

# **PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (TEXTO REFUNDIDO)**

## **MEMORIA DE ORDENACIÓN**

**Septiembre 2014**





**- DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN Y DE ORDENACIÓN**

**CODERCH, ESTUDIO DE URBANISMO Y ARQUITECTURA, SLP**

- DIRECTOR REDACTOR:

Jorge Coderch Figueroa                      Arquitecto

- EQUIPO DE COLABORADORES:

Juan Lima Coderch	Arquitecto y Paisajista
Alejandro Afonso Coderch	Arquitecto
Cristina Bilbao Ruiz	Abogada
Ana Gámez García	Arquitecto Técnico
Florentín Rodríguez González	Delineante
Enrique Rodríguez Granados	Arquitecto
Conchy Franchy de Castro	Diseño Gráfico

**- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

**EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES**

Rosendo Jesús López López	Biólogo
Juan José Ubach Suárez	Biólogo

**- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD**

**TENO INGENIEROS**

**- SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS VINCULADAS AL CICLO DEL AGUA**

**ADRIALE INGENIERÍA, S.L.**



## ÍNDICE

### MEMORIA DE ORDENACIÓN

0. INTRODUCCIÓN .....	1
1. ANTECEDENTES .....	3
1.1. El período de tramitación del Plan Especial vigente (1989-1995) .....	3
1.2. El período desde la entrada en vigor del Plan Especial (1995-2012) .....	4
1.3. Antecedentes de tramitación de la revisión del Plan Especial .....	6
2. JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL .....	9
2.1. Determinaciones del Plan Especial de 1995 sobre los supuestos para su revisión .....	9
2.2. Cumplimiento del desarrollo del Plan Especial de 1995 .....	10
2.3. Nuevas circunstancias y previsiones .....	10
2.4. Ámbito de aplicación del Plan Especial .....	18
3. PRINCIPALES CONCLUSIONES BÁSICAS DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN .....	21
3.1. Conclusiones sobre la situación actual y el futuro escenario previsible .....	21
3.2. Conclusiones sobre movilidad y transporte intermodal .....	22
4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES .....	25
4.1. Objetivos generales de carácter básico o esencial .....	25
4.2. Objetivos y criterios generales de carácter operativo o funcional .....	26
5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA .....	27
5.1. Áreas Funcionales .....	28
5.2. Usos característicos y pormenorizados .....	46
5.3. Sistema viario y accesibilidad .....	47
5.4. Sistema de aparcamientos .....	51
5.5. Sistema de usos comunitarios y espacios libres públicos .....	55
5.6. Sistema de infraestructuras vinculadas al Ciclo Funcional del agua .....	56
5.7. Edificaciones y elementos protegidos .....	59
6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN .....	61
6.1. Memoria Ambiental e Informe de Sostenibilidad .....	61
6.2. Estudio de Riesgo Hidrológico .....	65
7. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ALTERACIONES DE CARÁCTER GENERAL DEL PLAN EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN VIGENTE .....	67
APÉNDICE. CONTENIDO DOCUMENTAL .....	69
ANEXO I. INFORME DE PUERTOS DEL ESTADO DE 11 DE ABRIL DE 2013	



---

## 0. INTRODUCCIÓN

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife no sólo cumple la función de ser el instrumento que recoge la ordenación pormenorizada de los espacios portuarios, sino que al propio tiempo viene a convertirse también en un cauce para el diálogo entre el Puerto y la Ciudad e incluso entre el Puerto y la Isla.

Por ello, esta revisión del planeamiento pretende garantizar una óptima funcionalidad de las distintas áreas incluidas en la actual Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde el vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios del puerto de Santa Cruz de Tenerife (en adelante, PUEP) recoge soluciones para resolver las necesidades actuales y futuras de las infraestructuras portuarias, bien con relación a usos propiamente portuarios o con respecto a actividades complementarias o de articulación con las áreas urbanas, así como el adecuado tratamiento de la función que debe cumplir el Puerto en el nuevo escenario previsto en el ámbito insular.

En este marco, la importancia y la complejidad de las actuaciones que la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está desarrollando o tiene programado ejecutar en el Puerto de la capital, y de otras acciones de igual o mayor relevancia que tienen previsto realizar las administraciones municipal e insular, ha supuesto la necesidad de formular este Plan Especial atendiendo especialmente a los principios de coordinación y cooperación entre las administraciones públicas.

Esta revisión del planeamiento no se deriva sólo exclusivamente de la necesaria adaptación de la ordenación al vigente PUEP y de la actualización a las nuevas demandas y tendencias del tráfico o a las respuestas que deben adoptarse ante la evolución de su entorno urbano. También con este documento se dará la pertinente cobertura a la reordenación del Puerto en determinadas áreas funcionales, para adecuar sus espacios y funciones a las nuevas exigencias y circunstancias que le afectan o le afectarán en un futuro más o menos inmediato, ya sea mediante su ordenación directa, su remisión a planeamiento de desarrollo o estableciendo criterios para, en su caso, futuras modificaciones del Plan Especial.

En tal sentido, esta revisión del planeamiento también debe entenderse como el primer paso para afrontar el reto del presente y aprovechar la oportunidad que el futuro le ofrece al Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



## 1. ANTECEDENTES

Se considera oportuno realizar una serie de consideraciones sobre el período de formulación y tramitación del Plan Especial y el de su vigencia desde 1995 hasta la actualidad.

