. Como no tiene otros espacios vinculados a la línea de atraque acoge también la importación de arena a granel para la construcción y el tráfico interinsular de la Naviera Armas. La Dársena de Anaga, la más antigua de las cinco y la que más remodelaciones ha sufrido, se utiliza para cruceros, la conexión del Puerto de Cádiz, conexión rápida con Las Palmas, tráfico interinsular de Transmediterránea, exportación de tomates paletizados y plátanos en camiones frigoríficos, desembarco de mercancías (bobinas de papel, pacas de tabaco, atados de hierro de construcción o maderas), desembarco y almacenamiento de coches de importación, estando previsto que también acoja la Naviera Armas y una marina. La cuarta Dársena, la del Este, donde está el grueso de las operaciones de importación de contenedores en dos terminales de tan sólo 430 metros, acogiendo 148 mil contenedores en El Bufadero y 67 mil en el Dique del Este. También se utiliza para graneles sólidos en la primera alineación del dique de protección que, con sólo 300 metros, acoge granos, productos químicos a granel y cementos, también se utiliza este dársena para el avituallamiento de los buques, las reparaciones navales en el espacio que queda entre las terminales de contenedores y la estancia de larga inoperatividad de los buques de gran porte. Por último, el Puerto de Santa Cruz cuenta con una quinta dársena lindando con el Sebadal de San Andrés, la Dársena de Pesca que, aunque inicialmente se pensó para la Pesca, lo cierto es que al acoger el único suelo disponible del Puerto para actividades logísticas industriales o de servicios auxiliares, se ha convertido en una dársena multiusos que van desde pesca o industria frigorífica de la misma hasta talleres mecánicos de reparación de contenedores, logística, industria auxiliar y embarcaciones deportivas.

Toda esta información no ha sido obtenida de la Autoridad Portuaria de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife sino que, aún al contrario, y solicita que conste en Acta, a su Grupo Político le ha sido imposible reunirse con el Director o el Presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife durante los tres últimos meses pese a las reiteradas solicitudes semanales que les hemos realizado a sus respectivas Secretarías. Pero, y a pesar de la distancia, les ha sido mucho más sencillo dialogar con el Ente Público Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento.

Continúa diciendo que el número de pasajeros del Puerto de la Luz y de Las Palmas ha descendido de 818.000 en 1996 a 585.000 en el 2002, y el Puerto de Santa

Cruz ha subido de 1.120.000 a 1.498.000, lo que podría explicarse con la construcción del Puerto de Agaete, pero en Tenerife también se ha potenciado el Puerto de Los Cristianos y el número de pasajeros en el Puerto de Santa Cruz ha aumentado notablemente. Del mismo modo, el número de pasajeros de cruceros del Puerto de Las Palmas ha pasado de 26.000 en el año 1996 a 101.000 en el año 2002, y en Santa Cruz el aumento ha sido de 107.000 en el año 1996 a 245.000 el año pasado, es decir, el Puerto de Las Palmas no sólo recibe menos de la mitad de cruceristas que Santa Cruz sino que tan siquiera alcanza las cifras de nuestro Puerto de hace siete años. El Puerto de Las Palmas recibió 658.000 contenedores el año pasado por 360.590 el Puerto de Santa Cruz, siendo esta última cifra además inferior en unos 400 contenedores a los que recibimos en el año 2001. Teniendo en cuenta que desde el año 2002 la Isla de Tenerife tiene 7.000 habitantes más que la Isla de Gran Canaria sumado al número de turistas que recibimos, el hecho de que el Puerto vecino duplique nuestro movimiento comercial indica que buena parte de lo que consumimos los tinerfeños y los que nos visitan nos llega vía Las Palmas.

Creemos que es también necesario conocer cuáles son las actuaciones previstas o que ya están en marcha en torno al Puerto de Santa Cruz: en la Dársena de Anaga, una terminal de cruceros, terminal e ferrys vinculada al pantalan, una marina, área comercial con oficinas y restauración, un hotel frente al Cabildo y un área de ocio sin definir; en el frente de Valleseco está previsto arreglar la actual playa, aprovechar las instalaciones de Cory Hermanos y de las naves carboneras, trasladar la Escuela de Vela al frente de San Andrés, otra marina y un área de piscinas naturales aún sin definir; se rellenará la Dársena de Pesca y el Dique del Este como única actuación viable que permite ganar superficie portuaria dado que el Puerto no tiene ni un solo metro cuadrado libre; también se procederá a la reordenación del Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga. En el frente de San Andrés está previsto instalar el CIDEMAT, la Cofradía de Pescadores con un refugio y otra marina deportiva. Alguna de estas actuaciones comenzarán inmediatamente o ya lo han hecho y, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 se prevé una inversión de 16.072.000 € en el Puerto de Santa Cruz, con actuaciones como la nueva rampa de la primera alineación del Muelle Sur, la Estación Terminal de Cruceros, el Refugio Pesquero de San Andrés, mejoras en la Lonja Pesquera de la Dársena de Pesca, el edificio del Centro Integrado de Servicios, la 3ª fase de la defensa vertical de la nueva explanada en la Dársena de Pesca y la canalización de los desagües de los Barrancos de Almeida y La Leña. También conviene recordar que a estas inversiones hay que añadir 1.200.000 € para el acondicionamiento del Puerto de Los Cristianos y sus instalaciones pesqueras. En definitiva podemos concluir que la Autoridad Portuaria de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife es la tercera de España con mayor inversión del Estado en el período 2004-2008, tan sólo superada por Barcelona y Valencia.

La primera propuesta de su Grupo es apoyar la construcción del único proyecto aprobado del Puerto Comercial de Granadilla como pulmón de la zona de mayor desarrollo de Canarias, y como un puerto competente en su concepción y en su futura gestión que se convierta en el motor económico de la Comarca Sur-Suroeste y del resto de la Isla, que permitirá, por un lado, competir a Tenerife en óptimas condiciones en el mercado del transbordo mundial de mercancías con los otros puertos de nuestro ámbito geográfico y político y, por otro lado, el relanzamiento del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Se trata de un puerto comercial de 1,2 Km. de línea de atraque, con un calado de 16 m. en el muelle y 20 m. en el dique exterior, que garantiza la maniobrabilidad de los mayores buques porta contenedores existentes o que existirán en los próximos 50 años, o sea, aquellos buques que tengan hasta 300 m. de eslora y 16 m. de calado, con una capacidad para 7.600 contenedores. Dicho proyecto cuenta actualmente con una

financiación aprobada de 282,9 millones de euros (47.071 millones de pesetas), el 50% lo aporta el Estado y el otro 50% la Unión Europea, con fecha de finalización de las obras en el año 2008; tiene, entre otras, dos virtudes muy importantes, a saber:

1º.- Cuenta con planes directores para, si fuese necesario a largo plazo, desarrollar la instalación hacia el Norte o hacia el Sur, esta capacidad de previsión hace que, si Tenerife dentro de 20 años decide que necesita mayor superficie portuaria, no habría que buscar suelo en algún otro lugar de la Isla sino que ya está reservado a los lados de dicho puerto comercial.

2º.- Tiene las condiciones de protección medioambiental más pioneras de cuantas infraestructuras se han realizado en la Historia de España, con unas medidas correctoras para compensar el impacto ambiental que van desde la protección del lugar de interés comunitario Sebadales del Sur, hasta medidas sobre el medio terrestre pasando por el medio marino, las playas y dunas y la calidad de las aguas.

Creemos que el puerto comercial de Granadilla deberá ser el ejemplo a seguir en toda Europa en cuanto a sus virtudes en función de la sostenibilidad, y para ello, y como segunda propuesta, planteamos ir más allá de las medidas correctoras aprobadas en la propia declaración del impacto medioambiental, en tres aspectos:

- a) Establecer la implantación de un sistema de gestión medioambiental según el Reglamento EMAS de la Unión Europea, lo que supondrá que el puerto cumpla con la legislación medioambiental aplicable y lo demuestre, que tiene controlados todos los aspectos medioambientales de la actividad de forma que se fijen objetivos que siempre vayan más allá del cumplimiento estricto de la Ley vigente en cada momento, con un plan de emergencias medioambientales siempre actualizado y con el reconocimiento de la Unión Europea.
- b) Extender las medidas correctoras aprobadas de forma permanente. El Plan de Vigilancia Ambiental aprobado establece un seguimiento ambiental anual de los sebadales, desde el comienzo de las obras hasta seis años después de la puesta en explotación, así como un seguimiento del basculamiento de las playas y dunas hasta cinco años después de su puesta en funcionamiento. Proponemos eliminar la limitación temporal de estas medidas a fin de conservar indefinidamente todo el ecosistema afectado de la mejor manera posible.
- c) Que la empresa adjudicataria de la construcción del puerto tenga implantado un sistema de gestión medioambiental del tipo, al menos, de la ISO 14.001, como fórmula para garantizar la mayor protección posible de la costa desde el momento mismo del inicio de las obras.

Seguidamente toma la palabra el Portavoz del Grupo Coalición Canaria, Don José Manuel Bermúdez Esparza, diciendo que su Grupo asiste hoy a este Pleno satisfecho por la oportunidad del mismo y, en este sentido, agradecen la propuesta del Grupo Socialista, y, por otro lado, asisten abiertos a la posibilidad de llegar a un acuerdo unánime de todos los Grupos Políticos que tenga de base la Moción presentada por el Grupo Socialista, y, adelanta que, en términos generales están de acuerdo con la misma.

