

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 15928** *Resolución de 17 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Concesión administrativa de la parcela Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero en Granadilla de Abona (Tenerife)».*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 8 de septiembre de 2020 tiene entrada en esta Dirección General de este Ministerio escrito de Puertos del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del «Proyecto básico de concesión administrativa de la parcela denominada Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero TM Granadilla de Abona (Tenerife)».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El proyecto básico analizado tiene como objeto solicitar la concesión administrativa para la instalación de un astillero en la zona denominada Área Comercial Portuaria, situada entre el Contradique Sur y el extremo sur del futuro Muelle Ribera del puerto de Granadilla, en el municipio de Granadilla de Abona, en la isla de Tenerife.

El promotor del proyecto es Tenerife Shipyards, S.A., y el órgano sustantivo del mismo es la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Con fecha 8 de octubre de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de Evaluación Ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Granadilla de Abona.	Sí
Cabildo Insular de Tenerife.	Sí
Consejo Insular de Aguas de Tenerife.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	No
D.G. de Pesca, Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca, Gobierno de Canarias.	No
D.G. de Protección de la Naturaleza, Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Seguridad y Emergencia, Viceconsejería de Medio Ambiente, Consejería de Política Territorial y Seguridad, Gobierno de Canarias.	No
Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático, Gobierno de Canarias.	No
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural, Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.	Sí
D.G. de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente, Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación del Territorio, Gobierno de Canarias.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Planificación del Territorio, Transición Ecológica y Agua, Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica, Gobierno de Canarias.	Sí
D.G. de Salud Pública, Consejería de Sanidad, Gobierno de Canarias.	Sí
D.G. de Patrimonio Cultural, Viceconsejería de Cultura y Deporte, Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, Gobierno de Canarias.	No
Puertos Canarias, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Gobierno de Canarias.	No
Centro Oceanográfico de Canarias.	No
Delegación del Gobierno en Canarias.	No
Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.	Sí
Capitanía Marítima, D.G. de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
S.G. de Biodiversidad y Medio Natural, D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental, MITECO.	No
Oficina Española de Cambio Climático, MITECO.	No
D.G. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, MITECO.	No
CEDEX Centro de Estudios de Puertos y Costas.	No
Instituto Español de Oceanografía-IEO.	Sí
Fundación del Sector Público Estatal Observatorio Ambiental Granadilla-OAG.	Sí
Ecologistas en Acción-GEN MAGEC Tenerife.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
WWF/ADENA.	No

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información complementaria aportada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

#### a) Características del proyecto

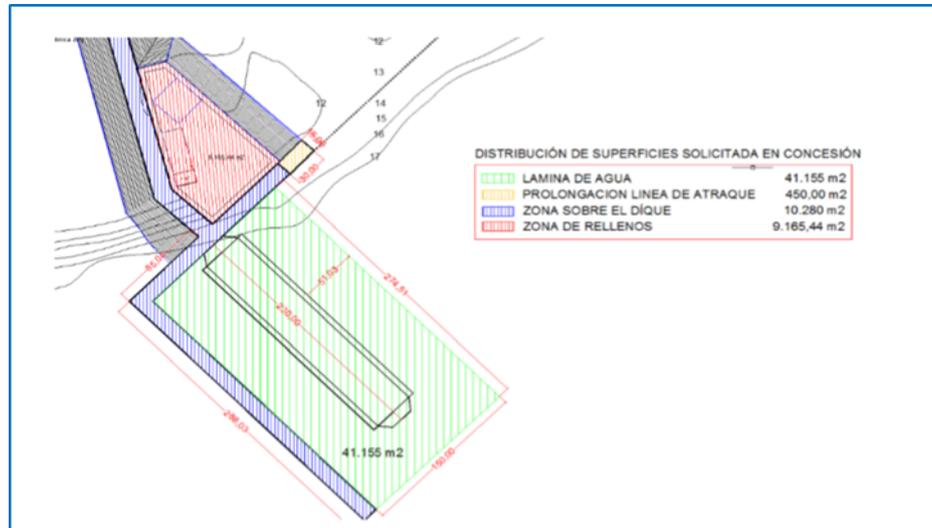
Según informa el promotor en el documento ambiental, el proyecto básico de concesión administrativa de la parcela denominada «Área comercial portuaria puerto de Granadilla» para la instalación de astillero en el extremo sur del futuro Muelle Ribera del puerto de Granadilla se ejecutará en tres zonas:

Una primera zona de 41.155 m<sup>2</sup> de superficie de lámina de agua para la instalación y operativa del dique flotante de 230 m de eslora x 47 m de manga y capacidad para 20.000 t de elevación, el cual se instalará en el Contradique Sur.

Una segunda zona de 10.280 m<sup>2</sup> de muelle adjunto a la lámina de agua que se utilizará como área de maniobras. La única actuación a desarrollar en esta zona es la instalación de un cerramiento con puertas de paso.

Una tercera zona de 9.165,44 m<sup>2</sup>, que será ganada al mar, donde se ubicará la explanada de maniobra y las edificaciones necesarias para la operativa de las instalaciones (se trata de dos naves, una de mecanizado, pañol, vestuarios, personal y oficinas y otra de producción).

Distribución de superficies solicitadas en la concesión. Fuente: Documento Ambiental



Según informa el promotor, para la puesta en marcha de la actuación es necesario realizar una obra marítima y una obra terrestre en la zona de relleno. Para la ejecución de la explanada, con la superficie necesaria y requerida para las instalaciones auxiliares, es necesario prolongar el muelle actual mediante la instalación de un cajón de hormigón que servirá de contención para los rellenos a realizar. De acuerdo al documento ambiental del proyecto, esta prolongación del muelle se realizará a lo largo de la línea de atraque prevista para el puerto de Granadilla.

