



MINISTERIO DE FOMENTO



Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

PROPUESTA DE MEMORIA AMBIENTAL

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE



JUNIO 2014

ELABORADO POR:

evalúa 
soluciones ambientales

TENERIFE

C/ Prolongación de Ramón y Cajal Nº 9
Edif. Orquídea Portal 4 – 1ª planta – Oficina 1
38.003 – Santa Cruz de Tenerife
TLF: 922-243-763 / 649-237-756

GRAN CANARIA

C/ Paseo Cayetano de Lugo Nº 27
Portal 1 - 1º - Oficina Nº 1
35.003 - Las Palmas de Gran Canaria
TLF: 928-290-918 / 649-237-756

rosendolopez@evaluaambientales.com

PROPUESTA DE MEMORIA AMBIENTAL

“PLAN ESPECIAL DEL PUERTO
DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”

Elaborado por:

evalúa 
soluciones ambientales

Junio 2014

- ÍNDICE-

MEMORIA

1.- ANTECEDENTES	3
2.- ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN DEL PLAN	5
2.1.- Procedimiento de evaluación ambiental estratégica.....	5
2.2.- Proceso de celebración de consultas y participación ciudadana.....	8
3.- ANÁLISIS DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD Y SU CALIDAD.....	11
4.- RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y SU TOMA EN CONSIDERACIÓN POR EL PLAN	12
4.1.- Informes recibidos con consideraciones ambientales, y como se han tenido en cuenta.....	12
4.2.- Alegaciones recibidas con consideraciones ambientales y cómo se han tenido en cuenta	38
5.- PREVISIÓN DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS	53
6.- DETERMINACIONES A INCLUIR EN LA PROPUESTA DEL PLAN.....	63
7.- CONCLUSIÓN FINAL.....	74

ANEXOS

ANEXO I: Alegaciones e informes recibidos durante el periodo de información pública

ANEXO II: Fichas de concreción cartográfica de *Pennisetum setaceum* en “áreas funcionales”

ANEXO III: Plano “PATRIMONIO”

MEMORIA



PROPUESTA DE MEMORIA AMBIENTAL

“PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”

1.- ANTECEDENTES

La presente PROPUESTA MEMORIA AMBIENTAL relativa al **Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife**, se realiza a petición de la **Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife**, con dirección a efectos de notificaciones en Avda. Francisco La Roche nº 49, C.P. 38.001, Santa Cruz de Tenerife, siendo el Director Redactor del documento del Plan Especial el Arquitecto **D. Jorge Coderch Figueroa**.

La presente Propuesta de Memoria Ambiental corresponde al "**Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife**", tiene por objeto continuar la tramitación ambiental correspondiente a dicho Plan dentro del marco de aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

La Memoria Ambiental tiene carácter preceptivo y vinculante, y se ha redactado al amparo del contenido de las siguientes disposiciones legales:

- Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Ley Estatal 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. (B.O.E. nº 102, de 29 de abril de 2006)
- Decreto 30/2007, de 5 de febrero (BOC 2007/034, de jueves 15 de febrero), por el que se aprueba la modificación del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (BOC 2006/104, de miércoles 31 de mayo)

La Memoria Ambiental viene recogida en los artículos 2i y 12 de la Ley 9/2006 de la siguiente manera:

2i)...La Memoria Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el art.2 de la mencionada Ley 9/2006, es definida como el “documento que valora la integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación, así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, el resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración, además de la previsión sobre los impactos significativos de la aplicación del plano o programa y establece las determinaciones finales”.

12) ...Finalizada la fase de consultas, se elaborará una memoria ambiental con el objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y como se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa.

La memoria ambiental contendrá las determinaciones finales que deban incorporarse a la propuesta del plan o programa.

La memoria ambiental es preceptiva y se tendrá en cuenta en el plan o programa antes de su aprobación definitiva. Será realizada en el ámbito de la Administración General del Estado, de acuerdo con lo

establecido en el artículo 22 y, en el ámbito de las Comunidades Autónomas, por el órgano u órganos que éstas determinen, y, en todo caso, con el acuerdo del órgano ambiental.

Por otro lado, el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante Decreto 55/2006, de 9 de mayo, incluyó el procedimiento de evaluación ambiental de planes propugnado por la directiva europea y la normativa estatal. Dicho procedimiento ha sido modificado por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero, quedando con la siguiente redacción en su Artículo 27.1.c:

Agotados los plazos de participación o de información pública, y de consulta, se elaborará por el promotor la propuesta de Memoria Ambiental que, junto con el resto del documento, será sometida a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias. Este órgano, en el plazo máximo de dos meses, emitirá acuerdo, con las modificaciones que estime oportunas sobre las propuestas del promotor, en su caso. Cuando este órgano intervenga, además, en virtud de sus competencias territoriales o urbanísticas, se emitirá igualmente un único acuerdo de carácter integrador que constará de dos apartados. El primero, referido a la Memoria Ambiental y el segundo contendrá informe preceptivo y no vinculante sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas. El transcurso del plazo de dos meses sin notificar acuerdo, salvo que el previsto para emitir informe sea mayor, en cuyo caso se estará a dicho plazo, supondrá la aceptación de la modificación de la Memoria Ambiental en los mismos términos en que resultó propuesta.

A diferencia del Informe de Sostenibilidad Ambiental, cuyo contenido viene definido por el correspondiente Documento de Referencia -Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo-, sobre la propuesta de Memoria Ambiental no existe una referencia detallada del contenido a abordar y el modo de afrontar su redacción, habiendo sido los contenidos a los que el presente documento se ha ajustado para su desarrollo los aspectos exigidos en el artículo 12 de la mencionada Ley, cuyo enunciado es el siguiente:

- Análisis del proceso de evaluación del Plan.
- Valoración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad.
- Análisis del resultado de las consultas realizadas y de cómo han sido tomadas en consideración.
- Análisis de la previsión de los impactos significativos derivados de la aplicación del Plan.
- Determinaciones finales que deben ser incorporarse a la propuesta de Plan.

La Presente Memoria Ambiental ha sido elaborado por la empresa **EVALÚA Soluciones Ambientales, S.L.**, con la participación de los siguientes técnicos:

Autor:

- Juan José Ubach Suárez: Biólogo

Colaboradores:

- Rosendo J. López López: Biólogo-Ecólogo
- M^a José Valenciano Acuña: Geóloga.
- Marcos D. Báez González: Geógrafo
- M^a Luz Sosa Ortega: Geóloga.
- Narciso Alexis Rodríguez Florido: Delineante.

2.- ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN DEL PLAN

2.1.- PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El artículo 7 de la ley 9/2006 regula las etapas del proceso de evaluación ambiental de un plan, siendo la última de ellas la redacción y posterior aprobación por parte de la COTMAC de la Memoria Ambiental.

A los efectos de valorar el modo en que se ha integrado la tramitación del instrumento de planeamiento analizado y el procedimiento evaluador, se expone a continuación una síntesis de los hitos que han marcado la tramitación:

1. Con fecha 14 de junio de 1995, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó definitivamente el Proyecto Refundido del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
2. El Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en sesión celebrada el 21 de abril de 1995 acordó aprobar definitivamente el proyecto del Plan Especial del Parque Marítimo.
3. El 22 de noviembre de 1996 el Ayuntamiento aprobó definitivamente una modificación del Plan Especial del Parque Marítimo que alteraba las zonas D y F con el objeto de integrar el proyecto del Auditorio aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife en mayo de 1996.
4. Por Orden del Ministerio de Fomento, nº 2493 de fecha 13 de julio de 2006, se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife procediéndose a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, nº 181 de 13 de julio de 2006.
5. En sesión extraordinaria celebrada el 19 de diciembre de 2007, el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó inicialmente el Proyecto de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como su sometimiento a información pública por el plazo de un mes. Dicho acuerdo, fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 30 de abril de 2008.
6. Posteriormente, mediante Orden de 28 de junio de 2012, de la Consejería de Obras Públicas y Política Territorial se produjo el archivo de las actuaciones del expediente del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dicha Orden fue publicada en el Boletín Oficial de Canarias, nº 136 de 12 de julio de 2012.
7. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, aprobó el 24 de octubre de 2012, el Plan Especial del Puerto junto con el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental.
8. En sesión celebrada el 11 de julio de 2013, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acordó tener por formulado nuevamente el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y remitirlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para proseguir su tramitación reglamentaria.
9. En sesión celebrada el **29 de julio de 2013**, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 112, de fecha 26 de agosto de 2013, en el Boletín Oficial de Canarias nº 176, de fecha 12 de septiembre de 2013, así como en el periódico La Opinión el 20 de septiembre de 2013.

A continuación, a modo de resumen más pormenorizado, se incluye otros hitos en la tramitación realizada por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife:

- El 30 de octubre de 2012, tiene entrada en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife oficio remitido por la Autoridad Portuaria en el que se adjunta la documentación del Plan Especial del Puerto incluido el Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- El 23 de noviembre de 2012, la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, requiere a la Autoridad Portuaria a fin de que remita documentación.
- El 16 de abril de 2013, se presenta, por parte de la Autoridad Portuaria en la Gerencia Municipal de Urbanismo parte de la documentación solicitada con fecha 23 de noviembre de 2012, razón por la cual, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife con fecha 22 de abril de 2013 vuelve a solicitar parte de la documentación a la Autoridad Portuaria.
- El 24 de abril de 2013, se emite informe técnico al documento por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en el que se ponen de manifiesto determinadas deficiencias a subsanar.
- El 25 de abril de 2013, la Dirección técnica de Urbanismo (Sector Funcional de Servicios Territoriales) emite informe relativo a la coherencia del Plan Especial del Puerto con las determinaciones de los instrumentos de planeamiento concerniente a la red viaria y en el que se concluye que no existen incompatibilidades entre las determinaciones relativas al sistema viario del Plan Especial del Puerto y sus conexiones con el viario exterior y los instrumentos de planeamiento urbanístico de aplicación.
- El 29 de abril de 2013, el Servicio de Control y Gestión Medioambiental del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, emite informe relativo al ISA, poniendo de manifiesto la necesaria corrección de determinadas observaciones.
- El 5 de junio de 2013, la Sección Jurídica de la Gerencia Municipal de Urbanismo emite informe al documento, exponiendo la necesidad de proceder a corregir determinadas deficiencias.
- Como consecuencia del contenido de los informes anteriores, la Autoridad Portuaria elabora dos nuevos documentos en julio de 2013, (documento técnico e informe de Sostenibilidad Ambiental) y tienen entrada en el Ayuntamiento el 12 de julio de 2013.
- El 16 de julio de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife envía el documento al Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo Insular de Tenerife así como el Estudio de Movilidad y Tráfico, solicitando la emisión de informe. El 16 de julio de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife envía el documento a la Dirección General de Infraestructura viaria de la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial del Gobierno de Canarias, así como el Estudio de Movilidad y Tráfico, solicitando la emisión de informe.
- El 16 de julio de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife envía el documento a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, así como el Estudio de Movilidad y Tráfico, solicitando la emisión de informe.
- El 16 de julio de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife envía el documento a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, así como el Estudio de Movilidad y Tráfico, solicitando la emisión de informe.
- El 22 de julio de 2013, se emite informe técnico al nuevo documento por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en el que se pone de manifiesto que, si bien, en general se encuentran subsanadas las deficiencias advertidas en el informe técnico de fecha 24 de abril de 2013, siguen latentes determinadas deficiencias a subsanar.

- El 22 de julio de 2013, el Servicio de Control y Gestión Medioambiental del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, emite informe relativo al nuevo ISA, poniendo de manifiesto la necesaria corrección de determinadas observaciones.
- El 23 de julio de 2013, la Sección Jurídica de la Gerencia Municipal de Urbanismo emite informe al nuevo documento, exponiendo la necesidad de proceder a corregir determinadas deficiencias.
- En sesión celebrada el **29 de julio de 2013**, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses. En dicho acuerdo, se indica que en el documento que se elabore una vez completado el trámite de información pública deberá subsanar los reparos y atender a las recomendaciones puestas de manifiesto en los informes emitidos por la Dirección Técnica de Urbanismo de fechas 19 y 22 de julio de 2013, por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental de 22 de julio de 2013 y por la Sección de Régimen Jurídico de 23 de julio de 2013. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 112, de fecha 26 de agosto de 2013, en el Boletín Oficial de Canarias nº 176, de fecha 12 de septiembre de 2013, así como en el periódico La Opinión el 20 de septiembre de 2013.
- El 23 de octubre de 2013, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, notifica a la Autoridad Portuaria, el acuerdo de aprobación inicial de la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- El 31 de octubre de 2013, la Dirección Técnico Jurídica de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, solicita a la Demarcación de Costas de Tenerife y al Ministerio de Defensa, la emisión de informes adjuntando, con dicha solicitud, el documento técnico, el Estudio de Movilidad y Tráfico así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del Plan Especial del Puerto.
- El 24 de enero, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, solicita la emisión de informes a organismos y Administraciones Públicas.

Por todo lo expuesto, queda probado que la tramitación de la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se ha visto acompañada de la información ambiental correspondiente, garantizando con ello el proceso de evaluación y de integración ambiental permanente en el proceso de maduración del documento.

2.2.- PROCESO DE CELEBRACIÓN DE CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El trámite administrativo establecido en la Ley 9/2006, específicamente en su artículo 10 "Consultas", señala lo siguiente:

"1. La fase consultas sobre la versión preliminar del plan o programa, que incluye el informe de sostenibilidad ambiental, implica las siguientes actuaciones:

- Puesta a disposición del público.
- Consulta a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, que dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones" [...].

Tal y como se indicó anteriormente, en sesión celebrada el **29 de julio de 2013**, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de *Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife* así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses.

A continuación se incluye un CUADRO RESUMEN donde se recogen las **ALEGACIONES** recibidas durante el periodo de exposición pública del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y su ISA, indicando en su caso si se "estima, "desestima" o "estima parcialmente":

Nº ALEG.	NOMBRE	NIF-CIF	PROPUESTA
1	Marta Sánchez del Río González-Palenzuela	43.826.324 P	Estimar parcialmente
2	Fundación Canaria de la Construcción (Abelardo Rodríguez Alberto)	41.909.356 K	Desestimar
3	Real Club Náutico de Tenerife (José Miguel Conejo de la Roca)	41.910.876 T	Estimar parcialmente
4	Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife,	G 38858247	Desestimar
5	Cándido Quintana Arteaga	41.946.229 W	Desestimar
6	Fundación Canaria de la Construcción	G 38437661	Estimar
7	Emmasa (Empresa Mixta de Aguas de Santa Cruz de Tenerife S.A.)	A 38002929	Estimar parcialmente
8	United Confectionary, S.L.U.	-	Estimar parcialmente
9	Worldwide Confectionary, S.L.U.	-	Desestimar
10	LIDL Supermercados, S.A.U.	A 60195278	Desestimar
11	Grupo Municipal Popular en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Cristina Tavío Ascanio	-	Estimar parcialmente
12	Asociación de Patrimonio Oral e Histórico de Valleseco "Los Nadies"	G 76509710	Estimar parcialmente
13	Fundación Canaria de la Construcción	G 38437661	Desestimar
14	Compañía Construcciones Dique del Este, S.A. D. Manuel Careaga Hormaza	16.029.606 D	Estimar parcialmente
15	Fred Olsen, S.A.	A 38010567	Desestimar
16	Formación política Sí Se Puede Pedro Fernández Arcilla y Asunción Frías Huerta	-	Estimar parcialmente
17	Alejo Salgado Izquierdo	43.797.791 H	Desestimar
18	Carlos Bernal Limiñana	43.821.366 H	Estimar parcialmente
19	Felipe Campos Miranda	42.058.079 R	Estimar parcialmente
20-FP	Alejo Salgado Izquierdo	43.797.791 H	Desestimar

Tabla 1

De las 20 alegaciones estudiadas, una (1) se estima totalmente, nueve (10) se estiman parcialmente y nueve (9) se desestiman (algunas de estas últimas, debido a que no se hace propuesta alguna o por no ser competente el Plan Especial).

En relación a los **INFORMES**, el Plan Especial del Puerto (documento de aprobación inicial) se remitió a las siguientes Administraciones públicas con el fin de que emitieran informe:

Según sendos certificados emitidos por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, con fecha 14 de abril y 8 de mayo de 2014, el documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a las siguientes administraciones:

1. Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial, Dirección General de Infraestructura viaria (con fecha 2 de agosto de 2013)
2. Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil (20 de diciembre de 2013)
3. Cabildo Insular de Tenerife, Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje (1 de agosto de 2013) y Área de Infraestructura Hidráulica (4 de octubre de 2013)
4. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Demarcación de Costas de Tenerife (7 de noviembre de 2013)
5. Ministerio de Defensa (7 de noviembre de 2013)
6. Consejo Insular de Aguas de Tenerife (28 de enero de 2014)
7. Presidencia del Gobierno, Viceconsejería de Turismo (28 de enero de 2014)
8. Cabildo Insular de Tenerife (27 de enero de 2014)
9. Consejería de Sanidad (29 de enero de 2014)
10. Consejería de Empleo, Industria y Comercio (31 de enero de 2014)
11. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas (27 de enero de 2014)
12. Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial (28 de enero de 2014), y el expediente administrativo debidamente diligenciado a la Dirección de Ordenación del Territorio de la misma Consejería (31 de marzo de 2014).
13. Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad (27 de enero de 2014)
14. Ministerio de Fomento (28 de enero de 2014)
15. Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (28 de enero de 2014)

Asimismo, el expediente se sometió a trámite de consulta de las siguientes organizaciones sociales y de defensa y conservación de la naturaleza:

1. WWW Adena (con fechas 28 de enero y 3 de febrero de 2014)
2. Plataforma en Defensa del Puerto (29 de enero de 2014)
3. Federación Ben-Magec (28 de febrero de 2014)
4. ATAN (4 de febrero de 2014)

De todas las anteriores Administraciones intervinientes, a fecha 8 de mayo se **RECIBIERON** informe de las siguientes:

1. Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil (emitido con fecha 20 de diciembre de 2013)
2. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Demarcación de Costas de Tenerife (26 de diciembre de 2013)
3. Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (19 de febrero de 2014)
4. Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante (8 de abril de 2014)
5. Cabildo Insular de Tenerife (21 de abril de 2014)
6. Ministerio de Fomento, Puertos del Estado (6 de mayo de 2014)

Por otro lado, el **Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife**, también emitió los siguientes informes:

- Dirección Técnica de Urbanismo (con fechas 19 y 22 de julio de 2013)
- Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2013)
- Sección de Régimen Jurídico (con fecha 23 de julio de 2013).

Por último, la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial dio traslado del **acuerdo adoptado por la COTMAC con fecha 28 de abril de 2014**, por virtud del cual se acuerda informar favorablemente de manera condicionada.

Por lo tanto, hay que indicar que el índice de participación en el período de información pública se considera adecuado, en relación al objetivo de lograr a través de la participación de los particulares que se realizaran aportaciones que ayudarán a concretar las soluciones de planeamiento a partir de propuestas reales.

Por otro lado, de estas alegaciones e informes, **AQUELLOS QUE INCLUYEN ALGÚN TIPO DE CONSIDERACIÓN AMBIENTAL**, se corresponden con los que a continuación se incluyen en la siguiente relación. Estas alegaciones e informes son los que posteriormente serán objeto de valoración y análisis en el punto 4 "RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y SU TOMA EN CONSIDERACIÓN POR EL PLAN" de la presente Propuesta de Memoria Ambiental:

• **Informes:**

1	INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
2	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR EL SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE "CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE"
3	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
5	CABILDO DE TENERIFE; AREA PLANIFICACION TERRITORIAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANEAMIENTO
4	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014)

• **Alegaciones:**

1	MARTA SANCHEZ DEL RIO GONZÁLEZ – PALENZULEA
2	ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO "LOS NADIES"
3	FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE
4	CARLOS BERNAL LIMINANA
5	FELIPE CAMPOS MIRANDA

4.- RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y SU TOMA EN CONSIDERACIÓN POR EL PLAN

4.1.- SINTESIS DE LOS “INFORMES” RECIBIDOS CON CONSIDERACIONES AMBIENTALES, Y COMO SE HAN TENIDO EN CUENTA

En el trámite de participación pública y consulta a las administraciones Públicas al que fue sometido el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se recibieron un total de 5 informes con algún tipo de referencias al ISA:

1	INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
2	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR EL SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE “CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”
3	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
4	CABILDO DE TENERIFE; AREA PLANIFICACION TERRITORIAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANEAMIENTO
5	CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARIA GENERAL TÉCNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC

Nota: De forma independiente, se incluye documento denominado “Memoria de la Información Pública” donde los redactores del Plan Especial dan respuesta detallada a la totalidad de los contenidos de los informes referidos en el punto 2, haciendo incluso referencia a las consideraciones ambientales recogidas en la presente Propuesta de Memoria Ambiental.

A continuación se recogen las respuestas dadas a cada una de las consideraciones ambientales de los referidos informes:

1.- INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

El informe del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (División para la protección del Mar), resalta una serie de datos de interés extraídos del ISA, las cuales desde el punto de vista ambiental no requieren respuesta, ya que son datos/referencias extraídas del ISA.

No obstante, el informe recoge una consideración específica referente al ave “Charrán común” (*Sterna hirundo*), la cual se recoge íntegramente:

2.- INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR EL SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE "CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE"

Con fecha de 29/04/2013 el Servicio de Control y Gestión Medio Ambiental del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (expediente gerencia 2012/4604) emite escrito indicando que, pese a verificar que el ISA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife cumple con los apartados del "Anexo I: Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental" de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, respecto a la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental, existen una serie de consideraciones a subsanar. El nuevo ISA que subsana las consideraciones allí recogidas fue remitido al Ayuntamiento para su revisión e informe.