Respecto a los puntos 1º al 4º de la Moción muestran su total conformidad, y comenta que el Puerto de Santa Cruz ha ampliado su superficie en un 64% en el período 1992 y 2002 y que, a juicio de los expertos, hoy en día más ampliaciones son difícilmente viables. Por lo que se refiere al tráfico de pasajeros y de mercancías, los rellenos de la Dársena de Pesca y los del Dique del Este son las únicas acciones que permitirían ganar superficie portuaria en Santa Cruz. Continúa diciendo que la localización del Puerto de Santa Cruz en su litoral representa fortalezas y debilidades

que se han presentado a lo largo de toda su historia, fortalezas como la compatibilidad con el casco urbano para el desarrollo de usos beneficiosos compartidos entre el Puerto y la Ciudad, destacando el importante incremento de cruceristas que se ha producido en los últimos años, uso del que se benefician ambos. Como debilidades señala la anchura de las dársenas y de los muelles que limita tanto la capacidad de operar como la de almacenamiento. Un previsible aumento de las dimensiones de los buques lo harían inoperativo para los mismo, las conexiones terrestres, la interferencia entre distintas actividades ya que no cuenta con áreas específicas lo que incrementa los costes y el tiempo de manipulación y, en definitiva, la falta de espacio terrestre que, según datos del Gobierno de Canarias, tres de las cuatro terminales de contenedores superan ya el 78% de su capacidad de almacenamiento y, la cuarta, está limitada básicamente por la capacidad de operar directamente con los buques por su calado. Otra debilidad del Puerto de Santa Cruz es la legítima reivindicación ciudadana de recuperar el mar así como de ganar espacio para la Ciudad. Se ha planteado como posible solución la ampliación de la Dársena Norte pero todos los estudios la califican de inviable tanto desde el punto de vista económico como del técnico y medioambiental.

La posición de su Grupo respecto al Puerto de Santa Cruz la resume diciendo que dicho puerto debe ser desarrollado al máximo dentro de sus limitaciones físicas evidentes por capacidad y orografía y, en ningún caso, se plantea su desaparición ni su desmantelamiento, sin embargo por si sólo no representa una alternativa para satisfacer las necesidades de futuro de la Isla a medio y largo plazo, dado el previsible incremento de tráfico marítimo de mercancías que tiene como origen o destino a Tenerife. Por lo tanto, estamos de acuerdo en la necesidad de un puerto en Granadilla, pero de un puerto complementario al de Santa Cruz de Tenerife y en ningún caso sustitutivo del de Santa Cruz.

Desde el año 1971 se viene trabajando en ordenar la disposición de terrenos y su adquisición para conformar en Granadilla una plataforma de desarrollo tecnológico y económico que integre y localice infraestructuras básicas para el desarrollo de Tenerife, como puede ser la central térmica de producción de energía, el Instituto Tecnológico de Energías Renovables, el Polígono de Granadilla con la ZEC y la futura zona franca, el Aeropuerto Reina Sofía, el propio puerto de Granadilla y, todo ello, muy cercano a la Autopista TF-1. Todos los estudios dicen que Granadilla es, por su situación geográfica, orografía, disponibilidad de suelo y su cercanía a otras infraestructuras, la zona más adecuada de la Isla para ello. El desarrollo socioeconómico de la Isla, a medio y largo plazo, va a demandar nuevas oportunidades de actividad económica que alivien la extraordinaria dependencia que tenemos del sector turismo, máxime cuando desde el Gobierno de Canarias se han planteado instrumentos de control del crecimiento turístico para los próximos años. El objetivo es que se creen sinergias económicas y puestos de trabajo que no dependan exclusivamente del turismo y no podemos renunciar a diversificar nuestra economía si surgen las condiciones y las oportunidades para ello.

Respecto al punto 5º comenta que según los estudios aportados el proyecto cuenta con un gran número de informes de carácter medioambiental, y la tramitación, con información y participación de instituciones y colectivos, se ha realizado observando todas las garantías que exige Europa para este tipo de proyectos. Este proceso concluye con la declaración de impacto medioambiental emitida por el Ministerio de Medio Ambiente que lo califica como medioambientalmente viable, y establece una serie de medidas de carácter preventivo y correctoras que han sido asumidas en el proyecto. Propone como nueva redacción del punto 5º la siguiente: "El impacto ambiental que el Puerto de Granadilla produzca deberá ser el mínimo posible y a tal fin procede que en el proyecto constructivo, en la ejecución de las obras y en el posterior funcionamiento del mismo se realice un seguimiento mediante un comité

asesor del complejo portuario integrado por los distintos sectores sociales, económicos e institucionales, con especial incidencia en la mejora de los aspectos constructivos del puerto y la observación de los reglamentos medioambientales comunitarios", quedando de esta manera integrada la Universidad de La Laguna en ese comité asesor.

Con el punto 6º están de acuerdo parcialmente ya que les parece correcto insistir en el carácter complementario y polivalente del puerto de Granadilla para actividades de transporte de graneles líquidos y sólidos, de las necesidades de las empresas ubicadas en el Polígono de Granadilla y también de las necesidades de captación de tráfico de transbordo que no sean asumibles por el Puerto de Santa Cruz, es decir, para aquellos buques de 300 m. de eslora, 14 m. de calado y capacidad para 7.600 contenedores. Estando de acuerdo en los usos, la línea de atraque y las dimensiones deben ser aquellas que sean adecuadas para poder dar dichos usos y en el puerto planteado no deben haber ni fases ni ampliaciones sino que serán el medio y largo plazo los que determinen las necesidades. Su Grupo quiere estrictamente el puerto necesario para los usos que sean complementarios al Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

También muestra la conformidad de su Grupo con respecto al punto 7º.

Por lo que se refiere al acuerdo final hace las siguientes objeciones:

- Plantean objeciones a la redacción de un nuevo proyecto ya que significaría, desde el punto de vista procedimental, un peligro evidente de perder la financiación del puerto y sería muy difícil poder conseguir los plazos que marca Europa para la asunción de fondos de cohesión y fondos FEDER.
- No creemos necesario modificar el PIOT en base a un informe jurídico emitido por los servicios de este Cabildo Insular, destacando entre las conclusiones lo siguiente:
  - a) El carácter que el PIOT otorga a cada uno de los puertos que conforma el sistema de puertos insulares, en particular en lo relativo al tráfico de mercancías, intenta dar respuesta al escenario que en un futuro puede encontrarse la Isla y, respecto al Puerto de Santa Cruz, opta por complementar su carácter de puerto de mercancías, que no se elimina en ningún caso, con la potenciación de sus facetas como terminal de la Isla para conexión de pasajeros con las islas orientales, destino de tráfico de cruceros o lugar de actividades deportivas o de ocio.
  - b) El mismo PIOT, al establecer tales determinaciones como recomendaciones, establece que las conclusiones de su análisis puedan ser modificadas por un análisis más cercano, permitiendo expresamente que los instrumentos de ordenación que afecten a los usos a desarrollar en el Puerto de Santa Cruz puedan contener previsiones que maticen o incluso sustituyan lo dicho por éste, lo que trae como corolario la innecesidad de modificación del PIOT en este punto si se decide cambiar en algo lo establecido para los usos de dicho Puerto, ya que el mismo proceso de aplicación del Plan traducido en instrumentos de ordenación que afecten al ámbito podrán introducir tales matizaciones. Precisamente en estos momentos se están redactando los Planes Especiales de Ordenación que afectan tanto al Puerto de Santa Cruz como a la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, y si asumimos la Moción que podamos aprobar hoy como criterios o directrices dirigidas a la redacción de esos Planes, podemos claramente enfocar el sentido del Plan Insular en el que el Pleno estime más oportuno.

Como conclusión estimamos justificada la necesidad de un puerto complementario al de Santa Cruz en Granadilla, cuya dimensión debe ser estrictamente la necesaria para los usos complementarios. Que se realice con las máximas garantías

legales exigibles desde el punto de vista medioambiental, con el seguimiento de un comité asesor formado por agentes sociales e institucionales, tanto en el proceso constructivo como en el posterior funcionamiento del mismo. Por último, reitera la voluntad de consenso para poder llegar a un acuerdo por unanimidad de todo el Pleno de este Cabildo Insular de Tenerife.

El Sr. Presidente interviene brevemente para decir que varias asociaciones y colectivos han solicitado intervenir en esta sesión plenaria, lo cual no está contemplado en el Reglamento Orgánico de esta Corporación ni tampoco existen precedentes en este Cabildo Insular, no obstante, por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces, se mostró la disponibilidad de los Portavoces y de los tres Grupos Políticos constituidos en la Corporación de mantener las reuniones que se estimasen oportunas con dichos colectivos y asociaciones.

Comienza el 2º turno de intervenciones D. Antonio Martínón Cejas (Grupo Socialista), manifestando que nadie ha dicho que se cierre el Puerto de Santa Cruz pero sí se ha planteado el llevarse las mercancías de dicho Puerto, lo cual supondría un duro golpe para la economía de la Ciudad y del área metropolitana. Si aceptamos que queremos un puerto en Granadilla no pensando en los próximos 50 años sino que estamos dispuestos a construir un puerto adaptado a las necesidades de los 10-15 años próximos, si queremos un puerto polivalente donde haya graneles y transbordo de contenedores, posibilidad ésta última de la que se ha hablado recientemente y con la que su Grupo está de acuerdo al ser una nueva posibilidad de negocio para la Isla, pero también cree que es importante que las empresas interesadas en el transbordo se comprometan con ese negocio participando en la financiación de las infraestructuras portuarias necesarias para desarrollar esa actividad económica, lo que le parece inevitable para conseguir que ese compromiso sea firme.