La obra marítima a realizar consistirá en la prolongación del muelle a lo largo de la línea de atraque para lo que será necesario realizar una banqueta para instalar el cajón de hormigón de 30 x 15 x 12 m y en realizar la superestructura sobre cajones, los rellenos trasdós de los mismos y la escollera de protección sobre los rellenos. La obra en tierra consistirá en la construcción de dos edificios y en la urbanización y acondicionamiento de la zona de muelle.

Una vez instalado el dique flotante, las actividades de reparación que se pretenden desarrollar comprenden ensayos no destructivos, corte, conformado de metal, soldadura, unión de módulos de armamento y ensamblajes, pruebas hidráulicas y neumáticas de tanques y de servicios, llenado y reposición de aceites, operaciones con arranque de virutas, operaciones sin arranque de virutas, operaciones de tratamiento y acabado de superficie, chorreado de granalla con agua, repasos de chorreado y pintado, aplicación de pinturas; puesta a punto y pruebas de los servicios, de las instalaciones de carga y especiales, limpieza general, pruebas de mar, etc.

El promotor incorpora en el proyecto las directrices establecidas en el Documento de referencia (Documento BREF) sobre las Mejores Técnicas Disponibles (MTD) en el «Tratamiento de superficies mediante disolventes orgánicos (STS)» cuyo ámbito de aplicación se describe en el anexo I, punto 6.7 de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (Directiva IPPC). Asimismo, se incorporan en el proyecto las recomendaciones establecidas en el Código de Conducta Ambiental de Puertos de Tenerife.

La actividad a desarrollar se encuentra recogida en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación, por lo que el promotor deberá realizar la notificación administrativa de actividad o tramitar la autorización administrativa que le sea de aplicación en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

La evaluación de impacto ambiental desarrollada no se pronuncia sobre la metodología y las conclusiones del análisis sobre la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes naturales o cuestiones relacionadas con la seguridad de los trabajadores que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental por considerar dichos pronunciamientos competencia de las autoridades sustantivas en el procedimiento de autorización del proyecto.

#### b) *Ubicación del proyecto*

El proyecto se desarrolla en la zona 1 del puerto de Granadilla (TM de Granadilla de Abona, Tenerife). La superficie de concesión solicitada se localiza en el «Área Comercial Portuaria», entre el Contradique Sur y el extremo sur del futuro Muelle Rivera en un ámbito de terrenos ganados al mar, fuera de los límites del conjunto de los Espacios Naturales Protegidos de la Red Canaria y de los espacios protegidos que conforman la Red Natura 2000.

El proyecto se encuadra en la masa de agua superficial costera muy modificada ES70TF\_AMM2 Puerto de Granadilla, definida en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (PHT). Tal y como se indica desde el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, no se prevé una alteración significativa de las características hidromorfológicas, químicas o ecológicas de la citada masa de agua superficial costera muy modificada que suponga una afección sobre su potencial ecológico. Desde la citada administración la actuación se informa en sentido compatible con la planificación hidrológica de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.

La autorización del proyecto deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto de la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de acuerdo con el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas.

Según se indica en el informe remitido por el Cabildo Insular de Tenerife, no existen cuestiones de disconformidad o inadecuación con las determinaciones de la ordenación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), siempre y cuando la instalación se encuentre permitida en el Plan Especial del puerto de Granadilla y en caso de ausencia de este, en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Asimismo se indica que la alternativa elegida para la ejecución del proyecto deberá ser la que más se ajusta a los criterios generales de integración paisajística y ambiental establecidos en los artículos 3.3.2.2 y 3.3.2.3 del PIOT, de entre todas las alternativas técnicas posibles.

En la zona 2 del puerto de Granadilla, situada a unos 1,5 km del proyecto, se localiza la Zona Especial de Conservación (ZEC) marina ES7020116 Sebadales del Sur de Tenerife. Tanto en la zona 1 como en la 2 del puerto existen ejemplares de flora marina catalogadas de *Cymodocea nodosa* (seba) y *Cystoseira abies-marina* (musgo amarillo).

La cartografía oficial de *Cymodocea nodosa* (2017-2018), remitida por la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, indica que en las inmediaciones del Contradique Sur donde se instalará el dique flotante, por su vertiente sur (zona hacia la que se dirigen las corrientes marinas), existen praderas de la citada fanerógama marina de diferente densidad. Tras la construcción de los diques de abrigo del puerto de Granadilla, estas comunidades han sufrido modificaciones. El Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) es el organismo encargado de realizar el seguimiento de su evolución.

Respecto a la especie marina prioritaria *Caretta caretta* (tortuga boba), ligada a la ZEC Sebadales del Sur de Tenerife, el promotor indica en el documento ambiental que según un estudio específico realizado por el Observatorio Ambiental de Granadilla, se desprende que la presencia de la citada especie en los sebadales del entorno del puerto se considera fortuita e irrelevante.

La Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias indica que cinco de las cuadrículas de 500x500 metros del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias próximas al puerto de Granadilla cuentan con presencia de *Pimelia canariensis*, la cual se encuentra catalogada como En Peligro de Extinción según la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.

En el entorno próximo al proyecto existen varios espacios protegidos terrestres y diversas especies terrestres de fauna protegidas, entre las que destaca la citada *Pimelia canariensis* (pimelia tinerfeña). Debido a la naturaleza del proyecto y a la distancia del mismo a tierra, la posible afección del dique flotante sobre los espacios protegidos y las especies de fauna terrestres se deriva principalmente del incremento de la contaminación del aire y del agua derivada de las actividades de reparación de buques. Con la adecuada implantación de las medidas preventivas definidas por el promotor en el documento ambiental y en la adenda al mismo así como las medidas adicionales indicadas en la presente resolución, no se espera que los citados valores naturales se vean afectados de forma significativa por el proyecto. Asimismo, tal y como indica el Cabildo Insular de Tenerife de acuerdo a la naturaleza de la intervención y a la localización de la misma, no resultan previsibles efectos significativos sobre los recursos naturales terrestres competencia del Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad de la citada administración.

