

A LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO

AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE



DON JOSÉ ANA PÉREZ LABAJOS, con D.N.I. 41.907.247 M, actuando en su propio nombre y en representación, en calidad de Presidente, de la **FUNDACIÓN CANARIA DE LA CONSTRUCCIÓN**, con C.I.F. G-38437661, inscrita en el Registro General de Fundaciones de la Comunidad Canaria con el número 85 de fecha noviembre de 1996, miembro de la Asociación Española de Fundaciones, y con domicilio a efectos de notificaciones en la calle San Clemente nº 24 5ªA, 38.002 - Santa Cruz de Tenerife.

Ayuntamiento de S/C de Tenerife



07157160004153442677
2013095463 GMU
13-11-2013 12.05 NALOMOL

EXPONE:

NO de Hacienda y Admones. Públicas
Registro General
Subdelegación del Gobierno en S/C D
TENERIFE
ENTRADA
NO de Registro: 73998 /RG 3388575
Fecha: 11/11/2013 11:19:00

Que con fecha 12 de Septiembre de 2.013, fue publicado en el BOC nº 176, anuncio de La Gerencia Municipal de Urbanismo de ese Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, por el que se somete a información pública la aprobación inicial del Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife junto con el informe de sostenibilidad ambiental.

Se transcribe la adopción del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife en sesión de 29 de julio de 2.013, que entre otros, dice:

“Primero.- Aprobar inicialmente el Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (...). En el documento que se elabore una vez completado el trámite de información pública se deberán subsanar los reparos y atender las recomendaciones puestos de manifiesto en los informes emitidos por la Dirección Técnica de Urbanismo (con fecha 19 y 22

de julio de 2.013), por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2.013) y por la Sección de Régimen Jurídico (con fecha 23 de julio de 2.013)”.

Que dando por reproducido, la totalidad de la convocatoria de alegaciones, en el plazo de DOS MESES a contar a partir del 12 de septiembre del 2.013, en el tiempo legal establecido, se formulan las siguientes:

ALEGACIONES:

I.- INTRODUCCIÓN.-

Por medio del presente escrito se quiere poner de manifiesto, fundamentalmente un análisis/denuncia sobre la evolución que ha sufrido el **Litoral de San Andrés**, en el tratamiento que le ha dado la elaboración de los diferentes Planes Especiales del Puerto de Santa Cruz de Tenerife; años 2.002, 2.007, septiembre de 2.012 y julio de 2.013, en este área funcional tan importante para el desarrollo económico, tanto en su vertiente cultural como turística y deportiva, para el Barrio de San Andrés y por tanto para la Ciudad de Santa Cruz.

No obstante, no renunciamos, a hacer una valoración de otras áreas funcionales y sus usos.

II.- ÁREA FUNCIONAL DE SAN ANDRÉS.-

II.1.- ANTECEDENTES.-

PRIMERO.- En el año 1.997, la empresa tinerfeña Parque Marítimo Anaga (en adelante PMA), comienza a gestionar la solicitud de una concesión

administrativa en el frente del Litoral de San Andrés, con el objeto de instalar un Club Náutico y un Puerto Deportivo.

SEGUNDO.- En el año 1.997, se elabora por parte de la Autoridad Portuaria un Avance de Proyecto de Plan Director de Protección del Frente de San Andrés, que en el año 1.998 se convertirá en el Plan Director Definitivo, en el que se introduce para satisfacer la demanda de la población de San Andrés, un refugio pesquero para cubrir cien amarres. DOC. ANEXO 1

TERCERO.- En febrero del año 2.002 se otorga a PMA, concesión administrativa para Puerto Deportivo y Club Náutico en San Andrés, con la inclusión de Adenda que complementaba el uso pesquero. DOC. ANEXO 2

Dicha concesión, está sustentada, en la Declaración de Impacto Ambiental formulada con fecha 9 de febrero de 2.001 -conforme al BOE nº 35-, en el Proyecto Básico visado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y puertos de Santa Cruz de Tenerife y con la fianza correspondiente. DOC. ANEXO 3.

CUARTO.- En el año 2.003 se presenta ante la Autoridad Portuaria, proyecto de ejecución de Tecamac. El mismo está sustentado en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife elaborado en el año 2.002, en el mencionado Plan Director de Protección del Frente de San Andrés y en las instrucciones de la propia Autoridad Portuaria, según consta en el mencionado proyecto visado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santa Cruz de Tenerife.

QUINTO.- En octubre de 2.004, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprueba de oficio, una modificación no sustancial, que siendo contraria a los intereses de PMA, se termina aceptando para evitar la judicialización del proyecto, siempre, claro está, que no supusiera cambios sustanciales. DOC. ANEXO 4

SEXTO.- En el año 2.005, se presenta ante la Autoridad Portuaria, un nuevo proyecto confeccionado por la firma Viatrio, basado en la modificación anterior. Al final del año se suscribe el documento de replanteo e inicio de

obras, entre la Dirección Facultativa, UTE formada por Acciona-FCC Construcciones-Sato y representación de PMA, coordinados en todo momento, a través de la Dirección Facultativa, con la Autoridad Portuaria.

SÉPTIMO.- En enero de 2.006, en el inicio de la obra, se interrumpe el paso de camiones a la misma, con excusas de la Autoridad Portuaria contrarias al programa establecido entre dicha Administración y el Director de Obra.

OCTAVO.- En Febrero de 2.006, la Autoridad Portuaria informa a PMA, de que está o va a evacuar informe con el Ministerio de Medioambiente, para **ver si es necesario un nuevo estudio de impacto ambiental.**

NOVENO.- Con fecha 12 de junio de 2.007 se acuerda entre Autoridad Portuaria y Ministerio de Medioambiente el sometimiento del proyecto a un nuevo estudio de impacto ambiental. DOC. ANEXO 5

DÉCIMO.- Al impedir la Autoridad Portuaria el inicio de las obras, PMA a la par que inicia su defensa jurídica mediante sendos recursos contencioso-administrativos (año 2.008), solicita la suspensión provisional de la eficacia de los términos concesionales, para evitar el inútil pago de los cánones, ante una parálisis ajena a la responsabilidad de PMA.

UNDÉCIMO.- En el año 2.009, la Subdirección General de Recursos del Ministerio de Fomento, dio conformidad a propuesta de resolución para proceder a declarar la nulidad de pleno derecho del acuerdo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife de 8 de octubre de 2.004, toda vez que incurría en la causa prevista en el artículo 62.1.f) de la ley 30/1992.