En la Memoria del PIOT se habla de la implantación de un puerto comercial en Granadilla en directa conexión con el Polígono Industrial, que canalice la totalidad de los movimientos de mercancías destinados al abastecimiento, también se habla del cambio de funciones del Puerto de Santa Cruz y de la reducción paulatina del tráfico y volumen de mercancías y actividades logísticas. Asimismo recoge que la Isla requiere un espacio en el que se concentren los intensos tráficos de mercancías y servicios básicos para la actividad económica. Cuando se habla de las infraestructuras insulares el PIOT se pronuncia de la siguiente forma: "en la medida en que se desarrolle el puerto de Granadilla, el Puerto de Santa Cruz cambiará su función en el sistema portuario que se concibe vinculada al tráfico de pasajeros hacia las islas orientales y destinos exteriores al Archipiélago y menos orientada hacia las actividades de abastecimiento de la Isla", lo que no es una recomendación sino una norma directiva que aparece en el punto 2.1.3.3 del PIOT. Análogamente, cuando habla del puerto de Granadilla dice: "ha de conformarse como el futuro gran puerto comercial, industrial y de abastecimiento de la Isla", y también habla de "...del progresivo desarrollo del nuevo puerto de Granadilla a medida que se verifique el cambio de funciones del Puerto con el traslado de los usos incompatibles con su carácter urbano (sobre todo los de abastecimiento de mercancías) se reducirán paulatinamente las actividades de manipulación y almacenamiento de mercancías a medida que se consolide el de Granadilla".

Continúa diciendo que nadie sabe cómo va a estar el sistema portuario de esta Isla dentro de 50 años y sería presuntuoso que cualquiera de nosotros intentara dibujar ese futuro portuario. Lo que sí creemos que se podría hacer, en vez de intentar adivinar lo que va a ocurrir dentro de 50 años, es intentar decir lo que queremos que se haga en los próximos años. Todos hemos expresado con claridad que queremos que Santa Cruz

56  
siga con tráfico de mercancías y que siga siendo el principal puerto de la Isla complementario con el de Granadilla, entonces no hagamos en Granadilla un puerto de 1.200 m. de línea de atraque ya que lo prudente y razonable es usar la costa que necesitamos hoy, entendiendo por hoy los próximos 10-15 años, y desde luego un puerto de 1.200 m. de línea de atraque que va a consumir 1,5 Km. de costa, con una superficie detrás de 68 Ha., es innecesario, es demasiado, y creemos que no necesitamos hoy ese puerto. Nosotros estamos hablando de un puerto con 350 m. que sirve para dos barcos grandes, en donde cabe uno de esos barcos de contenedores que superan los 300 m., eso sería hacer un puerto dimensionado a la concepción y a la idea de los usos que debemos darle a ambos puertos. No debemos condicionar demasiado el futuro. Démonos la oportunidad de poder decidir dentro de 15-20 años lo que vamos a hacer con la costa y no nos condicionemos sino démonos libertad para dentro de unos años.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Popular) interviene a continuación y dice que con 350 m. no hay transbordo de mercancías en Tenerife con la generación de riqueza y empleo que ello lleva aparejado, es absolutamente imposible con un muelle de 350 m.

Nosotros creemos que el Puerto de Santa Cruz es clave para el futuro de la Capital y para lo que se puede considerar como el área metropolitana ampliada, es decir, Güímar-Arafo-Candelaria-El Rosario-Santa Cruz de Tenerife-La Laguna-Tegueste-Tacoronte, y lo que defendemos es un planteamiento de futuro para el Puerto de Tenerife donde Granadilla complementa a Santa Cruz, y que nos situará en una posición de ventaja sobre el resto del Archipiélago en materia de infraestructuras aéreas y portuarias.

Al objeto de diversificar nuestra economía, los puertos se ofrecen como la principal fuente generadora de ingresos alternativos y, con el sistema portuario doble para la Isla de Tenerife, estamos planificando nuestro horizonte económico sabiendo que en el año 2006 variarán las ayudas europeas y teniendo en cuenta que Latinoamérica y África se desarrollarán como polos económicos a medio plazo, además de que Europa y Norteamérica están apuntalando el desarrollo latinoamericano y africano, antes por razones éticas y humanitarias, y ahora además porque la presión migratoria resulta insostenible. En este contexto, Canarias se puede convertir en el trampolín necesario entre estos tres continentes gracias a su situación geográfica a mitad de camino en la encrucijada de las líneas mundiales de la comunicación. Tenerife podrá participar de este comercio en tanto en cuanto cumplamos con la capacidad, la tecnología y la eficacia necesaria, tal y como están realizando los otros puertos de nuestro entorno, para ello, y gracias a la puesta en marcha del puerto de Granadilla en el año 2008, Tenerife tendrá el reto de transformar el Puerto de Santa Cruz en un auténtico puerto del siglo XXI conservando el transporte de pasajeros y reimpulsando el sector de cruceros, manteniendo las áreas portuarias que se consideren oportunas y convirtiéndose en el verdadero núcleo económico del área metropolitana ampliada.

El auténtico debate es el sistema portuario doble para la Isla de Tenerife y nosotros concebimos el Puerto de Santa Cruz como un centro logístico en el Atlántico Central y como una de las herramientas para alcanzar el reto estratégico de relanzar dicha área metropolitana, no planteamos un Puerto de Santa Cruz que se quede con los usos que no cubra el puerto de Granadilla sino que será necesario replantear valientemente su uso para que la Capital recupere el mar y para constituirse como un auténtico centro económico. Si algo no tiene la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife es suelo y los nuevos usos del Puerto se lo pueden dar.

Con este sistema portuario doble el Puerto de Santa Cruz no sólo no perderá protagonismo sino que, gracias a la posibilidad de ganar espacio una vez puesto en explotación el puerto de Granadilla, podrá ampliar los usos como motor generador de

empleo y riqueza. No se trata de trasladar la actividad portuaria del Puerto de Santa Cruz al de Granadilla sin más, sino de la posibilidad histórica que se nos presenta a los tinerfeños para generar una mayor actividad económica en el Puerto de Santa Cruz gracias a la existencia del puerto de Granadilla, que permite decidir cuánta mercancía nos interesa en cada momento gestionar de uno u otro lugar, es decir, cuánto espacio podemos destinar al sector económico en la Capital a partir del 2008. Creemos que el Puerto de Santa Cruz deberá ofrecer todo lo que hoy no ofrece el Puerto de la Luz y de Las Palmas, además de competir con éste lo que sí ofrece actualmente, gracias a la existencia del puerto de Granadilla podremos ser un centro de distribución privilegiado para abastecer los mercados de la Península Ibérica, África y América, y como transbordo entre América y toda la costa atlántica africana.

Finaliza diciendo que proponen apoyar el único proyecto aprobado para el puerto comercial de Granadilla así como ampliar las medidas correctoras del impacto ambiental, por entender que ésta es una necesidad para garantizar el crecimiento económico, el desarrollo de Tenerife, la creación de empleo y la garantía de ingresos para la Isla frente al monocultivo del turismo.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria) comienza su intervención diciendo que básicamente y en términos generales todos estamos de acuerdo en que hay que potenciar al máximo el Puerto de Santa Cruz y que tiene que haber un puerto en Granadilla complementario al de Santa Cruz. Nos queda entonces dos asuntos por matizar:

El primero es el tema de los usos del puerto de Granadilla. Hemos dicho que tiene que tener un carácter complementario, que ha de ser polivalente, que tiene que ser un puerto para actividades de transporte de graneles líquidos y sólidos que cubra las necesidades de captación de tráfico de transbordo que no sean asumibles por el Puerto de Santa Cruz, y si estamos de acuerdo en esos usos, debemos llegar también a una solución consensuada acerca de sus dimensiones, que han de ser estrictamente las necesarias para cubrir esos usos, luego en lo que tenemos que estar de acuerdo es en los usos porque ellos son los que marcarán su dimensión.

Reitera que no es necesario modificar el PIOT y recuerda que en la tramitación del mismo no se planteó ni una sola objeción ni enmienda sobre este asunto por parte de ningún Grupo Político, tanto sobre la fachada marítima del Puerto de Santa Cruz como de la operación singular estructurante Plataforma Logística del Sur de Tenerife, es decir, si en toda la tramitación no hubo ninguna propuesta diferente a la que establecía el PIOT entiende que al día de hoy hay una interpretación diferente en la que estamos de acuerdo y no hará falta la modificación del PIOT sino simplemente analizar lo cercano con más detenimiento a través de los Planes Especiales, y dar nuestra interpretación de lo que ya ha sido aprobado por el Cabildo de Tenerife, y en este sentido, y en ánimo de poder llegar al consenso, solicita al Sr. Presidente un receso con la finalidad de intentar llegar a un acuerdo unánime.

El Sr. Presidente agradece el tono de las intervenciones y la intención de la búsqueda de consenso ante una infraestructura estratégica para nuestra Isla. Todos los Grupos Políticos están de acuerdo en las medidas y garantías medioambientales de nuestro litoral, y también se desprende de las intervenciones que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife no está agotado y es voluntad de este Pleno el que se sigan haciendo las inversiones necesarias para incrementar la superficie disponible tanto para almacenamiento de contenedores como para la disponibilidad de línea de atraque. Las

decisiones que tomemos trascienden con mucho un mandato y, por lo tanto, deben ser decisiones lo más consensuadas posibles.

Atendiendo a la solicitud del Sr. Bermúdez y con la conformidad de todos los Grupos Políticos se procede al receso.

Comienza el tercer turno de intervenciones D. Antonio Martinón Cejas (Grupo Socialista), manifestando que aunque no se ha llegado a un acuerdo unánime, sí hay coincidencia esencial en los puntos 1, 2, 3 y 4, y también su Grupo asume la redacción propuesta por el Grupo Coalición Canaria del punto 5 así como el punto 7 de la primera parte. La discrepancia principal se ha producido entorno al punto 6 de la primera parte donde hablamos de qué puerto queremos en Granadilla, y del punto 2 de la segunda parte donde hablamos de iniciar expediente de modificación del PIOT.