Con fecha de 22 /07/2013 el Servicio de Control y Gestión Medio Ambiental del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (expediente gerencia 2013/4604) emite escrito favorable, informando que una vez analizado el nuevo ISA remitido, "... tiene a bien proponer la remisión de los informado a la Dirección Técnica Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo". A continuación se incluye copia de las consideraciones informadas:

Analizado nuevamente el documento remitido se informa lo siguiente:

- *Se ha incluido, entre las páginas 15 y 18 del Documento de Memoria, la descripción del proyecto de fecha de noviembre de 2012 denominado "Medidas contra el riesgo de desprendimiento en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife", siendo el autor Germán Hernández Durán (Ingeniero de Minas). También se ha comprobado que con fecha de junio de 2013 (nº BOE 133), el Ministerio de Fomento anunció la licitación de las obras para el desarrollo del proyecto de referencia. Por tanto, se entiende subsanada esta observación del informe anterior.*
- *En el documento "breve descripción de los principales impactos preexistentes" dentro del apartado de "impactos sobre la calidad atmosférica" se ha introducido una referencia específica a las labores de tránsito de carga y descarga de contenedores en el muelle las cuales producen fundamentalmente ruido. No obstante, sigue sin indicarse nada sobre las horas nocturnas.*
- *Se han incluido las representaciones gráficas en el apartado de conclusión valoración (ahora pág. 172) y en el apartado de evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan (ahora pág. 240).*
- *En el nuevo documento presentado ahora se ha incluido un anexo V_ ruidos, que consta de un informe técnico y 3 anexos (planos, condiciones de funcionamiento de la actividad portuaria-buques y definiciones acústicas). En los planos de Mapa de Ruido Nocturno se comprueba ahora que hay ruido generado tanto en la nueva Terminal de Contenedores de María Jiménez como en el entorno del helipuerto. Si bien en el informe técnico se expone que dicha actividad nocturna no supera la limitación que establece la Ley de Ruido Estatal, Ley 37/2003, que es la que se ha tomado como referencia según se argumenta en la página 12 de dicho informe. Por último si bien no se explicita la inclusión de un Plan de Seguimiento y Medición de Ruido, sí que se concluye al final del informe técnico en la necesidad de actualizar de forma periódica el estudio, para valorar los cambios producidos.*

Es todo cuanto se tiene a bien informar por parte de este Servicio, respecto al Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento de revisión del Plan Especial del puerto de Santa Cruz de Tenerife, por lo que se tiene a bien proponer la remisión de lo informado a la Dirección Técnica Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo.>>

Por lo tanto, atendiendo al sentido favorable del informe, no se hace consideración alguna.

3.- INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Las consideraciones ambientales recogidas en el INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, se corresponden con:

- La necesidad de que se evalúe en el Informe de Sostenibilidad Ambiental la compatibilidad de usos industriales en las parcelas de almacén en el área de Los Llanos.
- Y por último sobre la propuesta de la Nueva Terminal de Cruceros frente a la Avenida de Anaga, en la que se observan dos cuestiones:
 1. Por un lado, la necesidad de una justificación aclaratoria sobre la coexistencia de varias terminales y su funcionalidad y operatividad.
 2. Y por otro, el posible impacto paisajístico que pueda llegar a suponer su implantación en los términos en que se recogen en la ficha de ordenación. Y en particular en lo referido a su altura. Si bien es cierto, y esto es fundamental, no se trata de una cuestión de legalidad si que se evidencia la necesidad de que confluyan tanto los intereses de desarrollo de las actividades portuarias de la forma más adecuada como la visión desde la ciudad, del mar y el horizonte como una seña de identidad de la ciudad que es. El Convenio Europeo del Paisaje,

- **Respuesta:**

a) EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DEL USO INDUSTRIAL EN LAS PARCELAS DE ALMACEN EN EL ÁREA DE LOS LLANOS:

La ordenación del Plan Especial ha suprimido el uso industrial (en la categoría de industrias vinculadas a los usos primarios) en las parcelas de almacén de la “Dársena de los Llanos”, por lo que ya no procede que se realice la evaluación ambiental a la que hace referencia el informe del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

b) ANÁLISIS PAISAJÍSTICO “NUEVA TERMINAL DE CRUCEROS FRENTE A LA AVENIDA DE ANAGA”:

INTRODUCCIÓN:

El objeto del presente punto es analizar paisajísticamente el proyecto de nueva terminal de cruceros en la zona de encuentro puerto-ciudad, teniendo en cuenta que es un sector muy transitado por residentes y turistas.

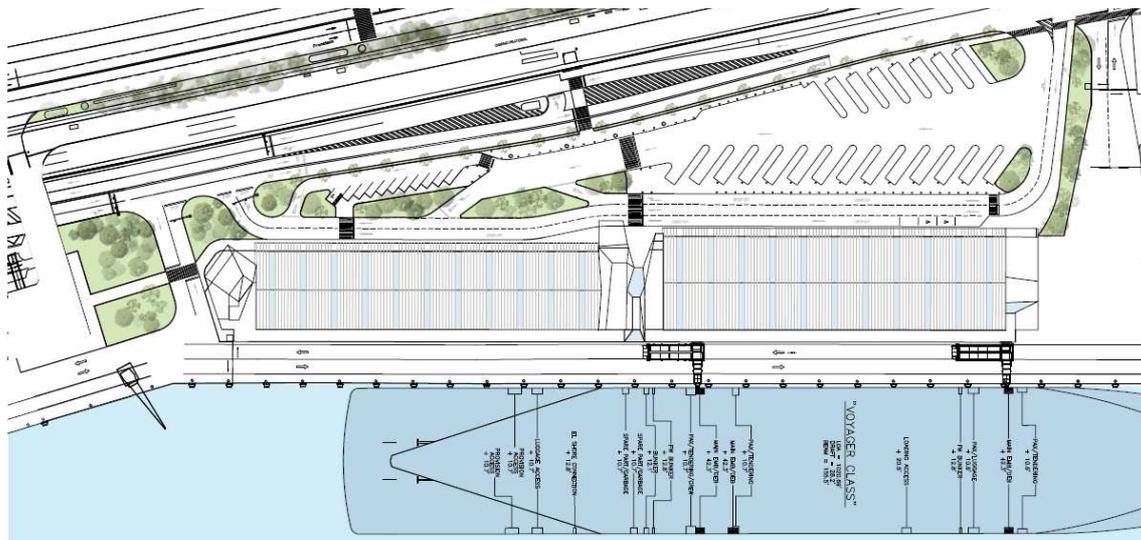
La terminal de cruceros objeto de análisis paisajístico ha sido diseñada como una terminal de última generación con capacidad para atracar buques de hasta 4.000 pasajeros, como Puerto Base o de Escala.

La nueva terminal se proyecta longitudinalmente a lo largo del muelle de Ribera y se ubica de forma paralela a la Avenida de Anaga. Por su tamaño, escala y ubicación, constituyen un elemento arquitectónico de importante presencia entre la ciudad y el mar. Por ello, se diseña un edificio sin espalda, en el cual, todas las fachas son visibles desde la ciudad y el mar.

Los principales datos del proyecto que repercuten en el análisis paisajístico son:

- Superficie de la edificación: aproximadamente 8.473 m².
- Pieza rectangular de aproximadamente 267 m de longitud (paralelo al actual muelle de ribera). Altura máxima 1 planta (cota máxima del techo +7,57) con posibilidad de aumento puntual a 2 plantas (elementos de mayor volumen -ver sección-).

- Los dos tinglados existentes (con una superficie aproximada de 6.000 m²), serán renovados y ampliados para su integración en el proyecto (el proyecto respeta su cota máxima de techo actual).
- Se procede al desmantelamiento de los almacenes localizados entre los tinglados referidos y la Avenida de Anaga, eliminando además superficies destinadas al almacenamiento de contenedores y maquinaria pesada, las cuales carecen de calidad paisajística.
- Se contempla un “área intermodal” con capacidad para estacionar hasta 28 guaguas, 30 estacionamientos para taxis y 8 para pasajeros, así como varias estaciones adicionales que pueden ser utilizados por guaguas y/o taxis.
- Se contemplan amplias superficie de zonas verdes, visibles desde la Avenida de Anaga, entorno al área de intercambio nodal.



Diseño en planta del proyecto, pudiendo apreciarse el techo de la terminal, las zonas verdes y el área intermodal



Simulación donde se aprecia con claridad las características y localización del proyecto; incluye nueva terminal, área de intercambio nodal y ajardinamiento.

OBJETIVOS DE CARÁCTER PAISAJÍSTICO TENIDOS EN CONSIDERACIÓN EN EL PROYECTO:

- La Avda. de Anaga se ubica aproximadamente a una cota de 7 m de altura con respecto al muelle, por lo que los peatones pueden observar la lámina de aguas abrigadas comprendida entre el dique de abrigo y el muelle de ribera (Dársena de Anaga) en la medida que lo permiten los actuales tinglados y naves. Por otro lado, teniendo en cuenta que el espaldón del dique de abrigo corona a la cota de aproximadamente 8,7 m, desde la Avenida de Anaga en la actualidad no es posible la visión de la lámina de agua que separa Tenerife de Gran Canaria.

No obstante, pese a estos elementos que condiciona la percepción del mar y el horizonte, el proyecto valora la conexión visual con el horizonte a lo largo de la Avenida de Anaga, por lo que la visión del perfil superior del edificio quedaría alineado aproximadamente con la horizontal del actual espaldón, salvo puntualmente (por razones técnicas-funcionales en las terminales de los Puerto Base) en el acceso a la terminal donde se hace necesario una mayor altura (ver perfil).



En la zona central y en ambos extremos, se localizan los puntos donde la nueva terminal presenta un mayor volumen.

- Debido a sus características técnicas, es necesario diseñar algunos elementos puntuales de mayor altura. Esto genera una oportunidad de diseño para resaltar las formas y crear un resultado en el cual su totalidad integra componentes de mayor y menor envergadura, creando un edificio más interesante y complejo. Sin embargo, siendo sensibles a las vistas desde la avenida de Anaga y su implantación urbana, se ha mantenido a un mínimo de puntos donde el edificio cobra mayor altura (ver imagen)

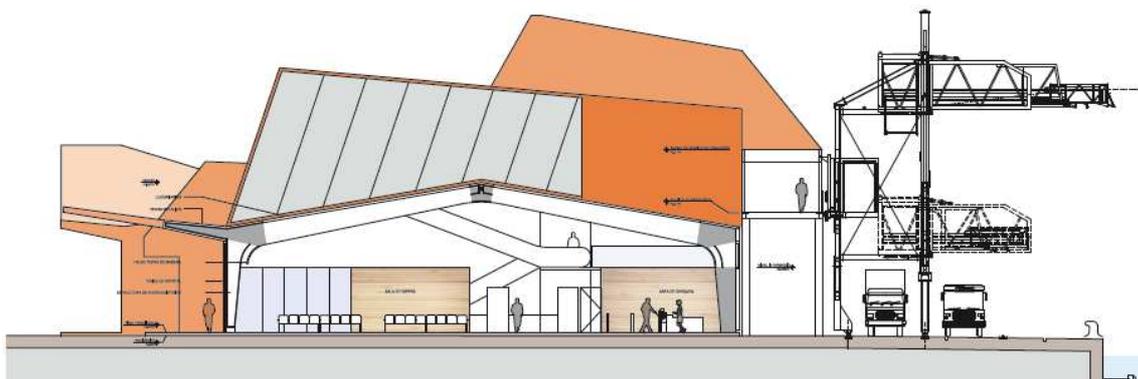
El volumen central de la edificación (permite el acceso a la terminal así como la distribución vertical de flujos), de cara a mejorar su calidad respecto al paisaje urbano y ofrecer un proyecto arquitectónicamente singular, ha sido diseñado como una serie de volúmenes de distinta altura creando una imagen icónica de la nueva terminal, la cual *“sintetiza en sus facetas y recortes la topografía montañosa de la isla”*.

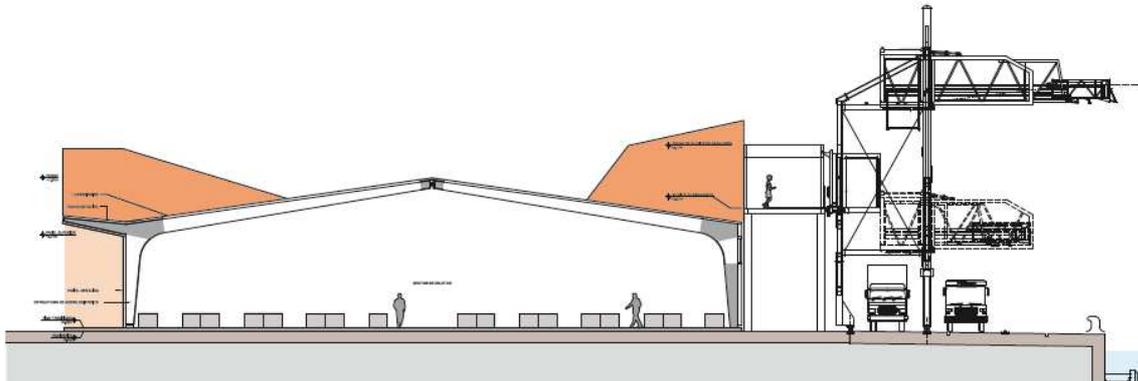


Coincide con la altura de los actuales “tinglados”



En estas simulaciones se aprecia como la mayor parte de la fachada del edificio respeta la altura de los actuales tinglados, añadiendo un elemento estructura horizontal el cual quedará a la altura de la línea superior del actual espaldón.





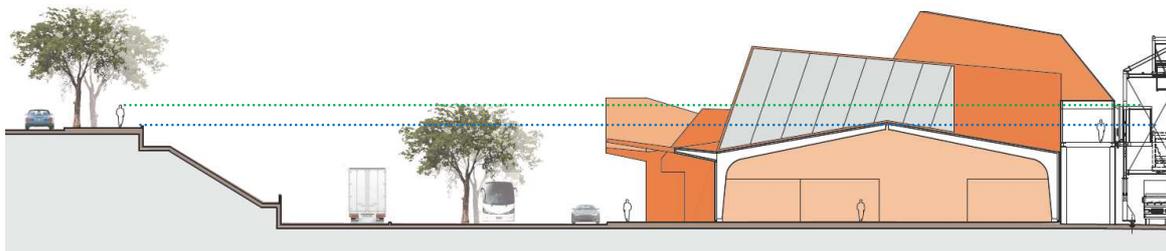
Secciones transversales donde se aprecia cómo se respeta la altura de techo de los actuales tinglados, destacando en "naranja" las zonas de mayor altura (zona central y extremos).



Imagen donde se aprecia la situación la cota de coronación de los tinglados y el espaldón. La nueva terminal, salvo en los punto de mayor altura (ver perfil) respeta las líneas horizontales que definen la coronación de los tinglados y el espaldón. De igual forma, se aprecia como la lámina de aguas abrigadas (Dársena Anaga) queda interrumpida por los tinglados y las naves.



SECCION UR1



La línea azul refleja como el techo de la nueva terminal (en las zonas sin volúmenes) queda a la altura de la rasante de la Avda. de Anaga (tal y como ocurre en la actualidad). La línea verde refleja como la altura de una persona permite observar el actual espaldón, al quedar por encima del techo (salvo en las zonas descritas de mayor volumen -ver perfil-).

ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN PAISAJÍSTICA:

La nueva terminal de cruceros proyectada, se localizada en el muelle de ribera, concretamente anexo al edificio Puerto-Ciudad. Este sector portuario presenta una alta incidencia visual debido a la capacidad de observación directa y permanente que se tiene de este sector desde puntos con alto potencial de vista; se identifica con potencial de vista los siguientes sectores:

Puntos móviles	Valoración	Justificación
Viaro Avenida de Anaga	BAJO	Pese al alto número de potenciales observadores que circulan por la avenida, no se le asigna mayor potencial debido a la velocidad de la circulación y a que entre el vehículo y la terminal existen números elementos que limitan la percepción (vehículos estacionados, zonas verdes y peatones).
Paseo Avenida de Anaga	ALTO	El número de usuarios de esta zona peatonal es alta durante todo el año, presentando una observación directa y permanente en un tramo de 400 m. En el resto de la avenida de Anaga, desde el cruce con la Rambla de Santa Cruz hasta Valleseco, la visión del proyecto es más limitado, no solo por la distancia, sino también por el fondo escénico (frente portuario/urbano).
Barcos	ALTO	El número de usuarios de la estación de cruceros será alto (igual que en la actualidad).

Puntos fijos	Valoración	Justificación
Edificaciones frente litoral	MEDIO-ALTO	Pese al alto número de potenciales observadores, el frente arbolado de la avenida, limita su observación, priorizando la observación del paisaje abierto del frente litoral. De igual forma, se valora que la observación del proyecto se producirá de arriba a abajo, por lo que no hay interrupción del horizonte visual.

Tal y como se dijo anteriormente, teniendo en cuenta los puntos con potencial de vista identificados, y el alto potencial de observación que se les asigna, se valora que la incidencia visual es ALTA.

En relación a la calidad paisajística, el entorno Puerto-Ciudad de este sector, está caracterizado por ser un entorno abierto, donde destaca la percepción que se puede tener desde sectores de la zona peatonal de la Avenida de Anaga, de la Dársena de Anaga (desde la Plaza de España hasta Valleseco). Este entorno Puerto-Ciudad, pese a la ausencia de elementos naturales (se trata de un paisaje antrópico) se le asigna cierto grado de calidad paisajística (pese a la significativa presencia de naves, área de almacenamiento de maquinaria pesada, almacenamiento de contenedores y/o zonas de aparcamiento), por lo que cualquier elemento arquitectónico que se pretenda desarrollar debe valorar la conexión visual con el horizonte a lo largo de la avenida.



Ámbito objeto del proyecto de nueva terminal de cruceros, donde destaca la presencia significativa de naves con baja calidad arquitectónica en la línea más próxima a la zona peatonal de la Avda. de Anaga, así como áreas de almacenamiento de contenedores-maquinaria pesada y áreas de aparcamiento. Estos elementos que caracterizan el paisaje actual de este sector portuario, no aportan calidad al paisaje urbano en la zona de encuentro puerto-ciudad. Por otro lado, destacan los dos tinglados cuya estructura va a formar parte de de la nueva terminal.

CONCLUSIONES:

Tras el análisis de los puntos valorados con potencial de vista, tras caracterizar brevemente las principales características que definen el paisaje en la zona de encuentro puerto-ciudad, y tras tener en cuenta las características del proyecto de la nueva terminal de contenedores, se concluye que:

- Se valora positivamente el que la mayor parte del techo de la nueva central cruceros se mantenga en la misma cota de los actuales tinglados, lo que permite mantener las alineaciones horizontales con el espaldón del dique de abrigo.
- Las zonas de mayor volumen (ver perfiles) son necesarias para la correcta funcionalidad en las terminales de los Puertos Base. Por lo tanto, teniendo en cuenta que no se puede prescindir técnicamente de ellas, se valora positivamente el diseño singular y de alta calidad proyectado, evitando los volúmenes habituales estrictamente funcionales y sin valor arquitectónico.
- Se valora positivamente la demolición de las naves de almacenamiento donde se proyecta el "área de intercambio nodal" y "zonas verdes", lo cual compensa en el conjunto del paisaje los sectores puntuales de mayor volumen contemplados en la nueva terminal.

- La única incidencia sobre la percepción visual del horizonte que podrán tener los usuarios de la zona peatonal de la Avda. de Anaga, se produce en un tramo aproximadamente 400 m, ya que en el resto de las zonas peatonales de la avenida de Anaga, la visión de la nueva terminal es poco significativa. En cualquier caso, en este tramo de 400 m se valora positivamente la mejora paisajística que se produce al retirar las naves e incluir amplias zonas verdes entre el área de intercambio nodal.
- En la actualidad, la segunda alineación del muelle de ribera donde ese proyecta la nueva terminal, ya es utilizado como zona de atraque de cruceros. La nueva terminal de cruceros proyectada, en relación con las dimensiones de los cruceros, presenta una altura muy poco significativa (ver perfiles), quedando con facilidad a corto plazo integrada en la trama urbana. En relación a los cruceros que atracan en la segunda alineación del muelle de ribera, hay que destacar que su estancia se convierte en un atractivo turístico para la ciudad, siendo significativo el número de personas que se acerca para su visión:



Imagen donde se aprecia la relación entre la dimensión de los cruceros (con la nueva terminal podrán atracar cruceros de mayores dimensiones) y los actuales tinglados (referencia que permite entender el volumen de la mayor parte de la nueva terminal proyectada, salvo los puntos referidos de mayor volumen en la zona central y en los extremos). Una vez eliminadas las naves que aparecen en primer plano, se generará un entorno de alta calidad arquitectónica, con espacios más abiertos y la singularidad del nuevo edificio. De igual forma, esta imagen ilustra el que los usuarios de la Avenida, ya están acostumbrados a volúmenes significativos, lo cual, lejos de ser considerado como un impacto visual, es considerado como un elemento del paisaje objeto de disfrute visual.

Por lo tanto, la alta incidencia visual del sector, ha sido tenida en consideración en el proyecto, diseñando un edificio para la nueva terminal que permita mantener las características esenciales que aportan calidad paisajística (paisaje abierto de horizonte visual amplio), a la vez que se genera un edificio singular de alta calidad arquitectónica, el cual, además de cumplir con los objetivos técnicos y funcionales necesarios para una terminal de última generación, se convertirá en un nuevo motor de desarrollo económico y social del área urbana contigua, gracias a las sinergias que siempre tienen aparejado los proyectos arquitectónicos singulares.

Finalmente, hay que destacar nuevamente que el desarrollo de este proyecto permitirá la reordenación de los usos existentes en el ámbito de la actuación (naves, almacenamiento de contenedores y maquinaria pesada, etc.) los cuales, en la actualidad generan un deterioro paisajístico en la zona de encuentro puerto-ciudad, ya que van a ser sustituidos por el “área de intercambio nodal” y amplias “zonas verdes”. Esta reordenación de usos, junto con la singularidad arquitectónica de la nueva terminal de cruceros SE VALORA QUE REDUNDRÁN POSITIVAMENTE EN EL PAISAJE URBANO.

c) Aspecto ambiental concreto referente al apartado “CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA”:

- **Área Funcional La Alegría:** instrucciones de ordenación para la parcela de uso Autoridad Portuaria. En relación al acceso al entramado de galerías y túneles excavados en la ladera de la montaña existente, el Plan Especial califica este entorno con uso Autoridad Portuaria con un pequeño coeficiente de edificabilidad destinado a almacenaje y actividades vinculadas. Al estar esta parcela situada en una zona de riesgos identificada en el ISA, se debería reconsiderar dicho uso, y en todo caso, se debería hacer referencia en las instrucciones de la ficha de ordenación a las medidas que propone el ISA.

El ISA en su punto 3.b), apartado “Geomorfología”, recoge:

- Con fecha de noviembre de 2012 se redactó el proyecto denominado “*Medidas contra el riesgo de desprendimiento en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife*”.
- Con fecha de junio de 2013 (nº BOE 133), el Ministerio de Fomento anunció la licitación de las obras para el desarrollo del proyecto de referencia: “*Resolución de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por la que se convoca procedimiento abierto, para la adjudicación de las obras de “Medidas contra el riesgo de desprendimientos en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife.”*”

En relación a esta cuestión, a fecha del presente informe, hay que indicar que las obras a la que se refiere dicho proyecto, han dado inicio, encontrándose actualmente en ejecución.

4.- CABILDO DE TENERIFE; AREA PLANIFICACION TERRITORIAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANEAMIENTO

Registro de entrada en Autoridad Portuaria: E-GEN-2014/002272
Fecha:29/04/2014

El informe recoge 11 consideraciones, de las cuales la DECIMA y la UNDÉCIMA, incluyen observaciones de carácter ambiental:

DÉCIMA.- Consideraciones en materia de Medio Ambiente.