DÉCIMOPRIMERO.- En el estado actual de tramitación, y en base a una documentación incompleta e instrumentalizada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, se envió al Consejo de Estado desde FOMENTO:

“ASUNTO: Revisión de oficio de acuerdo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 8 de octubre de 2.004, de modificación de la concesión otorgada a”

El envío de dicha documentación y las dudas planteadas, tienen una particularidad que consiste en que únicamente se circunscriben al incumplimiento de la revisión de oficio, de única y exclusivamente, la legislación medioambiental, en la que el Director del Puerto de Santa Cruz de Tenerife – que inició dicho trámite-, era manifiestamente incompetente, así como el mismísimo Abogado del Estado; la evaluación hubo de ser hecha desde el primer momento, por el Ministerio de Medioambiente.

El trucaje, si se nos permite la expresión, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, radica en que modificando el objeto de la concesión y la situación de la misma, se siguió manteniendo el concepto de modificación no sustancial (art. 113.2 de la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General)

DÉCIMOSEGUNDO.- Visto lo anterior, el Consejo de Estado dictamina la no procedencia de la anulación de la modificación realizada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife de 8 de octubre de 2.004, basándose en motivos de excepcionalidad, mirando hacia otra parte, pero única y exclusivamente en la vulneración de preceptos medioambientales, para nada se mete en la vulneración flagrante que se ha realizado, de la Legislación de Puertos de Interés General. DOC. ANEXO 6

DÉCIMOTERCERO.- En el siguiente paso, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, como promotor, presenta a exposición pública el estudio de impacto ambiental del proyecto modificado –proyecto de Viatrio-, en noviembre de 2.012. La Fundación Canaria de la Construcción formuló pliego de ALEGACIONES dentro del plazo establecido.

Al día de la fecha se está pendiente las conclusiones correspondientes resultado de dicha exposición pública y de las alegaciones presentadas.

DÉCIMOCUARTO.- Complementemos la situación actual, con las declaraciones en los diferentes medios, de los responsables tanto del Ayuntamiento como de la Autoridad Portuaria, en el sentido de que no existe ninguna voluntad de desarrollar este proyecto redactado por Viatrio, a iniciativa

de las mismas administraciones que ahora se le oponen. A más, hay que decir, que dicho proyecto invade el LIC y no tiene cobertura urbanística, al contrario del proyecto del año 2.002 de Tecamac.

Todo lo cual es contrario, al Informe de Sostenibilidad Ambiental –Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Julio 2.013). Página 236. Se anexa como DOC. ANEXO 6-bis

II.2.- PLAN ESPECIAL ELABORADO EN JULIO DE 2.013. EVOLUCIÓN DE OTROS PLANES ESPECIALES RELACIONADOS.-

Antes de nada, subrayemos que por el mismo Director-Redactor, el arquitecto D. Jorge Coderch Figueroa, se han elaborado los planes especiales definidos con anterioridad; año 2.002, año 2.007, año 2.012 y año 2.013.

La situación de la concesión administrativa de San Andrés, la vamos a analizar ejerciendo nuestro derecho contradictorio, comenzando por el final; es decir, por el año 2.013 y terminando con la formulación del año 2.002:

PLAN ESPECIAL ELABORADO EN JULIO DEL 2.013.- En el presente documento se hace referencia al envío por parte de la Autoridad Portuaria a Puertos del Estado del Plan Especial del Puerto (septiembre 2.012) al que se une el correspondiente informe de sostenibilidad ambiental. *“Con fecha 22 de octubre de 2.012 se aprueba por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife el mencionado documento, que se remite con fecha 30 de octubre de 2.012 a la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife”.*

No obstante, en el presente documento aparecen modificaciones de la ordenación que no son motivadas por la subsanación de solicitudes realizadas por la Gerencia de Urbanismo en el intercambio de documentación.

Efectivamente, se introducen nuevas propuestas de ordenación para determinados ámbitos.

“Según se explica en el escrito de remisión de la Autoridad Portuaria, el nuevo documento ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres existentes eliminando todos aquellos espacios que el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) se ha previsto que se ganen al mar. Este es un cambio relevante con respecto al anterior documento y se analizará en un apartado específico del presente informe (apartado 4)”. Copiado literalmente del INFORME DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO (exp 2012/4604), de su página 2.

Seguimos transcribiendo parte del ya mencionado informe del expediente 2012/4604:

“El nuevo documento presentado el 12-7-13 no ha subsanado los aspectos señalados. Además, con respecto al anterior documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres eliminando todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Es decir, sólo se establece la ordenación pormenorizada de aquellos espacios terrestres realmente existentes...”.

“Sin embargo, se observa que este criterio de excluir los terrenos aún no ganados al mar no se sigue en el área de Cueva Bermeja, en la que se establece la ordenación pormenorizada de una explanada prevista en el PUEP pero que aún no existe. También se establecen determinaciones de ordenación para los ámbitos de Valleseco y del Litoral de San Andrés que, no obstante, están remitidos a Plan Especial complementario.”

“El nuevo documento incluye el plano O-1.1 que con respecto a la delimitación de la zona de servicio del PUEP distingue tres situaciones:

- 1. Ámbitos ordenados por corresponderse con terrenos efectivamente existentes.*
- 2. Ámbito ordenado de la ampliación de Cueva Bermeja.*
- 3. Ámbitos no ordenados remitidos a Plan Especial. Son las áreas funcionales de Valleseco y Litoral de San Andrés y los terrenos de la zona de servicio que no existen en la actualidad.*

En relación con esta situación se ha añadido también una nueva Disposición Adicional Cuarta en la Normativa Urbanística que señala lo siguiente:

Además de los ámbitos de Litoral de Valleseco y Litoral de San Andrés, en los espacios aún no ganados al mar (según área no ordenadas grafiadas en el plano O.1-1), cuando se hayan ejecutado las correspondientes obras marítimas –en base a las determinaciones de la legislación sectorial y ambiental de aplicación- y se conforme una zona terrestre portuaria que por el tipo de usos a albergar requiera su ordenación pormenorizada mediante instrumento de planeamiento urbanístico, se habrá de redactar el correspondiente Plan Especial Complementario”.

Continuando con la transcripción del informe:

“d) La justificación de esta alteración con respecto al anterior documento se contiene en el apartado 2.4 de la Memoria de Ordenación del documento y también en el escrito de remisión de la Autoridad Portuaria.