En lo referente a las especies de aves presentes en el ámbito del proyecto, el inventario realizado por el promotor recoge un total de treinta especies, todas ellas incluidas en alguna categoría de protección a nivel local, nacional y/o internacional. Tal y como indica el promotor, el puerto de Granadilla cuenta con sus propias medidas de mitigación lumínica para minimizar la afección de este tipo de contaminación sobre la avifauna que serán igualmente aplicables al proyecto y a sus instalaciones.

El proyecto se desarrolla dentro de una zona portuaria, de terrenos ganados al mar, y en la franja terrestre se desarrolla un polígono industrial por lo que el promotor indica que no se prevé afección a los bienes culturales identificados en la zona durante la ejecución, explotación y desmantelamiento del proyecto ya que la ubicación de las instalaciones está alejada de estos elementos.

Capitanía Marítima indica en su informe que el terreno donde se pretende ubicar el dique flotante no cuenta en la actualidad con núcleos urbanos próximos. El primer complejo urbano se sitúa a 1,7 km hacia el suroeste del contradique de Granadilla y corresponde a un pequeño núcleo de viviendas de alquiler vacacional.

Según informa el promotor en el documento ambiental, los núcleos de población más cercanos a la zona donde se instalará el dique flotante son Barranco del Rio, La Caleta, El Médano, Las Arenas y San Isidro situados a unas distancias de 3.000, 3.555, 3.705, 4.150 y 5.155 m, respectivamente. El Ayuntamiento de Granadilla de Abona indica la existencia de numerosas quejas de vecinos de la urbanización Pelada por ruidos y vibraciones asociados a las obras del puerto de Granadilla.

Según indica el promotor, el proyecto se encuentra fuera del límite de las zonas de alerta o intervención de instalaciones con riesgo de accidentes graves incluidas en el Plan Especial de emergencia exterior por Riesgo de Accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas del Gobierno de Canarias (RISQCAN).

El proyecto se ubica en una zona con un riesgo muy alto por contaminación costera. El puerto de Granadilla cuenta con un Plan Interior de Contingencias por Contaminación Accidental (PICCMA), según la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general sobre las Autoridades Portuarias, y Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, cuyo objetivo es minimizar las consecuencias producidas por este tipo de contaminación, sobre las personas, el medio ambiente y las instalaciones.

El Plan de Emergencia Municipal remitido desde el Ayuntamiento de Granadilla de Abona indica las lluvias torrenciales, los fenómenos costeros, las olas de calor y calimas, las tormentas y los tsunamis como riesgos naturales de nivel medio para el polígono industrial del municipio y los fuertes vientos como riesgo natural de nivel muy alto. Entre los riesgos antrópicos de nivel medio figuran los accidentes de tráfico aéreo y marítimo y los incendios urbanos, entre los de nivel alto los accidentes de tráfico de carretera y los actos vandálicos y terroristas y entre los de nivel muy alto las anomalías en el suministro de servicios. Entre los riesgos tecnológicos para el polígono industrial del municipio figuran, con nivel medio el transporte de materias peligrosas, con nivel alto el colapso de grandes estructuras y la contaminación ambiental y con nivel muy alto el riesgo industrial.

### *c) Características del potencial impacto*

c).1 Medio marino. Las obras marítima y terrestre a realizar durante la fase de instalación del proyecto pueden producir potenciales impactos por el aumento de la turbidez derivado principalmente de los rellenos de materiales e instalación de los bloques.

Para evitar el impacto de estas actuaciones el promotor establece, entre otras medidas preventivas, la realización de un cerramiento perimetral de pedraplén previo al comienzo de los rellenos y la instalación de barreras flotantes de decantación durante el vertido del material que conformará la banqueta que servirá de base a los «cajones», cuya disposición en la obra será establecida por la dirección de la misma. Asimismo, como medidas para evitar la dispersión de la pluma de turbidez, los trabajos de relleno se realizarán en condiciones de poco viento, mar en calma o con corrientes bajas y el vertido se realizará de manera lenta y controlada. Se realizará una campaña de muestreos y análisis para controlar la calidad del agua mediante la medición de parámetros físicos-químicos.

El promotor indica en la adenda al documento ambiental que para controlar la calidad de las aguas marinas durante la fase de obra se realizarán controles visuales de la dispersión de la pluma durante el vertido del material y periódicamente, durante la fase de vertido del material, se realizarán campañas de control de la turbidez en tres puntos de muestreo, uno de ellos próximo a la bocana del puerto. Además de la turbidez se controlarán otros parámetros como el pH, temperatura, porcentaje de saturación de oxígeno, salinidad y conductividad.

Adicionalmente, el promotor deberá instalar barreras de retención de partículas durante todo el tiempo en el que se lleven a cabo actuaciones potencialmente generadoras de material en suspensión y deberá asegurarse que las medidas preventivas establecidas minimicen de manera efectiva la turbidez en la zona próxima a la obra e impidan, en todo caso, que el material en suspensión se extienda más allá de la zona 1 del puerto. En caso de detectar un aumento de la turbidez se deberán revisar y mejorar las medidas de retención de sólidos en suspensión hasta que resulten efectivas antes de continuar con las obras.

De acuerdo a lo indicado por el Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG), para disminuir la turbidez y su posible afección a la biodiversidad, el método idóneo para el relleno de la explanada debe de ser la realización de ataguía de todo uno entre nuevo cajón y contradique, para proceder posteriormente a su relleno y a vertido de escollera por el lado exterior de esta ataguía.