Con la obra que este Cabildo va a aprobar en la Dársena del Este y la obra del nuevo puerto de Granadilla, en opinión de su Grupo con alrededor de los 350 m. y con la actual capacidad del Puerto de Santa Cruz, estamos hablando de un total de 1.500.000 contenedores aproximadamente y hoy estamos en los 400.000 contenedores, estamos con una dimensión en Granadilla adecuada a las necesidades de desarrollo de la Isla para muchos años, y, en cuanto a la modificación del PIOT, de lo que se trata es de que esos 350 m. reflejen cuantitativamente la concepción cualitativa que ha sido descrita en los puntos 1, 2, 3 y 4. Si queremos que el Puerto de Santa Cruz continúe siendo el principal puerto de la Isla donde tengan lugar las principales actividades económicas de mercancías, lo más razonable sería modificar el PIOT porque el PIOT dice otra cosa, si no o cambiamos le parecería lamentable porque sería como decir que casi da igual lo que diga el PIOT porque la realidad, lo que este mismo Cabildo dice, es otra cosa distinta, y el PIOT se debe adaptar a lo indicado en los puntos anteriores. Confía en que esta infraestructura que se va a construir en el Sur de la Isla tenga las dimensiones adecuadas y en que no nos equivoquemos.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Popular), comenta que estamos participando en una oportunidad histórica para la isla de Tenerife y estamos diseñando el Puerto de Tenerife con las características que los diferentes Grupos hemos consensuado, y agradece a los demás Portavoces y al Sr. Presidente el esfuerzo realizado para lograr el mayor consenso posible, que si bien es bastante alto no es menos cierto que no ha sido al cien por cien. Su Grupo cree que el puerto de Granadilla va a permitir a Tenerife participar en el transbordo internacional de contenedores, de un nuevo comercio incipiente y que abre numerosas perspectivas de crecimiento económico, de desarrollo de la Isla y de creación de empleo y, al mismo tiempo, va a permitir que el Puerto de Santa Cruz se convierta en un auténtico pulmón económico y motor de riqueza para toda el área metropolitana ampliada.

Termina el tercer turno de intervenciones D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), manifestando que en gran medida hemos conseguido estar bastante de acuerdo en prácticamente la totalidad de los puntos básicos que se han traído hoy al Pleno. Estamos de acuerdo en que el Puerto de Santa Cruz es el principal puerto de la Isla y en que lo debe seguir siendo, en que debe ser desarrollado al máximo dentro de las limitaciones físicas que tiene por su capacidad y orografía además de haber incluido alguna acción concreta para que se amplie esa capacidad. También estamos de acuerdo en que el Puerto de Santa Cruz, por sí sólo, no representa una alternativa de futuro a las necesidades de la Isla a medio y largo plazo y, en consecuencia, estamos de acuerdo en la necesidad de un puerto complementario al de Santa Cruz en Granadilla.

En opinión de su Grupo es que si estamos de acuerdo en la descripción de los usos que debe tener el puerto complementario e intermodal de Granadilla, las dimensiones del mismo deben ser las adecuadas a esos usos, y eso es exactamente lo que defiende su Grupo.

Reitera que el informe jurídico aportado avala que no es necesario modificar el PIOT, pero sin embargo este acuerdo interpreta el PIOT en la dirección que el Cabildo quiere y además ordena que en el planeamiento que acerca realmente el PIOT al territorio, los Planes Especiales, esas directrices se recojan de manera expresa, lo que consideran suficiente para que se interprete como nosotros queremos el PIOT.

Felicita a todos los Grupos Políticos por el amplio grado de consenso en el tema que nos ocupa y que le gustaría que se extendiera durante toda la legislatura a otros temas de vital importancia como el que hemos debatido hoy.

Finalmente, y a continuación, se procede a las correspondientes votaciones, cuyos resultados han quedado reflejados en la parte dispositiva del presente acuerdo.

EL SECRETARIO GENERAL

JOSE ANTONIO DUCQUE DIAZ



**COMPROMISO PARA EL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO DE TENERIFE**

**ANTECEDENTES**

La sociedad tinerfeña ha venido desarrollando en los últimos meses, un intenso y valioso debate interno sobre la necesidad de nuevas infraestructuras portuarias en la isla. Efectivamente, discusiones y análisis en torno a la protección del medio natural; el impacto económico de una posible disminución de la actividad comercial del puerto de Santa Cruz de Tenerife a favor del nuevo puerto en Granadilla; la adecuada dimensión de la nueva infraestructura portuaria; el futuro de las plataformas logísticas de la Isla; los intereses económicos y sociales implicados; la viabilidad técnica y económica de las inversiones portuarias; el crecimiento, la demografía y el empleo, son, entre otros aspectos, cuestiones sobre las que ha girado ese debate.

Un debate que está enmarcado, a su vez, en otro más amplio que afecta a la sociedad canaria en su conjunto y que abarca el futuro que estamos diseñando para los canarios: **nuestro modelo de desarrollo sostenible**; cómo encontrar el adecuado equilibrio entre economía, territorio, población y medio ambiente; cómo garantizar la satisfacción de las necesidades de la sociedad del presente sin poner en peligro las de las generaciones futuras.

Efectivamente, después de tres décadas de un fuerte crecimiento turístico, demográfico y económico, Canarias no puede mantener el mismo patrón de crecimiento. No podemos seguir consumiendo suelo y recursos a un ritmo insostenible. Hay que diseñar nuevos modelos que hagan compatible población, justicia social, economía, respeto medioambiental y conservación de nuestro patrimonio natural y cultural.

Es una tarea difícil, que exige el concurso de todos, y que implica necesariamente buscar nuevas fuentes de riqueza, a través de la diversificación de nuestra actividad económica, que nos permitan afrontar el futuro de un modo responsable.

El Parlamento de Canarias, con la aprobación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo, al final de la pasada legislatura, apostó unánimemente por ese modelo de desarrollo para nuestra Comunidad, que no podía seguir dependiendo exclusivamente del turismo y de la construcción como elementos motores de su economía.

La historia económica de Canarias siempre ha girado alrededor del aprovechamiento de su renta de situación. En el pasado sirviendo, bien como escala de suministro en la conexión americana o a la navegación atlántica, bien aprovechando su potencial climatológico para una producción agrícola subtropical. En el futuro, los puertos de Tenerife permitirán la utilización de esta renta de situación dentro de un marco del desarrollo sostenible. Esto es, logrando plenamente el equilibrio de los intereses sociales, económicos y ambientales de la sociedad a la que sirven.

Somos conscientes de la preocupación de muchos canarios por los posibles costes ambientales de las infraestructuras portuarias. Por ello, queremos garantizar que se tomen todas las medidas que sean precisas para lo que estamos decididos a hacer realidad un compromiso que permita que parte de los recursos económicos generados por la actividad económica de las nuevas instalaciones portuarias y logísticas contribuyan, de modo significativo, a la protección y mejora de la biodiversidad, la flora, la fauna y los hábitat marinos de Tenerife.

Las fuerzas políticas, sindicales, empresariales y las asociaciones ecologistas y culturales de Tenerife han contribuido a la formación de la opinión pública, exponiendo sus respectivos puntos de vista en un debate social de gran relevancia. Cada uno ha expresado, desde la perspectiva política -con acuerdos plenarios de los ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona y del Cabildo Insular de la Isla-, su posición colegiada sobre los puertos de Tenerife. Todas las opiniones publicadas han sido objeto de consideración y estudio por los firmantes del presente acuerdo.

Con el ánimo de exponer públicamente esa posición común que sintetiza la opinión de los sectores sociales y económicos vinculados a la comunidad portuaria -conjuntamente con las decisiones adoptadas por las Corporaciones e Instituciones representadas-, la Fundación de Estudios Portuarios promovió, durante los años 2002 y 2003, diversos encuentros con el objeto de procurar el intercambio de opiniones sobre las deficiencias, necesidades, oportunidades y alternativas al sistema portuario actual de la isla de Tenerife. Fruto de estos debates, se ha alcanzado un acuerdo, de conformidad con las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

**Primera.- Tenerife y Canarias necesitan los puertos.**

Somos conscientes de que disfrutamos de un territorio de excepcional belleza y de singulares condiciones naturales, que necesitan especial protección por su fragilidad y diversidad. Nos sentimos obligados a usar con moderación una tierra de la que no somos propietarios, sino inquilinos temporales de un espacio que será también de las próximas generaciones.

Los hombres, mujeres, niños y niñas de Tenerife viven en nuestro territorio porque la actividad económica desarrollada sobre el mismo es capaz de ofrecerles unas condiciones de vida dignas.

Hacer un uso responsable y adecuado del territorio, combinando su respeto y conservación con la actividad económica necesaria para su población, es el gran reto con el que nuestra sociedad se enfrenta en la actualidad.

Los puertos son vías de comunicación y de comercio con el mundo. Tenerife se encuentra en una posición geográfica entre tres continentes (Europa, América y África) que le habilita para desarrollar -al igual que lo hizo en otros momentos históricos en relación con otros territorios- un papel estratégico en el desarrollo del cercano continente africano. Cerca de nuestras aguas surcan miles de buques cargados con mercancías procedentes o con destino a Europa, África o América, que precisan de

modernas instalaciones portuarias desde las que apoyar la logística del transporte marítimo.

Tenerife no puede vivir de espalda al mar. Y, para evitarlo, precisamos en el siglo XXI una infraestructura portuaria de la que carecemos en la actualidad. Tenerife necesita unos puertos modernos, capaces de atender las necesidades de la actividad económica de la población. Pero, también, unos puertos capaces de realizar operaciones de transbordo de las mercancías que no permanecerán en la Isla.

El transbordo de mercancías -y la logística asociada- es una actividad que sólo consume el territorio específicamente portuario y ocupa mano de obra especializada, generando una importante riqueza. Los tinerfeños sabemos que los puertos generan riqueza. Sin embargo, quizá no hemos sido suficientemente conscientes de que, en realidad, ocupa un territorio escaso en relación con los beneficios que generan, especialmente si se compara con otras actividades económicas.