La Memoria de Ordenación expone que la exclusión de los terrenos que aún no se han ganado al mar responde a una exigencia incluida en los informes que sobre el documento ha emitido el Organismo Público Puertos del Estado. Según se expone, dicho organismo exige que en el Plan Especial las áreas ordenadas se correspondan con los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción. Se indica también que Puertos del Estado sólo autorizaría incluir terrenos aún no existentes de forma excepcional y si concurren ciertas circunstancias (nuevas superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo y que cuenten con la tramitación ambiental finalizada.) La Autoridad Portuaria considera que en el caso de la nueva explanada de Cueva Bermeja si concurren dichas circunstancias excepcionales por lo que se ha incluido en el Plan Especial la correspondiente ordenación pormenorizada.

d) Analizada la situación planteada esta Dirección Técnica observa que la única justificación a esta modificación sustancial estaría un condicionante señalado en un informe de Puertos del Estado al que se hace referencia. No se aporta referencia a alguna disposición jurídica que pueda avalar esta interpretación

Por ello esta Dirección Técnica considera que, en principio, debe mantener el reparo con respecto a la delimitación del ámbito ordenado por el Plan Especial por no coincidir con la zona de servicio delimitada en el vigente PUEP. En todo caso, dadas las características de la cuestión planteada será necesario un pronunciamiento expreso de los Servicios Jurídicos que en su informe señalarán la forma de proceder”

Lo cual queda corroborado en las propias Normas Urbanísticas del propio documento que se pretende aprobar, en su página 1:

“Art. 2. Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se corresponde con el del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de Julio (BOE nº 181, de 31 de Julio de 2.006).

En este plan se ordena pormenorizadamente la actual zona de servicio terrestres del puerto (salvo la parte de las áreas funcionales de Litoral de Valleseco y de San Andrés remitida a Plan Especial Complementario), más la explanada a generar en el ámbito de Cueva Bermeja que cuenta con resolución, de 9 de enero de 2.004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se considera que no es necesario su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental (BOE nº 29, de 3 de febrero de 2.004), explanada que podría ser necesario acometer total o parcialmente a corto plazo.”

Añadamos por nuestra parte que el plano O-1.2, viene a sustituir al plano O.1, correspondiente al documento redactado en septiembre de 2.012, que ya se dijo es el enviado a Puertos del Estado por la Autoridad Portuaria, a la par que es el aprobado por su Consejo de Administración y remitido el 30 de octubre a la Gerencia Municipal de Urbanismo. DOC. ANEXO 7: Se anexan planos O.1 del documento correspondiente a septiembre de 2.012, y planos O-1.1 y O.1.2 del documento elaborado en julio de 2.013.

Paso de los presentes reparos, de los Servicios Técnicos de la Gerencia de Urbanismo, a los Servicios Jurídicos, para “un pronunciamiento expreso”.

Reproducimos por su importancia el apartado sexto del *INFORME JURÍDICO EXP. 2012/4604, del 23 de Julio de 2.013:*

“SEXTO.- NECESIDAD DE ADAPTACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL A LA ZONA DE SERVICIO DELIMITADA POR EL PUEP.

En nuestro anterior informe de 5 de junio de 2.013 pusimos de manifiesto que los planes de Utilización de Espacios Portuarios (actualmente denominados Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) sirven, fundamentalmente, como

instrumento de delimitación del perímetro portuario, y por tanto la ubicación del puerto como dicha delimitación deben ser decididas por el Estado en cuanto titular de la competencia sobre puertos de interés general y del dominio público que, como consecuencia del PUEP, quedará afecto al puerto [fundamento jurídico trigésimo cuarto de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 19 de febrero de 1998 (RTC 1998/40)]. En definitiva, únicamente a la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios le corresponde delimitar la zona de servicio del puerto, como proyección de la competencia prevista en el artículo 149.120º de la Constitución Española y en cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (artículo 36 del citado texto legal).

Señalábamos que si bien es cierto que la doctrina jurisprudencial emanada de nuestro Alto Tribunal sostiene que el Plan Especial del Puerto se debe limitar a regular usos urbanísticos y no a legitimar las infraestructuras propiamente portuarias, resultando inadecuado para legitimar (por si solo) la creación o ampliación del puerto, y en especial las actuaciones sobre ámbitos exteriores a la competencia territorial municipal (como es la lámina de agua), en tanto no existe un soporte físico o terreno que pase a ser suelo de dominio público o de propiedad privada, apto para ser urbanizado; esa misma doctrina jurisprudencial [entre otras, Sentencias del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 2.011 (RJ 2012/2739) y 30 de octubre de 2009 (RJ 2012/1680)] se ha encargado de matizar que es el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios el que legitima la implantación efectiva de los usos estrictamente portuarios en los puertos de interés general, en cuanto a expresión de la competencia estatal sobre los mismos, correspondiéndole, además de la delimitación de la zona de servicio de los puertos, la ordenación propiamente portuaria, es decir, de los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como los de reserva para el desarrollo de dicha actividad. Así, el Plan de Utilización determina la propia creación o ampliación del Puerto, precediendo por tanto en el tiempo al Plan Especial, de naturaleza urbanística, en el que simplemente se ordenan los usos urbanísticos que se implantarán sobre la superficie de suelo portuario una vez exista.

De este modo, concluíamos que en supuesto que nos ocupa, partiendo de la base de que el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife no puede amparar y legitimar por si mismo la ejecución de infraestructura portuarias que conlleven rellenos sobre el mar en la medida en que ello es competencia del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, lo cierto es que es el propio PUEP de Santa Cruz de Tenerife el que ampara y legitima los mismos (incluyéndolos dentro de la zona de servicio del puerto);

por consiguiente, el Plan Especial del Puerto, en aplicación de lo previsto en el artículo 56.2 del TR-LPEMM, debía referirse a la zona de servicio del Puerto previamente delimitada por el PUEP.

En el nuevo documento presentado por la Autoridad Portuaria en julio de 2.013, ésta considera que el Plan Especial de Ordenación, en tanto que instrumento urbanístico y no de planificación portuaria, debe ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción. No obstante, en el apartado 2.4 de la memoria de ordenación, se manifiesta que para contemplar superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo, como es el caso de la explanada a generar en Cueva Bermeja. La ordenación propuesta en esta zona, en tanto que definida sobre superficies aún no existentes, sólo surtirá efecto en el momento en que finalicen las citadas obras y los terrenos hayan emergido.