*a) Con respecto a la proliferación de especies introducidas, con carácter general, se debería establecer un protocolo específico, a incluir en el seguimiento y vigilancia, para el control y erradicación de especies invasoras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde se definan, entre otros, mejora en las prácticas portuarias para minimizar la dispersión de propágulos y semillas, se concrete los ámbitos portuarios a controlar más susceptibles y se establezca una periodicidad suficiente para la detección temprana, así como las acciones necesarias para la erradicación, metodología de control y mecanismo de comunicación con las autoridades competentes en la materia. Para el caso concreto de la especie rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), se debería concretar cartográficamente los ámbitos donde se ha detectado la presencia de esta especie y definir las acciones de erradicación para evitar su proliferación y dispersión.*

- **Respuesta:**

Con respecto al control de la posible proliferación de especies introducidas, hay que indicar que:

- a) En relación a la dispersión de propágulos y semillas:

Las competencias para el control de las mercancías que llegan al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, las tiene "Sanidad Exterior" y "Sanidad Vegetal". Estas administraciones realizan las correspondientes inspecciones aplicando para ello los protocolos de actuación que tienen definidos.

Hay que señalar que, con el objeto de facilitar, optimizar y hacer más eficiente estas labores de inspección, la Autoridad Portuaria en la zona de servicio (concretamente en el Dique del Este) ha creado el "Centro de Inspecciones Portuarias (CIP)", el cual integra y coordina a todas las administraciones encargadas de las inspecciones, incluidas las inspecciones sanitarias dirigidas a detectar la posible introducción de especies introducidas.

Por otro lado, hay que indicar que el ISA identificó este potencial riesgo y recogió en su apartado de medidas correctoras algunas consideraciones específicas:

"Existe un cierto riesgo de entrada de especies agresivas derivado del trasiego de mercancías procedente de otros lugares (especialmente de arenas o materiales de construcción), que pudieran contener semillas o animales vivos con alto riesgo para los ecosistemas naturales del entorno, o incluso de la isla. Como medidas correctoras principales se propone la vigilancia exhaustiva de los posibles cúmulos de dichas mercancías, sobre todo en días posteriores a lluvias intensas, la realización de catas periódicas con el fin de corroborar posibles contenidos en semillas de especies foráneas y la erradicación manual de cualquier especie alóctona que se desarrolle."

De igual forma, el Programa de Vigilancia Ambiental del ISA incluye dentro de las labores de seguimiento y control:

-Control de especies introducidas en los cúmulos de mercancías.

Finalmente, hay que indicar que la actividad de descarga de gráneles sólidos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, es una actividad portuaria autorizada que cumple con la normativa vigente. Como tal, esta actividad está sujeta a labores de seguimiento y control, las cuales son desarrolladas por la autoridad competente, quedando aquí incluidas aquellas a las que hace referencia el informe del Cabildo.

No obstante, desde Puertos del Estado se está trabajando en un borrador de “*Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Gráneles Sólidos en Instalaciones Portuarias*” (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está trabajando en el “Código de Conducta Ambiental” (aprobado por la Asamblea General de la organización europea de Puertos Marítimos -ESPO-), el cual, una vez aprobado será igualmente de obligado cumplimiento.

b) En relación con *Pennisetum setaceum* (“rabo de gato”):

En el ISA, respecto a *Pennisetum setaceum* en el punto 5 “DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO” se identifican las áreas funcionales donde la presencia de de “rabo de gato” es significativa. No obstante, atendiendo a la consideración expuesta, en la presente Propuesta de Memoria Ambiental, se incluye una ficha (para cada área funcional donde se identifica la presencia de *P. setaceum*), en la cual se concretará cartográficamente su presencia actual (ver **Anexo II**).

En relación al protocolo de actuación, a continuación se incluyen las diferentes metodologías que se pueden aplicar con el objeto de asegurar una adecuada erradicación:

- Método manual:

1. Se cortan y embolsan las espigas para evitar la propagación de las semillas al arrancar manualmente la planta.
2. Se elimina la planta cavando hondo con una azada para extraer la mayor cantidad posible de raíces, ya que este xerófito es capaz de brotar de cepa si queda en el terreno algo de su sistema radicular.
3. Se introducen las plantas arrancadas en bolsas para facilitar su transporte y/o posterior quema.
4. Se procede a la limpieza manual del banco de semillas del suelo con rastrillos y cepillos y se meten también en bolsas.
5. Los restos vegetales recopilados, o bien serán trasladados a vertedero autorizado, o bien serán quemados, siendo esta la alternativa más viable y segura.

- Método químico:

Este método se utiliza en las zonas donde el sustrato donde crece *P. setaceum* dificulta o limita la retirada total del sistema radicular; incluye dos fases:

1. Una primera fase de eliminación manual como la descrita anteriormente
2. Una segunda fase de tratamiento con herbicidas específicos (tipo glifosato) El glifosato es un herbicida de postemergencia, no residual y no selectivo. No es

tóxico para los humanos ya que actúa inhibiendo una enzima que sólo está presente en las plantas. Una vez en contacto con la tierra es rápidamente absorbido por las partículas coloidales del suelo y degradado por los microorganismos hasta sustancias simples como dióxido de carbono y agua. Este herbicida actúa solamente en las plantas que emergieron del suelo, no afecta a semillas que todavía no han emergido.

b) En cuanto a la contaminación lumínica y los deslumbramientos a la avifauna, se deberá valorar la afección sobre la avifauna en lo largo del frente marítimo, y si procede determinar aquellas áreas funcionales o ámbitos que puedan encontrarse excesivamente iluminados, analizando el estado actual de las luminarias y las posibles necesidades de sustitución, mejora o reducción de las existentes.

- **Respuesta:**

Las luminarias instaladas en la zona de servicio portuario cumplen con el *Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07*. Estas luminarias presentan ópticas asimétricas puestas en la horizontal sin grado de inclinación

No obstante, siendo uno de los objetivos de Puertos de Tenerife la mejora continua en todas las facetas de la operatividad portuaria (donde se incluye la faceta ambiental), está procediendo a la sustitución de las luminarias por sistemas tipo LED, los cuales reducen el consumo energético de forma significativa.

Por otro lado, el ISA, en relación a las luminarias a instalar en la zona de servicio, establece:

- Las luminarias para alumbrado vial deben estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación.
- Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso.

En cualquier caso, en relación a los posibles deslumbramientos de la avifauna, hay que indicar que las luminarias del puerto y las de la ciudad, a efectos de la contaminación lumínica, forman una "unidad". En este sentido, se valora que la contribución del puerto a la contaminación lumínica de esta "unidad" es poco significativa, en base a la dimensión significativa del área metropolitana (visible íntegramente desde el mar) respecto al Puerto.

c) Respecto a la contaminación atmosférica, considerando la cercanía con el espacio natural, entre otras, de actividades industriales, no se valora suficientemente la afección generada por la contaminación atmosférica sobre el Parque Rural de Anaga.

- **Respuesta:**

El Parque Rural de Anaga se corresponde con un amplio ENP de más de 14.000 Ha, cuyo margen suroeste colinda con amplias superficies de carácter urbano, donde se incluye la zona de servicio del puerto. Respecto a la posible afección del ENP por el desarrollo de las actividades que se desarrollan en el puerto, como consecuencia de posibles efectos negativos que se pudieran asociar a una eventual contaminación de la calidad atmosférica, se valora que es y será (como consecuencia de la ordenación recogida en el Plan Especial) NADA SIGNIFICATIVA, ya que:

Las emisiones que se generan en la zona de servicio susceptibles de afectar negativamente a la calidad atmosférica son las mismas que las que se generan en entornos urbanos, estando asociadas éstas al tráfico de vehículos y al funcionamiento de los barcos principalmente; en ambos casos, las emisiones generadas están reguladas por su normativa específica, pasando las correspondientes inspecciones técnicas, siendo además objeto de vigilancia y control por parte de la Policía Portuaria la detección de un mal funcionamiento de los motores de combustión de los vehículos/barcos.

Por otro lado, en el ámbito portuario no existen industrias singulares que generen emisiones a la atmosfera de forma significativa. Hay que indicar que las actividades existentes potencialmente generadoras de emisiones están asociadas a la carga/descarga de graneles sólidos, correspondiendo el potencial impacto a la emisión de partículas sólidas. En cualquier caso, estas industrias están autorizadas siendo objeto de control ambiental por parte del órgano competente.

En relación a las actividades de descarga de graneles solidos que realizan empresas estibadoras en el Dique del Este, cuya potencial contaminación está asociada a la emisión de partículas sólidas, hay que indicar que:

- Puertos del Estado está trabajando en un borrador de "Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Gránulos Sólidos en Instalaciones Portuarias" (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- En la operativa de descarga de gránulos sólidos las empresas estibadoras han invertido en maquinaria de última generación, la cual cumple con la normativa sectorial, habiendo sido diseñada específicamente para minimizar las emisiones de polvo (sistemas antipolvo) en cada uno de los pasos que intervienen en el proceso, desde la descarga del barco hasta la carga en camión de transporte (por lo tanto, tanto en la "cuchara" de la grúa que extrae el granel, la cual se cierra herméticamente, como en la tolva de recepción que conduce el material hasta los camiones, la cual consta de elementos mecánicos que minimizan las emisiones -p.e.: camisas antipolvo-).
- La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está trabajando en el "Código de Conducta Ambiental" (aprobado por la Asamblea General de la organización europea de Puertos Marítimos -ESPO-) que una vez aprobado será igualmente de obligado cumplimiento.

Por lo tanto, se valora que las potenciales emisiones que genera la actividad portuaria susceptibles de generar un deterioro de la calidad atmosférica es poco significativo. Atendiendo a esta valoración, y teniendo en cuenta la dirección dominante de los vientos alisios (con dirección Noreste) los cuales barren el aire hacia el mar, se puede concluir que la potencial afección de la actividad portuaria sobre el ENP del Parque Rural de Anaga como consecuencia de un potencial deterioro de la calidad atmosférica es NADA SIGNIFICATIVO

d) Con respecto a la Zona Especial de Conservación (ZEC) marina “Sebadal de San Andrés”, con carácter de recomendación, se considera conveniente valorar la afección generada sobre dicho ámbito protegido por la ordenación propuesta, ya que los usos y actividades que se desarrollen en el ámbito portuario terrestre, colindante con el espacio marino protegido, podrían afectar a éste.

- **Respuesta:**

Los usos y actividades portuarias que se desarrollarán en la explanada de la Dársena de Pesca, los cuales colindarán con el ZEC marino “Sebadales de San Andrés”, no generarán afecciones sobre los criterios que motivaron su declaración (presencia del hábitat natural 1100 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, siendo los sebadales la comunidad de mayor interés), ya que las únicas potenciales afecciones derivadas de la ordenación podrían venir por la necesidad de instalar un emisario submarino que tuviera que evacuar/verter las aguas residuales depuradas generadas por las empresas a implantar; en relación a esta cuestión, no se identifica este potencial impacto, ya que la ordenación del PE contemplará el enganche a la red municipal de saneamiento de las industrias que allí se instalen (bombeando las aguas vertidas a la estación depuradora de aguas residuales municipal).

Por lo tanto, las condiciones en la fase operativa tras haberse desarrollado la ordenación del Plan, respecto al medio marino serán las mismas, ya que no se contemplan vertidos en el mar, por lo que se valora la potencial afección sobre el ZEC “Sebadales de San Andrés” como NADA SIGNIFICATIVO.

e) En cuanto al impacto paisajístico de las instalaciones portuarias, las áreas funcionales de Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena norte, para las que se plantean aumento de superficie, considerando su elevada accesibilidad visual, se considera conveniente establecer medidas ambientales para su integración paisajística.

- **Respuesta:**

El ISA en el punto 6.d) establece medidas correctoras dirigidas a la integración paisajística, las cuales se deberán de aplicar durante la fase de obras, siendo estas:

**Medidas de integración paisajística:*

- Vegetación:

Las plantaciones en los espacios libres proyectados por la ordenación es la medida correctora más adecuada para lograr una integración paisajística, ofreciendo un entorno portuario de alta calidad ambiental, factor muy importante ya que el conjunto del ámbito portuario presenta amplios sectores de alta incidencia visual debido al alto número de potenciales observadores.

- Mobiliario urbano:

Para favorecer la calidad ambiental del entorno portuario, todos aquellos elementos del mobiliario urbano que se vayan a instalar en las zonas peatonales, lugares de descanso, etc., tratarán de seguir el mismo diseño (materiales, formas, colores, etc.), de tal forma que se consiga una homogeneidad en el conjunto del ámbito ordenado, que confiera una sensación de orden, lo cual repercutirá de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

- Muros de piedra natural:

Aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se procurarán realizar o chapar con piedra seca (roca basáltica), ya que es un elemento geológico ampliamente representado en toda la isla, ofreciendo una naturalidad que contribuye a la generación de un entorno de alta calidad paisajística.

- Nuevas edificaciones:

Como medida de integración paisajística y para darle al conjunto portuario una mayor calidad ambiental, es muy importante el acabado final de las edificaciones proyectadas, por lo que se tratará de emplear acabados o colores que no causen un impacto cromático en el medio.

Finalmente, hay que destacar que, el ISA recoge que las zonas ajardinadas existentes se conservarán en buen estado, pudiendo incluso verse mejoradas con vegetación más frondosa (para favorecer el apantallamiento vegetal) en las zonas donde la actividad portuaria de carácter industrial tenga una mayor incidencia visual (tal y como se ha hecho en la zona de María Jiménez). Esta consideración será tomada en cuenta de forma expresa en los sectores indicados en el informe (El Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte).

d) Con respecto a la evolución de los consumos de agua y energía, se recomienda establecer un objetivo de reducción de los consumos, conforme al cual definir e implantar medidas para la mejora en la gestión del agua, prácticas de eficiencia energética e implantación de energías renovables.

- **Respuesta:**

La Autoridad Portuaria se encuentra en la fase final de implantación del sistema de gestión ambiental basado en la Norma UNE-EN ISO 14001. Este sistema de gestión ha identificado como aspectos significativos el “consumo de agua” y el “consumo de energía”, por lo que el sistema incluye objetivos y metas específicas dirigidas a la optimización de su consumo, lo que incluye a la sustitución de las infraestructuras más antiguas y/o la aplicación de sistemas más eficientes, como por ejemplo:

*Consumos de agua:

- Mejora de la red de abastecimiento, mediante la reposición/sustitución de tuberías antiguas (minimización de pérdidas).
- Instalación de contadores con dispositivos de “telecontrol”, los cuales aportan datos en continuo referente al agua que entra en el sistema y la que es consumida. Estos dispositivos permiten plantear objetivos cuantitativos de reducción de consumos.

*Consumos de energía eléctrica:

- Sustitución de luminarias tradicionales por sistemas LED, con lo que se reduce de forma significativa el consumo de energía.

Finalmente, hay que indicar que la Autoridad Portuaria recomienda a los concesionarios de la zona de servicio portuario que implanten sistemas de gestión ambiental. En este sentido, hay que indicar que el ISA, incluye un indicador ambiental que recoge el grado de implantación ambiental de las empresas que desarrollan su actividad. Por lo tanto, Puertos de Tenerife, en la medida de sus posibilidades, fomenta y fomentará la implantación de estos sistemas en las empresas concesionarias; se adjunta el indicador recogido en el ISA:

EMPRESAS CON SISTEMAS DE GESTIÓN DE GESTIÓN AMBIENTAL (ISO 14.001 y EMAS)
1. Denominación: Empresas con Sistemas de Gestión Ambiental.
2. Definición del indicador: Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.
3. Relevancia ambiental: El número de empresas acogidas a sistemas de gestión ambiental indica una mayor sensibilización ambiental del sector empresarial, al ser un acto voluntario dirigido a la evaluación y mejora de su comportamiento ambiental.
4.- Periodicidad de actualización: Anual.
5.- Metodología de cálculo: presentación directa, por parte de las empresas adheridas, de los certificados acreditativos.

6.- Variables

ISO 14.001

Denominación: empresas adheridas a sistema ISO 14.001

Unidades: número

EMAS

Denominación: empresas adheridas a sistema EMAS

Unidades: número

7.- Unidad de medida del indicador: % de empresas adheridas a los sistemas EMAS o ISO 14.001 (nº de empresas respecto al total de ellas).

8.- Ámbito de aplicación: zona de servicio portuaria

9.- Fuente: certificaciones aportadas por empresa acreditadas.

10.- Observaciones.

-Entre otras, las acciones que se derivan de la aplicación del Reglamento 1221/2009 (CE), de 25 de noviembre, son:

- El establecimiento y aplicación de sistemas de gestión medioambiental en las empresas y la evaluación sistemática, objetiva y periódica de su funcionamiento.
- La difusión de la información sobre comportamiento ambiental.
- La implicación activa de los propios trabajadores de la empresa, que se logra mediante una formación profesional de carácter permanente.

-Otro de los sistemas de gestión ambiental en las empresas es la ISO 14.001. La serie ISO 14.000 es un conjunto voluntario de normas destinadas a alcanzar la implicación ambiental de las organizaciones. Las normas han sido elaboradas por la ISO en el seno del comité TC207, cuyo objetivo consiste en desarrollar un enfoque común de los sistemas de gestión ambiental que sea reconocido internacionalmente. La ISO 14.001 fue adoptada en 1996 como norma internacional para orientar la elaboración de sistemas de gestión ambiental. El SGA ISO 14.001 se define como: "la parte del sistema general de gestión que comprende la estructura orgánica, actividades de planificación, responsabilidades, prácticas, procedimientos, procesos y recursos para elaborar, implantar, ejecutar, revisar y mantener la política ambiental". (ISO 14.001, 1996).

- El número de empresas acogidas a sistemas de gestión ambiental puede indicar una mayor sensibilización ambiental del sector.

UNDÉCIMA.- Consideraciones en materia de Patrimonio Histórico.

a) Deberá incluirse la delimitación del Bien de Interés Cultural "Castillo de Paso Alto" recogiendo en la normativa el régimen jurídico de los BIC, establecido por la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de patrimonio Histórico de Canarias (LPHC) y su reglamento de desarrollo: Decreto 111/2004, de 29 de julio, por el que se aprueban el reglamento sobre procedimiento de Declaración y Régimen Jurídico de los Bienes de Interés Cultural, según el cual las obras y usos en los BIC y de sus respectivos entornos de protección, están sujetas a autorización del Cabildo Insular, previo informe de la Comisión Insular de patrimonio Histórico, de conformidad con lo establecido en los artículos 8.3.b y DC y 55 y siguientes de la LPHC.

En relación a la delimitación del Bien de Interés Cultural "Castillo de Paso Alto" y su entorno de protección, se procederá a su inclusión en el plano nº6 "Patrimonio" del Informe de Sostenibilidad (ver **Anexo III**).

No obstante, hay que hacer notar que el BIC "Castillo de Paso Alto" queda fuera del ámbito del Plan Especial, por lo que no se ve afectado por la ordenación propuesta. En relación a la delimitación de su entorno de protección, una pequeña superficie queda incluida dentro de la zona de servicio, concretamente la acera y el viario de la TF-11.

Finalmente hay que indicar que la normativa del Plan Especial, concretamente en el artículo 14 f "Edificaciones catalogadas", establece consideraciones que permiten el cumplimiento de la normativa a la que se refiere el informe:

"Se contemplan los edificios y espacios incluidos en el catálogo de Protección del Plan general de ordenación o declarados como Bien de Interés Cultural. Las determinaciones de aplicación a estos elementos serán las establecidas en dicho Catálogo, siendo de aplicación en cualquier caso las determinaciones establecidas en la legislación de patrimonio ...".

b) A la vista de la “Propuesta de Actuación de carril de ocio a su paso por la batería de San Francisco” presentada por el Ayuntamiento de Santa Cruz en el cabildo Insular para su valoración con la Comisión de Patrimonio Histórico y dictaminada por la misma la necesidad de una alternativa distinta la presentada en la que se afecte en menor medida a la Batería de San Francisco, se propone desde este informe la deseable la coordinación entre la propuesta de ordenación del Plan Especial y la posible solución alternativa de trazado de carril de ocio”

La Batería de San Francisco a la que se refiere el informe, queda fuera del ámbito del Plan Especial. En cualquier caso, hay que destacar que la implantación de un carril de ocio dentro del ámbito portuario (concretamente en el entorno de la referida Batería), no es posible, ya que resulta incompatible con el tráfico de vehículos de la vía de servicio portuaria.

d) Por último, considerándolos valores patrimoniales del inmueble localizado en la parcela frente al Náutico en el lenguaje Neocanario, se recomienda la conservación del mismo y la supresión de las determinaciones de ordenación que habilitan su demolición.

El inmueble al que se refiere la alegación no está incluido en los catálogos de protección, ni tampoco está catalogado como BIC (Bien de Interés Cultural). En cualquier caso, la ordenación del Plan Especial permite su conservación.

5.- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL- SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014)

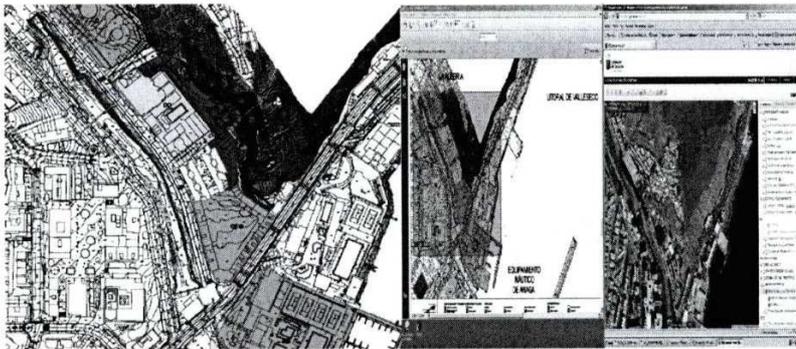
Registro de entrada en Autoridad Portuaria: E-GEN-2014/002391
Fecha:06/05/2014

En informe emitido por la COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014), respecto al ISA, acuerda informarlo en sentido favorable, condicionado a la subsanación de dos observaciones:

1. Sobre la descripción y análisis de alternativas:

En el Área funcional de La Alegría se proponen dos alternativas de la siguiente forma:

“La parcela del edificio de viviendas en primer término se califica como uso terciario de oficinas, permitiendo mantener la edificación actual y, en su caso, materializando la edificabilidad restante en el patio interior. Como alternativa, se podrá desarrollar la edificabilidad en tipología de edificación abierta con una altura máxima de 22 plantas”.



Se señala asimismo que, en ambos casos, es necesario ordenar la volumetría resultante mediante un Estudio de Detalle.

Ambas soluciones son muy diferentes desde el punto de vista de la volumetría generada y sus afecciones en el paisaje, por lo que deben ser evaluadas ambientalmente en el Informe de Sostenibilidad, con el fin de conseguir la solución más idónea desde el punto de vista de la integración paisajística. Este aspecto resulta de mayor importancia si se tiene en cuenta la proximidad al Parque Rural de Anaga.