Tenerife y Canarias necesitan puertos modernos y competitivos para lograr el objetivo de la cohesión territorial en el ámbito del Archipiélago. Pero, también -y no menos importante-, para mitigar los efectos de los costes de la insularidad y la doble insularidad, y para aprovechar la oportunidad de diversificar su economía, abandonando el papel histórico que le ha correspondido.

#### Segunda.- El Puerto de Santa Cruz de Tenerife tiene futuro.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha modernizado, pero no está en condiciones de dar respuesta satisfactoria a las necesidades de nuestra economía a medio plazo.

A los tinerfeños nos gusta ver el puerto lleno de barcos y tenemos la falsa sensación de que, salvo por algunos cruceros, permanece vacío mucho tiempo. Sin embargo, lo que se ha producido es un cambio en el modo de transportar las mercancías. Los contenedores y la carga rodada son modalidades que permiten manipular muchísimas toneladas en muy poco tiempo. Al contrario que en los puertos tradicionales -en donde los barcos permanecían atracados durante días-, los puertos modernos operan con rapidez. Y, para ello, precisan de una superficie con capacidad para cargar y descargar miles de contenedores y plataformas.

Nuestro puerto tiene que modernizarse. De toda su extensión, las únicas dársenas operativas son las de Anaga (Muelle de Ribera, en paralelo a la Avda. Francisco La Roche) y el Dique del Este-Bufadero (zona del antiguo Bañerío).

Esa situación ha dado lugar a un dilatado debate sobre las posibilidades de su ampliación, el análisis de la viabilidad técnica y económica de los proyectos y, recientemente, sobre su agotamiento como puerto comercial.

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 transbordo 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 I, 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.

Sin embargo, es importante destacar que las necesidades de Tenerife no se satisfacen con las obras del proyecto de ampliación indicado, único viable desde la perspectiva operativa, técnica y económica. Su propia ejecución demanda, al mismo tiempo, la construcción del Puerto complementario de Granadilla que posibilite el establecimiento de una importante plataforma logística de referencia mundial.

#### Tercera.- Santa Cruz de Tenerife es una ciudad portuaria.

Santa Cruz de Tenerife nace como puerto. Su historia no es otra que la de la vida de los hombres y mujeres vinculados al mar, a la entrada y salida de personas y mercancías por sus muelles. Una historia vinculada a la capitalidad, vinculada a la función y al papel económico y social del puerto, a la defensa de la Isla de los ataques y de las enfermedades que vinieron en buques y por mar.

Las ciudades portuarias han ido accediendo a su conexión directa con el mar, recuperando territorios que -como consecuencia del cambio en los modos de transporte marítimo- resultaron inoperativos para la actividad portuaria. Santa Cruz de Tenerife se encuentra en este momento con esa coyuntura. La ejecución del proyecto de ampliación del puerto permitirá el acceso directo de la ciudad al mar en todo el litoral de la dársena de los Llanos (frente al Cabildo), cumpliéndose una vieja aspiración de los tinerfeños limitada o impedida en parte por los "modernos" contenedores.

Nuestra propuesta, en suma, posibilita que Santa Cruz de Tenerife continúe siendo fiel a su historia, manteniendo el carácter de ciudad portuaria comercial además de puerto base de cruceros turísticos. Y al mismo tiempo, recupera el acceso directo al mar.

#### Cuarta.- Tenerife como plataforma logística.

Junto al Puerto de Santa Cruz de Tenerife el Plan Insular de Ordenación Territorial de la Isla fija en el municipio de Granadilla un polígono industrial en el emplazamiento que se consideró por el Cabildo como adecuado para la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos y aquellos usos industriales. Para asegurarnos la funcionalidad de este enfoque y poder materializar nuestro objetivo de armonizar los intereses medioambientales, sociales y económicos, de crear riqueza sin consumir más territorio, es preciso alcanzar los acuerdos necesarios para dotar a la zona de las infraestructuras y equipamientos adecuados.

El puerto complementario de Granadilla entra plenamente dentro de la visión de desarrollo sostenible. Efectivamente, incorpora una diversificación de la actividad económica con un potencial de crecimiento y con garantías de mantenimiento en el futuro, pero de forma sostenible. De este modo, se favorece la concentración, en

Santa Cruz y Granadilla, de actividad económica y logística, minimizando la presión sobre el territorio de la Isla de Tenerife, ya de por sí escaso.

El puerto de Granadilla permitirá establecer las instalaciones necesarias de almacenaje y regasificación de gas natural licuado en las proximidades de la Central Térmica de Granadilla. La introducción del gas natural favorecerá el funcionamiento de las centrales de ciclo combinado que conllevan una reducción significativa de las emisiones de dióxido de carbono. Igualmente, se propiciará la sustitución paulatina del fuel por el gas natural -una energía limpia- en los núcleos turísticos, urbanos e industriales. Todo ello supondrá un importante beneficio medioambiental, al habilitar una fuente energética más eficiente y menos contaminante y contribuyendo así al cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kyoto.

Por otra parte, el emplazamiento del futuro puerto en el sur de la Isla, en un área que ha experimentado un notable desarrollo en los últimos años, descongestionará de tráfico pesado y de materias peligrosas la saturada red viaria de la capital. Además, se producirá una reducción significativa de la presión de transporte terrestre en la autopista TF-1. Esto supondrá un importante avance en los niveles de seguridad del tráfico y acarreará además una reducción adicional de la emisión de gases contaminantes que provocan el efecto invernadero.

El Puerto de Granadilla, en definitiva, permitirá garantizar la manipulación y el almacenamiento del gas -en óptimas condiciones de seguridad- y de graneles con un riesgo mínimo para la población y en una zona de clara vocación industrial.

#### Quinta. Granadilla: el necesario equilibrio entre las actividades logísticas y el específico modelo de desarrollo municipal.

Granadilla con sus particulares características socio-históricas, medioambientales, con una vocación turística peculiar y diferenciada del resto de la Isla, con la presencia de distintos núcleos urbanos (San Isidro, El Médano, Los Abrigos) en la zona, no próxima pero sí de influencia, de este área logística -entre los que lógicamente se ha de dar la correspondiente interacción-, debe ser objeto de una especial atención que equilibre la coexistencia en armonía de sus valores sociales y económicos y de su patrimonio natural e histórico.

Esta área logística no será un cuerpo extraño que cercene las posibilidades de desarrollo del municipio de Granadilla. Al contrario, esta zona de localización de actividades de suministro, almacenamiento y distribución de mercancías y de usos industriales diversos será diseñada con un exquisito respeto a los condicionantes ambientales, socio-históricos y económicos presentes en el municipio que deberá dotarse de las infraestructuras, equipamientos y servicios básicos adecuadas a su nuevo papel, desbloqueando las infraestructuras previstas y recogidas en los diferentes planes.

Se profundizará en el acuerdo firmado en su día entre Cabildo, Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, sumando al mismo al Gobierno de Canarias para definir el marco urbanístico adecuado que desarrolle esta área logística a través de la creación de una comisión interadministrativa de gestión y desarrollo, que evite la superposición de competencias y haga más ágil la gestión del futuro de esta operación singular estructurante prevista en el Plan Insular.

#### Sexta. Creación de un centro de observación y control del impacto medioambiental de la actividad portuaria

Para garantizar la viabilidad medioambiental de las instalaciones portuarias, minimizar el impacto ambiental y atenuar en lo posible los efectos sobre el medio natural, se pretende establecer un centro multidisciplinar al servicio de la sociedad tinerfeña y de sus instituciones. Los recursos generados con la nueva actividad portuaria, contribuirán a la financiación de este centro, cuyos principales objetivos serán la observación y el seguimiento permanente del estado del mar y de las costas de la Isla, así como el fomento de la integración de las exigencias medioambientales en los distintos ámbitos de la actividad de los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

A la vista de las anteriores consideraciones, el presidente del Gobierno de Canarias, el presidente del Cabildo Insular de Tenerife, los alcaldes de Santa Cruz de Tenerife y de Granadilla de Abona, el presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el presidente de la Asociación Provincial de Consignatarios de Buques de Santa Cruz de Tenerife, el presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el presidente del Comité de Empresa de los trabajadores portuarios y secretario general de la Federación de Puertos de Intersindical Canaria y el director de la Fundación de Estudios Portuarios, conscientes de la necesidad de dotar a la Isla de Tenerife de unas instalaciones portuarias modernas y competitivas que favorezcan el desarrollo social y económico de la Isla y que contribuya al proceso de cohesión económica y territorial del Archipiélago, declaran su voluntad de apoyar, en el ámbito de sus respectivas responsabilidades, las medidas necesarias para la potenciación y optimización del sistema portuario insular -todo sin perjuicio de que, al amparo de la legalidad vigente, la reordenación de los espacios y su aprobación lo será de la Autoridad Portuaria y de su Consejo de Administración, teniendo en cuenta las situaciones jurídicas vigentes en la actualidad en los espacios reordenados-, y en tal sentido:

#### ACUERDAN

1.- Apoyar un Plan de Aprovechamiento y Desarrollo de las Instalaciones Portuarias en la Dársena del Este del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, conforme al detalle de obras, inversiones y plazos que figuran en el Anexo.

2.- Potenciar y mejorar la conectividad entre el recinto portuario de Santa Cruz de Tenerife y la Isla, de forma que permita cumplir con el papel de intercambiador de modos de transporte. En tal sentido, se adoptarán medidas inmediatas de regulación semafóricas de los flujos del transporte terrestre en los puntos de entrada y salida del recinto e instalaciones portuarias. Para ello, se habilitarán soluciones que permitan la agilización de las entradas y salidas

ONG

mediante la segregación de tráficos ligeros y pesados. Asimismo, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, posibilitarán accesos directos y rápidos que superen las servidumbres del tráfico urbano, del Puerto de Santa Cruz de Tenerife con el Norte y Sur insular.