En consecuencia, el Plan Especial presentado por la Autoridad Portuaria en el mes de julio de 2.013 ordena pormenorizadamente aquellos espacios terrestres realmente existentes (salvo las áreas funcionales de Litoral de Valleseco y de San Andrés, que se remiten a Plan Especial Complementario), más la explanada a generar en el área de Cueva Bermeja. Por el contrario, se deja sin ordenar: la franja de ampliación sobre el Barranco de Santos; la nueva plataforma en el Muelle de Enlace (muelle del carnaval); prolongaciones en el muelle norte; ampliación de la dársena en la escuela de náutica; nueva explanada en la zona de La Jurada; prolongación del dique del este; rellenos en la ribera de la Dársena Pesquera (Dársena Norte).

El ámbito de aplicación del Plan Especial se plasma gráficamente en el plano de ordenación O.1-1 en el que se definen, de un lado, las áreas a ordenar pormenorizadamente en este Plan, que se remite a Plan Especial Complementario.

Como puede apreciarse, la Autoridad Portuaria adopta una razonable postura ecléctica, en el sentido de asumir la delimitación derivada del PUEP y dejar sin ordenar aquellos terrenos que se incorporan a la zona de servicio del puerto por obras previstas (remitiéndolos a Plan Especial Complementario). Tal posibilidad es compartida por esta Sección de Régimen Jurídico, en la medida en que se hace compatible la tesis que sostiene Puertos del Estado [en el sentido de que el Plan Especial no puede ordenar actuaciones sobre ámbitos exteriores a la competencia territorial municipal (como es la lámina de agua), en tanto no exista un soporte físico o terreno que, por accesión artificial, pasen a integrarse en el territorio municipal] con la exigencia derivada del

artículo 56.2 del TR-LPEMM (de que el Plan Especial asuma la delimitación de la zona de servicio derivada del PUEP)).

Sin embargo, si la tesis de partida es no ordenar pormenorizadamente los terrenos de la zona de servicio que no existen en la actualidad, resulta incongruente sostener la posibilidad que defiende Puertos del Estado en el sentido de permitir tal ordenación en aquellos supuestos en que se trate de superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo (y ello, con independencia de las exigencias y condiciones que pudieran imponerse). En consecuencia, en opinión de esta Sección de Régimen Jurídico, la explanada a generar en Cueva Bermeja no podrá ser ordenada por el presente Plan Especial del Puerto, al igual que ocurre con las restantes obras previstas sobre terrenos que se ganarán al mar, y su ordenación habrá de quedar remitida a un Plan Especial Complementario”.

En el apartado octavo se viene a concluir:

“- En lo que atañe a la necesidad de adaptación del ámbito del plan especial a la zona de servicio delimitada por el PUEP, la explanada a generar en Cueva Bermeja no podrá ser ordenada por el presente Plan Especial del Puerto, al igual que ocurre con las restantes obras previstas sobre terrenos que se ganarán al mar, y su ordenación habrá de quedar remitida a un Plan Especial Complementario”.

III.- EN NUESTRAS ALEGACIONES QUEREMOS DECIR.-

PRIMERO.- En el apartado 2.4 de la memoria de ordenación, del nuevo documento presentado por la Autoridad Portuaria en julio de 2.013, en base a un presunto fundamento, se quiere ignorar el PUEP, aprobado el 13 de julio de 2.006 (B.O.E. nº 181, de 31 julio), en las áreas funcionales de Valleseco y San Andrés.

El fundamento es:

“(…) según escrito de Puertos del Estado de fecha 11 de abril de 2.013, sí se justifica que para ciertos casos el Plan Especial pueda (principalmente por razones de economía administrativa), contemplar superficies que van a ser generadas por obras

que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo (siendo en esta última situación condición de imprescindible cumplimiento que cuenten con su tramitación ambiental finalizada), como el caso de la explanada a generar en Cueva Bermeja”.

En definitiva, se varían por la Autoridad Portuaria, las hipótesis de trabajo del documento inicial del año 2.012, y también toda la metodología de los documentos formulados en el año 2.007 y 2.002, por la misma Dirección del Plan Especial.

Se pretende, básicamente, soslayar la viabilidad inmediata en el desarrollo, de las áreas funcionales de Valleseco y San Andrés, haciendo una excepcionalidad con el área funcional de Cueva Bermeja.

Esta tesis, se pretende apuntalar en el nuevo documento del año 2.013, en el apartado 5 de la Memoria de Ordenación –pág. 21-:

“Antes de entrar en dicha síntesis descriptiva, debe insistirse en que el presente instrumento tiene como función la de establecer la ordenación pormenorizada de la zona de servicio terrestre del Puerto actualmente existente e incluyendo la ampliación de la plataforma portuaria en el área funcional de Cueva Bermeja, de conformidad con lo establecido en la legislación que resulta de aplicación (ya analizada en anteriores epígrafes) y en el planeamiento territorial y urbanístico.”

SEGUNDO.- Digamos de entrada, que ya desde el informe de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento –reproducidos aquí-, se transcriben erróneamente, los términos EXIJE y EXCEPCIONAL, que no están incluidos en el referido escrito de Puertos del Estado del 11 de abril de 2.013, por lo que su exacta interpretación, puede desviarse. Ya que en la expresión literal del mencionado escrito, no se introduce una exigencia, ni una excepcionalidad, sino más bien una justificación de buscar atajos, sin pasar previamente por el PUEP; y sin más base, que una desconocida resolución, que la Dirección Técnica Municipal remite benevolentemente al Área Jurídica, a pesar de cómo bien dice la primera, tratarse de una discrepancia.

Nosotros subrayamos, que la única razón que da el nuevo documento del Plan Especial es la de: *“principalmente, por razones de economía administrativa”*.

TERCERO.- Por nuestra parte añadimos que la solución salomónica de los Servicios Jurídicos, de enviar al “limbo de futuros planes especiales complementarios”, también al área funcional de Cueva Bermeja, lo mismo que se ha hecho sorprendentemente, en la nueva formulación de julio de 2.013, con las áreas funcionales de Valleseco y San Andrés; no deja de ser mas que acompañar a la Autoridad Portuaria, en la huida hacia adelante que emprendió desde que en el año 2.004, desarrolló de oficio una modificación sustancial del área funcional de San Andrés, creyendo (¿?) que se trataba de una modificación no sustancial. Por lo cual, se introdujo dicha modificación sustancial en el PUEP aprobado en el 2.006, quedando posiblemente, tocado de vicios de nulidad el proyecto modificado, y por ende el PUEP en el área Litoral de San Andrés.

CUARTO.- El Litoral de San Andrés, es el mismo geográfica y administrativamente, y está bien señalado, al menos, desde el actual Plan Especial de 1.995; no por cambiar el nombre de una misma cosa, se cambia la identidad de la misma.