2. Sobre las medidas correctoras:

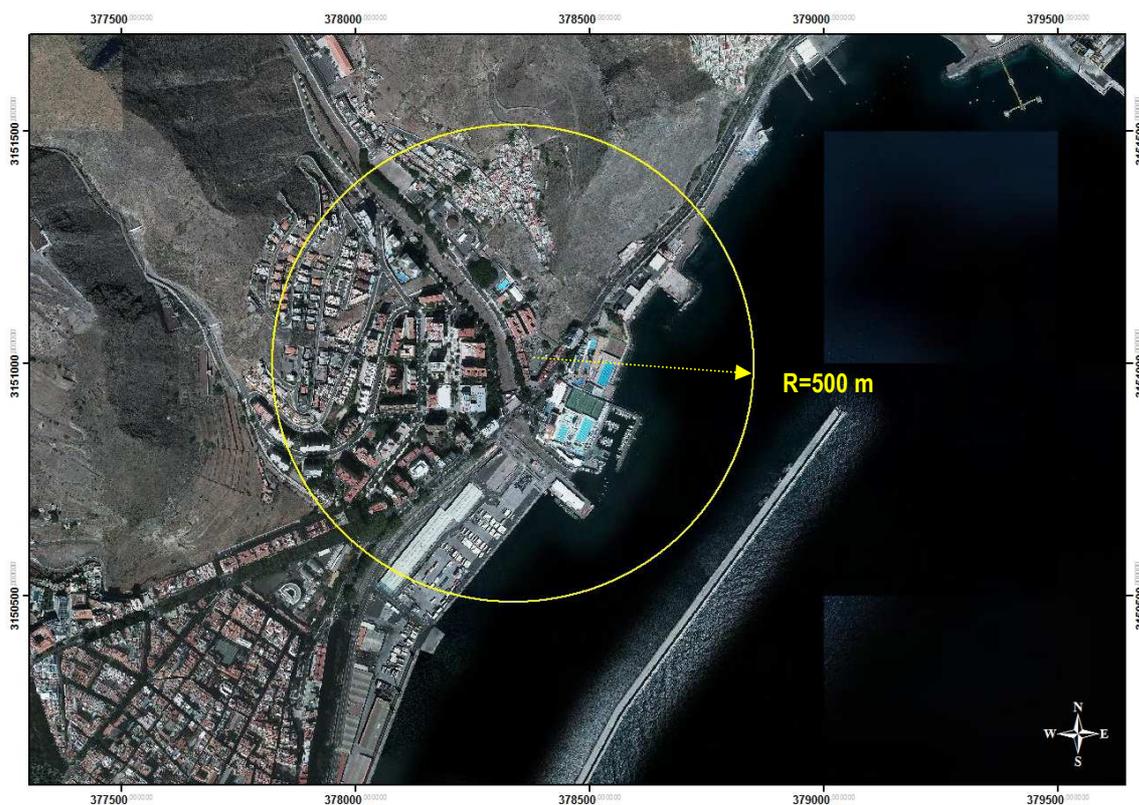
En cuanto a la protección de la fauna, el ISA propone una introducción gradual de las actividades más intensas de la obra para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies existentes en las áreas ajardinadas más cercanas. Se considera necesario, además, adoptar medidas en el mismo sentido para la especie *Sterna hirundo*, presente en varios enclaves del espacio portuario.

- **Consideraciones al informe:**

a) SOBRE LA DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se incluye análisis de la potencial incidencia sobre el paisaje urbano (y/o del sector del macizo de Anaga limítrofe con la ciudad) de la ordenación establecida en la parcela de referencia, donde se justificará que ninguna de las opciones que finalmente se desarrolle, supone un impacto significativo sobre el mismo.

En primer lugar, los potenciales observadores con capacidad percibir cualquiera de las opciones objeto de análisis, son las incluidas en un radio de 500 m, ya que a partir de esta distancia, la percepción de un volumen (edificio) en el medio urbano es baja, por quedar integrado en el conjunto de líneas urbanas, tal y como ocurre en el ámbito de estudio:



Por lo tanto, dentro de este radio, se identifican los siguientes potenciales observadores:

- Usuarios de las zonas peatonales de la Avenida de Anaga (solo desde el edificio de la Autoridad Portuaria hasta Paso Alto, ya que desde Paso Alto hasta Las Teresitas los potenciales observadores que vengan en sentido Santa Cruz no tienen visión de la parcela por quedar ésta oculta tras el macizo de Anaga y/o por el edificio existente).
- Vehículos que circulan por la Avenida Francisco La Roche (solo desde el edificio de la Autoridad Portuaria hasta Paso Alto, por las razones ya argumentadas).
- Barcos de pasajeros que entran y salen del Puerto (el fondo escénico que podrán apreciar es el urbano de Santa Cruz).
- Uso residencial (solo las edificaciones con fachadas orientadas hacia la parcela y que no tengan apantallamiento de otras edificaciones)

Teniendo en cuenta estos potenciales observadores, las edificaciones existentes, los ángulos que forman las calles, la vegetación de porte arbóreo, la movilidad de gran parte de los potenciales observadores identificados (lo que favorece la no fijación de los volúmenes, más aún en áreas urbanas), se valora que la incidencia visual de la parcela objeto de análisis es BAJA, lo cual, independientemente de la opción que finalmente se desarrolle, favorece la integración de cualquier posible opción en el paisaje urbano.

A continuación se incluyen fotos que permiten verificar lo anterior:



Vista de la parcela desde el edificio de Los Prácticos; las edificaciones de Residencial Anaga y/o frente a Paso Alto, el Barrio de La Alegría que sube por la montaña y la vegetación de porte arbóreo (Laureles de indias) son elementos del paisaje actual que permitirán la rápida integración paisajística de la nueva edificación (cualquier opción).



Punto de máxima visibilidad que se tiene de la parcela, pudiendo observarse como existen numerosos volúmenes verticales que limitan la visión de la parcela y/o permitirán la integración de la futura edificación en el paisaje urbano, ya que como se aprecia en las fotos, este sector de Anaga está antropizado de forma muy significativa (edificaciones, antenas y desmontes).



A 120 m, la parcela todavía no es percibida por los potenciales observadores que vayan sentido Las Teresitas



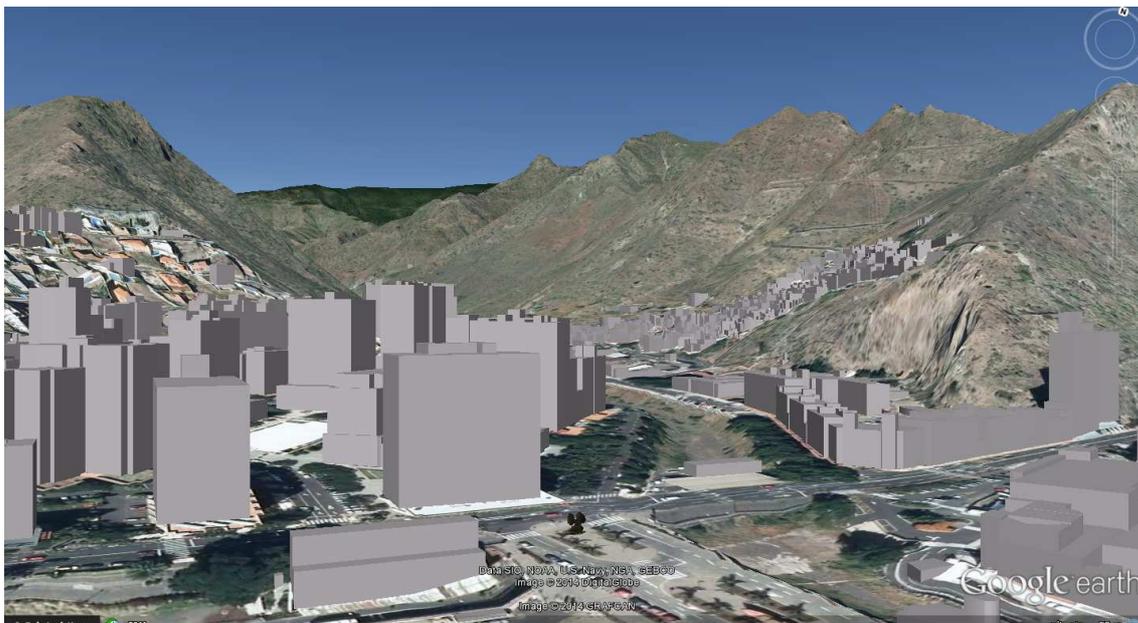
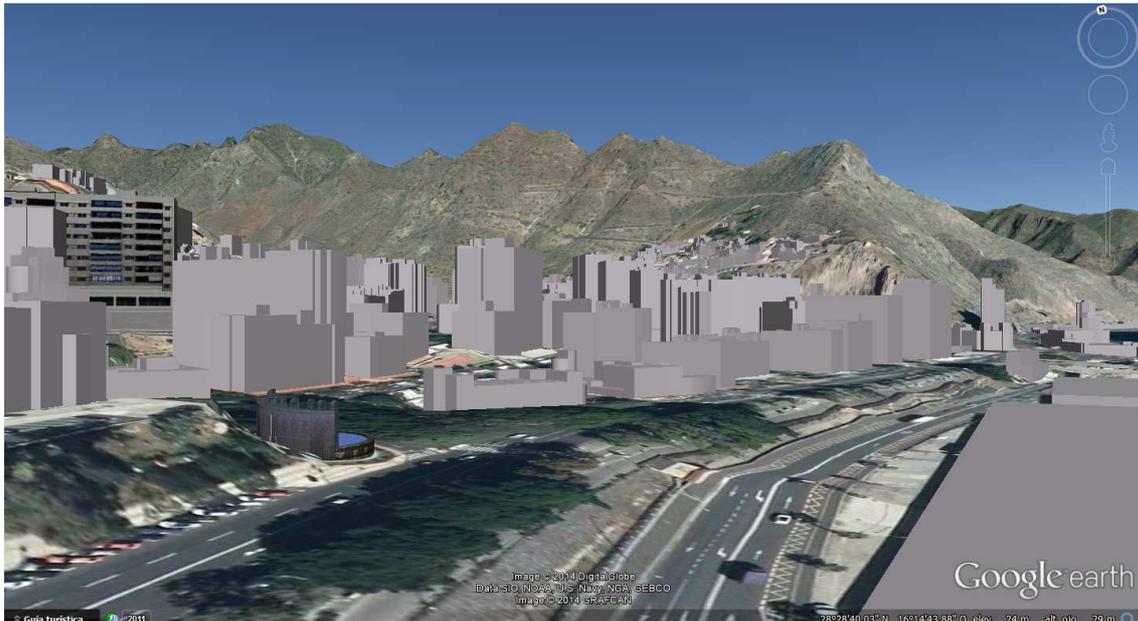
A distancias superiores a los 120 m (en sentido a Las Teresitas, ya que en sentido contrario, o sea, los potenciales observadores que regresen de Las Teresitas, no pueden ver la parcela por quedar oculta por la edificación existente y/o por el macizo) la parcela ya no es visible.



A distancias superiores a los 500 m la parcela queda integrada dentro de la trama urbana, no siendo percibida por los potenciales observadores. La nueva edificación quedará rápidamente integrada en el paisaje, siendo una edificación más en la trama urbana.

Por otro lado, en el caso de desarrollarse la opción del edificio de 22 plantas, la altura de éste sería de aproximadamente 71 m, lo que supone que quedaría a la altura de las edificaciones que “suben” por la ladera de Anaga (ver fotos), y por lo tanto, tratándose de un paisaje ya antropizado sin especial valor paisajístico. En este sentido, hay que destacar que el punto del macizo de Anaga más alto (donde actualmente están las antenas/infraestructuras de telecomunicaciones) queda a la cota 230 m.

Se adjuntan imágenes donde se aprecian los volúmenes actuales, pudiendo concluir tras su análisis que las posibles opciones planteadas en la ordenación del PE (incluso la opción de 22 plantas) quedarán integradas en el paisaje urbano, valorándose, la potencial incidencia sobre el paisaje como POCO SIGNIFICATIVO.



b) SOBRE LAS MEDIDAS CORRECTORAS

Atendiendo a la consideración referente a *Sterna hirundo* (charrán común) del Informe Propuesta, las medidas correctoras del ISA (julio 2013) recogidas en el punto 6.d), concretamente las descritas en el epígrafe “*Medidas correctoras y protectoras a aplicar durante la fase preoperacional y de obras de las actuaciones a realizar en el ámbito portuario*”, apartado “a) *Biodiversidad*” subapartado “*Fauna*”, se modificarán quedando con el siguiente contenido:

“Con respecto a la protección de la fauna, se procurará realizar una introducción gradual de las actividades más intensas de la obra para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies existentes en las áreas ajardinadas más cercanas.

No obstante, tal y como se describió en el inventario ambiental, se trata de una zona urbana completamente antropizada y desnaturalizada, por lo que la fauna existente es de hábitos generalistas, por lo que no tendrán problemas en la adaptación a nuevos espacios por la redistribución espacial.

*En relación al “charrán común” (*Sterna hirundo*) en el caso de observar su nidificación en la zona de servicio portuario (el periodo de nidificación va desde finales de marzo hasta mayo, siendo lo más usual en el mes de abril), se procederá a extremar las precauciones durante el desarrollo de las obras que la Autoridad Portuaria pudiera desarrollar en su entorno, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.*

De igual forma, la ficha del programa de vigilancia ambiental del ISA, concretamente el apartado “a) *Biodiversidad*”, se modificará incluyendo referencia específica a *Sterna hirundo* (charrán común), quedando con el siguiente contenido:

1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:

- *Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.).*
- *Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes.*
- *Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo).*
- *Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.*
- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el periodo de nidificación, se realizará un seguimiento ambiental del mismo con el objeto de minimizar potenciales afecciones asociadas a las obras que la Autoridad Portuaria pudiera estar desarrollando en su entorno.*

4.2.- SINTESIS DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS CON CONSIDERACIONES AMBIENTALES, Y COMO SE HAN TENIDO EN CUENTA

1	MARTA SÁNCHEZ DEL RÍO GONZÁLEZ - PALENZULEA
2	ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO "LOS NADIES"
3.1	FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE (D. PEDRO FERNÁNDEZ ARCILA Y D ^a . ASUNCIÓN FRÍAS HUERTA)
3.2	CARLOS BERNAL LIMINANA
3.3	FELIPE CAMPOS MIRANDA

Nota: De forma independiente, se incluye documento denominado "Memoria de la Información pública" donde los redactores del Plan Especial dan respuesta detallada a la totalidad de los contenidos de las alegaciones referidas en el punto 2, haciendo incluso referencia a las consideraciones ambientales recogidas en la presente Propuesta de Memoria Ambiental.

A continuación se recogen las respuestas dadas a cada una de las consideraciones ambientales; **la propuesta de "estimación/estimación parcial/desestimación" queda recogida en la tabla 1 del punto 2.2 de la presente Propuesta de Memoria Ambiental:**

1.- MARTA SÁNCHEZ DEL RÍO GONZÁLEZ - PALENZULEA

Registro de entrada en el Ayuntamiento de S/C de Tenerife: 2013079829, de 24/09/2013

Atendiendo a la reducida extensión literal de la alegación, se incluye una copia de su contenido, con el objeto de facilitar su comprensión:

- Que según el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife "el tránsito continuo de vehículos hacia y desde estos enclaves (Dársena Los Llanos, Dársena de Anaga y Dársena Este) ocasiona apreciables emisiones de contaminantes a la atmósfera, así como un incremento del nivel de ruidos.
 - Naturaleza: negativo
 - Importancia: bajo
 - Valoración: compatible"
- Asimismo, dicho Informe también asegura que en relación a la Terminal de Contenedores, y más concretamente en relación a los impactos sobre el medio físico natural, que los mismos "no se han detectado". Pese a que asegura que en "estos sectores de carga/descarga de contenedores y su traslado generan los ruidos propios de la actividad"
- Que en relación al impacto de las emisiones de ruido, hace una breve referencia a la limitación del ruido en horario nocturno, pero sólo para la ejecución de obras en la zona portuaria, incluidos el tránsito de camiones y/o maquinaria de obra. En ningún caso hace referencia a los ruidos producidos por la propia actividad portuaria de carga/ descarga de contenedores.

Al igual que ya ocurriera el 13 de febrero de 2008, cuando se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la resolución acerca de la declaración de Impacto Ambiental del proyecto Nueva Base de Contenedores de la Dársena Este, en el que sólo se aportaban medidas para evitar molestias por ruido y contaminación atmosférica durante la fase de obras, restringiendo la circulación de vehículos en horario nocturno, de 10 de la noche a 8 de la mañana.

Además de mencionarse en dicha resolución que serán objeto de especial seguimiento y control ambiental las viviendas más próximas del barrio de María Jiménez, pero sólo para la fase de construcción de la Nueva Base de Contenedores.

4. Ante esta falta de control y seguimiento, la reclamante tuvo que presentar un escrito el pasado 16 de abril de 2013 ante el Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, reclamando mediciones por las molestias producidas por el ruido y vibraciones que causan las maquinarias, contenedores y barcos a las viviendas próximas a la Nueva Terminal de Contenedores, en la Dársena Este, en el Barrio de María Jiménez.

Habiéndose emitido un informe con fecha del 29 de julio de 2013, en el que se concluye, por parte del Técnico de Análisis y Vigilancia del Servicio de Control y Gestión Medioambiental, que “se produce un incumplimiento de la Ordenanza de Protección de Medio Ambiente contra la Emisión de Ruidos y Vibraciones y del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a objetivos de calidad y emisiones acústicas, por la actividad portuaria”.

Ante lo anteriormente expuesto, se **SOLICITA**

1. Que se tenga por presentada la presente alegación al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y que se incluya en el mismo el referido informe aportado por la reclamante acerca de los problemas de ruido en la Nueva Terminal de Contenedores de la Dársena Este.
2. Que se estudie la posibilidad de que a los barcos que atraquen en la Terminal de Contenedores de la Dársena Este se les suministre la energía eléctrica desde el propio muelle, tal y como se hace en la actualidad en puertos tan prestigiosos como el de Róterdam, a fin de evitar que los barcos atracados deban permanecer con los motores encendidos durante la fase de carga/descarga de contenedores, con el objetivo de evitar emisiones de ruido y emisiones de CO₂ a la atmósfera.

- **Respuesta:**

1º.- Las cuestiones planteadas por D^a. Marta Sánchez del Río González – Palenzuela en los puntos 1, 2 y 3 de la alegación, están directamente relacionadas con las referencias a los “ruidos” recogidas informe emitido por el Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife - Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha de 29/04/2013 y nº Expte: 20130543), al ISA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En respuesta al referido informe del Servicio de Control y Gestión Medioambiental, el ISA en su Anexo V, incluyó un informe de ruidos realizado por empresa especializada. Una vez analizada esta documentación por el “Servicio de Control y Gestión Medioambiental”, mediante escrito de fecha de 22/07/2013, informa:

En el nuevo documento presentado ahora se ha incluido un anexo V_ ruidos, que consta de un informe técnico y 3 anexos (planos, condiciones de funcionamiento de la actividad portuaria-buques y definiciones acústicas). En los planos de Mapa de Ruido Nocturno se comprueba ahora que hay ruido generado tanto en la nueva Terminal de Contenedores de María Jiménez como en el entorno del helipuerto. Si bien en el informe técnico se expone que dicha actividad nocturna no supera la limitación que establece la Ley de Ruido Estatal, Ley 37/2003, que es la que se ha tomado como referencia según se argumenta en la página 12 de dicho informe. Por último si bien no se explicita la inclusión de un Plan de Seguimiento y Medición de Ruido, sí que se concluye al final del informe técnico en la necesidad de actualizar de forma periódica el estudio, para valorar los cambios producidos.

Por lo tanto, con lo referido en el párrafo anterior se da respuesta a las consideraciones 1, 2 y 3 de la alegación.

Por otro lado, como información complementaria, hay que señalar que las labores de seguimiento ambiental que el propio puerto aplica de forma sistemática en el ámbito portuario, concretamente mediante el "Plan de Seguimiento y Medición de Ruido", se encargarán de verificar que se sigue cumpliendo con los objetivos de calidad acústica definidos en el *Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

Para asegurar su cumplimiento, el propio ISA en su página 244 define CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD específicos para la "Calidad del Aire" (se adjunta ficha):

CALIDAD DEL AIRE (Ruidos).				
1. Denominación: Ruido ambiental originado por la actividad portuaria.				
2. Criterio de evaluación, definición del indicador:				
REGLAMENTACIÓN ESTATAL: Ley 37/2003, RD1513/2005 y RD1367/2007				
El indicador analiza los sectores más sensibles anexos a la zona de servicio teniendo como referencia los niveles de ruidos (objetivos de calidad acústica) recogidos en el anexo II (Tabla A) del RD 1367/2007 y modificación de éste que se recogió en el RD.1038/2012 de 6 de Julio y que hace referencia a esta misma tabla:				
A N E X O II Objetivos de calidad acústica Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido, aplicables a áreas urbanizadas existentes.				
Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte,	(2)	(2)	(2)

<p>u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)</p> <p>(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.</p> <p>(2) En el límite de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.</p>						
<p>3. Relevancia ambiental: la lucha contra el ruido tiene su fundamento en el derecho a disfrutar de una calidad de vida digna y de un medio ambiente saludable, tal y como ampara la Constitución Española.</p>						
<p>4.- Periodicidad de actualización del estudio: cuando se produzcan cambios en cuanto a la ubicación de focos, nuevas operaciones o distintas condiciones de funcionamiento, respecto a las contempladas en el estudio inicial (ANEXO V del ISA) Con carácter anual se analizará si ha habido algún cambio sustancial en las condiciones de funcionamiento del puerto contempladas en el estudio de ruido ambiental, que requiera su actualización.</p>						
<p>5.- Metodología empleada para la realización del estudio: <i>Medida directa:</i> Norma UNE-EN ISO 1996-2:2009 <i>Cálculo:</i> NORMA ISO 9613</p> <p>Métodos recomendados para la evaluación del ruido ambiental de origen industrial por el RD.1513/2005 que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido.</p>						
<p>6.- Variables/Índices acústicos:</p> <table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><u>Índice de ruido día (L_d) (7-19 H)</u></td> <td style="text-align: center;"><u>Índice de ruido tarde (L_t) (19-23 H)</u></td> <td style="text-align: center;"><u>Índice de ruido noche (L_n) (23-7 H)</u></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Denominación:</i> Índice de ruido diurno <i>Unidades:</i> dB(A)</td> <td style="text-align: center;"><i>Denominación:</i> Índice de ruido tarde <i>Unidades:</i> dB(A)</td> <td style="text-align: center;"><i>Denominación:</i> Índice de ruido nocturno <i>Unidades:</i> dB(A)</td> </tr> </table>	<u>Índice de ruido día (L_d) (7-19 H)</u>	<u>Índice de ruido tarde (L_t) (19-23 H)</u>	<u>Índice de ruido noche (L_n) (23-7 H)</u>	<i>Denominación:</i> Índice de ruido diurno <i>Unidades:</i> dB(A)	<i>Denominación:</i> Índice de ruido tarde <i>Unidades:</i> dB(A)	<i>Denominación:</i> Índice de ruido nocturno <i>Unidades:</i> dB(A)
<u>Índice de ruido día (L_d) (7-19 H)</u>	<u>Índice de ruido tarde (L_t) (19-23 H)</u>	<u>Índice de ruido noche (L_n) (23-7 H)</u>				
<i>Denominación:</i> Índice de ruido diurno <i>Unidades:</i> dB(A)	<i>Denominación:</i> Índice de ruido tarde <i>Unidades:</i> dB(A)	<i>Denominación:</i> Índice de ruido nocturno <i>Unidades:</i> dB(A)				
<p>7.- Unidad de medida del indicador: se evaluarán los índices acústicos aplicables en cada sector del territorio más afectado por la actividad portuaria, teniendo en cuenta los usos de suelo definidos en la zonificación acústica del territorio a realizar por la Administración Municipal.</p> <p>La unidad de medida será Leq (índice de medida de ruido día-tarde-noche) medido en dB(A).</p>						
<p>8.- Ámbito de aplicación: superficie de desarrollo del Plan Especial. Las valoraciones se realizarán en los puntos previamente identificados como más sensibles, de las poblaciones más cercanas al recinto portuario en toda su extensión, cuya elección deberá estar adecuadamente justificada.</p>						
<p>9.- Observaciones.</p> <p>El criterio empleado para la evaluación de resultados, hace referencia a la reglamentación estatal en vigor, cumplimiento de los Objetivos de Calidad aplicables a áreas urbanizadas existentes, recogidos en el Anexo II del RD 1367/2007, y en el punto 2 del presente documento.</p> <p>Los parámetros de evaluación son niveles equivalentes de tiempos de observación largos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ld: nivel promedio día (de 7 a 19 h.) • L_t: nivel promedio tarde (de 19 a 23 h.) • L_n: nivel promedio noche (de 23 a 7 h.) <p>La valoración del cumplimiento de los límites se realizará teniendo en cuenta lo fijado en el Artículo 15 del RD 1367:</p> <p>Se considera que se respetan los Objetivos de Calidad, cuando cumplen en el periodo de un año que:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) Ningún valor supera los valores fijados en la correspondiente Tabla A del Anexo II. B) El 97% de todos los valores diarios no superan en 3 dB, los valores fijados en la correspondiente Tabla A del Anexo II. 						