Durante el funcionamiento de la instalación de reparaciones navales se generarán varios tipos de efluentes que pueden alterar la calidad de la masa de agua superficial costera muy modificada en la que se localiza el proyecto.

Para evitar la contaminación del medio hídrico marino durante la fase de funcionamiento del proyecto, el promotor establece, entre otras medidas, la implantación de medios de contención de derrames de hidrocarburos en el mar, el control periódico del funcionamiento y estado de los separadores de hidrocarburos, la vigilancia del estado

del pavimento y del sistema de recogida de efluentes y sistemas de depuración o el establecimiento de zonas de almacenamiento y protocolos para el trasiego de productos susceptibles de derrame.

Según indica el promotor, el dique flotante es una estructura parcialmente cerrada, sin contacto directo con sustrato marino y terrestre lo cual minimiza el riesgo de contaminación del suelo o lecho marino por posibles vertidos accidentales. Asimismo se indica que la instalación cuenta con sistemas de drenaje que evitan el vertido directo de aguas contaminadas al medio marino.

Según indica el promotor en la adenda al documento ambiental, todo el material de arrastre y aguas de limpieza generadas durante las labores de reparación de buques a realizar en el dique flotante y que arrastran el material biológico y los restos de material, pintura, óxidos y otras sustancias desprendidas del casco, caen dentro del dique flotante y son recogidas mediante limpieza por aspiración y lavado de las superficies. El dique cuenta con un recinto de trabajo delimitado por unas arquetas que conducen el agua a la sentina del dique e impide que estas aguas sean vertidas al mar. Tanto los restos de materiales producidos por el tratamiento de superficies como las aguas de lavado de las superficies de trabajo del dique cuentan con tratamiento fuera de la instalación a través de gestores autorizados. Los restos del proceso de granallado serán recogidos y tratados para recuperar la granalla. Asimismo, las aguas de sentina de las embarcaciones que accedan al dique flotante, serán gestionadas a través de gestores autorizados.

El promotor indica en el documento ambiental que las instalaciones terrestres constarán con redes separadas para las aguas residuales, las aguas pluviales y las aguas procedentes de zonas sucias. En concreto, se indica que las aguas sanitarias procedentes del edificio de las oficinas y los vestuarios serán conducidas a la red de saneamiento del puerto de Granadilla que conectará con la depuradora del polígono de Granadilla. Las aguas de proceso y de lavado contaminadas con hidrocarburos serán recogidas en una red independiente a la de aguas sanitarias y conducidas a un separador de hidrocarburos. El efluente libre de contaminantes será destinado a la red de saneamiento del puerto de Granadilla que conectará con la nueva Estación Depuradora de Aguas Residuales Industriales (EDARI) del polígono de Granadilla (en construcción). Las aguas pluviales serán conducidas a un separador de grasas/decantador y las aguas de sentina del dique flotante recogidas por el sistema de drenaje del dique flotante serán gestionadas por gestores autorizados para residuos MARPOL.

Respecto al sistema de redes separativas de vertidos del proyecto y de acuerdo a lo indicado desde el Consejo Insular de Aguas de Tenerife (CIATF), en caso de que las actuaciones previstas resultaran anteriores a la puesta en marcha de la referida EDARI, el promotor deberá ejecutar los sistemas de tratamiento y vertido provisionales necesarios para las aguas residuales generadas (sanitarias y de procesos), previa tramitación de la correspondiente autorización administrativa a otorgar por la citada administración. Adicionalmente, y en caso de que las actuaciones previstas en el proyecto resultaran anteriores a la consolidación de la red de saneamiento del puerto de Granadilla, el promotor deberá ejecutar la parte de la red de saneamiento que asegure la derivación de las aguas residuales generadas (sanitarias y de procesos) a la futura EDARI del polígono industrial de Granadilla.

El promotor deberá prever en el proyecto constructivo, donde deben justificarse los hitos previstos y su correlación con la puesta en marcha de la EDARI, la definición exacta de las redes de saneamiento y pluviales previstas, así como los correspondientes puntos de vertido, en su caso, que deberán contar con la autorización de la administración competente. Los posibles puntos de vertido de las aguas pluviales recogidas (previo paso por separador de hidrocarburos) contarán con redes separativas, en coherencia con lo previsto en la normativa del vigente Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife. Asimismo, se informa que el vertido a través de pozo de drenaje requiere autorización administrativa previa del Consejo Insular de Aguas de Tenerife y que los vertidos a red deberán cumplir con los parámetros de la ordenanza

municipal correspondiente, sin que puedan perjudicar el adecuado funcionamiento de la futura EDARI prevista en el ámbito.

Para analizar la posible contaminación derivada del funcionamiento del proyecto, el promotor indica, en la adenda al documento ambiental, el establecimiento de dos puntos de control, un primer punto en la zona del dique y el segundo, correspondiente al punto de control en la zona A del puerto. Los parámetros de control propuestos para vigilar la calidad del agua son: pH; temperatura; % saturación de oxígeno; turbidez; salinidad; conductividad; sólidos en suspensión y disueltos; DBO5 y DQO; nitrógeno total; fósforo total; aceites y grasas; hidrocarburos; fenoles; plomo; cadmio; mercurio; arsénico; cromo VI. La frecuencia propuesta de muestreo es semestral. Los parámetros de control propuestos para vigilar la calidad de los sedimentos son: COT, DBO5 y DQO; nitrógeno total; fósforo total; plomo; cadmio; mercurio; arsénico; cromo VI. La frecuencia propuesta de muestreo es anual.