La nueva formulación del Plan Especial del 2.013, llamando a las áreas funcionales, áreas de aplicación cuando definen el uso pormenorizado, no deja de ser más que un brindis al sol, para convertir peras en manzanas, lo cual es imposible incluso para los dignatarios de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Cuando se sustituye el plano O-1 de la formulación de septiembre de 2.012 de áreas funcionales, por el O-1-2 de áreas funcionales, desapareciendo en éste último plano el proyecto de la concesión de PMA en San Andrés, se intenta justificar su inevitable existencia, mediante el plano O-1-1, definiendo el área funcional Litoral de San Andrés como área de aplicación, el Director del Equipo Redactor no puede olvidarse ni soslayar ni cambiar, los fundamentos jurídicos que el mismo Director Sr. Coderch, defendió en el marco legal de

aplicación de SU formulación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de diciembre de 2.002* (igual Marco Legal en la formulación del 2.007). DOC. ANEXO 8: Incorporamos, como pieza de convicción las siguientes páginas de dicho documento*: Portada, Equipo Redactor, más páginas 65,66,66,67,67

QUINTO.- Contrariamente, a la opinión de la Sección de Régimen Jurídico de respeto a las nuevas tesis de la Autoridad Portuaria, con la única enmienda al área funcional de Cueva Bermeja; haciendo tabla rasa, con las otras dos áreas funcionales: Valleseco y San Andrés; tenemos que decir que las tres áreas mencionadas deben tener un tratamiento diferenciado. Los casos son diferentes, sus derechos y obligaciones historiográficas desiguales, la titularidad de los bienes jurídicos en San Andrés tiene un componente privado, del que carecen Valleseco y Cueva Bermeja; y lo que es fundamental, La Legitimidad Medioambiental ni siquiera se ha analizado.

Lo que es más importante, admitiendo el Servicio Jurídico, que la nueva tesis de la Autoridad Portuaria, sitúa el documento del Plan Especial en una situación no muy definida –“*postura ecléctica*”-, debemos recordar a los ilustres juristas que sobran los métodos filosóficos, y que el Director y Equipo Redactor del Plan no pueden adoptar dicho criterio opcional según lo que mejor les parezca, ante decisiones regladas, por la misma jurisprudencia que se invoca.

El envío de Área de Utilización de Cueva Bermeja, al mismo limbo de posible parálisis que Valleseco y San Andrés, más que solucionar, aumentaría el problema si los tres casos fueran homólogos.

5.1.- HECHOS RELEVANTES Y PRUEBAS DE CONVICCIÓN:

5.1.1.- Litoral de San Andrés.-

Damos por reproducido el apartado II.1 de la presente alegación.

Denunciamos la modificación sustancial de oficio, de la concesión administrativa otorgada en febrero de 2.002 por la Autoridad Portuaria a la empresa Parque Marítimo Anaga, modificación aprobada

en octubre de 2.004 por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, justificándola por nuevos criterios del PGOU, actualmente aún sin definir. Este hecho relevante, lo apoyamos en la copia del acta aportada como Doc. Anexo 4.

Denunciamos el PUEP del año 2.006, aprobado el 13 de julio y publicado el 31 de Julio (BOE nº 181), en el área funcional de San Andrés, que incluye el proyecto de la concesión administrativa modificada -redactado por Viatrio en el año 2.005-, sin formulación de impacto ambiental. Copiando el PUEP del proyecto y no al revés. Este hecho relevante lo apoyamos presentando el DOC. ANEXO 9: adjuntamos BOE y plano del PUEP.

Denunciamos el Dictamen del Consejo de Estado de 2.010, por basarse en documentación -enviada a dicho Consejo- manipulada e incompleta, originada en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y circunscribir la consulta solamente a infracciones medioambientales, ocultando el incumplimiento del artículo 113.2 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, al variar la SITUACIÓN de la concesión y por tanto EL OBJETO de dicha concesión. Este hecho relevante lo apoyamos en el documento aportado como Anexo 6.

Denunciamos la exposición pública de diciembre de 2.012 del Estudio de Impacto Ambiental del la Concesión Modificada –proyecto de Viatrio-, por tratarse de una puesta en escena, que nada tiene que ver con la voluntad política de NO ejecutar dicho proyecto modificado, impuesto de oficio por la Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Santa Cruz. Lo cual queda bien patente al desaparecer en el Plan Especial de Julio de 2.013 (plano O-1-2) como área de utilización.

Se anexan como DOC. ANEXO 10 copia de las alegaciones a la exposición pública del Impacto ambiental del proyecto modificado del puerto deportivo (proyecto de Viatrio), directamente relacionadas con el Plan Especial y el PUEP aprobado en el año 2.006, como mejor

explicación a las irregularidades cometidas por la Autoridad Portuaria respecto a la concesión administrativa de San Andrés otorgada en el año 2.002, así como –esto es más grave- en la formulación y aprobación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del 2.006 donde se trasladó a la Dirección General de Puertos del Estado documentación y conceptos erróneos o tergiversados.

Denunciamos las NUEVAS TESIS de la Formulación del Plan Especial de Julio de 2.013, mediante un cambio radical con el redactado en el 2.012, entendiendo que coincide en fecha con nuestras alegaciones a la anteriormente citada exposición pública del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de Viatrio, donde pusimos al descubierto las irregularidades de la Autoridad Portuaria en el Litoral de San Andrés. Todo lo anterior ya ha quedado acreditado con la presentación de los planos incorporados como Doc. Anexo 7.

5.2.- LEGITIMIDAD AMBIENTAL:

Nos ceñimos en principio, al área acotada por los Servicios Jurídicos del Ayuntamiento, como terrenos a ganar al mar. Es decir:

Valleseco, Cueva Bermeja y Litoral de San Andrés; yendo de sur a norte, llegando con nuestro análisis hasta los últimos rellenos de la Dársena Pesquera.

5.2.1.- Área Funcional Valleseco.-

“Resolución de 18 de diciembre de 2.012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ordenación del área funcional de Valleseco, término municipal de Santa Cruz de Tenerife (Tenerife)” – BOE nº 7, de 8 de enero de 2.013-:

“El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el Grupo 7, apartado e, del anexo II del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental)”.

Transcribiendo literalmente la legislación mencionada, vemos que se refiere: *“obras de alimentación artificial de playas cuyo volumen de aportación de arena supere los 500.000 metros cúbicos o bien que requieran la construcción de diques o espigones (proyectos no incluidos en el anexo I)”.*

Nos encontramos con la duda, de que el estudio de impacto pueda dar cobertura no solo a la playa, sino también a toda una serie de actuaciones como son: edificaciones singulares, restaurante, dársena de embarcaciones de servicio, embarcaciones de recreo, etc.