Finalmente, hay que indicar que el PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL del ISA hace referencia expresa a este indicador ambiental, concretamente en el apartado “e- Atmósfera”.

2º.- En respuesta a la consideración 4 de la alegación, donde se hace referencia a:

- Que la reclamante presentó escrito con fecha 16 de abril de 2013 al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife reclamando mediciones de ruidos.

- Que el ayuntamiento emitió informe con fecha de 29 de julio de 2013, incluye mediciones y conclusiones referentes al cumplimiento de la Ley 37/2003 de 17 de noviembre.

, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con fecha de 07/10/2013 (nº registro de salida S-GEN-2013/004010) envió informe al Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (Servicio de Control y Gestión Medioambiental) denominado: *VALORACIÓN DEL INFORME EMITIDO POR EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE A LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE SOBRE EL EXPEDIENTE 20130694*, el cual ha fue redactado por la empresa AAC Centro de Acústica Aplicada, S.L.

Dicho informe concluye:

Indicar que a partir de las mediciones realizadas, no se puede asegurar que la actividad Portuaria, incumpla los límites fijados en la reglamentación en vigor, por entre otros, los siguientes aspectos:

1. Los tiempos de observación para la determinación de los niveles de inmisión no se consideran suficientemente representativos de los niveles diarios, y anuales originados por la infraestructura portuaria.
2. Se toma como referencia un nivel de evaluación $L_{Aeq,1minuto}$, fijado en la Ordenanza Municipal, cuyos límites, para espacio interior, no son de aplicación a la actividad Portuaria, localizada en el exterior y sin edificios colindantes.
3. Las correcciones por ruido de fondo se han efectuado comparando mediciones representativas de días diferentes, sin garantizar que correspondan a una misma situación del ruido de fondo, a la existente durante la medida del ruido de la actividad.
4. Sobre los niveles medidos se han aplicado penalizaciones de entre 7 y 12 dB(A), cuando estas penalizaciones no son de aplicación para evaluar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad fijados en la reglamentación en vigor.
5. Ninguna de las mediciones permite establecer el nivel promedio noche ni diario ni anual originado por la actividad del Puerto, Objetivo de Calidad fijado en el Anexo II, del RD1367/2007, límite que regula la infraestructura objeto de estudio.
6. En las únicas mediciones en las que se indica que el ruido del Puerto es predominante y el ruido de tráfico nulo, incluso para mediciones de corta duración (1 minuto), en los tres resultados aportados se obtienen niveles inferiores al Objetivo de Calidad Fijado para ambiente interior y zonas con predominio de uso de suelo residencial, 30 dB(A).

Por lo tanto, con dicho informe, se da respuesta al punto 4 de la alegación presentada por D^a. Marta Sánchez del Río González – Palenzuela.

3º.-En relación a “la posibilidad de que a los barcos que atraquen en la Terminal de Contenedores de la Dársena del Este se le suministre la energía eléctrica desde el propio muelle”, señalamos que Puertos de Tenerife ha iniciado el estudio para el suministro eléctrico a los buques; no obstante, en la actualidad, los buques no están adaptados para el enganche a este sistema de suministro eléctrico, lo cual, no permite su implantación a corto plazo.

2.- ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO “LOS NADIES”

Registro de entrada en la Subdelegación de Gobierno en Santa Cruz de Tenerife 3387331, de 11/11/2013

La alegación realizada por ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO “LOS NADIES” consta de 9 consideraciones. A continuación se incluye un resumen de cada una de ellas con su correspondiente respuesta:

PRIMERA.- DESCRIPCIÓN DE LOS POTENCIALES EFECTOS NEGATIVOS DE LA DESCARGA DE LOS GRANELES SÓLIDOS EN EL DIQUE DEL ESTE.

En este apartado de la alegación, citan y describen (mediante memoria y fotos) efectos negativos que el desarrollo de la actividad de descarga de gráneles sólidos en el “Dique del Este” tiene asociado. Los principales elementos que recoge la alegación son:

- Indican que la actividad de descarga de gráneles sólidos está incluida en el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (aprobado por decreto 2414/1961, de 30 de noviembre).
- Indican que el citado Reglamento, como regla general solo podrían emplazarse a una distancia de 2.000 m a contar del núcleo más próximo de población agrupado.
- En base a esta distancia incluyen un listado de usos que quedan dentro de esta distancia (residencial, docente, deportivo, ...).
- Indican que esta actividad produce una situación negativa para la salud y el medio ambiente.
- Tras el análisis del expediente, indican que el ISA “... que no tiene en cuenta los impactos tanto sobre el medio físico natural de Calidad del aire, calidad aguas marinas, como el impacto sobre el medio biótico natural” ni tampoco tienen en cuenta “... la aplicación de medidas correctoras”.
- Aportan una propuesta para la mejora de las descargas de gráneles sólidos en el punto de descarga del Dique del Este”, la cual, señalan, se aplica en puertos como Barcelona, País Vasco, Valencia y Sevilla, denominándose “TECNOLOGÍA DE INSTALACIÓN ESPECIAL”.
- Aportan una propuesta de actuaciones (20 puntos), las cuales se podrían aplicar mediante el empleo de tecnologías actuales.

En base a todo lo anterior, concluyen:

Por último, acabar diciendo que desde esta asociación **NO NOS NEGAMOS AL PROGRESO DE TENERIFE Y MUCHO MENOS CONTRA LA DESCARGAS DE GRÁNELES SÓLIDOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ**, sino que exigimos a los técnicos de puertos, que existen otras maneras de descargar el Cemento, sin lanzarlo al aire y al mar, y sin que afecte a los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife. También recordarles que todos **debemos cumplir las Leyes Medio Ambientales y en la actualidad este tipo de descarga no cumple las normas mínimas de seguridad, es por ello que le exigimos: que o bien, mejoren el sistema de descargas, con las pautas que anteriormente se citan o sustituyan el sistema de descarga de Gráneles Sólidos, por instalaciones de Carga, Descarga y Almacenamiento de Granel Sólido por INSTALACIÓN ESPECIAL (Cemento). Y en su caso, que no se pueda realizar esta inversión económica, cambien el lugar de extracción, colocándolo en el Muelle de Honduras, en un lugar que no envenene a los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife.**

• Respuesta:

La actividad de descarga de gráneles sólidos en el Dique del Este, es una actividad portuaria autorizada que cumple con la normativa vigente. Como tal, esta actividad está sujeta a labores de seguimiento y control, las cuales son desarrolladas por la autoridad competente.

En cualquier caso, siendo sensible la Autoridad Portuaria a las consideraciones que expone la alegación, ésta recomendará a los concesionarios de la actividad de descarga de gráneles sólidos que analicen las propuestas dirigidas a la mejora de las descargas de gráneles sólidos, para que en su caso, sean tenidas en consideración.

No obstante, desde Puertos del Estado se está trabajando en un borrador de "Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Gráneles Sólidos en Instalaciones Portuarias" (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Por otro lado, hay que destacar que en la operativa de descarga de gráneles sólidos, las empresas estibadoras ha invertido en maquinaria de última generación, la cual cumple con la normativa sectorial, habiendo sido diseñada específicamente para minimizar las emisiones de polvo (sistemas antipolvo) en cada unos de los pasos que intervienen en el proceso, desde la descarga del barco hasta la carga en camión de transporte (por lo tanto, tanto en la "cuchara" de la grúa que extrae el granel, la cual se cierra herméticamente, como en la tolva de recepción que conduce el material hasta los camiones, la cual consta de elementos mecánicos que minimizan las emisiones -p.e.: camisas antipolvo-).

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está trabajando en el "Código de Conducta Ambiental" que una vez aprobado será igualmente de obligado cumplimiento.

Finalmente, hay que indicar que técnicamente la operativa de descarga de gráneles sólidos, solo se puede realizar en la Dársena del Este, ya que es el único sector del puerto donde la batimetría admite los calados de los buques que participan en este proceso. Además, la maquinaria especializada que interviene en las labores de carga/descarga (grúa y tolvas) son de escasa movilidad, estando el Dique del Este adaptado para este fin, contando además con el espacio mínimo necesario (se trata de maquinaria de gran volumen) y una buena accesibilidad con el sistema viario portuario y urbano.

SEGUNDA.- EDIFICACIÓN DE 8 PLANTAS EN EL ÁREA FUNCIONAL DE EL BUFADERO.

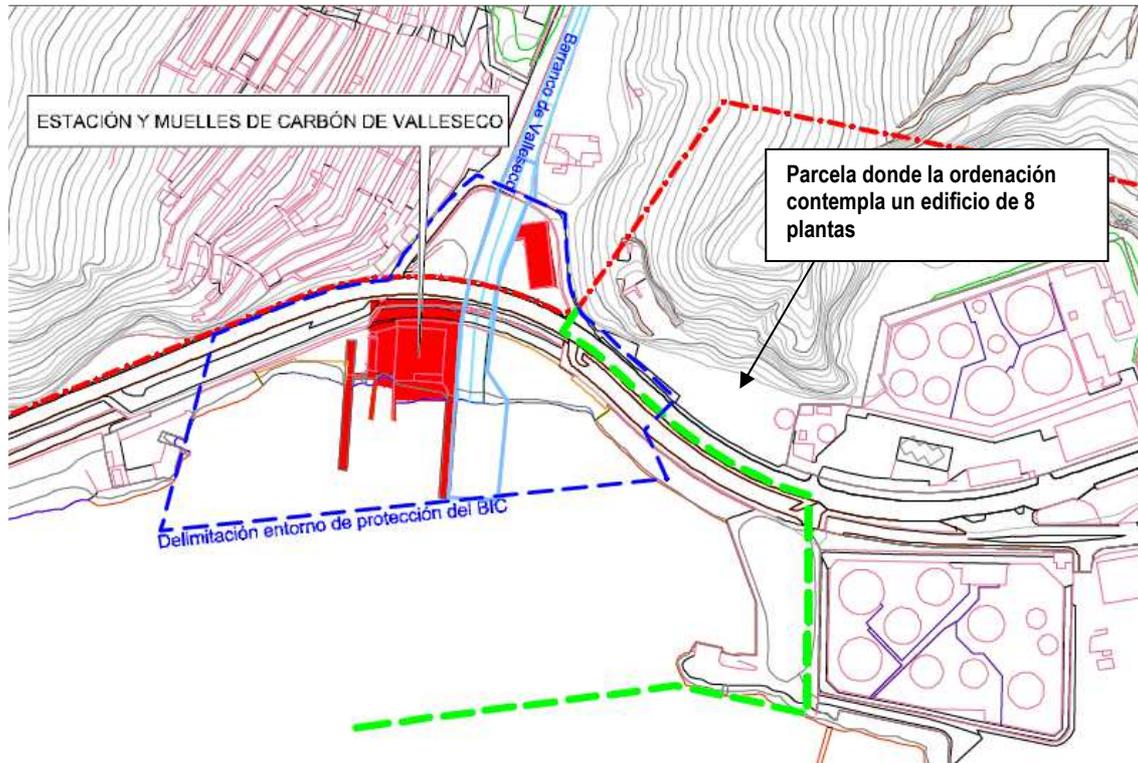
En relación a la edificación de 8 plantas localizada en el Área Funcional El Bufadero, la alegación recoge:

a) La edificación queda contigua/anexa al Conjunto Histórico catalogado como sitio de histórico (BOC-A-2012-233-5953) Decreto 89/2012, de 22 de noviembre, por el que se declara Bien de Interés Cultural "El conjunto de muelles, almacenes, varaderos y puente del barranco y playa de valleseco", por lo que se afecta al "ÁREA DE INFLUENCIA DE LOS BIENES INMUEBLES AL ENTORNO LIBRE O EDIFICADO" vulnerando un instrumento de rango superior en el planeamiento, caso del Plan Territorial Especial de Ordenación del patrimonio Cultural (Título II, capítulo 1, sección I, apartado 3.1.7.5 "área de Influencia de Los Bienes Inmuebles"

- **Respuesta:**

La actuación a la que hace referencia la alegación, ni afecta al Bien de Interés Cultura (BIC), ni a la Delimitación del Entorno de Protección del BIC del "Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y puente del barranco y playa de Valleseco", ya que la edificación, como recoge la propia alegación, queda contigua/anexa (y por lo tanto fuera) de la superficie objeto de protección (ver imagen).

En cualquier caso, el edificio que finalmente se desarrolle, atendiendo a las consideraciones realizadas, se diseñará teniendo en cuenta criterios de integración en el entorno. El desarrollo de esta actuación contará con el informe favorable del órgano competente.



Fuente: imagen extraída del Plano nº 6 del ISA "PATRIMONIO"

b) La edificación se localiza en las faldas de la Montaña de La Jurada, lo que implica un "riesgo elevado por escorrentía" y por "desprendimiento".

- **Respuesta:**

El Plan Especial en la ficha del Área Funcional de "EL BUFADERO", concretamente en el apartado de "Instrucciones y Determinaciones" recoge:

- Como medida correctora tendente a minimizar los riesgos de carácter hidrológico, se deberá ejecutar una obra de canalización de desagüe que desvíe la escorrentía procedente del Barranco de La Jurada desde el Espacio Libre de Protección hasta su desagüe hacia el mar (considerándose compatible en las parcelas, en su caso, afectadas, el uso de infraestructura hidráulica), así como un estudio de riesgo de desprendimiento del macizo.

Por lo tanto, la situación que indica la alegación, ha sido tenida en consideración en el Plan Especial.

c) El Estudio de Impacto Ambiental DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO (el cual cuenta con Declaración de Impacto Ambiental -BOC nº7 de martes de 8 de enero de 2013-) debería de repetirse, ya que en él no estaba incluida la edificación de 8 plantas a la que se refiere la alegación.

- **Respuesta:**

La edificación a la que hace referencia la alegación, queda incluida en el Área Funcional de “EL BUFADERO”, por lo que no procede su inclusión y valoración en el “*Proyecto constructivo de ordenación del ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO*”.

TERCERA.- ESTACIÓN DE ALMACENAMIENTO Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE LÍQUIDOS.

La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco la “Estación de almacenamiento y suministro de combustible líquidos” situada a 300 m de Valleseco y a ambos lados de la carretera TF-11.

Por ello, exigen que “... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos ...”, ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.

- **Respuesta:**

En relación a los riesgos de las actividades que se desarrollan en el Puerto a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y los concesionarios, cuentan, en cumplimiento con la normativa vigente, con planes específicos dirigidos a su adecuada gestión, siendo éstos:

- Plan de Emergencia de la Instalación (de obligada elaboración en cumplimiento de la legislación para estas actividades industriales)
- Plan de Emergencia Interior del Puerto (elaborado por la Autoridad Portuaria).
- Plan de Emergencia Exterior del Puerto (la Autoridad Portuaria colabora con el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, ya que son ellos los que tienen las competencias para su redacción y aplicación).

Por lo tanto, cada instalación de almacenamiento y suministro de combustible tiene su propio “Plan de Emergencia de la Instalación”, los cuales son aprobados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

A su vez mediante el “Plan de Emergencia Interior del Puerto”, la Autoridad Portuaria coordina cada “Plan de Emergencia de la Instalación”, así como todas las áreas comunes de la zona de servicio del puerto.

Finalmente es el “Plan de Emergencia Exterior del Puerto”, el que sería de aplicación en el caso de una eventual afección a Valleseco como indica la alegación, siendo el competente para su aplicación y coordinación el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, quedando la Autoridad Portuaria subordinada a lo que ellos indiquen.

CUARTA.- DESCARGAS EN EL MUELLE DEL BUFADERO.

La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco el “... el tener a menos de 500 metros de núcleo de población y a ambos lados de la TF-11 con gran densidad de tráfico diario, las descargas en el muelle del bufadero, en su sector más oeste, se realizan descargas a buques de combustibles líquidos de gasolina y queroseno a 500 metros de núcleos urbanos caso de Valleseco y a 100 metros su litoral y zonas de baño”.

Por ello, exigen que “... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos ...”, ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.

- **Respuesta:**

Al igual que lo indicado en la respuesta a la alegación TERCERA, en relación a los riesgos a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y los concesionarios que allí operan, cuentan, en cumplimiento con la normativa vigente, con planes específicos dirigidos a su adecuada gestión, siendo éstos:

- Plan de Emergencia de la Instalación (de obligada elaboración en cumplimiento de la legislación para estas actividades industriales)
- Plan de Emergencia Interior del Puerto (elaborado por la Autoridad Portuaria).
- Plan de Emergencia Exterior del Puerto (la Autoridad Portuaria colabora con el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, ya que son ellos los que tienen las competencias para su redacción y aplicación).

Por lo tanto, los concesionarios que desarrollan las labores de descarga de combustible en el Muelle del Bufadero, además de tener la autorización del órgano competente para el desarrollo de la actividad, cuentan con su correspondiente “Plan de Emergencia de la Instalación”.

Mediante el “Plan de Emergencia Interior del Puerto”, la Autoridad Portuaria coordina los respectivos “Planes de Emergencia de las Instalaciones”, integrándolos dentro de la zona de servicio portuario, con el objeto de poder movilizar equipos y personal por el interior del puerto.

No obstante, es el “Plan de Emergencia Exterior del Puerto”, el que sería de aplicación en el caso de una eventual afección a Valleseco, siendo el competente para su aplicación y coordinación el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, quedando la Autoridad Portuaria subordinada a lo que ellos indiquen.

Por otro lado, hay que indicar que las labores de descarga de graneles líquidos (con consideración de mercancía peligrosa) en el Muelle del Bufadero, están regulados por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (BOE núm. 37, lunes 13 de febrero 1989). En este sentido, el Proyecto SALVIA se encarga de integrar en un plataforma digital todos los operadores y las operaciones reguladas por el citado RD, pudiendo ser consultada en la página web de Puertos de Tenerife.

Finalmente, en relación a los riesgos ambientales, la Autoridad Portuaria tiene desarrollados planes específicos dirigidos a la adecuada gestión de eventuales accidentes, siendo estos planes:

- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)
- Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

QUINTA.- VERTIDOS DE FUEL OIL-COMBUSTIBLE QUE ALCANZAR EL LITORAL DE VALLESECO.

La alegación recoge que “... en el documento del (PEPT), no se aprecia ninguna medida correctora al problema que surge en el litoral de Valleseco, más concretamente en su playa, con los vertidos de fuel oil, combustible que llegan desde el exterior, de las actividades que se realizan en el puerto, provenientes en su mayoría de los barcos y buques que atracan y cargan combustible, en el puerto (zona del dique del este) o en sus fondeaderos naturales, alejados del puerto ...”.

Señalan que “este hecho es muy común, los días de tiempo de componente S, SE y SW, haciendo que los usuarios no se puedan bañar ...”. De igual forma recogen que “... hemos observado que este problema no

sucede con los grandes transatlánticos de lujo que atracan en el interior del puerto, a estos le colocan unas bollas alrededor, para retener el Fuel Oil ...”.

Finalmente, señalan que “... es su deber, el establecer un protocolo de limpieza de las aguas de la Bahía de Valleseco ...”.

- **Respuesta:**

Las operaciones de avituallamiento de combustible que se desarrollan tanto en “muelle” como en “zona de fondeo”, cumplen con los requisitos de seguridad que marca la normativa y están coordinadas con el Centro de Coordinación de Servicios del Puerto.

La instalación de la boyas alrededor de la zona de descarga no es oportuna ni operativa, solo utilizando escasamente esta medida en simulacros de contención de posibles derrames.

Por otro lado, hay que indicar que, la Autoridad Portuaria cuenta con planes dirigidos a la detección y en su caso contención de eventuales vertidos accidentales, siendo estos:

- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)
- Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

El contenido de estos planes, y por lo tanto su aplicación, se ajusta a la normativa vigente.

Finalmente, hay que destacar que la Autoridad Portuaria, aplica el PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD AMBIENTAL con el que hace un seguimiento sistemático de la calidad de las aguas portuarias. Este plan se incluye dentro del Programa de Vigilancia Ambiental que recoge la ROM 5.1-13.

SEXTA.- TUBERÍAS BAJO EL SUBSUELO CON FUEL-OIL.

La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco ***“... el tener situadas a apenas 50 metros de núcleo de población y a un lado de la carretera TF-11, con gran densidad de tráfico diario, toda una infraestructura de tuberías bajo el subsuelo, que contienen Fuel-Oil ...”.***

Por ello, exigen que ***“... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos o en supuestos de incidentes ...”***, ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.

- **Respuesta:**

En relación a las tuberías a las que hace referencia la alegación, el ISA (en el punto 5 “DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO”), recoge para el sector de Valleseco:

“En este sector litoral se ha detectado la presencia de hidrocarburos en el subsuelo, asociados a pérdidas en las antiguas canalizaciones de transporte. Se está procediendo a su retirada. Estas labores son visibles desde la avenida que lleva a Valleseco.