3.- Promover las condiciones que permitan el acceso de Santa Cruz de Tenerife al mar y el uso ciudadano de los espacios liberados de la operativa portuaria en la Dársena de Los Llanos debido a la ampliación del puerto.

4.- Considerar necesaria y de interés insular y canario la construcción de las infraestructuras portuarias de Granadilla, conforme a las orientaciones y criterios aprobados por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife de 20 de octubre de 2003, que deberán ejecutarse con un preciso y puntual cumplimiento de las medidas correctoras del impacto sobre el medio ambiente contenidas en su Declaración de Impacto Ambiental y en el anexo que se adjunta.

\*5.- Impulsar los acuerdos institucionales y actuaciones precisas para dotar al municipio de Granadilla de las infraestructuras viarias y equipamientos adecuados a su posición de plataforma logística derivada del PIOT, adaptando el plan territorial turístico de Tenerife al modelo turístico diferenciado del municipio.

6.- Fomentar el diálogo y la colaboración entre los agentes económicos y sociales con la Autoridad Portuaria para potenciar la eficacia y eficiencia del uso de los espacios portuarios actuales.

7.- Impulsar la creación de un centro multidisciplinar de observación y control del impacto medioambiental de la actividad portuaria al servicio de la sociedad tinerifeña y de sus instituciones, a financiar -entre otras aportaciones-, con recursos provenientes de la nueva actividad portuaria y logística. Este centro gozará de plena autonomía e independencia de la Autoridad Portuaria, e incluirá entre sus actividades principales el seguimiento ambiental permanente del estado del mar y de las costas de Tenerife, así como de las actividades que puedan tener efectos negativos sobre las mismas (navegación, vertidos de buques). En particular, controlará los efectos medioambientales derivados de la explotación del Puerto de Granadilla y la efectiva aplicación de las medidas correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental. Al mismo tiempo, servirá de foro de análisis y órgano de participación de la sociedad en la implantación de las estrategias de desarrollo sostenible en el entorno de los puertos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

8.- Se constituye un comité de seguimiento del cumplimiento del presente acuerdo con representación de las partes firmantes.

Santa Cruz de Tenerife, a 9 de febrero de 2004.

The bottom of the document features several handwritten signatures and a circular stamp. On the left, there are two distinct signatures. In the center, there is a signature that appears to be 'Luis'. To the right of this is a circular stamp containing the letters 'UNA'. Further right is a large, stylized signature that looks like 'Alvar'. At the bottom center, there is another signature that appears to be 'Alvar'.

**23.- Moción del Grupo Socialista instando a la modificación del PIOT para garantizar la complementariedad de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Granadilla.**

Vista moción presentada por el Grupo Socialista, y en su nombre D. Ricardo Guerrero Lemus, instando a la modificación del PIOT para garantizar la complementariedad de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Granadilla, tras el oportuno debate que tuvo lugar, el Pleno adoptó, por unanimidad, el siguiente acuerdo:

1º.- Iniciar el proceso de modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para adaptarlo a la Ley 19/2003 de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, contemplando la adaptación de dicho Plan a lo acordado de forma unánime en el Pleno del Cabildo de 20 de octubre de 2003 y al proyecto de puerto de Granadilla consensuado el pasado 12 de noviembre entre los gobiernos nacional y autonómico.

2º.- Hasta la conclusión del proceso de modificación del PIOT, considerar la redacción de los planes territoriales especiales y parciales afectados por lo dispuesto en el PIOT en relación con las infraestructuras portuarias de Santa Cruz y Granadilla, condicionada por el acuerdo tomado en el punto anterior, procediéndose a la revisión de los planes que se encuentren elaborándose en el momento de la aprobación de esta moción y que no se ajusten a lo anterior.

A continuación se transcribe el texto de la moción presentada en su tenor literal:

"La isla de Tenerife ha vivido en los últimos años un intenso debate sobre las características de nuestra infraestructura portuaria comercial, habiéndose generado una Iniciativa Legislativa Popular, con el respaldo de más de 55.000 firmas, que ha sido rechazada recientemente en el Parlamento Autonómico. Al respecto de este debate también se ha producido una importante manifestación popular.

Fruto de esa movilización popular, del acuerdo de esta corporación de 20 de octubre de 2003 y del cambio del gobierno nacional, el puerto de Santa Cruz afronta nuevas obras que garantizan su operatividad y crecimiento en los próximos años, y el proyecto de puerto de Granadilla se ha visto reducido en tamaño, adaptándose de forma más adecuada a las necesidades de la Isla en cuanto a su complementariedad con respecto al puerto de Santa Cruz y servicios que ha de prestar, así como garantizando un mínimo impacto ambiental frente al proyecto anterior de macropuerto impulsado por el último gobierno del Partido Popular y respaldado por los gobiernos insular y regional.

Sin embargo, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)

sigue recogiendo entre sus párrafos la intención del Cabildo de dismantelar la actividad de puerto comercial de Santa Cruz y trasladarla a Granadilla, y que este puerto, junto con el aeropuerto Reina Sofía, se conviertan en las dos principales infraestructuras de transporte de la Isla.

Dado que el PIOT forma parte del ordenamiento jurídico que afecta a la isla de Tenerife en su planificación, dado que lo contenido en el PIOT resulta vinculante en la elaboración de una serie de importantes planes territoriales especiales y parciales por parte de este Cabildo, y dado que existe la necesidad de revisar el PIOT para adaptarlo a la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación, el Grupo Socialista propone al Pleno la adopción del siguiente acuerdo:

1.- Iniciar el proceso de modificación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife para adaptarlo a la Ley 19/2003 de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, contemplando la adaptación de dicho Plan a lo acordado de forma unánime en el Pleno del Cabildo de 20 de octubre de 2003 y al proyecto de puerto de Granadilla consensuado el pasado 12 de noviembre entre los gobiernos nacional y autonómico.

2.- Hasta la conclusión del proceso de modificación del PIOT, considerar la redacción de los planes territoriales especiales y parciales afectados por lo dispuesto en el PIOT en relación con las infraestructuras portuarias de Santa Cruz y Granadilla, condicionada por el acuerdo tomado en el punto anterior, procediéndose a la revisión de los planes que se encuentren elaborándose en el momento de la aprobación de esta moción y que no se ajusten a lo anterior."

Seguidamente se hace constar, resumidamente, el debate que tuvo lugar:

D. Ricardo Guerrero Lemus (Grupo Socialista), proponente de la moción, comienza diciendo que su Grupo quiere prestar su reconocimiento a las más de 50.000 personas de esta Isla que con su firma presentaron una iniciativa legislativa popular, que fue maltratada por el Partido Popular y por Coalición Canaria en el Parlamento Autonómico, fiel reflejo del estilo de gobierno de estas dos formaciones políticas. También queremos expresar nuestro reconocimiento a esas miles de personas que el pasado 27 de noviembre, pese al Gobierno Autonómico, trataron de desarrollar su derecho a manifestarse de una forma digna y también queremos dejar por sentado que nuestro Grupo entiende que el Puerto de Santa Cruz tiene aún muchas posibilidades de ampliación y mejora en el servicio que presta a esta Isla. Recuerda lo aprobado de forma unánime en el pasado Pleno de 20 de octubre de 2003, que establece que el Puerto de Santa Cruz debe ser el principal puerto de la Isla aprovechando su capacidad de crecimiento y manteniéndose las operaciones de abastecimiento de la Isla, señalando también que el puerto de Granadilla se concibe como una instalación complementaria del Puerto de Santa Cruz, estrechamente ligada al Polígono Industrial de Granadilla y formando parte de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife. El PIOT contradice lo

anteriormente expresado, tanto en su memoria como en las disposiciones normativas, formando parte estas últimas del ordenamiento jurídico vigente según establecen los artículos 14.1 y 17 del Decreto Legislativo 1/2000. Ejemplo claro de dicha contradicción entre lo aprobado en este Pleno y lo que dice el PIOT es la Norma de aplicación directa 24352 que bloquea el desarrollo de la Plataforma hasta que no se haga lo señalado en la Norma directiva 24331 que exige la elaboración de un plan de la Plataforma y dice que se debe realizar de acuerdo con lo señalado en la Sección 2.1. Esta Sección es muy importante porque es donde está contenida la norma directiva 21333D que señala que el puerto de Granadilla ha de conformarse como el futuro gran puerto comercial, industrial y de abastecimiento de Tenerife, y donde señala que se pretenden concentrar en la Plataforma Logística del Sur de Tenerife las principales instalaciones de transportes y sistemas insulares de infraestructuras básicas de la Isla. El mismo razonamiento se puede realizar con respecto a lo señalado en relación a la operación singular estructurante del puerto y frente marítimo de Santa Cruz que nos lleva a la Norma directiva anteriormente citada, 21333D, que indica que, de cara a futuro, a partir de que se vaya desarrollando el puerto de Granadilla, el Puerto de Santa Cruz cambiará su función en el sistema portuario vinculándolo al tráfico de pasajeros hacia las Islas Orientales y el exterior, y menos orientado a las actividades de abastecimiento de la Isla. El mismo razonamiento, de nuevo de contradicción entre lo aprobado en este Pleno y lo que contiene el PIOT, se puede encontrar en la Norma directiva 22132 dentro de la sección del modelo de ordenación del Área Metropolitana que pide la transformación del Puerto de Santa Cruz hacia actividades de ocio, o en la Norma directiva 22171 que habla de desplazamiento de las infraestructuras insulares para el caso de las funciones de mercancías del Puerto de Santa Cruz, o también la Norma directiva 22441 dentro de la sección dedicada al modelo de ordenación de Abona que concibe el puerto de Granadilla como la infraestructura de abastecimiento básico de la Isla. En todos los casos hemos hablado de normas de aplicación directa y de normas directivas que, según el Decreto Legislativo 1/2000, son de obligado cumplimiento por las Administraciones y los particulares. Por lo tanto, para que lo acordado en este Pleno del pasado 20 de octubre de 2003 forme parte de los instrumentos de ordenación general del territorio, este acuerdo debe ser introducido en el PIOT procediéndose a su modificación. Además existe la obligación de adaptar el PIOT antes de final de abril de este año 2005 a la Ley de Directrices porque así lo establece su disposición transitoria 3.1. A nosotros nos gusta mucho la Ley de Directrices con respecto a las infraestructuras portuarias ya que es casi totalmente coincidente con nuestras tesis políticas e incluso diría que nos sentimos muy cómodos con esta Ley porque se aprobó de forma unánime en el Parlamento, algo que no ocurrió en este Cabildo con el PIOT. Todos estos argumentos tiran abajo el informe jurídico elaborado desde el Área de Planificación para el Pleno de 20 de octubre de 2003, en el que se parecía entender que solo eran recomendaciones las que estaban contradiciendo lo expresado en el Pleno. Con respecto al segundo punto del acuerdo que proponemos,