Por otro lado existe una amplia zona de terreno de 67.773 m² que no hay que ganar al mar, y el hecho de la declaración BIC de las Naves Carboneras, pone el desarrollo de la zona también en manos del Cabildo.

5.2.2.- Área Funcional Cueva Bermeja.-

El nuevo documento del Plan Especial formulado en julio de 2.013, en el apartado 2.4 ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL, de la memoria de ordenación, se dice:

“En consecuencia, en el presente Plan Especial se ordena pormenorizadamente la actual zona de servicio terrestre del Puerto (salvo la parte de las áreas funcionales del litoral de Valleseco y de San Andrés remitidas a Plan Especial Complementario), mas la explanada a generar en el ámbito de Cueva Bermeja que cuenta con resolución, de 9 de enero del 2.004 de la Secretaría General de Medioambiente, por la que se considera que no es necesario su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, BOE nº 29, de 3 de febrero de 2.004, explanada que podría ser necesario acometer total o parcialmente a corto plazo.”

Si nos trasladamos al BOE nº 29 mencionado nos encontramos:

“Por otra parte, se dispone del estudio de impacto ambiental del proyecto “2ª fase de defensa de rellenos del dique del este desde el quiebro de la 1ª y 2ª alineación del dique del este hasta el espigón de Cueva Bermeja” remitido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife con motivo de la Resolución sobre el proyecto “Tercera fase de defensa del ensanche de la explanada de la dársena de pesca del puerto de Santa Cruz de Tenerife” (BOE número 277, de 17 de noviembre de 2002). Dicho estudio de impacto ambiental se refiere exactamente al proyecto objeto de la presente Resolución, aunque el título sea ligeramente diferente. Asimismo, además de la Resolución mencionada antes, se dispone de la Declaración de Impacto Ambiental del puerto deportivo en San Andrés, promovido por Parque Marítimo Anaga Sociedad Anónima (BOE número 35, de 9 de febrero de 2001), cuya ubicación es contigua al ensanche de la explanada de la dársena de pesca). Ambos proyectos (Puerto deportivo de San Andrés y explanada de la dársena de pesca) están situados a unos 2,5 kilómetros al norte de la presente actuación”.

Como reflexión, manifestamos nuestro asombro de que el Plan Especial, nuevamente formulado, pretenda difuminar la concesión del Puerto Deportivo de San Andrés, y al mismo tiempo, se apoye en el Estudio de Impacto de dicha concesión, para legitimar una actuación diferenciada en Cueva Bermeja, cuya resolución de evaluación de impacto se asienta en la Declaración de Impacto Ambiental del Puerto Deportivo de San Andrés, promovido por Parque Marítimo Anaga.

Este asunto, reviste especial gravedad, ya que según consta en el BOE nº 29, la resolución de 9 de enero de 2.004, tiene una serie de condicionantes que la Autoridad Portuaria no ha cumplimentado, como entre otros: *“antes de proceder a la fase de relleno, se deberá haber completado el cierre perimetral u obra de defensa en toda su longitud...”*, lo que no se ha hecho por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, como puede observarse en fotografías aéreas de la época; tanto en el Dique del Este como en la Dársena Pesquera.

5.2.3.- Área Funcional San Andrés.-

“Resolución del 11 de enero de 2.001, de la Secretaría General de Medioambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto del puerto deportivo en San Andrés, término municipal de Santa Cruz de Tenerife. Promotora Parque Marítimo Anaga, Sociedad Anónima”. -BOE nº 35 de 9 de febrero-:

Señalemos en esta declaración de impacto ambiental, donde se dice:

“El proyecto tiene la finalidad de definir y diseñar las actuaciones contempladas en el Avance del Plan Director de San Andrés de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, para posteriormente realizar el proyecto de construcción. Dichas actuaciones consisten en el aprovechamiento litoral portuario, lúdico y deportivo coordinado con la protección del litoral.”

El mencionado avance del Plan Director de San Andrés del año 1.997, es completado con la aprobación definitiva del mismo, en el año 1.998, Plan Director de San Andrés, y también asombrosamente este documento es difícil de localizar en las diferentes historiografías de la documentación portuaria correspondiente al Litoral de San Andrés; así un documento tan importante como el Dictamen del Consejo de estado del año 2.010, dicha documentación no es remitida, a tal alto Tribunal por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, para dictaminar sobre la concesión administrativa tanta veces mencionada de Parque Marítimo Anaga.

A mayor abundamiento, de los despropósitos administrativos, nos referiremos también a la *“Resolución de 31 de octubre de 2.002 de la Secretaría General de Medioambiente, sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto “Tercera fase de defensa del ensanche de la explanada de la Dársena de Pesca del Puerto de Santa Cruz de Tenerife”, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife”*. BOE nº 277 de 19 de noviembre de 2.002.

Efectivamente, el ensanche de la explanada de la Dársena de Pesca, según la Autoridad Portuaria y así lo traslada a la Secretaría General de Medioambiente, no considera necesario el sometimiento del enorme proyecto de rellenos de la Dársena de Pesca al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, amparándose también en la Declaración de impacto del Puerto Deportivo de San Andrés promovido por Parque Marítimo Anaga, así como en la resolución ya mencionada de Cueva Bermeja.

En conclusión, se ponen por delante una obras públicas, como son las de Cueva Bermeja y los rellenos de la Dársena Pesquera, del Puerto Deportivo de San Andrés cuya Declaración de Impacto Ambiental ampara a las simples resoluciones de impacto de dichas obras públicas que son legitimadas por la iniciativa privada del Puerto Deportivo de San Andrés; que ni se respeta ni se le hace justicia.

5.2.4.- Referencia a la Ley Canaria de Prevención de Impacto Ecológico 11/1990, de 13 de Julio.-

Entendemos que las dos resoluciones mencionadas de la Secretaría General de Medioambiente, correspondientes respectivamente al *Ensanche de la Explanada de la Dársena de Pesca* (BOE 19 de noviembre de 2.002) y la correspondiente a *Cueva Bermeja* (BOE 3 de febrero de 2.004), no se adecúan exactamente a la Legislación Autonómica mencionada.