Hay que destacar las obras acometidas en el tendido de tuberías para el transporte de combustible que discurren por este frente litoral, de manera que en la actualidad éstas quedan en el interior de una galería hormigonada, la cual, en el caso de rotura o pérdida de hidrocarburos, dirige el potencial vertido hasta unas arquetas de almacenamiento para su recuperación. Con esta medida se pretende evitar la producción de nuevos vertidos en el subsuelo”.

Por lo tanto, en relación al riesgo de vertidos accidentales, con la galería hormigonada estanca donde se localizan las tuberías, se evitan nuevos vertidos al subsuelo.

En relación a la presencia de hidrocarburos en el subsuelo (como consecuencia de los referidos vertidos y/o pérdidas que se producían en el pasado), hay que indicar que CEPSA, en coordinación con Autoridad Portuaria, está procediendo a su retirada, correspondiendo estas labores con lo descrito en la alegación en la zona de Ligrasa.

En relación a estas labores de retirada de hidrocarburos del subsuelo, CEPSA concluye en su informe que *“el sistema de remediación aplicado para el saneamiento de la zona es adecuado; que la zona contaminada está bajo control sin riesgo de migración de la fase libre hacia el mar; y por último que las obras de canalización estanca ejecutadas para los tramos de tubería de CEPSA que discurren por la zona, anulan el riesgo de fugas de hidrocarburo al suelo circundante”*.

Por otro lado, hay que indicar que la empresa CEPSA (propietaria y responsable de las tuberías que comunican la Refinería con el Dique del Este), en cumplimiento con la normativa vigente, cuenta con resolución del Viceconsejero de Medio Ambiente por la que se les otorga AUTORIZACIÓN AMBIENTAL INTEGRADADA a las “Instalaciones existentes de la Refinería de Tenerife y COTESA” situadas en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, incluyendo de forma expresa las referidas tuberías. Por ello, el órgano competente del Gobierno de Canarias, es el encargado de realizar las labores de verificación y seguimiento-control de las consideraciones recogidas en la Autorización Ambiental Integrada.

Finalmente, al igual que lo indicado en la respuesta a la alegación TERCERA y CUARTA, en relación a los riesgos a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y CEPSA cuentan con los siguientes planes de emergencia:

- Plan de Emergencia de la Instalación (elaborado por CEPSA)
- Plan de Emergencia Interior del Puerto (elaborado por la Autoridad Portuaria).
- Plan de Emergencia Exterior del Puerto (la Autoridad Portuaria colabora con el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, ya que son ellos los que tienen las competencias para su redacción y aplicación).

SEPTIMA.- PARCELA COLINDANTE A LOS DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE DE GRANELES LÍQUIDOS DEL BUFADERO .

La alegación recoge que en la parcela colindante a los depósitos de combustible de graneles líquidos del Bufadero, se han realizado labores de

- Acopios de miles de toneladas de tierras y escombros (con la consiguiente generación de ruidos y contaminación de aguas marinas colindantes con la Playa de Valleseco).
- Limpieza de boyas flotantes de buques (con el consiguiente empleo de maquinaria extremadamente inflamable colindantes a los tanques de combustibles).

- **Respuesta:**

En relación al primer epígrafe, hay que indicar que los acopios a los que hace referencia se corresponden con acopios temporales de escolleras, todo uno y pedraplén (material inerte limpio que no admite escombros ni otros inertes) para la ejecución de obras en el dominio público portuario.

En relación al segundo epígrafe, hay que indicar que las actividades indicadas de limpieza de boyas se realizan conforme a la normativa de Protección de Riesgos Laborales, además de cumplir en todo momento con los planes de seguridad y salud establecidos, y la normativa de

seguridad industrial de aplicación. En cualquier caso, estas labores de mantenimiento de boyas son puntuales (se realizan con una frecuencia de cada 2 años), realizándose bajo la supervisión ambiental de la Autoridad Portuaria.

No obstante, la Autoridad Portuaria para cualquier actividad asociada al Puerto que se realice en la parcela de referencia, realizará las labores de seguimiento y control ambiental, de tal forma que se eviten y/o minimicen potenciales efectos negativos sobre el medio ambiente derivados de su desarrollo, mediante la aplicación de las pertinentes medidas correctoras, protectora y/o de seguridad pertinentes, además de seguir cumpliendo estrictamente con la normativa referida en respuesta al segundo epígrafe.

OCTAVA.- VALLAS PUBLICITARIAS EN PARCELA DEL AREA FUNCIONAL DE EL BUFADERO.

La alegación recoge que en la parcela de la Autoridad Portuaria localizada en el Área Funcional El Bufadero se encuentra en “mal estado” por:

- Presencia de 6 carteles publicitarios (los cuales justifican que se encuentran en estado de “alegalidad” citando de forma expresa la normativa correspondiente al Plan General de ordenación Urbana (PGOU) y la Ley de carreteras de canarias.
- La parcela se encuentra en mal estado, presencia de chatarra, papeles y basura, así como vegetación espontánea en forma de matorral. En este sentido hacen referencias a citas de la Normas urbanísticas del vigente Plan General y al Texto refundido de 8 de mayo de 2000, de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales Protegidos.

- **Respuesta:**

Con el objeto de mejorar la calidad paisajística de la parcela, se procedió a su mejora paisajística mediante la realización de ajardinamiento perimetral. No obstante, atendiendo al contenido de la alegación, se procederá a realizar una campaña de limpieza en la parcela de referencia (consistente en la retirada de residuos y vegetación de sustitución medida contemplada de forma expresa en el ISA-), así como a la sustitución de ejemplares plantados que se encuentran muertos y/o en mal estado de conservación, con el objeto de que la misma presente una mejor calidad paisajística.

Finalmente, se ha requerido a los propietarios de los carteles publicitarios que procedan a su retirada, habiéndose iniciado este proceso de desmantelamiento.

NOVENA.- BIEN DE INTERÉS CULTURA (BIC) “MUELLES, ALMACENES, VARADEROS, Y PUENTE DEL BARRANCO Y PLAYA DE VALLESECO”.

La alegación solicita a la Autoridad Portuaria la “... retirada inmediata de dicha denuncia (previamente indican que se refiere a la solicitud de la Autoridad Portuaria de la suspensión del Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, de la Consejería de Cultura del Gobierno de Canarias, por el que declaró BIC “Muelles, almacenes, varaderos, y puente del barranco y playa de Valleseco”) ...”.

- **Respuesta:**

El recurso del contencioso al que hace referencia la alegación, no es objeto del Plan Especial ni del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

3.- CONSIDERACIONES PUNTUALES DE CARÁCTER AMBIENTAL RECOGIDAS EN OTRAS ALEGACIONES

En este apartado únicamente se incluye y da respuesta a las consideraciones puntuales con carácter ambiental recogidas en las alegaciones presentadas, por lo que su denominación numérica es incompleta.

3.1.- ALEGACIONES FORMULADAS POR LA FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE (D. PEDRO FERNÁNDEZ ARCILA Y D^a. ASUNCIÓN FRÍAS HUERTA) REGISTRO DE ENTRADA EN CORREOS DE 12/11/2013

- **Primera:** Se alega escaso interés de la Administración Municipal para tramitar el documento, en el sentido de no fomentar actuaciones que faciliten el debate. Se alega la exigencia de una correcta evaluación ambiental; evaluación de las afecciones sobre la calidad de vida de determinados barrios.

El contenido del ISA toma como referencia la *Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo* (BOC nº 31, de 12 de febrero de 2007).

En relación a la evaluación de las afecciones sobre la calidad de vida de determinados barrios, el Anexo I del ISA "Profundización en la caracterización y evaluación del bienestar social y la salud pública", identifica las zonas sensibles del entorno portuario (donde se incluyen barrios, espacios públicos y centro docentes), valorando de forma expresa la posible incidencia negativa sobre la salud humana respecto a la ordenación propuesta.

- **Segunda:** Se solicita eliminar el edificio de planta baja más siete plantas de altura, previsto en el Plan Especial en el área de influencia del BIC, por razones de afección paisajística.

En relación al edificio de ocho plantas de altura propuesto (parcela calificada con uso terciario en la categoría de oficinas y ubicada en el extremo oeste del Área Funcional El Bufadero), éste se sitúa entre la autovía Santa Cruz – San Andrés TF-11 y el macizo de la Jurada. Dado que, desde el barrio de Valleseco, dicha parcela se ubica tras el citado macizo (y por lo tanto, quedando oculta su visión a la mayor parte de los potenciales observadores situados en las edificaciones de Valleseco) y con una altura máxima notablemente inferior a aquél (unos 26 m la edificación frente a 130 m la coronación del macizo), no supone en absoluto una barrera paisajística para el barrio de Valleseco. Por otra parte, esta parcela se halla fuera de la delimitación del entorno de protección del BIC.

- **Tercera:** La marina deportiva de San Andrés. Imposibilidad de ejecución por afectar a la ZEC Sebadales de San Andrés.

La modificación del proyecto Puerto Deportivo en San Andrés se encuentra, a la fecha de redacción del presente informe, pendiente de Declaración de Impacto Ambiental, la cual se pronunciará sobre la viabilidad ambiental del proyecto. Atendiendo a esta circunstancia, el Plan Especial del Puerto remite la ordenación pormenorizada del Área Funcional Litoral de San Andrés a un Plan Especial de carácter Complementario.

3.2.- ALEGACIONES FORMULADAS POR D. CARLOS BERNAL LIMIÑANA, DNI 43.821.366 H REGISTRO DE ENTRADA EN LA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE 3425277, DE 13/11/2013

- **Alegación Novena:** Se alega el no cumplimiento de las determinaciones contenidas en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, ya que no se aportan alternativas de ordenación a la globalidad del ámbito de estudio, ni pormenorizadamente, respecto a todas y cada una de las áreas funcionales. Asimismo, no se aportan planos y documentos gráficos en los que se analice el impacto paisajístico de la actuación. Asimismo, indica que debe corregirse el ámbito territorial del ISA, y contemplarse el impacto potencial que el uso del suelo portuario puede producir en los factores determinantes de la salud y bienestar.

En relación a lo alegado, se remite al Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento del Plan Especial, en concreto al apartado 6.c) en relación a las alternativas de ordenación (donde se describen las alternativas planteadas, incluida la “alternativa 0”, y se justifica detalladamente el contenido dado), y al Anexo I (denominado “Profundización en la caracterización y evaluación del bienestar social y la salud pública”).

En relación al impacto paisajístico, el plano ISA 11 incluye una simulación de la actuación prevista en el ámbito del Muelle de Enlace. Asimismo, en atención a la solicitud formulada por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en los informes emitidos con motivo de la aprobación inicial del expediente, se incorpora en la presente Propuesta de Memoria Ambiental, la evaluación y análisis de la incidencia en el paisaje de la nueva Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga.

Se informa que el ámbito del ISA se adecúa al del Plan Especial.

Por último, cabe significar que el Órgano Ambiental ha avalado la adaptación del ISA del Plan Especial a la mencionada Ley 9/2006 (habiendo sido informado favorablemente si bien condicionado a la subsanación de dos aspectos puntuales), tal y como se desarrolla en el capítulo 4 de la Memoria de la Información Pública relativo al Acuerdo de la COTMAC de 28 de abril de 2014.

3.3.- ALEGACIONES FORMULADAS POR D. FELIPE CAMPOS MIRANDA, DNI 42.058.079 R REGISTRO DE ENTRADA EN LA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE 3429383, DE 13/11/2013

- **Primera:** Corregir el Informe de Sostenibilidad Ambiental al objeto de valorar y estudiar las preceptivas alternativas exigibles según la Ley 9/2006, y repetir el trámite de información pública.

En relación a lo alegado se remite al Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento del Plan Especial, en concreto al apartado 6.c) en relación a las alternativas de ordenación, donde se describen las alternativas planteadas (incluida la “alternativa 0”), y se justifica detalladamente el contenido dado.

5.- PREVISIÓN DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS

Este apartado se encuentra íntegramente desarrollado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, concretamente en el apartado 6. "EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES AMBIENTALES DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN". No obstante, en el resumen que continuación se redacta, se incluyen comentarios específicos referente a las consideraciones ambientales recogidas en los escritos y/o alegaciones recibidos durante el periodo de información pública:

* **Variaciones de las características físicas, químicas y biológicas.**

a) Calidad del aire: como consecuencia de la ordenación proyectada, el factor ambiental objeto de estudio va a seguir afectado de forma negativa por los usos propios de la actividad portuaria que se desarrolla (movimiento de maquinaria y vehículos, carga y descarga de graneles sólidos, etc.), destacando que el aumento de la superficie de uso industrial en los ámbitos de "Cueva Bermeja" y "Dársena Norte", y el aumento de la superficie de contenedores en "El Bufadero", contribuirá de forma poco significativa, ya que supone simplemente una intensificación de los usos existentes.

Asimismo, hay que destacar que la calidad del aire durante la fase de obras de las actuaciones que se realicen en el ámbito portuario, se verá afectada por un incremento puntual de las emisiones de polvo, por lo que se deberán aplicar las medidas correctoras recogidas en el ISA.

De igual forma, se valora el mantenimiento de la industria cementera frente a Cueva Bermeja, siendo ésta la principal fuente de emisiones de partículas, y el área de descarga de graneles sólidos del Dique del Este.

Por lo tanto, pese a que el ámbito del Plan Especial está incluido en un entorno urbano con uso residencial contiguo y zonas de esparcimiento-recreativas anexas, se valoran las afecciones que se puedan producir por la aplicación de la ordenación recogida en el Plan Especial, teniendo en cuenta que se trata de una zona abierta y sometida al efecto constante de barrido de los vientos alisios (salvo en los periodos de tiempo sur), como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE.**

b) Hidrología: El ámbito del Plan Especial se corresponde con un área desnaturalizada como consecuencia de la ejecución de las instalaciones portuarias, habiéndose adecuado la red de drenaje al crecimiento portuario.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE.**

c) Geología: El ámbito de actuación se encuentra dentro de un entorno urbano completamente alterado, donde la geología superficial primigenia (formaciones basálticas de la Serie I), ha sido totalmente ocupada, destacando además que la mayor parte del recinto portuario se ha construido ganando terreno al mar.

Puntualmente, en el área funcional de "El Bufadero", existe material geológico natural correspondiente con zonas abruptas del macizo de Anaga, el cual, no se va a ver alterado, ya que no se contemplan actuaciones. En relación a la ladera del Barrio de La Alegría que queda dentro de la zona de servicio del puerto, hay que destacar que en superficie presenta material inerte procedente de terraplenes pasados.

En definitiva, el ámbito portuario carece de valores geológicos que pudieran verse afectados por la ordenación propuesta, por lo que se valora la potencial afección como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE.**

d) Geomorfología: Hay que destacar que la geomorfología costera del litoral de Santa Cruz de Tenerife se encuentra completamente alterada, como consecuencia del propio proceso de crecimiento que ha ido sufriendo el puerto, según las necesidades socioeconómicas.

En el ámbito portuario, únicamente como elemento geomorfológico originario, quedan las desembocaduras de los barrancos de Tahodio y Valleseco. Puntualmente, en el foso del Castillo de San Juan, también se puede ver sustrato geológico original, estando en este caso asegurada su continuidad gracias al grado de protección que presenta por tener valor patrimonial.

En relación a la desembocadura del barranco de Tahodio, el Plan Especial establece un espacio libre de protección.

En cuanto a la playa de Valleseco, si bien el Plan Especial remite la ordenación de esta área funcional a la redacción de un Plan Especial de carácter complementario, a título informativo cabe destacar que, en la actualidad, tras la realización de un Concurso de Ideas dirigido a la integración del frente marítimo de cara a viabilizar la apertura de la ciudad hacia el mar y la recuperación para el uso y disfrute de los ciudadanos de este espacio del litoral, y en base a la propuesta ganadora, se redactó el Proyecto. Este Proyecto junto con el Estudio de Impacto Ambiental fueron sometidos al proceso de evaluación de impacto, el cual culminó con la formulación de la preceptiva declaración de impacto ambiental, siendo ésta de carácter favorable (Resolución de 18 de diciembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente). Con esta actuación se pretende conseguir una geomorfología costera de alta calidad ambiental compatible con el uso de esparcimiento y baño que actualmente presenta.

Por lo tanto, con todo lo descrito, se valora en relación a la geomorfología:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE.**

e) Hidrogeología: en este apartado se valoran los riesgos y/o posibles afecciones del acuífero. En esta valoración se tiene en cuenta que la ordenación propuesta se desarrolla en una zona donde las características hidroquímicas del agua subterránea poseen baja calidad y/o que el ámbito portuario se corresponde en su mayor parte con terrenos que han sido ganados al mar.

Tal y como se describió en el Inventario, en el ámbito de estudio no existe ninguna captación de agua, por lo que en ningún caso se verá afectada por la ordenación propuesta.

Por otro lado, se valora positivamente que el Plan Especial integre en el recinto portuario la estación desaladora como infraestructura que mejora la calidad ambiental y, sobre todo, atenúa impactos externos como la sobreexplotación de acuíferos, al incrementar la producción de agua destinada al consumo ciudadano.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO.**

f) Suelos: Tal y como se dijo en el inventario ambiental, dentro del ámbito de actuación no existe este recurso de forma significativa, determinándose únicamente *entisoles* en la superficie del macizo de Anaga que queda dentro de la zona de servicio portuaria (área funcional de El Bufadero), careciendo estos suelos de valor edafológico.

Por otro lado, el suelo como recurso edafológico para realizar plantaciones, se localiza en las zonas ajardinadas existentes.

Por ello, si bien no se prevé el desmantelamiento de las zonas ajardinadas actuales (salvo pequeñas jardineras puntuales en el "Muelle de Enlace" y en el "Equipamiento Náutico de Anaga"), se introducen medidas correctoras dirigidas a la recuperación/reutilización de este

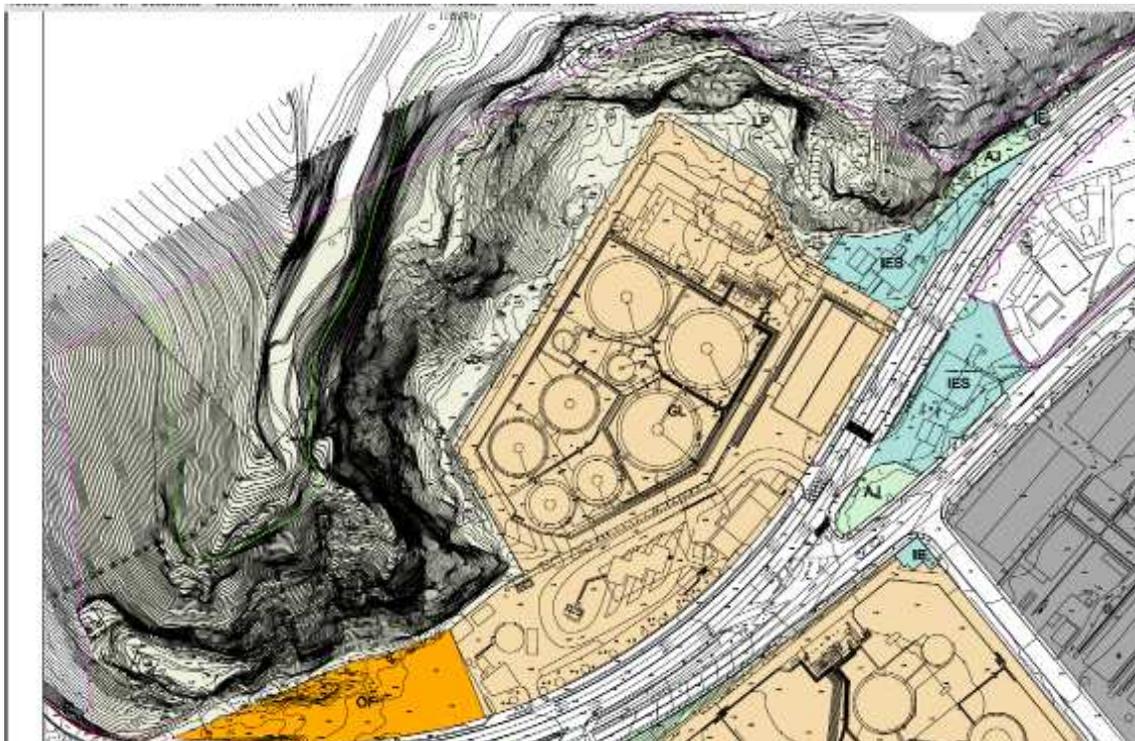
mínimo y poco significativo volumen de tierra vegetal; se valora la afección a este recurso natural como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE**.

g) Vegetación: Tal y como se describió en el inventario, en relación a este factor ambiental, existen dos tipos de vegetación (natural y ornamental).

En relación con la vegetación natural, se han diferenciado tres sectores, de los que únicamente los “cardonales”, que se desarrollan en el área funcional de El Bufadero, presentan valor ambiental, ya que se corresponde con la vegetación propia del piso bioclimático, estando además los cardones (*Euphorbia canariensis*) sometidos a protección. Los otros dos sectores (situados en las áreas funcionales de “La Hondura” y “La Alegría”) albergan especies de características ruderal-nitrófilas, careciendo por lo tanto de valor ambiental.

En cuanto a la superficie con “Cardonal”, no se va a ver afectada, ya que queda incluida dentro de la ordenación como “espacio libre de protección”.