considerando no solamente el acuerdo de 20 de octubre de 2003 sino también el acuerdo al que se llegó el pasado 12 de noviembre de 2004 para reducir considerablemente las dimensiones del proyecto del puerto de Granadilla, esos dos acuerdos obligan a retirar, desde ya, el Avance del Plan de la Plataforma Logística y adaptarlo a esos acuerdos. Además lo acordado en el Pleno de 20 de octubre de 2003 no solo afecta al Plan de la Plataforma y al del Puerto de Santa Cruz, más ahora con el acuerdo de 12 de noviembre de 2004, sino que también afecta, en mayor o menor medida, al Plan del Área Metropolitana, al Plan Territorial de Abona, al Plan Territorial de Puertos, al Plan Territorial de infraestructuras energéticas, al Plan Territorial de la actividad industrial y al Plan Territorial de Anaga. Entendemos que el punto 2 del acuerdo que proponemos al Pleno es mucho más correcto que el introducido en el Pleno de 20 de octubre de 2003.

En resumen, es necesario modificar el PIOT con urgencia para hacer que el acuerdo tomado de forma unánime de 20 de octubre de 2003 y el acuerdo de 12 de noviembre de 2004 formen parte de los instrumentos de ordenación general de la Isla, para adaptarlo a la Ley de Directrices, porque se están desarrollando o se van a desarrollar una serie de planes territoriales que obligatoriamente tienen que ajustarse a sus normas directivas y normas de aplicación directa en relación con las infraestructuras portuarias de Santa Cruz y Granadilla, y éstas contradicen los dos acuerdos aludidos, viéndose esto concretamente expresado en el Avance del Plan de la Plataforma Logística.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Partido Popular), manifiesta que de una atenta lectura de la moción cualquiera puede llegar a la conclusión de que esta iniciativa del Partido Socialista Obrero Español es un ejercicio de demagogia con precedentes. Desde hace un año y medio han intentado por todos los medios utilizar el proyecto del puerto de Granadilla con un fin partidista anteponiendo los intereses electorales a los de la Isla, entrando en una vorágine de incongruencias tal que es difícil encontrar a dos socialista en Tenerife que opinen lo mismo entorno al puerto de Granadilla. Han querido hacer lo mismo que ya hicieron con el trazado de la red de alta tensión del Sur de Tenerife en la legislatura anterior contra el que era el gobierno de este Cabildo, han querido hacer lo mismo que ya hicieron con la última huelga general por la reforma del sistema de protección por desempleo, lo mismo que hicieron con la guerra de Irak, con la Reforma de la Ley Universitaria, con el Prestige, o lo que han hecho el pasado sábado cuando los Sres. Martín y Yanes asistieron a una manifestación en La Laguna. Al volver a ver una vez más un asunto sobre el puerto de Granadilla en este Pleno, nos da la impresión que tienen "mono" de pancarta, pero en este caso, gracias a Dios, hay personas sensatas en el Partido Socialista, de ahí que no hayan podido utilizar este proyecto.

El Sr. Guerrero dice en su moción que las obras del Dique del Este en el Puerto de Santa Cruz y la reducción de las dimensiones del puerto de Granadilla se deben a tres cuestiones: a la manifestación, al acuerdo del Pleno del Cabildo de 20 de octubre de 2003 y al cambio

de gobierno en España, lo cual es simplemente falso. El acuerdo del Pleno del Cabildo de 20 de octubre de 2003, con el voto en contra del PSOE, dijo que el puerto de Granadilla tendría las dimensiones adecuadas para desarrollar las actividades de transporte de graneles líquidos y sólidos de las empresas del Polígono Industrial y la captación del nuevo tráfico de trasbordo, y el PSOE mantuvo su propuesta inicial que era la de los 300 m. que quería limitar el puerto de Granadilla a un puerto deportivo.

La modificación del plan de empresas de la Autoridad Portuaria de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife para que su presupuesto recogiera el dinero necesario para afrontar el relleno del Dique del Este se inició a finales del 2003, se sacó a concurso, se elaboró el proyecto y se ha licitado en el 2004, además del hecho de que la Dirección de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz es la misma antes y después del cambio de gobierno, ya que, como saben, la designa el Estado a propuesta de la Comunidad Autónoma. Ustedes siempre han dicho en los últimos meses que en el 2004 el Gobierno Socialista no podía hacer nada porque tenían las manos atadas por el presupuesto aprobado por el Partido Popular, pues bien, con esos presupuestos se sacó a concurso el relleno del Dique del Este del Puerto de Santa Cruz. En una cosa sí que estamos de acuerdo con su moción y es que las dimensiones se han reducido tras el cambio de gobierno, hemos pasado de un dique exterior de 1.847 m. a otro de 1.547 m., de este dique de 1.547 m. aprobado la semana pasada a los 300 m. que pedía el Sr. Martínón hace un año y medio en este Pleno hay una diferencia, justamente el Gobierno Central ha aprobado un dique exterior cinco veces más grande de lo que pedía el Grupo Socialista de este Cabildo, fruto sin duda de lo mucho que le importan a Madrid las opiniones de sus compañeros en Tenerife, aunque también es comprensible esta actitud del Estado porque ¿a quién tenía que hacer caso el Gobierno de España con respecto al puerto de Granadilla?, ¿a los Alcaldes socialistas de Adeje, Guía de Isora y Granadilla que si los dejan hacen las tres fases juntas del proyecto original de hace cuatro años?, ¿al actual Delegado del Gobierno en Canarias que cuando era el Portavoz del PSOE en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados pedía que el puerto fuese justamente lo que se aprobó por el Gobierno del Partido Popular, es decir, 1.200 m. de línea de atraque, tal y como consta en las actas de las Cortes?, ¿al Grupo Socialista de este Cabildo que quería un puertito de 300 m., ¿al Grupo Socialista de Santa Cruz que, al igual que curiosamente el nuevo representante del Estado en la Autoridad Portuaria D. Pedro Anatael Meneses, está en contra de cualquier puerto en Granadilla?, ¿al Grupo del PSOE en el Parlamento de Canarias que apoyó una iniciativa legislativa popular que si no fuese por los votos de Coalición Canaria y del Partido Popular hubiese impedido construir el puerto en el litoral de Granadilla?, cinco posturas diferentes de los socialistas tinerfeños entorno al puerto de Granadilla.

El proyecto de hace un año y el aprobado esta semana tendrán los dos las mismas medidas para compensar el impacto ambiental, porque ambos tendrán el mismo impacto ambiental, no habiendo prácticamente diferencias entre la afección que producirá uno u otro proyecto sobre

el medio marino o sobre el medio terrestre, estamos hablando al fin y al cabo de una reducción de 300 m. ¿Por qué el cambio?. Por dos razones, porque el Estado va a destinar el dinero que se va a ahorrar en Tenerife a otros lugares de España, se habla de un 5% menos, y la segunda para buscar una posición intermedia entre la locura de estas cinco propuestas diferentes entorno al puerto: no al puerto, puerto pequeño, puerto mediano, puerto grande o puerto muy grande. El Partido Popular no hubiese hecho esta reducción de las dimensiones del puerto de Granadilla porque creemos firme y unánimemente que el puerto de Granadilla es bueno para Tenerife, lo creían nuestros compañeros en el Gobierno Central, lo cree nuestro Grupo Parlamentario Regional, lo creemos nosotros y lo creen los Concejales de Santa Cruz y de Granadilla. Creemos que ya está bien de tanto protagonismo al fundamentalismo que se disfraza de ecologismo y de progresismo, ya está bien de posiciones intermedias, ni frío ni calor, ni comer ni dejar comer, si un partido está a favor de algo que lo diga, nosotros creemos que si para que el puerto de Granadilla salga adelante y no tenga más problemas hay que aprobar los dos puntos que plantea la moción, que no los antecedentes, nuestro Grupo, una vez más, no tiene inconveniente para ello.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), cree que es difícil aportar más sobre el contenido exacto de la moción y recuerda que sobre el puerto de Granadilla ya este Pleno se pronunció con un gran acuerdo de los Grupos Políticos que lo integran, y no vamos a reproducir el debate que en su día se produjo ya en el Pleno de la Corporación en el que, a su entender, todos salimos satisfechos.

Tiene la impresión de que el Partido Socialista no quiere pronunciarse de cara a los medios de comunicación exactamente sobre su apoyo a esta infraestructura tan necesaria y que aparece recogida en el PIOT, recuerda que en la tramitación del PIOT, en ocho años, no hizo ninguna sola enmienda o propuesta sobre como quedó recogido y cómo se aprobó, sobre lo que Vd. (D. Ricardo) está diciendo que hay que cambiar, luego es que estaba de acuerdo con ese punto concreto porque no quiso cambiarlo en ningún momento lo que consta en las actas de esta Corporación y en el expediente administrativo del PIOT.