Efectivamente, al tratarse de áreas de utilización vinculadas a graneles líquidos y almacenes relacionados con la industria, tendríamos que ir al *Anexo I: Planes, Proyectos y Actividades sujetas a evaluación detallada de Impacto Ecológico*, a su apartado de Infraestructuras, y posiblemente a su *Anexo II: Planes, Proyectos y actividades sujetas a Evaluación detallada de Impacto Ecológico cuando se proyecten realizar en áreas de sensibilidad ecológica*, así como en el *Anexo III: Proyectos*

sujetos a Evaluación de Impacto Ambiental, donde en su apartado de Infraestructuras se cita en el punto 6 a los *puertos comerciales*.

El otro área no ordenada: Litoral de Valleseco, está sujeta – nueva formulación Plan Especial Julio 2.013- a las determinaciones y modificaciones que en su caso pueda resultar de la Declaración de Impacto Ambiental, del proyecto “Ordenación del Área Funcional de Valleseco” (BOC nº 7, 8 de Enero de 2.013), para lo cual hay que modificar el mencionado proyecto ya que parte de las obras serán ejecutadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medioambiente y Medio Rural y Marino, para lo cual la Autoridad Portuaria deberá proceder a la desafección de los terrenos de dominio público portuario.

El mismo Plan Especial añade, *“espacios que, una vez desafectados, obviamente no estarán sujetos a los instrumentos de planeamiento portuario”*. La superficie terrestre es de 67.773 metros cuadrados. Por lo que el terreno a ganar al mar es solamente de 45.327 metros cuadrados.

Añadamos que esta área no ordenada -45.327 M2- está afectada por la delimitación “Bien de Interés Cultural, con la categoría de Sitio Histórico”, por lo que habrá de remitirse a una Plan Especial de Protección gestionado por el Cabildo de Tenerife.

Como vemos, nada tiene que ver las características y singularidades, de las áreas de utilización de Valleseco, Cueva Bermeja y San Andrés, por lo que el tratamiento que se hace de las mismas, tanto de la última formulación del Plan Especial –Julio de 2.013-, como de los Servicios Jurídicos de la Gerencia de Urbanismo, debe de individualizarse, particularizarse y tratarse como lo que son: zonas totalmente diferenciadas.

SEXTO.- Cuadro de Estudio Comparativo de las Áreas Náutico-Deportivas,
en la formulación del Plan Especial en el 2.002, 2.007, 2.012 y su modificación
en Julio de 2.013.

AREAS NAUTICO-DEPORTIVAS (+VALLESECO) (+ RECREATIVAS)

AREAS FUNCIONALES	M2 PE 2.013	M2 PE 2.012	M2 PE 2.007	M2 PE 2.002
MUELLE DE ENLACE <div style="text-align: right; padding-right: 20px;">Recreativa</div>	(Marina) 13.347 3.597 7.312	13.432 4.968 (+Plaza) 17.143	13.271 (R+Plaza) 25.245	17.766 (R) 6.482
DARSENA ANAGA (Club Mar)	25.447	25.447	24.867	25.543
VALLESECO Playa / Recreativo se pormenoriza 2.013 ----> 67.773	253.131 <----operación sustitutiva especial	(PUEP) 253.131	261.630	95.442
DÁRSENA NORTE	16.679 3.248	21.970 3.258	21.970 3.258	8.063 3.258
SAN ANDRÉS	14.775	275.771	275.771	185.943

COMENTARIOS:

El equipo-redactor del Plan Especial ha explicado que para la actualización del mismo, se ha tomado como base la formulación correspondiente al año 2.007. Según el presente cuadro parece que es así. Lo

que ocurre es que no se ha respetado, EL MARCO LEGAL DE APLICACIÓN del año 2.007, que es igual al del año 2.002.

A raíz de la modificación sustancial del año 2.004 del puerto deportivo de San Andrés, que desarrolla de oficio la Autoridad Portuaria, no por alegaciones del Pueblo de San Andrés –como se ha dicho-, sino según consta en el Acta del Consejo por nuevos imperativos de la Revisión del Plan General, cambia totalmente la actuación de la Autoridad Portuaria en relación a la concesión del puerto deportivo de San Andrés, otorgada en el 2.002, con el impacto ambiental formulado y todos los aditamentos administrativos necesarios para el inicio inmediato de la obra.

De tal forma que así como hay una ampliación en el área de utilización de Valleseco de los 95.442 metros cuadrados del año 2.002, a 253.131 m² en la formulación del año 2.013, es decir una ampliación de 157.689 m². Y en la Dársena Norte de 156.554 m² de la formulación del año 2.002 a 322.761 m² en el año 2.013, o sea un aumento de superficie de 166.207 metros cuadrados; nos encontramos, con un empobrecimiento en el área de utilización del Litoral de San Andrés: que de 275.771 metros cuadrados de la formulación del año 2.007 –ha aumentado con referencia al año 2.002 por la introducción de cien amarres para la Cofradía de Pescadores y del Cidemat-, pasamos a una cantidad residual solo del litoral costero de 14.775 metros cuadrados.

No se entiende este desigual tratamiento pues, por ejemplo, la zona de Valleseco tiene sólo 67.773 m² y sigue conservando su ámbito de actuación en los 253.131 metros cuadrados mencionados con anterioridad. Añadamos, que en el año 2.013, las áreas náutico-deportivas han aumentado espectacularmente en la Dársena Pesquera, donde se ha desarrollado de hecho un muelle deportivo dentro de la misma.

SÉPTIMO.- CONCLUSIONES.- Entendemos que desde el año 2.004, por iniciativa de la Autoridad Portuaria al modificar de oficio el proyecto de la concesión administrativa de San Andrés –proyecto de Tecamac-, por un nuevo proyecto –proyecto de Viatrio-, situado más al sur modificándose por tanto la

situación concesional y en consecuencia el **objeto** de la misma, es decir, evitar las inundaciones del Barrio de San Andrés cuando sopla el mar de leva; así como la aprobación posterior en el año 2.006 del PUEP, sin estar legitimada la modificación mencionada mediante estudio de impacto alguno, ha dado lugar a que la situación legal del Litoral de San Andrés, su situación en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) y finalmente, el enfoque que se le está dando en el 2.013 a la formulación del Plan Especial, constituyan un tratamiento esquizofrénico del Litoral de San Andrés que nos ocupa.