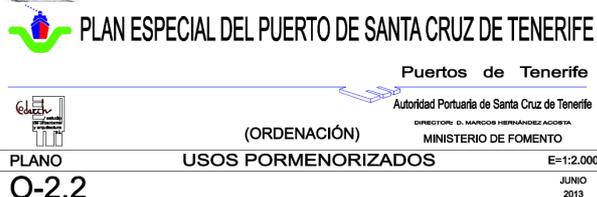
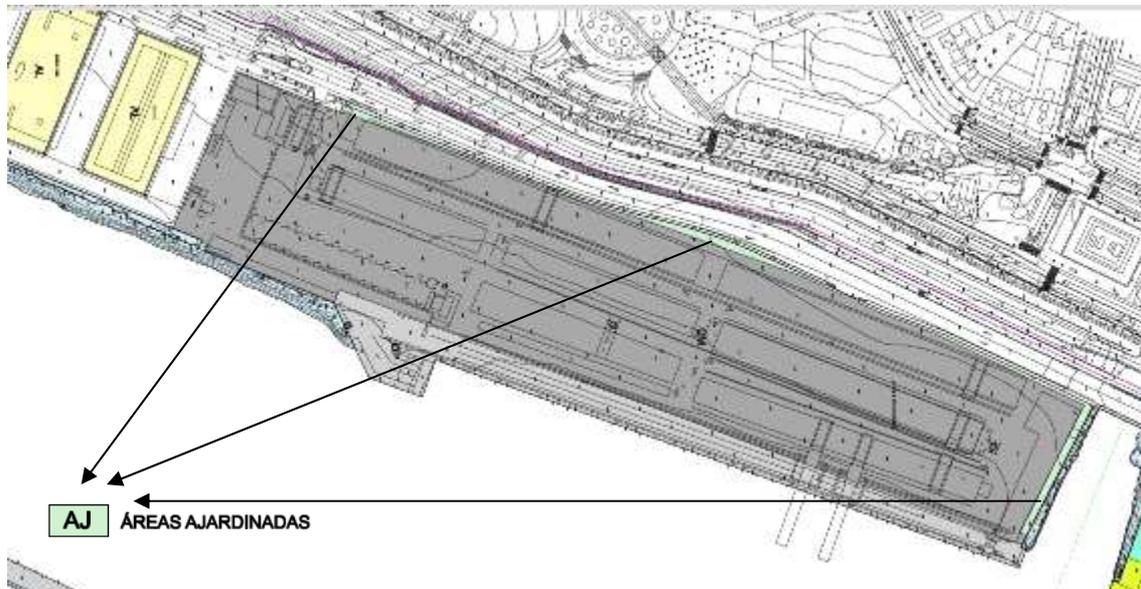


LP ESPACIOS LIBRES DE PROTECCIÓN

La vegetación ornamental se distribuye a lo largo de todo el ámbito portuario en las zonas ajardinadas. Tal y como se dijo para el factor ambiental “Suelo”, no se prevé el desmantelamiento de las zonas ajardinadas existentes (salvo pequeñas jardineras puntuales en el “Muelle de Enlace” y en el “Equipamiento Náutico de Anaga”); no obstante, en caso de ser necesario el trasplante de algún ejemplar singular de porte arbóreo, se contemplan medidas correctoras dirigidas a desarrollar correctamente esta labor. Asimismo, el Plan Especial contempla la creación de nuevas zonas ajardinadas, lo cual es positivo para mejorar la calidad paisajística portuaria.

De igual forma, se valora positivamente el que uno de los objetivos ambientales del Plan Especial sea el de establecer en los sectores donde son visibles las zonas o elementos

puntuales de muelle de carácter más industrial (desde el punto de vista paisajístico con respecto a los viales transitados), pantallas vegetales de porte y fronda suficiente para permitir su integración, tal y como se ha realizado en la zona de María Jiménez. En este sentido, destaca la zona verde proyectada en el área funcional “Dársena de Los Llanos”, con la que se conseguirá mejorar de forma significativa la calidad paisajística del sector mediante la plantación de árboles de gran porte que generarán el referido apantallamiento vegetal (ver imagen):



Por lo tanto, se valora la afección a este factor ambiental como:

* Caracterización del efecto:

- Notable.
- Positivo.
- Directo.
- Simple.
- Permanente.
- Reversible.
- Recuperable.
- Periódico.
- Continuo.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO.**

h) Fauna: Se valoran las posibles perturbaciones que pudiera ocasionar la ordenación establecida en el ámbito de estudio. Para ello, se diferencia:

- h.1.-** Fauna vinculada a jardines.
- h.2.-** Fauna no vinculada a jardines.

h.1.- Fauna vinculada a jardines: se valora que los escasos elementos de la fauna presentes en las zonas ajardinadas se corresponden con especies generalistas de amplia valencia ecológica.

De igual forma, se valora que la creación de nuevos espacios libres tendrá como consecuencia la generación de nuevos nichos que podrán ser ocupados por nuevos ejemplares de las especies existentes.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

h.2.- Fauna no vinculada a jardines: en el ámbito de estudio no se han identificado especies consideradas como “amenazadas” por la legislación vigente.

De las especies identificadas y/o recogidas en la Base de Datos de Biodiversidad, destaca únicamente la presencia puntual de *Sterna hirundo* (charrán común). Esta especie es migratoria, pero en este caso, la singularidad está en que ha nidificado en el entorno portuario. En relación a las posibles afecciones que pudieran derivar de la aplicación del Plan Especial sobre *Sterna hirundo*, hay que indicar que atendiendo a que es una especie migratoria, que puntualmente nidifica en un entorno urbano industrializado y muy frecuentado, se valora que tanto durante la fase de obras como durante la fase operativa de aquellos proyectos que se pudieran desarrollar, no se va a ver afectada, ya que está habituada a los usos normales de este entorno urbano-portuario.

Por todo ello, se valora la posible repercusión del Plan Especial sobre la fauna no vinculada a jardines como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE**.

Finalmente, hay que indicar que, atendiendo a las consideraciones específicas referente al ave “*Sterna hirundo*” recogidas en los informes emitidos durante la información pública del Plan Especial, la presente Propuesta de Memoria Ambiental recoge en el apartado de “medidas correctoras” y en el “programa de vigilancia ambiental”, consideraciones específicas referente a esta especie.

i) Medio marino: Se entiende que no resulta objeto del presente ISA, el estudio de los efectos sobre el medio marino que podrían resultar de la ejecución de los proyectos de obra marítima previstos en el ámbito portuario, que suponen la ganancia de terreno al mar, sino la valoración ambiental de la ordenación que se propone en el suelo resultante generado.

En este sentido, los proyectos de construcción correspondientes deberán ser sometidos, en su caso, al correspondiente trámite de evaluación de impacto ambiental, siendo el órgano ambiental actuante quien determine su viabilidad ambiental, estableciendo, en su caso, los condicionantes oportunos dirigidos a la protección de los valores del medio marino, mediante la preceptiva y vinculante Declaración de Impacto Ambiental.

En este sentido, hay que destacar que la Autoridad Portuaria ha elaborado un Plan Director de Saneamiento con el objetivo principal de mejorar la calidad de las aguas marítimas del puerto, planificando la recogida, el tratamiento, la reutilización y/o vertido adecuado de las aguas residuales que se generan en el ámbito portuario.

Finalmente, tal y como quedó reflejado en el inventario, en general el medio marino del entorno portuario carece de valores faunísticos y vegetales, siendo las comunidades y especies presentes las normales de entornos portuarios.

El único punto con valor natural, se corresponde con la ZEC “Sebadales de San Andrés”. En relación a esta ZEC, se destaca que la ordenación del área funcional “Litoral de San Andrés” se desarrollará mediante un Plan Especial de carácter complementario, el cual dependerá del resultado de la tramitación ambiental a la que está siendo sometida actualmente la modificación

del proyecto de puerto deportivo en San Andrés, que la Autoridad Portuaria tiene previsto desarrollar en dicha zona.

De esta forma, en cuanto se refiere a los valores del medio marino asociados a la ZEC “Sebadales de San Andrés”, será el órgano ambiental actuante quien determine la viabilidad ambiental del proyecto, estableciendo, en su caso, los condicionantes oportunos que garanticen su protección.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE**.

j) Edificaciones y elementos protegidos: en el Inventario Ambiental se recogen los elementos arquitectónicos protegidos y otras edificaciones de interés.

El Plan Especial contempla el cumplimiento de las determinaciones establecidas en la legislación de aplicación. Por lo tanto, se valora la ordenación respecto a este valor ambiental como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

k) Paisaje: La repercusión de la ordenación propuesta, junto con las medidas correctoras recogidas en el ISA dirigidas a la mejora paisajística, serán (además de las mejoras funcionales de los servicios que ofrece el puerto en la actualidad) de una indudable mejora, ya que actualmente este factor se encuentra deteriorado como consecuencia de las deficiencias ambientales descritas en el apartado de problemática territorial.

Algunas medidas recogidas en la ordenación, que afectan directamente de forma positiva a la calidad paisajística, y que por lo tanto se valoran, son:

- Para la ejecución de determinadas actuaciones la propia ordenación (ver documento “Fichas de áreas funcionales”), contempla la redacción de estudios de detalle, con lo que se propicia la correcta adaptación topográfica y volumétrica de las edificaciones en su entorno.
- La ordenación contempla nuevos espacios libres públicos (zonas ajardinadas y plazas).

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

Finalmente, hay que indicar que, atendiendo a la consideración específica referente al análisis paisajístico de las opciones planteadas en la parcela de La Alegría (consideración recogida en el ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC, en sesión celebrada en fecha 28 de abril de 2014), la presente Propuesta de Memoria Ambiental recoge el solicitado análisis paisajístico de las opciones planteadas, concluyendo que la incidencia sobre el paisaje es POCO SIGNIFICATIVO.

* **Variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.**

a) Alteración en los usos preexistentes: El Plan Especial se realiza sobre un puerto que tiene la mayor parte de su superficie desarrollada y cuyos usos están determinados por las exigencias de su propia morfología y aplicación a los tráficos y servicios que de manera efectiva se vienen prestando, por lo que en gran parte del ámbito portuario, el Plan Especial básicamente recoge la situación actual.

Por otra parte, los usos que el Plan Especial determina en las explanadas portuarias generadas o previstas (EL Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte) son los mismos usos que se desarrollan en las explanadas colindantes de las áreas funcionales a las que pertenecen, siendo además dichos usos coherentes con la ordenación “técnico-portuaria” que establece el Plan de Utilización de Espacios Portuarios. En definitiva, la ordenación propuesta lo que implica es una

intensificación del uso ya existente en dichas áreas funcionales, lo cual se valora en otros apartados.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

b) Sistema viario: en cuanto al sistema viario descrito en la Memoria de Ordenación, tras su análisis, no se ha detectado ningún impedimento ambiental, valorando que justifica de forma adecuada los accesos desde el sistema general viario y cómo y en qué grado se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana, tanto en relación a la Vía Litoral como a la Vía de Circunvalación Norte.

Por otro lado, en cuanto a el paso subterráneo de la “vía litoral” en la zona del Muelle de Enlace de la Dársena de Anaga, se valora que ha repercutido muy positivamente en la relación puerto-ciudad, mejorando la calidad urbanística de forma significativa (en la actualidad la nueva vía litoral ha finalizado la obra subterránea, habiendo entrado en servicio los túneles que canalizan el tráfico).

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

c) Sistema de aparcamientos: el sistema de aparcamientos está directamente relacionado con el sistema viario, y con la accesibilidad y conectividad que éste proporciona. La ordenación contempla un sistema de aparcamientos que busca cubrir las demandas y necesidades existentes, y las derivadas de los usos y actividades que se puedan implantar de acuerdo a la ordenación que se plantea.

Además de otras consideraciones y criterios recogidos con detalle en el apartado correspondiente de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, según se desprende de los trabajos realizados para elaborar el Documento de Información de este Plan Especial y de la aplicación de los parámetros establecidos para los usos previstos o permitidos en la ordenación, el Sistema de Aparcamientos debe atender de forma preferente a la problemática que puede generarse en determinados espacios de las áreas funcionales siguientes: Cabo Llanos, Parque Marítimo, Muelle de Enlace, Dársena de Anaga, Cueva Bermeja y Dársena Norte. En cuanto a las áreas funcionales de Litoral de Valleseco y Litoral de San Andrés, las características del sistema viario se determinarán en los respectivos Planes Especiales Complementarios a desarrollar.

Cada una de estas áreas ha necesitado un análisis diferenciado, dada la heterogeneidad existente entre ellas; de tal manera que las soluciones adoptadas son diferentes en función de las características de cada área funcional, tanto en la dotación establecida como en los criterios de ubicación y características (aparcamiento en superficie, dotación en edificio vinculada al uso principal o bien aparcamiento de uso exclusivo).

Se incluye cuadro resumen del nº de plazas de aparcamiento en edificios contemplado en la ordenación:

CUADRO 4. NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN PARCELA			
ÁREAS FUNCIONALES	Nº PLAZAS		
	Uso exclusivo (1)	Dotación Uso principal (2)	TOTAL
La Hondura			0
Cabo Llanos	400	443	843
Parque Marítimo	570	160	730
Dársena de Los Llanos		123	123
Muelle de Enlace	900	540	1.440
Dársena de Anaga	225		225
La Alegría		357	357
Equipamiento Náutico de Anaga		84	84
Litoral de Valleseco			(3)
El Bufadero		693	693
Cueva Bermeja		4.160	4.160
Dársena Norte		6.098	6.098
Litoral de San Andrés			(3)
Total (m²)	2.095	12.658	14.753

(1) El porcentaje de plazas de carácter rotatorio se establece en la correspondiente ficha del área funcional

(2) Salvo en las AF de Parque Marítimo, Muelle de Enlace y Equipamiento Náutico de Anaga, la dotación de aparcamientos del uso principal se determina en relación a la edificabilidad.

(3) Ordenación remitida a Plan Especial Complementario

Por todo ello, se valora que el sistema de aparcamientos previsto, generará una significativa mejora del bienestar social.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

d) Sistema de Usos Comunitarios y Espacios Libres públicos: En el apartado 5.5 de la Memoria de Ordenación, se recogen, por un lado, los usos pormenorizados referentes a los Usos Comunitarios, y por otro lado, a los Espacios Libres Públicos.

A modo resumen, se incorpora un cuadro en el que se comparan las superficies destinadas a usos comunitarios y espacios libres en el Plan Especial vigente y las de este Plan Especial, pudiendo apreciarse el aumento significativo que se ha previsto:

CUADRO 5. COMPARATIVO DE SUPERFICIES DE USOS COMUNITARIOS Y ESPACIOS LIBRES		
ÁREAS FUNCIONALES	PLAN ESPECIAL	
	VIGENTE 1995	EN TRAMITACIÓN 2013
Usos comunitarios	72.042	115.852
Espacios libres públicos	29.576	313.577
Total (m²)	101.618	429.429

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

e) Bienestar social y salud humana: Por un lado se valora que la ordenación propuesta por el Plan Especial no va a producir un cambio sustancial en la estructura del Puerto, que pudiera desembocar en un nuevo deterioro del bienestar social de los núcleos limítrofes con el ámbito. En este sentido, como consecuencia de la ordenación propuesta, el bienestar social va a seguir afectado por los usos propios de la actividad portuaria que se desarrolla en el ámbito portuario. No obstante, se valora que el posible deterioro de bienestar social y de la salud humana como consecuencia del aumento de la superficie de contenedores en El Bufadero y de la superficie de uso industrial en los ámbitos de Cueva Bermeja y Dársena Norte será poco significativo, ya que se tiene en consideración que los usos propuestos ya se desarrollan en la actualidad en dichos ámbitos.

No obstante, también se prevén mejoras sobre el bienestar social derivadas de la aplicación de ordenación propuesta:

- El Plan Especial mantiene y avanza en el desarrollo del área funcional Parque Marítimo de Santa Cruz, constituyendo un espacio de gran calidad urbanística y ambiental.
- Se plantea una mayor integración del recinto portuario en la trama urbana en la zona del Muelle de Enlace. Ha de valorarse que este espacio se integrará en el proyecto de la Plaza de España, por lo que la mejora en la calidad del paisaje, los impactos económicos positivos, el aumento de la oferta cultural y de ocio, constituyen factores que mejoran notablemente la calidad ambiental.
- Una vez desaparezca la actividad portuaria actual por su pérdida de funcionalidad, se podrá considerar el desarrollo de otros usos portuarios como los náutico-deportivos así como los vinculados a la interacción puerto-ciudad en los términos establecidos por la legislación sectorial de puertos.
- Si bien el Plan Especial remite la ordenación del Área Funcional Litoral de Valleseco y del Área Funcional Litoral de San Andrés, al desarrollo de sendos Planes Especiales de carácter complementario, los usos característicos previstos en dichas áreas (playa y dotaciones en Valleseco, y náutico-deportivo, recreativo y pesca en San Andrés), posibilitarán, en el futuro, el incremento de la oferta lúdico-deportiva en la zona.
- Por último, cabría añadir las propuestas relativas al sistema de usos comunitarios, así como espacios libres públicos, ya citadas anteriormente.

Por ello, se valora la afección sobre el factor objeto de estudio, como:

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

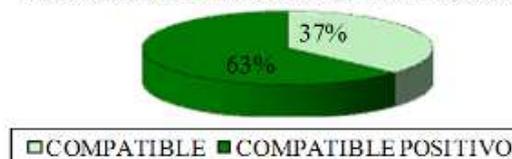
f) Empleo y Economía Local: Durante la fase de obras de las actuaciones contempladas en la ordenación, se producirá un incremento de este factor en el sector de la construcción, en el de operarios de maquinaria pesada, vehículos de transporte, etc. Así mismo, se obtiene un incremento directo e indirecto de la renta municipal.

Por otro lado, la ordenación propuesta por Plan Especial prevé el aumento de la actividad que se desarrolla en el puerto, que pudiera implicar un aumento significativo del número de puestos de trabajo.

* Valoración del Impacto Ambiental: **COMPATIBLE POSITIVO**.

La EVALUACIÓN GLOBAL resulta COMPATIBLE en base a un total de 19 Impactos significativos detectados y valorados de la siguiente forma: 12 COMPATIBLES POSITIVOS y 7 COMPATIBLES; cuya representación gráfica es la que se adjunta a continuación:

VALORACIÓN CUALITATIVA GLOBAL DE LOS IMPACTOS DERIVADOS
DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL.



Los resultados obtenidos en cuanto a la valoración de los impactos, siendo en su totalidad impactos compatibles y compatibles positivos, se deben a que el ámbito en estudio no presenta prácticamente características naturales significativas, y las existentes (elementos patrimoniales y vegetales), la ordenación contempla su conservación y/o protección.

En relación a la ZEC “Sebadales de San Andrés”, cabe destacar que la ordenación del área funcional “Litoral de San Andrés” se desarrollará mediante un Plan Especial de carácter complementario, el cual dependerá del resultado del proceso de evaluación de impacto ambiental al que está siendo sometido el proyecto modificado de puerto deportivo en San Andrés, que la Autoridad Portuaria tiene previsto desarrollar en dicha zona.

De esta forma, será el órgano ambiental actuante quien determinará la viabilidad ambiental del mismo, y en su caso, las medidas ambientales a aplicar para la conservación y protección de los valores de la ZEC.

En cuanto a los factores socioeconómicos y culturales, así como la oferta lúdica y de esparcimiento de cara al ciudadano, sin duda la ordenación recogida redundará positivamente tanto en el municipio como a nivel insular.

De igual forma, es importante resaltar que los impactos detectados admiten medidas protectoras y correctoras que se desarrollarán en el capítulo siguiente y que tienen por objeto facilitar esta integración y evitar o disminuir cualquier tipo de molestias.

6.- DETERMINACIONES A INCLUIR EN LA PROPUESTA DEL PLAN

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife deberá incluir en su normativa las siguientes medidas ambientales, recogidas en el Informe de Sostenibilidad (apartado 6.d del ISA), las cuales deben de entenderse como las determinaciones ambientales del Plan.

A continuación se recogen estas determinaciones, incluyendo las consideraciones específicas derivadas de las alegaciones e informes recibidos durante el periodo de información pública:

Para una mejor comprensión de las determinaciones ambientales del Plan, éstas se dividirán en dos grupos. Las **primeras** tienen un carácter genérico para el conjunto del ámbito del Plan Especial, siendo de aplicación, tanto en la fase preoperacional como durante la fase de obras.

El **segundo** grupo será de aplicación para la fase operativa (con el fin de mejorar o eliminar algunos de los impactos o deficiencias detectadas en el diagnóstico ambiental del ISA), ya sea de carácter genérico o por Área Funcional.

Por último, destacar que la Autoridad Portuaria aplica un PLAN DE VIGILANCIA SISTEMÁTICO DE CALIDAD DE LAS AGUAS, con el que hace un seguimiento en continuo de la calidad de las aguas portuarias. Este plan se incluye dentro del Programa de Vigilancia Ambiental que recoge la ROM 5.1. “RECOMENDACIONES PARA OBRAS MARÍTIMAS, CALIDAD DE AGUAS LITORALES EN ÁREAS PORTUARIAS.

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN EL ÁMBITO PORTUARIO:

a) BIODIVERSIDAD

• Vegetación recomendada en nuevas zonas verdes:

La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario (precipitaciones escasas, temperatura suave en invierno y calurosa en verano, viento continuo y entorno salino), además de los criterios observados en otras zonas del entorno portuario en cuanto a especies arbóreas, arbustivas y viváceas. Hay que destacar que para la elección de las plantaciones en las zonas verdes se tendrá en cuenta la normativa vigente referente a especies exóticas invasoras (*“Real Decreto 1628/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el listado y catálogo español de especies exóticas invasoras”* y la *“Base de datos de especies Introducidas en Canarias, 2011, Gobierno de Canarias -[Para la distribución de las especies se sigue el criterio siguiente: la superficie destinada a cada planta oscila entre los 35 - 40 m² para el caso de las especies arbóreas, los 20 - 25 m² para las especies arbustivas, y superficies considerablemente inferiores para las especies viváceas y tapizantes.](http://www.interreg-bionatura.com/especies-””).</p></div><div data-bbox=)*

El número de especies diferentes que se asigna a cada superficie de plantación y en general a toda la zona, es tal que permite la intercalación de especies que dé como resultado dicho objetivo. A continuación se relaciona una selección de las principales especies vegetales que se recomienda que sean utilizadas:

- Árboles:

Delonix regia (flamboyant)

Phoenix canariensis (palmera canaria)

Coccoloba uvifera
Schinus molle (falso pimentero)
Washingtonia philifera
Washingtonia robusta

- Viváceas:

Argyranthemum frutescens (margarita)
Cassia didymobotrya (flor de gofio)
Limonium spp. (siempreviva)
Nauplius sericeus

- Arbustos:

Acalypha wilkesiana
Convolvulus floridus (guaidil)
Euphorbia balsamnifera (tabaiba dulce)

Hibiscus rosa – sinencis (hibisco)
Thevetia peruviana (adelfa amarilla)

- Tapizantes:

Lotus sessilifolius (corazoncillo)

Para realizar las plantaciones de las zonas ajardinadas, en especial para las arbóreas, se tendrá en cuenta que los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 30 centímetros y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 15 centímetros. En el hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada, y el relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal debidamente abonada.

El primer riego será profundo de unos 50 litros por especie vegetal, posteriormente se hará una vez por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 5-10 litros/planta.

• **Transplante de especies vegetales:**

Si durante el desmantelamiento puntual de alguna de las zonas ajardinadas existentes en el “Muelle de Enlace” y en “Equipamiento Náutico de Anaga”, o cualquier otra del ámbito portuario, se vieran afectadas especies arbóreas de porte singular, merecedoras de ser conservadas, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio.

El trasplante se iniciará mediante el desfronde del 50%, marcando en el tronco el Norte para guardar la misma orientación. A continuación, se procederá a excavar una zanja alrededor del perímetro del tronco de 0,70 metros de ancho y de 1,5 metros de profundidad, cortando las raíces a esta distancia. A las raíces cortadas, una vez extraída la planta, se les dará un tratamiento de betún de noruega que evite sean infectadas, ayudándolas con ello a una rápida cicatrización.

Una vez extraído cada ejemplar, se protegerán sus raíces con un cepellón de escayola (o similar) recogido en una red, de manera que llegue completo al lugar de plantación sin presentar roturas, ni resquebrajaduras, sino constituyendo un todo compacto. La época vegetativa más favorable para proceder a realizar el trasplante es de octubre a abril.