De acuerdo a lo indicado por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife, también se deberá tomar un blanco fuera del puerto para analizar la posible contaminación derivada de la actividad. Los citados informes de seguimiento periódico de la calidad del agua y de los sedimentos marinos bajo el dique flotante se deberán remitir, además de al citado organismo de cuenca, a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife para su integración en el marco del seguimiento global de la calidad de las aguas del puerto de Granadilla. La remisión de la información se deberá realizar en el tiempo y la forma determinados por la planificación hidrológica insular. Para realizar un control adecuado y efectivo de la calidad del agua y de los sedimentos marinos durante el funcionamiento del proyecto, los puntos de muestreo así como la periodicidad y la duración de los controles deberán ser revisados y acordados por el promotor con el Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Tal y como indica la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias uno de los riesgos que en mayor medida podrían afectar a la población es el de los vertidos al medio marino. Según indica la citada administración, en el ámbito de actuación del proyecto y en la dirección favorable de las corrientes marinas se encuentran playas de gran afluencia: El Medio, el Tanque de Vidrio, la Rajita, la Jaquita, el Salado, el Cabezo, el Médano, Leocadio Machado o Montaña Roja.

Para evitar la posible contaminación de zonas de baño tanto por el incremento de la turbidez como por la presencia de sustancias nocivas, el promotor deberá llevar a cabo los controles periódicos adicionales necesarios que permitan hacer un seguimiento adecuado de la calidad de las aguas de estas zonas. Los puntos de muestreo concretos así como la periodicidad y la duración de los controles deberán ser acordados por el promotor con la autoridad competente.

c).2 Materiales y residuos. El promotor indica en el documento ambiental del proyecto la necesidad de unos 100.000 m<sup>3</sup> de material para la ejecución de la explanada terrestre. Según indica el promotor, el material utilizado para estos rellenos será el autorizado por la Autoridad Portuaria, material de las excavaciones del polígono industrial de Granadilla, canteras autorizadas o material de las excavaciones de otras obras con la autorización correspondiente. El Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) indica en su informe la problemática observada con anterioridad en referencia a los puntos de préstamo de materiales ajenos al polígono industrial de Granadilla. Por este motivo, el OAG comprobará, de forma exhaustiva y como viene haciendo hasta ahora, el origen autorizado de estos suministros de materiales externos. Adicionalmente, se considera necesario que el promotor acuerde con el citado OAG el origen de estos materiales de forma previa al inicio de las obras.

De acuerdo a lo indicado por el Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG), los materiales para la construcción de las dos edificaciones deben respetar los criterios de adecuación cromática recogidos en el Plan de Vigilancia Ambiental en fase operativa del puerto de Granadilla.

El promotor indica en el documento ambiental que durante el funcionamiento del dique flotante se prevé la retirada y posterior eliminación a través de empresas

especializadas de los residuos generados como los fangos procedentes de la limpieza de los tanques de combustible, de lodos, de sedimentación, etc., los hollines de las calderas y colectores de escape o los restos de equipos obsoletos, bien sean mecánicos o eléctricos.

Asimismo, en la adenda al documento ambiental el promotor indica que para cumplir con la correcta gestión de los residuos MARPOL de los buques, la instalación cuenta con un Plan de Recepción de Desechos y Residuos MARPOL durante su operativa, documento elaborado con objeto de tener planificado cómo gestionar la recepción y manipulación de desechos conforme a la legislación de referencia y que ya es aplicado en otras instalaciones del grupo al que pertenece el promotor. Dicho Plan deberá ser supervisado por la autoridad competente durante el procedimiento sustantivo de autorización del proyecto.

El promotor deberá disponer de las medidas preventivas y correctoras suficientes para evitar el vertido de cualquier tipo de residuo desde tierra o desde el dique flotante al mar, con especial atención a los lodos resultantes del proceso de chorreo húmedo en el dique flotante. Asimismo deberá controlar que los lodos producidos durante el funcionamiento del proyecto se almacenen en zona estanca y sean retirados por gestor autorizado o sean tratados en planta de acuerdo a la normativa sectorial de aplicación. El promotor deberá garantizar la trazabilidad y eficacia de la gestión y tratamiento de los lodos generados durante el chorreo húmedo de modo que no se produzcan, en ningún caso, vertidos de lodos desde el dique flotante o, en su caso, desde las instalaciones de tratamiento de lodos al mar.

La retirada o tratamiento de los lodos y del resto de residuos producidos durante el funcionamiento del proyecto se realizará con la periodicidad suficiente de modo que se evite la aparición de malos olores por la acumulación de residuos. El promotor deberá garantizar que se llevan a cabo las inspecciones necesarias para verificar el correcto estado de los contenedores y la adecuada actuación de los operarios que evite la aparición de focos de malos olores por la acumulación de residuos.

Durante las operaciones de reparación y mantenimiento, además de los tipos de residuos descritos en el documento ambiental, principalmente los derivados de los hidrocarburos y aguas oleosas, Capitanía Marítima indica en su informe que desde los buques también se pueden generar otros tipos de residuos que van a requerir un sistema de recogida y tratamiento en tierra.

De acuerdo a lo indicado desde esta administración, la eliminación de otros residuos diferentes a los generados por los trabajos de mantenimiento y reparación provenientes de los diferentes buques y de sus equipos deberá realizarse desde la zona de varada del dique a tierra y su almacenaje, para entrega posterior a la empresa gestora, se realizará en las instalaciones de la concesionaria.

Asimismo, las aguas de lastre no tratadas que deban ser descargadas cuando el buque esté en seco, deben retirarse para su posterior tratamiento por una empresa receptora, sin poder achicarlas a las aguas portuarias. Otros residuos líquidos generados por los buques son las aguas grises y negras almacenadas en los tanques de retención y plantas de tratamiento de aguas sucias, cuya eliminación deberá ser gestionada por una empresa receptora en tierra.

Aunque la gestión de los residuos sea responsabilidad de empresas especializadas de servicio auxiliares al dique, el promotor deberá asegurar su retirada del recinto portuario en un plazo corto de tiempo para minimizar el riesgo de vertido a las aguas, de escapes a la atmósfera y de afectación a la salud de los trabajadores o usuarios del puerto.