Los informes de los Servicios de esta Corporación del Área de Planificación, Servicios Técnicos sin ningún tipo de intromisiones políticas, son firmados por los Técnicos de esta Corporación, y en el Pleno del puerto de Granadilla se aportó un informe firmado por los Técnicos de esta Corporación donde se decía claramente que no era necesario modificar el PIOT en los puntos referidos al puerto de Granadilla porque el Pleno interpretaba el PIOT y por lo tanto, a partir de ese momento, no sólo el PIOT sino todos los desarrollos del mismo en forma de planes territoriales especiales tenían que recoger la interpretación del PIOT, lo que pensaba que Vd. (D. Ricardo) lo había comprendido y que había quedado aclarado en ese Pleno por los Servicios Jurídicos. No obstante, nuestro Grupo va a aprobar las dos propuestas de acuerdo ya que significan muy poco en un proyecto tan importante para la Isla.

El desarrollo del PIOT, la Plataforma Logística del Sur de

Tenerife, que se encuentra avanzado, ya está recogiendo en sus documentos del puerto en el que nos hemos puesto de acuerdo los tres Grupos Políticos y se está modificando conforme al Avance presentado inicialmente, que se presentó y redactó antes del Pleno de 20 de octubre de 2003, por lo tanto no podía recoger esas modificaciones, pero ya los redactores de ese proyecto están recogiendo lo que el Pleno del 20 de octubre interpretó sobre el PIOT y además el proyecto definitivo que se va a aprobar.

Con respecto al punto 1 del acuerdo propuesto, comenta que ese es uno de los objetivos del Área de Planificación este año y existe una partida presupuestaria que permitirá adaptar el PIOT a la Ley de Directrices, en ese proceso de adaptación se pondrá este punto y otras cosas porque el PIOT es un documento que puede ser flexible en el tiempo porque la Isla cambia y porque se pueden modificar algunas cuestiones que hemos visto que funcionarían mejor de otra manera. Pero iniciar el proceso no, sino, en todo caso, continuar el proceso de modificación del PIOT que se inició con la aprobación de los presupuestos de esta Corporación en este año donde se incluye una partida presupuestaria para ello. En cuanto al tema de la revisión de los planes, estamos de acuerdo que todos los planes de tengan que ver con este asunto se interpreten como en su día lo aprobó el Cabildo Insular de Tenerife, no hay ningún problema. Esta moción es reiterativa e innecesaria pero, precisamente por eso y para que no la vuelva Vd. a traer, se la vamos a aprobar.

D. Ricardo Guerrero Lemus (Grupo Socialista), manifiesta la satisfacción de su Grupo porque la moción se vaya a aprobar de forma unánime, aunque no cree lo comentado por el Sr. Bermúdez porque si fuera así de sencillo ya se hubiera aprobado en el Pleno de 20 de octubre de 2003 y no se aprobó. El informe aludido en ningún momento hace alusión a las normas de aplicación directa y a las normas directivas señaladas en su primera intervención, normas que son de obligado cumplimiento por las Administraciones y por los ciudadanos. A lo que realmente le da importancia es al ordenamiento jurídico y lo que forma parte del mismo es el PIOT y no los acuerdos plenarios, se alegra de haber llegado a un acuerdo en este Pleno y que decidamos integrar en el ordenamiento jurídico lo que decidimos aprobar unánimemente en el Pleno de 20 de octubre de 2003.

El acuerdo del Avance de la Plataforma es de finales de agosto del 2004 y por lo tanto no puede decir el Sr. Bermúdez que estaba redactado desde antes del acuerdo de octubre de 2003, cuando sale a exposición pública es en agosto de 2004 luego debería estar plenamente adaptado a lo acordado en ese Pleno del 2003.

Cree que ese Plan de la Plataforma se adaptó de forma verbal y corriendo porque se le quedaron cosas pendientes, como por ejemplo, en el tema dedicado a la información (pág. 10), aún queda una frase que dice "la Plataforma Logística del Sur de Tenerife es la operación singular estructurante de constitución del gran área logística que abarca las dos principales infraestructuras de transporte de la Isla, el nuevo puerto de Granadilla y el Aeropuerto Tenerife-Sur". Mirando también los planos que salen del puerto de Granadilla en ese Plan de

la Plataforma, Vd. (Sr. Bermúdez) se dará cuenta de que es muy difícil decir que el Puerto de Santa Cruz seguirá siendo el principal puerto de la Isla cuando la infraestructura portuaria de Granadilla casi triplica en características a la que tiene el Puerto de Santa Cruz en cuanto al trasbordo de contenedores.

Comenta que el Sr. Llanos confunde, en nuestra intervención del 20 de octubre de 2003, lo que es el dique exterior con lo que es la línea de atraque en cuanto a nuestra posición, y le ruega que sea congruente y que no les de lecciones de manifestación, que se fije en cuál es el fondo de nuestra intervención en este Pleno y en que lo que pretendemos es simplemente que el acuerdo plenario de 20 de octubre de 2003 forme parte del ordenamiento jurídico porque es algo bueno para esta Corporación y para los ciudadanos, y concluye agradeciéndole también el apoyo a la moción.

D. Ángel Llanos Castro (Grupo Partido Popular), dice que el fondo de la cuestión es apostar o no por el puerto de Granadilla. Si un Partido Político está a favor de algo está en su derecho de defenderlo y si no de criticarlo, pero lo que no vale es hacer las dos cosas al mismo tiempo. Nos da la impresión que su Grupo está contrariado por el hecho de que el Gobierno del Estado haya dado finalmente el visto bueno al puerto de Granadilla.

Nosotros creemos que el sistema portuario doble para Tenerife, con un puerto principal en Santa Cruz y un puerto complementario en Granadilla, es bueno para la Isla y para los tinerfeños y va a garantizar el desarrollo económico sostenible de los próximos 40-60 años. Nosotros esperamos sinceramente que este escollo que han vuelto ustedes a poner hoy en este Pleno sea el último para la construcción del puerto de Granadilla, y con esa esperanza apoyaremos los dos puntos del acuerdo de la moción presentada pero no sus antecedentes.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), insiste en que el informe al que se ha aludido es bien claro y que establece que el PIOT no es una propuesta cerrada, por lo tanto puede ser interpretado por el Pleno como se hizo el 20 de octubre de 2003. A partir de ahí, el Pleno interpreta el PIOT de la forma que considere oportuna como ya hizo en octubre de 2003 y como vamos a hacer hoy también porque el PIOT no está modificado, y la 2ª propuesta de acuerdo de la moción establece que se empiece a aplicar ya la modificación sin que esté modificado, luego a partir de hoy ya estamos aplicando lo que Vd. (Sr. Guerrero) está pidiendo, lo aplicamos también a partir del día 20 de octubre de 2003 y no hizo falta modificar el PIOT.

Concluye diciendo que su Grupo admite los dos puntos propuestos como acuerdo porque ya se está haciendo, y en la Plataforma Logística del Sur que está en fase de avance es perfectamente asumible y los técnicos están adecuando el documento al acuerdo, lo que podrá comprobar cuando se produzca la aprobación inicial del plan.

D. Ricardo Guerrero Lemus (Grupo Socialista), cree que se debe dar más importancia al ordenamiento jurídico y al PIOT dentro de la planificación, y recuerda unas declaraciones del Sr. Bermúdez de 23 de

noviembre de 2004 en las que decía que "el PIOT se modificará en cuatro o cinco años porque es un documento flexible que habrá que cambiar, pero no lo vamos a cambiar solo para el puerto", luego no diga que todo esta resuelto y termina agradeciendo una vez más el apoyo recibido a su moción.

D. José Manuel Bermúdez Esparza (Grupo Coalición Canaria), dice que efectivamente hizo esas declaraciones porque cree que el PIOT hay que modificarlo y se va a empezar a modificar este año para adaptarlo a la Ley de Directrices y habrá que introducir también otros temas que son importantes para la Isla, luego no intente de mis palabras introducir una especie de contradicción que no existe y menos en el Área de Planificación. La Ley es interpretada y se puede interpretar conforme a la costumbre, a la tradición o también conforme al espíritu de la Ley que se recogió en su día.

**24.- Moción del Grupo Socialista relativa a la catástrofe humana ocasionada por el Maremoto en el Sudeste Asiático.**

Vista moción que presenta el Grupo Socialista, y en su nombre D. Domingo Medina Martín, relativa a la catástrofe humana ocasionada por el maremoto en el sudeste asiático, tras el debate que tuvo lugar, el Pleno adoptó, por unanimidad, el siguiente acuerdo:

1º.- El Cabildo Insular de Tenerife muestra su consternación ante la catástrofe humana sufrida en el sudeste asiático el pasado día 26 de diciembre y manifiesta su solidaridad con todos los damnificados.

2º.- El Cabildo Insular de Tenerife se compromete a habilitar una partida extraordinaria para tratar de paliar los efectos del devastador seísmo, que será enviada con la mayor celeridad posible a las organizaciones e instituciones que estén trabajando en la zona.

A continuación se transcribe el texto de la moción presentada en su tenor literal:

"El pasado 26 de diciembre un devastador maremoto acaecido en la provincia indonesia de Aceh -situada en la isla de Sumatra- azotó el sudeste asiático dejando a su paso un manto de muerte y desolación.

El fortísimo temblor, el mayor vivido desde 1960, desató a su vez una sucesión de maremotos con olas de hasta 10 metros de altura y dejó bajo las aguas una superficie de miles de kilómetros en las costas de India, Sri Lanka, Indonesia (el país más afectado), Tailandia, Malasia, Maldivas y Bangladesh.

El balance de esta catástrofe es devastador: la cifra oficial de muertos supera ya los 150.000 a la espera de noticias de decenas de miles de desaparecidos y a lo que habría que añadir que el número de personas que se han quedado sin hogar se cuenta por millones.