Los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 1 metro y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 30 cm. En el fondo del hoyo se introducirá tierra de cabeza,

fertilizada con 4 Kg de nitrofosca y $\frac{3}{4}$ de una paca de turba, situando encima una capa de tierra vegetal para que no haya contacto directo entre el estiércol y las raíces de la planta. El relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal, una capa de turba y cuatro Kg de nitrofosca permanente o similar.

A los ejemplares replantados de porte superior a los 2 metros se les colocarán vientos, bien mediante estacas o alambres, que garanticen su sujeción durante los 4-6 primeros meses.

El riego será profundo de unos 50 litros por unidad, posteriormente se hará dos veces por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 20-25 litros/unidad.

- **Tierra vegetal:**

Tal y como se describió en el inventario ambiental, la tierra vegetal existente es escasa, localizándose en las jardineras existentes.

No obstante, debido a que es un recurso natural escaso, si se produjese la afección puntual de alguna zona verde, se procederá a la retirada de la tierra vegetal, para su reutilización en otras zonas verdes, o en su caso, en alguna obra de jardinería autorizada.

Para que este suelo conserve sus características iniciales y sea utilizable en el ajardinamiento de los espacios libres, será necesario tratarlo adecuadamente, para lo cual se procederá como sigue:

- *Retirada, manejo y almacenamiento de la tierra vegetal:*

Se deberá realizar con sumo cuidado para evitar compactaciones que destruyan la estructura del suelo, la muerte de microorganismos aerobios, riesgo de contaminación, etc.

Para evitar esta compactación, durante el proceso de retirada se evitará manipular ésta si no está seca, o como mínimo presenta un grado de humedad menor del 75%.

Por otro lado, será especialmente estricto el prohibir el paso de maquinaria sobre este material una vez acopiado en su lugar definitivo. Se almacenará en capas delgadas que en suma no sobrepasen los 2 metros de altura, en un lugar llano para evitar el deslizamiento y consecuente pérdida de estos acopios.

- *Conservación y tratamiento de la tierra vegetal:*

Antes de la reutilización de la tierra vegetal acopiada se le dará un tratamiento con materia orgánica a base de estiércol y turba oscura nacional de carácter neutro (pH=7), así como de abono inorgánico mineral complejo (tipo 15/15/15). De esta forma se recuperan las propiedades edáficas que el material pudo haber perdido durante todo el proceso de retirada y acopio.

- **Fauna:**

Con respecto a la protección de la fauna, se procurará realizar una introducción gradual de las actividades más intensas de la obra para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies existentes en las áreas ajardinadas más cercanas.

No obstante, tal y como se describió en el inventario ambiental, se trata de una zona urbana completamente antropizada y desnaturalizada, por lo que la fauna existente es de hábitos generalistas, por lo que no tendrán problemas en la adaptación a nuevos espacios por la redistribución espacial.

En relación al “charrán común” (*Sterna hirundo*) en el caso de observar su nidificación en la zona de servicio portuario (el periodo de nidificación va desde finales de marzo hasta mayo, siendo lo más usual en el mes de abril), se procederá a extremar las precauciones durante el desarrollo de las obras que la Autoridad Portuaria pudiera desarrollar en su entorno, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.

Teniendo en cuenta la mejora de la medida correctoras en los relacionado con *Sterna Hirundo*, la ficha del programa de vigilancia ambiental del ISA, concretamente el apartado “a) Biodiversidad”, se modificará incluyendo referencia específica a *Sterna hirundo*, quedando con el siguiente contenido:

1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:

- *Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.).*
- *Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes.*
- *Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo.*
- *Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.*
- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el periodo de nidificación, se realizará un seguimiento ambiental del mismo con el objeto de minimizar potenciales afecciones asociadas a las obras que la Autoridad Portuaria pudiera estar desarrollando en su entorno.*

b) PAISAJE

• Medidas de integración paisajística:

- Vegetación:

Las plantaciones en los espacios libres proyectados por la ordenación es la medida correctora más adecuada para lograr una integración paisajística, ofreciendo un entorno portuario de alta calidad ambiental, factor muy importante ya que el conjunto del ámbito portuario presenta amplios sectores de alta incidencia visual debido al alto número de potenciales observadores.

- Mobiliario urbano:

Para favorecer la calidad ambiental del entorno portuario, todos aquellos elementos del mobiliario urbano que se vayan a instalar en las zonas peatonales, lugares de descanso, etc., tratarán de seguir el mismo diseño (materiales, formas, colores, etc.), de tal forma que se consiga una homogeneidad en el conjunto del ámbito ordenado, que confiera una sensación de orden, lo cual repercutirá de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

- Muros de piedra natural:

Aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se procurarán realizar o chapar con piedra seca (roca basáltica), ya que es un elemento geológico ampliamente representado en toda la isla, ofreciendo una naturalidad que contribuye a la generación de un entorno de alta calidad paisajística.

- Nuevas edificaciones:

Como medida de integración paisajística y para darle al conjunto portuario una mayor calidad ambiental, es muy importante el acabado final de las edificaciones proyectadas, por lo que se tratará de emplear acabados o colores que no causen un impacto cromático en el medio.

- **Seguridad vial:**

De modo general y en las áreas en las que se desarrollen obras se deberá proceder a la limpieza periódica de la zona de acceso, con el objeto de evitar que los vehículos encargados del transporte de material puedan arrastrar pequeñas partículas que reduzcan la adherencia de los neumáticos y puedan provocar accidentes.

De modo periódico se deberá realizar la revisión del pavimento asfáltico y restituir aquellas zonas en las cuales se encuentre deteriorado, con el objeto de que en todo momento el firme se encuentre en las condiciones adecuadas.

En el viario del puerto se procederá a la instalación de señales informativas de obra que indiquen la obligación de circular con precaución debido a la incorporación de vehículos lentos al viario, posible presencia de material suelto sobre el viario, etc.

- **Labores de educación ambiental:**

Es importante en cualquier obra que se ejecute en el ámbito portuario, la realización de labores de educación ambiental dirigidas tanto a los operarios encargados de la ejecución de las obras, como a los posibles usuarios y/o transeúntes del entorno portuario.

Por lo tanto, como medida protectora, el jefe de la obra se encargará de realizar reuniones donde se expliquen las labores de educación ambiental a los operarios. Como complemento a estas reuniones, se deberán instalar paneles informativos en las zonas de obras dirigidos a los operarios, donde se recuerde permanentemente el lugar donde se desarrollan las obras (entorno de alta incidencia visual, uso residencial cercano, etc.), y la importancia y obligación de su realización de la forma ambientalmente más correcta.

- **Acondicionamiento final del ámbito:**

Una vez finalizadas las obras, se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en los proyectos.

c) RESIDUOS

Se incluyen dentro de este apartado los escombros generados por la demolición de edificaciones e infraestructuras obsoletas, el proceso de urbanización, etc. Estos residuos de la construcción y demolición serán tratados por gestor autorizado.

También se consideran residuos los posibles materiales sobrantes utilizados en las obras (restos de hormigón, plásticos, encofrados, etc.), los cuales serán almacenados en un contenedor estanco para su retirada periódica por gestor autorizado.

Durante la fase de obra, los residuos asimilables a urbanos generados por el personal laboral, serán debidamente recogidos en recipientes comunes específicamente dispuestos, trasladándolos diariamente hasta los contenedores dispuestos en la zona de servicio del puerto para su retirada por gestor autorizado. El volumen diario estimado es 0,6 Kg/persona.

Los residuos peligrosos generados en las obras, serán gestionados cumpliendo estrictamente con la normativa vigente (gestión por gestor autorizado, tiempo de almacenamiento temporal en obra, etiquetado, etc.), debiendo estar almacenados en área debidamente acondicionada

(superficie impermeabilizada, sobre cubetos de retención, con protección frente a inclemencias meteorológicas, etc.).

d) VERTIDOS

Con respecto a la hidrología superficial y subterránea, se tomarán las medidas necesarias para evitar que durante las obras los vertidos accidentales de aceites y gasoil pudieran llegar al litoral. Para ello, se dosificará correctamente el agua empleada para evitar las emisiones de polvo, de tal forma que no se puedan producir encharcamientos y posteriores escorrentías que pudieran llegar al agua marina. En cualquier caso, el vertido accidental de cualquier elemento será inmediatamente inertizado (con arena o similar), y posteriormente recogido y trasladado a vertedero por gestor autorizado.

Los cambios de aceites de la maquinaria se realizarán en la medida de lo posible en un taller homologado o en su caso, en un “parque de maquinaria” habilitado a tal efecto con el suelo impermeabilizado. En cualquier caso, el aceite usado de la maquinaria y de los camiones que intervengan en las obras, en caso de realizar dichos cambios en el ámbito de este estudio, deberá ser recogido en recipientes herméticos para posteriormente ser retirados por un gestor autorizado. El almacenamiento de estos residuos peligrosos se ajustará a lo que indique la normativa vigente, debiendo acondicionarse una zona para su almacenamiento temporal. Esta superficie incluirá cubierta rígida para protegerlos frente a las inclemencias del tiempo (lluvia y sol), debiendo almacenarse sobre un cubeto receptor de vertidos accidentales. Se localizará en una zona no inundable y de fácil acceso.

e) ATMÓSFERA

e.1.- Emisiones polvo:

Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas durante los movimientos de tierra de las labores de urbanización y ejecución de plazas, durante la demolición de edificaciones y/o infraestructuras obsoletas, debido a la circulación de vehículos sobre superficies de rodadura no asfaltadas, etc., es sin duda uno de los impactos más fáciles de detectar y que a su vez podría afectar a las zonas residenciales más cercanas.

La medida correctora más eficaz para reducir las posibles alteraciones producidas por estas partículas en suspensión, es el riego superficial de los acopios del material y de las superficies de rodadura, etc. Estos riegos también se realizarán en el momento de ser cargados para su transporte a vertedero autorizado (si fuera el caso).

Los riegos se efectuarán al menos tres veces al día, y cuantas veces fuese necesario si las condiciones climáticas así lo requiriesen, hasta la retirada del material a vertedero autorizado. El riego de estas zonas, si así lo estimase la dirección de obra, podría realizarse con agua marina.

Por otro lado, la entrada-salida de los camiones al ámbito de la obra, se efectuará con una distribución gradual de un vehículo a otro, con el objeto de evitar afecciones al tráfico urbano. De igual forma, los camiones de obra (desde la fuente de suministro hasta la obra) circularán con la carga tapada con lona protectora, para evitar la generación de polvo como consecuencia del barrido que ejerce el aire al circular, así como la caída accidental de material suelto que pudiera ocasionar un incremento del riesgo de accidentes.

Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO₂, NO_x, CO, etc.) a la atmósfera.

e.2.- Emisiones de ruidos:

Los equipos móviles en este tipo de obras son los propios de las operaciones básicas, arranque del material, carga, transporte y servicios.

En lo referente a las causas del ruido en la maquinaria móvil, se han detectado 5 como principales:

- Funcionamiento del motor.
- Salida de los gases de escape.
- Funcionamiento del ventilador del sistema de ventilación.
- Funcionamiento de la transmisión.
- Movimiento de las orugas o roce de los neumáticos con el suelo, según el tipo de maquinaria.

No en todos los equipos estas fuentes de ruido tienen la misma importancia. Se evitará en lo posible el tránsito y concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso al Puerto, así como que los motores de los vehículos permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

En relación a la maquinaria de obra, les será de aplicación las indicaciones recogidas en el *REAL DECRETO 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.*

También se tendrá especial cuidado con los horarios de trabajo evitando producir alteraciones sobre los vecinos de las zonas en obras, especialmente en los momentos de descanso nocturno. Con tal fin, la Autoridad Portuaria podrá limitar los horarios de ejecución de estas obras, incluidos el tránsito de camiones y/o maquinaria de obra.

e.3.- Emisiones lumínicas:

Las luminarias deberán tener las siguientes características con el fin de favorecer la calidad atmosférica:

- Las luminarias para alumbrado vial deben estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación.
- Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso.

f) PATRIMONIO

- **Protección de valores patrimoniales:** Las actuaciones a realizar en el entorno de los valores patrimoniales existentes, se coordinarán con el órgano competente (Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife).

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

A continuación se describen las medidas correctoras de aplicación en el conjunto de la “Zona de servicio portuario”, en fase operativa. No obstante, se incluye también un apartado en el que se indican ciertas medidas correctoras específicas a aplicar en algunas de las “Áreas funcionales”.

Para facilitar la identificación de las medidas correctoras tanto en el “presupuesto” del ISA como en el “programa de vigilancia ambiental”, las medidas de aplicación en el conjunto de la “Zona de servicio portuario” se han agrupado por las variables ambientales identificadas (Biodiversidad, Residuos, Vertidos, Paisaje, Atmósfera y Patrimonio). De igual forma, para las “Áreas funcionales” se identifica en color verde la variable ambiental donde se incluye cada una de las medidas a aplicar.

A) ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO:

Las medidas correctoras, protectoras y compensatorias propuestas en la fase operativa van encaminadas a mantener en perfectas condiciones de funcionamiento y conservación los usos desarrollados, así como la calidad ambiental del conjunto portuario. Las medidas propuestas son:

a) BIODIVERSIDAD

- **Conservación de plantaciones.**

Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes, realizando las podas y reposiciones de marras precisas, retirando los restos vegetales de podas y otros residuos (papeles, plásticos, etc.), efectuando tratamientos fitosanitarios si fuera necesario, abonos, etc.

El mantenimiento de las palmeras *Washingtonia* sp. se realizará aplicando la normativa vigente, con el objeto de evitar la propagación del “picudo rojo”.

- **Retirada de los ejemplares de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).**

En el **Anexo II** de la presente Propuesta de Memoria Ambiental, se identifica los sectores del Puerto con presencia de *Pennisetum setaceum*. Para evitar la dispersión de las semillas, el procedimiento a seguir será:

- Método manual:

Los pasos de forma esquematizada son los siguientes:

1. Se cortan y embolsan las espigas para evitar la propagación de las semillas al arrancar manualmente la planta.
2. Se elimina la planta cavando hondo con una azada para extraer la mayor cantidad posible de raíces, ya que este xerófito es capaz de brotar de cepa si queda en el terreno algo de su sistema radicular.
3. Se introducen las plantas arrancadas en bolsas para facilitar su transporte y/o posterior quema.
4. Se procede a la limpieza manual del banco de semillas del suelo con rastrillos y cepillos y se meten también en bolsas.
5. Los restos vegetales recopilados, o bien serán trasladados a vertedero autorizado, o bien serán quemados, siendo esta la alternativa más viable y segura.

- Método químico:

Este método se utiliza en las zonas donde el sustrato donde crece *P. setaceum* dificulta o limita la retirada total del sistema radicular; incluye dos fases:

1. Una primera fase de eliminación manual como la descrita anteriormente
2. Una segunda fase de tratamiento con herbicidas específicos (tipo glifosato) El glifosato es un herbicida de postemergencia, no residual y no selectivo. No es tóxico para los humanos ya que actúa inhibiendo una enzima que sólo está presente en las plantas. Una vez en contacto con la tierra es rápidamente absorbido por las partículas coloidales del suelo y degradado por los microorganismos hasta sustancias simples como dióxido de carbono y agua. Este herbicida actúa solamente en las plantas que emergieron del suelo, no afecta a semillas que todavía no han emergido..

• **Control de especies introducidas.**

Existe un cierto riesgo de entrada de especies agresivas derivado del trasiego de mercancías procedente de otros lugares (especialmente de arenas o materiales de construcción), que pudieran contener semillas o animales vivos con alto riesgo para los ecosistemas naturales del entorno, o incluso de la isla. Como medidas correctoras principales se propone la vigilancia exhaustiva de los posibles acúmulos de dichas mercancías, sobre todo en días posteriores a lluvias intensas, la realización de catas periódicas con el fin de corroborar posibles contenidos en semillas de especies foráneas y la erradicación manual de cualquier especie alóctona que se desarrolle.

• **Mantenimiento de la calidad del agua marina.**

Las medidas para mantener la calidad del agua marina en buen estado, están recogidas en los apartados de Residuos y Vertidos. Estas medidas podrán repercutir favorablemente en la biodiversidad del entorno portuario (principalmente en las comunidades de las aguas interiores).

b) PAISAJE

• **Mantenimiento y limpieza de las infraestructuras portuarias.**

Las infraestructuras portuarias se mantendrán en perfecto estado de conservación y limpieza, evitando la formación de áreas marginales. Cualquier desperfecto que pudieran sufrir será restituido inmediatamente, manteniendo las consideraciones estéticas que se definieron en el Plan.

En la medida de lo posible, el mobiliario urbano a instalar seguirá un criterio homogéneo con el objeto de favorecer la calidad paisajística del conjunto portuario.

Periódicamente se realizarán labores de limpieza en el interior del puerto, sobre todo en las dársenas, para evitar que aquellos residuos sólidos (bolsas, objetos de plástico, maderas, ruedas, cabos, etc.) y pequeños vertidos que pudiesen producirse, puedan salir de las instalaciones portuarias y afectar al entorno inmediato.

• **Ajardinamientos.**

Se recomienda acometer la instalación de pantallas vegetales, o reforzamiento de las ya existentes, con el objeto de minimizar el impacto paisajístico, y/o encaminadas a la integración de determinadas infraestructuras portuarias.

c) RESIDUOS

- **Gestión de residuos.**

La correcta gestión de los residuos durante esta fase operativa (tanto peligrosos como no peligrosos), siempre mediante gestor autorizado, es fundamental para mantener la buena calidad ambiental del entorno portuario. Las medidas a aplicar son:

- Siempre y cuando lo requiera el uso al que se destinen, las edificaciones contarán, en un punto de la fachada de fácil acceso desde la calzada, con un espacio ventilado para contenedores de basura, dotado con puerta con cierre de presión y estanco, que evite la transmisión de olores.
- Cuando las basuras u otros residuos sólidos que produjera cualquier actividad, por sus características, no pudiesen ser retirados por el servicio habitual de recogida, deberán ser trasladados directamente al lugar adecuado para su vertido por cuenta del titular de la actividad.

- **Campaña de retirada de residuos.**

Se realizarán campañas puntuales de retirada de residuos y/o infraestructuras obsoletas, con el objeto de evitar la generación de áreas marginales que favorezcan el acopio incontrolado de residuos.

Se procederá a la limpieza de los residuos sólidos que flotan en las dársenas portuarias, especialmente tras periodos de fuertes lluvias durante los cuales se arrastran más residuos.

d) VERTIDOS

- Durante la fase operativa del Plan se ha de disponer de los medios necesarios para la correcta aplicación del PICCMA.
- Los desechos generados por los buques serán gestionados con estricto cumplimiento de la normativa vigente (convenio MARPOL).
- Aplicación del programa ROM 5.1-13 (Recomendaciones de Obras Marítimas, "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" -Ministerio de Fomento-), como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.
- Aplicación de las medidas que puntualmente pudiera indicar el Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales y el Programa de Gestión de Episodios Contaminantes, de la ROM 5.1-13.

e) ATMÓSFERA

- **Calidad del aire.**

- Ninguna edificación o local podrá instalar la salida libre de humos y vahos por fachadas, balcones y ventanas, aunque dicha salida tenga carácter provisional, debiendo necesariamente conducirse por chimeneas apropiadas a la instalación de que se trate.
- Con arreglo al nivel tecnológico alcanzable en cada momento, será preceptivo el empleo de filtros depuradores en la salida de humos de las chimeneas industriales.

- La Autoridad Portuaria podrá imponer las medidas correctoras que estime pertinentes cuando, previo informe técnico, se acredite que una salida de humos causa perjuicios a terceros o tiene sistemas de corrección manifiestamente mejorables, pudiendo en su caso producir la paralización de la actividad de resultar contaminaciones graves.

f) PATRIMONIO

• Valores patrimoniales.

Se proponen las siguientes medidas correctoras y compensatorias sobre los distintos elementos patrimoniales existentes:

- Mantenimiento en buen estado de conservación de los valores identificados en el inventario, en coordinación con el órgano competente.
- Restos del primitivo muelle de Santa Cruz: cumplimiento de las indicaciones dadas por el órgano competente en patrimonio histórico, tras su retirada y traslado por las obras de la Vía Litoral.
- Edificio de los Prácticos: acondicionamiento de su fachada.

B) AREAS FUNCIONALES:

* Dársena de Anaga:

- **PAISAJE:** En toda obra que se realice en este sector que afecte a superficie con adoquines, se procederá a la retirada de los mismos y a su acopio temporal en lugar seguro, para su posterior reutilización en la misma obra, o en su caso, en cualquier otro sector portuario.

* El Bufadero:

- **PAISAJE:** A lo largo del Dique del Este, debido a la constante circulación de vehículos pesados, la superficie de rodadura se encuentra deteriorada. Por este motivo, se establece la ejecución de un proyecto que restituya la capa de rodadura.
- **ATMÓSFERA:** Se procederá a la limpieza periódica de la superficie del Dique del Este, ya que debido a los usos que recibe (descarga y carga de cemento, clinker, etc.), la superficie de rodadura presenta una constante deposición de partículas finas, las cuales son resuspendidas por la circulación de vehículos.

* Cueva Bermeja:

- **PAISAJE:** Retirada y traslado a vertedero autorizado de la maquinaria obsoleta y/o acopios de inertes depositados en las parcelas existentes. De igual forma, se procederá a la retirada de los acopios de escombros existentes, con el fin de mantener limpio el sector y evitar que continúe la acumulación de residuos.
- **PAISAJE:** A ambos lados de la carretera TF-11, concretamente en el tramo donde se localiza la cementera, hay una presencia continua de polvo en la superficie de las paredes, aceras, vegetación. lo cual genera una sensación de zona descuidada. Como medida correctora se realizará una limpieza periódica de las paredes, aceras y vegetación que dan al viario del referido tramo de la TF-11, ya que es una zona muy transitada.

7.- CONCLUSIÓN FINAL

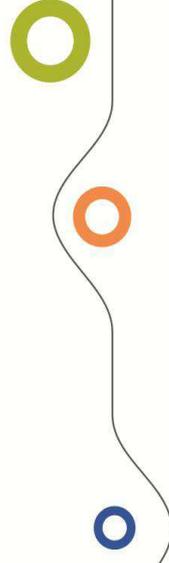
Como **CONCLUSIÓN FINAL** de la presente **Propuesta de Memoria Ambiental**, en la cual se ha tenido en consideración las alegaciones y escritos recibidos durante el periodo de información pública del Informe de Sostenibilidad Ambiental y del Plan Especial, **se valora que el desarrollo del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, es AMBIENTALMENTE VIABLE.**

En Santa Cruz de Tenerife, 9 de junio de 2014.



Fdo.- Juan José Ubach Suárez
Biólogo Colegiado N°17766-L
DNI: 43.804.783-H

ANEXOS



ANEXO I



ANEXO II



ANEXO III