Para facilitar la recogida de aquellos residuos con densidad inferior a la del agua de mar que pudieran caer desde el propio dique flotante, de acuerdo a lo indicado por Capitanía marítima, se deberán instalar barreras que cierren su extremo exterior. Este aspecto deberá ser evaluado en el Plan Interior Marítimo que elabore la instalación para prevenir la contaminación de las aguas portuarias. Asimismo, se incluye, como medida preventiva y correctora adicional, la revisión periódica del lecho marino por una empresa

de buceo profesional con el fin de comprobar en qué medida afecta la actividad del dique a la zona por debajo de la instalación y poder retirar, en su caso, los posibles restos depositados en el fondo.

De acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en relación con las medidas preventivas para la adecuada gestión de los residuos, se considera fundamental que los trabajadores dispongan, antes de realizar cualquier trabajo con sustancias que no sean inocuas, de una ficha de seguridad de las mismas en las que se informe, al menos, de los siguientes puntos:

- a) Identificación de la sustancia y del responsable de su comercialización.
- b) Composición/información sobre sus componentes.
- c) Identificación de los peligros.
- d) Primeros auxilios.
- e) Medidas de lucha contra incendios.
- f) Medidas que deben tomarse en caso de vertido accidental.
- g) Manipulación y almacenamiento.
- h) Controles de exposición/protección individual.
- i) Propiedades físico-químicas.
- j) Estabilidad y reactividad.
- k) Informaciones toxicológicas.
- l) Informaciones ecológicas.
- m) Consideraciones relativas a la eliminación.
- n) Informaciones relativas al transporte.
- o) Informaciones reglamentarias.
- p) Otras informaciones que pudieran ser relevantes.

En cualquier caso, toda sustancia y/o mezcla peligrosa deberá estar debidamente etiquetada de forma que las condiciones se encuentren expresadas de forma clara, legible e imborrable y, al menos, en la lengua oficial del estado. Además, cuando se proceda al pintado de espacios cerrados o semicerrados se debería proceder a la señalización de todos los riesgos que se pudieran generar.

c).3 Fauna, flora y espacios protegidos. El puerto de Granadilla está localizado en una zona de seadales por lo que el proyecto implica una potencial afección directa e indirecta sobre las poblaciones de *Cymodocea nodosa* presentes en la zona portuaria y sus inmediaciones.

A una distancia aproximada de 1,5 km del puerto se ubica la ZEC Seadales del Sur de Tenerife. La *Cymodocea nodosa* (cuyas praderas conforman los seadales), está incluida además en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, con la categoría de «Vulnerable» (Orden AAA/1351/2016, de 29 de julio, que modifica el anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas). Dichos seadales se extienden asimismo, desde el límite norte de la ZEC hasta las inmediaciones de la bocana del puerto de Granadilla.

Tal y como indica el Instituto Español de Oceanografía (IEO), desde la construcción de los diques de abrigo del puerto de Granadilla, las comunidades presentes en la zona han sufrido modificaciones, constatándose en concreto una clara regresión en los seadales desde 2008 hasta 2015 (tal y como recoge la cartografía que se aporta en el documento ambiental del proyecto).

De acuerdo a la actividad a desarrollar por el proyecto, la distancia del dique flotante a la ZEC Seadales del Sur de Tenerife y el esquema de corrientes de superficie en la zona del puerto de Granadilla, desde el IEO se indica la posibilidad de afección del proyecto sobre las praderas de *Cymodocea nodosa* del espacio protegido como consecuencia de posibles plumas de turbidez generadas durante las obras de instalación del dique flotante así como por los compuestos químicos, nutrientes y materia orgánica

que puedan quedar disueltos en el agua durante la instalación y funcionamiento del mismo.

Como la citada institución indica en su informe, la probabilidad de afección aumenta en las praderas de *Cymodocea nodosa* que persisten por fuera de dicha ZEC, desde su límite norte hasta las inmediaciones de la bocana del puerto, dada su mayor proximidad al proyecto.

Las medidas previstas en el apartado de potenciales impactos sobre el medio marino como el control de la turbidez o el seguimiento de la calidad del agua y los sedimentos marinos para detectar posibles episodios de contaminación permiten prever la ausencia de afecciones significativas sobre la biodiversidad marina en el ámbito de actuación. Adicionalmente a los citados controles, en la adenda al documento ambiental presentada por el promotor, se especifican las zonas en las que se establecerán los puntos de seguimiento de las comunidades marinas (una en la zona 4 y otra en la zona 5) y la metodología y periodicidad del muestreo a realizar.

Para asegurar la adecuada protección de las comunidades marinas presentes en la zona de implantación del proyecto y sus alrededores, con especial atención a los seabedales, el promotor deberá concretar con precisión tanto con la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias como con el Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) la localización, metodología, periodicidad y duración de los controles necesarios que permitan monitorizar el estado de las comunidades marinas potencialmente afectadas por el proyecto durante el tiempo necesario para analizar su evolución respecto a la actividad del proyecto (fase de instalación y funcionamiento) así como las medidas adicionales oportunas que, en su caso, fuera necesario establecer.

Asimismo, la instalación del dique flotante y el incremento del tráfico marítimo asociado pueden generar un potencial impacto sobre la biodiversidad marina del entorno del proyecto por la llegada de especies exóticas invasoras. Para evitar o minimizar este potencial impacto y de acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, el promotor deberá constatar que las instalaciones están libres de biofouling u organismos exóticos invasores. El promotor indica en la adenda al documento ambiental que se realizará un seguimiento anual para el control de la biocenosis en el Contradique Sur y el frente del Muelle de Ribera ocupado por el dique flotante. Adicionalmente, se deberán inspeccionar las paredes del propio dique flotante. La información recabada de este seguimiento deberá entregarse tanto a la citada administración como al Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) para su adecuado control y, en caso necesario, corrección.

El Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) comprobará y remitirá a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife cualquier alteración de las condiciones de las dos Zonas Especiales de Conservación próximas al proyecto (ES7020129 Piña de Mar de Granadilla y ES7020116 Sebadales del Sur de Tenerife) para la implantación, por parte del promotor, de las medidas necesarias.

c).4 Calidad del aire. Según indica el promotor en el documento ambiental, los valores de inmisión de partículas PM<sub>2,5</sub> calculados con el modelo de dispersión de Pasquill-Gifford para fuentes contaminantes, cumplen con los valores límite establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, para todos los escenarios de velocidad del viento (1, 3, 5 y 9 m/s) y distancias (200, 400, 600, 800 y 1.000 m) a la fuente de inmisión analizados. Para partículas de mayor tamaño (PM<sub>10</sub>), tres de los cuatro escenarios de viento analizados (1, 3 y 5 m/s) incumplen los valores límite en el entorno próximo al dique flotante (200 metros de radio).

Según los cálculos indicados por el promotor, la zona con potencial afección por material particulado derivado de la actividad a desarrollar en el dique flotante se limitaría a la envolvente de 200 m desde el dique flotante para escenarios de viento débil y partículas PM<sub>10</sub>. Esta superficie afecta exclusivamente a la zona portuaria.

En relación a los trabajadores portuarios y de otras empresas o buques, el promotor indica que la prevención básica para evitar afecciones sobre la salud consistirá en evitar

la exposición de los trabajadores a la zona próxima al dique flotante, es decir, restringir la entrada de personal a áreas con posible contaminación por partículas. Asimismo, se deberán cumplir en todo momento los límites de exposición profesional para el material particulado establecidos con el objeto de facilitar el cumplimiento del Real Decreto 374/2001 que establece la obligación del empresario de evaluar, entre otros, los riesgos derivados de la exposición por inhalación a un agente químico peligroso y el resto de legislación aplicable.

Entre las medidas preventivas para el control de las emisiones establecidas por el promotor en el documento ambiental destaca el uso de las mejores tecnologías disponible para la reducción de las emisiones aplicables en las distintas actividades como el granallado húmedo con vapor, el uso de pistolas para la aplicación de pintura y el uso de pintura eficiente con relación a la composición de disolventes potencialmente volátiles (pintura al agua y alto contenido de sólidos).

El promotor indica en la adenda al documento ambiental que respecto a las emisiones de partículas PM10 y PM2,5 se tomarán como referencia los valores límite establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Se tomará una medida inicial, que junto con los valores de la red de calidad del aire de Canarias, servirá de base para establecer la situación preoperacional con la que poder comparar los datos del seguimiento de la calidad del aire. El monitoreo de la calidad del aire se realizará, dentro del recinto portuario en el radio de 200 y 400 m de la zona de implantación del dique y previo al inicio de la actividad. Se usará un captador de bajo volumen y se realizarán mediciones por periodos de veinticuatro horas cada seis meses (coincidiendo con las actividades de chorreo) para verificar los cálculos realizados.

De acuerdo a lo indicado desde el Ayuntamiento de Granadilla de Abona, Capitanía Marítima y la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, el promotor deberá analizar el grado de dispersión de los productos químicos utilizados en la reparación de los buques por las zonas portuarias adyacentes al dique flotante para cerciorarse de que los trabajos de granallado, aplicación de pinturas y productos disolventes o volátiles, no suponen un riesgo para la salud de los tripulantes de otros buques, de los trabajadores portuarios e incluso de las zonas industriales y urbanas cercanas. Asimismo, el promotor deberá evaluar con precisión e incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental del proyecto los valores máximos de dirección y fuerza del viento para acometer ciertos trabajos con productos que pueden ser transportados más allá de la zona de varada.

La localización y el número de los puntos de muestreo deberá ser la adecuada para asegurar que las actividades del dique flotante no suponen un riesgo para la salud de los tripulantes de otros buques, de los trabajadores portuarios ni para las zonas industriales, urbanas y naturales cercanas.

Según indica el promotor en la adenda al documento ambiental, las principales actividades que emiten a la atmósfera contaminantes son las operaciones de preparación de superficies como el granallado, taladrado, fresado, torneado, cepillado, brochado, aserrado, limado, rectificado, esmerilado, lapeado, soplado con arena o chorreado, cincelado, etc., las operaciones de soldadura autógena, soldadura eléctrica, soldadura con gas inerte, soldadura de arco bajo polvo, soldadura de aporte, separación térmica, oxicorte autógeno, corte por plasma y las operaciones de pintura y barnizado. Las operaciones que se realicen en las instalaciones de tierra o dentro del buque tendrán menores emisiones al ambiente ya que estos trabajos se realizarán bajo condiciones controladas y de seguridad para los trabajadores.

El promotor indica en la adenda al documento ambiental que las principales actividades emisoras de partículas realizadas en el dique flotante se limitarán cuando existan alertas sanitarias por baja calidad del aire y cuando las condiciones de dirección del viento arrastre la contaminación tierra adentro.

De acuerdo a lo indicado por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, el promotor deberá realizar una campaña inicial de mediciones en condiciones

desfavorables en el perímetro de la instalación que permita contrastar y verificar las modelizaciones realizadas. Entre las circunstancias climatológicas adversas concretas en las que se deberá proceder a una disminución de las actividades que más cantidad de material particulado emiten a la atmósfera se incluirán las situaciones de aportes extraordinarios de polvo sahariano (calima) y los cambios en la dirección y velocidad del viento que impliquen la dispersión de gases y partículas en dirección a los núcleos urbanos residenciales.