Entendemos, en consecuencia, que hay que desandar alguno de los caminos irregulares transitados desde el año 2.004, porque en definitiva podrían considerarse posibles FRAUDES DE LEY los siguientes hechos:

1. La tantas veces mencionada modificación concesional del año 2.004.
2. El proyecto básico y de ejecución elaborado por Viatrio, en base al escrito formulado por el ingeniero D. Javier Martínez, y asumido por el Director de la Autoridad Portuaria y por el Abogado del Estado.
3. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) aprobado el 13 de Julio de 2.006, publicado en el BOE nº 181 de 31 de julio del mismo año.
4. La falta de documentación aportada al Consejo de Estado y muy especialmente la del Plan Director del Litoral de San Andrés, aprobado por la Autoridad Portuaria en 1998, para la solicitud de un Dictamen en el año 2.010, referente solamente a aspectos medioambientales de la modificación citada en el punto primero; olvidando también el preguntar sobre los aspectos soslayados, de la Ley de Puertos de Interés General.
5. El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto modificado de la concesión administrativa –proyecto de Viatrio-, puesto a exposición pública en noviembre de 2.012, como consecuencia del Dictamen anterior. Tramitación gratuita, ya que el nuevo proyecto de la Autoridad Portuaria invade el LIC y tanto desde el Ayuntamiento como desde

dicha Autoridad Portuaria se ha puesto de manifiesto, reiteradamente, la intención de no realizar dicha infraestructura.

6. Mención especial al dique semi-sumergido.- Para paliar la desaparición del objeto de la concesión, es decir la existencia del dique perimetral del Avance del Plan Director de San Andrés de 1.997, y del Plan Director de San Andrés de 1.998 –definitivo-, la Autoridad Portuaria adjuntó a la exposición pública del impacto del proyecto de Viatrio, el llamado dique semi-sumergido, proyectado por la Universidad de Cantabria por encargo de la Autoridad Portuaria.

Contrariamente a lo publicado, en el **Anejo 7 “Caracterización de los eventos extremos de rebase e inundación y diseño de la protección costera en San Andrés”**, transcribiendo las **CONCLUSIONES** de dicho estudio:

*“ Se ha evaluado el comportamiento hidrodinámico de distintas alternativas de protección costera propuestas por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, alternativas que consisten básicamente en combinaciones geométricas de tres estructuras: i) el **recrecimiento** de la protección longitudinal del paseo marítimo, ii) la construcción de una estructura exenta y paralela a la costa, iii) la construcción de un espigón perpendicular a la costa y iv) la creación de estructuras de materiales sueltos (playas de gravas).*

Tras simular numéricamente un total de 9 variantes estructurales en planta para la protección de San Andrés, se concluye que las alternativas B-3, B-4 y B-7 y las alternativas B´-3 y B´-4, son las que presentan un mejor comportamiento ante los eventos de rebase, tanto para los oleajes del tipo 1 como para los oleajes de tipo 2.

Se ha observado que la construcción de un dique exento a la costa, ayuda a proteger a la costa ante los eventos de alta energía provenientes del primer cuadrante (tipo 1) y que, en función del francobordo seleccionado, se podrán minimizar los rebases ante este tipo de oleajes incidentes, encontrando que el francobordo propuesto de +4.5 m sobre el nivel de bajamar es el que mejor protección ofrece, según los resultados aportados por el modelo IH-2VOF.

Por otro lado, la construcción de un espigón perpendicular o una "playa" de materiales sueltos, aporta la protección ante la ola que se propaga longitudinalmente en la costa, para los oleajes tipo 2, ola causante de las sobre-amplificaciones y el consiguiente rebase observado.

Adicionalmente, se ha evaluado la influencia en la costa de San Andrés por efecto de la construcción del nuevo Puerto Deportivo de Sana Andrés, para la situación actual, como para las distintas alternativas seleccionadas como futura protección de la costa de San Andrés, encontrándose en general, que la agitación prácticamente permanece inalterada para los oleajes tipo 1 bajo presencia de la Marina y se ve aminorada para los oleajes tipo 2, y que ayuda a mejorar la protección ante los eventos de rebase para cualquiera de las alternativas planteadas".

Se anexan como DOC. ANEXO 11: páginas 65, 67, 75 y 76 de dicho anejo.

En todo caso nos remitimos a la totalidad del documento "ANEJO 7" mencionado elaborado por el IHCantabria, Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria.

COMO CONCLUSIÓN FINAL a lo vertido en el presente documento,

SOLICITA:

Por todo lo anterior, entendemos que para la defensa de la legalidad, el PLAN ESPECIAL debería mantener para el Área de Utilización del Litoral de San Andrés los condicionantes inherentes a la concesión administrativa otorgada a Parque Marítimo Anaga en febrero del año 2.002, conforme al proyecto elaborado por Tecamac.

Dicha opción se basa, también, en que el muro de cierre perimetral –de la concesión del año 2.002- para la protección del frente de San Andrés, **no tiene en la actualidad solución alternativa** mediante el llamado dique semi-

sumergido, según se ha explicado en el apartado 7.- CONCLUSIONES en su punto 6, ya que la principal objeción a la solución concesional, era la altura del dique sobre el nivel del mar, inferior a la que plantea el dique semi-sumergido. En esta última hay que añadir una playa de materiales sueltos y un recrecimiento de la protección longitudinal del paseo marítimo.

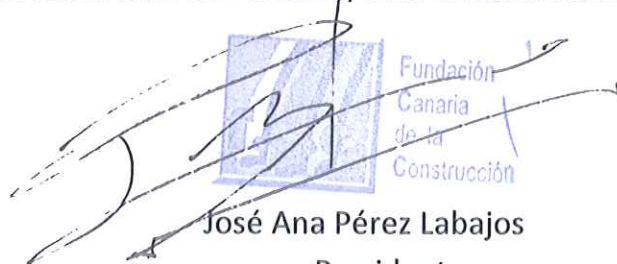
Además, la concesión resuelve cien amarres para la Cofradía de Pescadores de San Andrés, y el desarrollo económico y cultural de la zona.

Por los años transcurridos, habría que introducir nuevas determinaciones, relacionadas con la Arquitectura Sostenible, y la participación ciudadana como son usos tradicionales, que tienen que ver con la actividad de la carpintería de ribera y otros.

Si se quiere solucionar la problemática anterior, es necesario una modificación puntual del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP), que restituya la legalidad perdida en el año 2.004 y en el año 2.006.

Sabemos que el PLAN ESPECIAL del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, es un instrumento urbanístico y no de planeamiento. No obstante, si la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha hecho errar al Estado en la delimitación de Espacios Portuarios –BOE de 31 de Julio de 2.006-, se entenderá que no se pueden seguir colocando Usos Pormenorizados ante un planeamiento defectuoso por las irregularidades inducidas por la tanta veces mencionadas Autoridad Portuaria.

En Santa Cruz de Tenerife, a 11 de noviembre de 2.013



Fundación
Canaria
de la
Construcción

José Ana Pérez Labajos
Presidente
Fundación Canaria de la Construcción