Asimismo, tal y como se indica desde Capitanía Marítima, para evaluar la influencia real que pudieran tener los diferentes tipos de trabajos en las distintas franjas horarias es necesario monitorizar los niveles de ruido durante las operaciones e identificar aquellos que, en su caso, deban limitarse a un horario diurno.

En la adenda al documento ambiental el promotor indica una serie de medidas correctoras generales y particulares durante el proceso de reparación de buques, sobre todo en la fase de chorreo de granalla para el control del ruido como la ausencia de ventanas o rejillas no aisladas, el uso de elementos anti vibratorios y aislantes adecuados, el monitoreo de los elementos que mayor ruido producen como el compresor, la planificación de los trabajos, la definición de potencias máximas empleadas y el establecimiento de limitaciones horarias de la actividad.

Asimismo, el promotor indica que para el seguimiento del ruido emitido, se dispondrá de una red de sonómetros en el perímetro de la instalación configurada para que lance alarmas visuales, mediante señales ópticas, para alertar y parar la producción en situaciones de ruido excesivo.

El promotor deberá asegurar que la red de vigilancia del ruido consta del número y la disposición adecuada de sonómetros para que la actividad del dique flotante cumpla en todo momento con los valores límites establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

c).5 Seguridad marítima. El promotor indica que las obras de urbanización precisan el vallado perimetral de toda la concesión administrativa. De acuerdo a lo indicado por el Observatorio Ambiental de Granadilla (OAG) es necesario contar con servidumbre de paso hacia el contradique y el muelle de ribera existente para cualquier colectivo autorizado de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (incluida la policía portuaria), para el personal del OAG y para cualquier medio ajeno de urgencia, en caso de que fueran necesarios, debiendo de disponer de acceso las veinticuatro horas del día, los 365 días del año. Según indica el OAG, actualmente el martillo del contradique cuenta con medios para la lucha contra la contaminación marina recogidos en el Plan Interior Marítimo, por lo que la concesión debe incluir la disposición, por parte de la citada Autoridad Portuaria, del espacio necesario para la ubicación de todos los medios preventivos que considere necesarios.

Tal y como se indica desde Capitanía Marítima, el promotor del proyecto debe tener en cuenta el tipo de buques y operaciones portuarias que se prevén desarrollar en la zona de ribera más próxima al dique, especialmente si en dicha zona se realiza manipulación o almacenaje de mercancías peligrosas. Los vientos del tercer cuadrante, predominantes en invierno y que soplan con relativa fuerza, podrían provocar que las partículas volátiles producidas durante los procesos de reparación y mantenimiento de los buques, pudieran afectar a dichas zonas portuarias y a los buques que operan en ellas. Durante la fase de funcionamiento del proyecto se debe tener en cuenta, en todo momento, la posibilidad de que un buque atracado en el muelle adyacente al dique pudiera transportar o estar manipulando mercancías peligrosas, realizar operaciones de suministro de combustible o reparaciones en caliente, de forma simultánea a las operaciones de reparación en el dique.

En el estudio de operaciones simultáneas del puerto de Granadilla se deberá evaluar la compatibilidad de las actividades del dique con otras actividades portuarias en las que intervengan mercancías peligrosas.

Asimismo, de conformidad con lo indicado desde Capitanía Marítima, otro aspecto que requiere especial atención, teniendo en cuenta los regímenes de vientos dominantes

en la zona según la estacionalidad, es la influencia que estos puedan causar en la estructura del dique flotante. Este deberá contar con un sistema de amarre y sujeción efectivo y dimensionado a los valores máximos de dirección y fuerza del viento que se hayan dado en Granadilla, al menos durante los últimos 25 años. Para ello deberá realizarse un análisis del sistema de amarre y sujeción del dique para dimensionar con seguridad el número y disposición de los cabos y concretar los valores máximos de viento que puedan limitar la operatividad del dique flotante para asegurar su integridad.

Desde la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias se indica que durante la posible reparación de buques tanques, se deberían tener en cuenta las siguientes consideraciones:

i. Antes de la llegada a puerto y con la antelación necesaria, el armador del buque debería aportar una relación detallada de las últimas cargas transportadas así como la situación exacta del tanque (si está desgasificado, si puede considerarse salubre o si está exento de gas para poder prever cualquier riesgo de inflamación).

ii. El Servicio de Prevención de Riesgos del astillero debería realizar, antes de atracar un buque tanque, un informe previo en el que se determinen, al menos, las siguientes circunstancias: cantidad de sustancias peligrosas que pudiera contener el buque, naturaleza de los productos transportados durante las últimas travesías, datos sobre las últimas operaciones de limpiezas y tipo y cantidades de residuos que se encontrarían en el buque.

Según indica el promotor en el documento ambiental, el proyecto debe disponer de su correspondiente plan de contingencias, el cual deberá incluir, además de los riesgos inherentes a la propia actividad, todos los riesgos incluidos en el Plan de Emergencia Municipal de Granadilla de Abona. Dicho plan de contingencias deberá ser sometido al control de la autoridad sustantiva del proyecto.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El «proyecto básico de concesión administrativa de la parcela denominada Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero TM Granadilla de Abona (Tenerife)» se encuentra incluido en el artículo 7.2, apartado a), «Proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Proyecto básico de concesión administrativa de la parcela denominada Área Comercial Portuaria puerto de Granadilla, para instalación de astillero TM Granadilla de Abona (Tenerife)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan todas las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental, en la documentación complementaria remitida por el promotor y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5 del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 17 de septiembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

PROYECTO BÁSICO DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE LA PARCELA DENOMINADA ÁREA COMERCIAL PORTUARIA PUERTO DE GRANADILLA, PARA INSTALACIÓN DE ASTILLERO. TM: GRANADILLA DE ABONA (ISLA DE TENERIFE)