### 1.1. EL PERÍODO DE TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL VIGENTE (1989-1995)

El vigente Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife tuvo una tramitación compleja y dilatada (desde el documento aprobado inicialmente en noviembre de 1989 hasta su entrada en vigor en junio de 1995), al producirse durante el proceso para su aprobación una serie de hechos y circunstancias que condicionaron el normal desarrollo del mismo, entre las que pueden mencionarse por su especial importancia la promulgación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y la Revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife que entró en vigor en 1992.

Tras la aprobación inicial acordada por el Pleno de la Corporación Municipal el 17 de noviembre de 1989, el documento fue sometido a la correspondiente información pública. Tras informarse los escritos de alegaciones presentados, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife acordó, en sesión plenaria celebrada el 20 de julio de 1990, dar trámite de audiencia a la Autoridad Portuaria para que se pronunciara sobre dichas alegaciones, lo que hizo mediante escrito el 29 de agosto del mismo año.

Con el fin de armonizar las determinaciones del Plan Especial del Puerto con el contenido del Plan General de Ordenación Urbana del municipio, entonces en tramitación, y de posibilitar la incorporación de las nuevas actuaciones previstas, se inició un período de reuniones de trabajo entre representantes de una y otra administración, que culminó el 27 de noviembre de 1991 con la firma de un Protocolo en el que básicamente se enunciaron los objetivos para optimizar el sistema de relaciones Puerto – Ciudad, se definieron los criterios de ordenación a incluir en el planeamiento especial en tramitación y se acordó la creación de una Comisión de seguimiento de los acuerdos alcanzados por ambas partes.

En febrero de 1992 se produjo el último acto de aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife, procediéndose posteriormente a la publicación de sus Normas Urbanísticas en abril del mismo año, lo que supuso la entrada en vigor del instrumento que servía de marco de referencia para la adaptación del Plan Especial aprobado inicialmente en 1989 a los criterios contenidos en el Protocolo de noviembre de 1991 mencionado anteriormente. En consecuencia con lo anterior, el Plan General de 1992 contenía unas Bases para el Plan Especial del Puerto.

Una vez elaborado y presentado el documento de planeamiento especial adaptado al Plan General de 1992, el 28 de diciembre de 1993 el Ayuntamiento en Pleno acordó la aprobación provisional del Plan Especial del Puerto, estableciendo la condición de que se introdujeran una serie de modificaciones o correcciones.

El pertinente documento corregido fue informado favorablemente, por Orden nº 21 del Consejero de Política Territorial del Gobierno de Canarias, de fecha 25 de enero de 1995, aunque con la condición de que asumieran por la Corporación Municipal otras modificaciones expresadas en el propio informe.

Posteriormente, con fecha 16 de mayo de 1995 fue presentado un texto refundido que incluía las citadas correcciones. Con ello, el Pleno de la Corporación Municipal acordó el 14 de junio siguiente la aprobación definitiva del Plan Especial, pero también condicionada a la introducción de una serie de correcciones mediante un documento refundido. Finalmente, el 14 de junio de 1995, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife acordó aprobar

definitivamente el Proyecto Refundido del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El anterior acuerdo se publicó en el Boletín Oficial de Canarias nº 145, de 13 de noviembre de 1995.

El desarrollo de la propia actividad y sus necesidades en cuanto a equipamiento y servicios hizo que en ese periodo de tiempo se tuvieran que materializar o iniciar la práctica totalidad de las principales actuaciones propuestas en el Plan Especial de 1995, en todo aquello que no contradecía o entraba en conflicto, no resoluble, con otros intereses.

En tal sentido, en esos casi cinco años (de noviembre de 1989 a junio de 1995) hay que resaltar la entrada en funcionamiento -con plena operatividad- de la Dársena de Los Llanos, que incluye la apertura de nuevos accesos al recinto portuario; la puesta en servicio de la nueva Estación y atraque del Jet-Foil, en el Muelle Norte; las obras del muelle polivalente del Bufadero y su entrada en funcionamiento; la tramitación del Proyecto de la Vía de Servicio del Puerto; la remodelación operativa de la segunda alineación del Muelle de Ribera; y la rehabilitación de la Estación de Pasajeros (Edificio Puerto – Ciudad), en ese mismo muelle.

Como obras ajenas al puerto pero de importante incidencia sobre él también, hay que considerar la construcción de la Vía de Penetración desde la Autopista del Sur, que afectó a importantes zonas del área de servicios del Puerto; la redacción del Plan Especial del Parque Marítimo; la construcción del aparcamiento subterráneo de la Plaza de España, que ocupa terrenos de la zona de servicios y que provocó la remodelación de los accesos al Puerto; y la remodelación y repavimentación de las Avenidas Marítima y de Anaga, que supuso la redelimitación de la línea de cerramiento del Puerto y de una nueva consideración de su vía de servicio interior.

## 1.2. EL PERÍODO DESDE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PLAN ESPECIAL (1995-2014)

Desde la entrada en vigor del Plan Especial de 1995, además de las actuaciones que ya se habían realizado o iniciado durante su tramitación, se han ido proyectando y/o ejecutando el resto de las incluidas en la ordenación prevista en dicho instrumento, así como otras que han resultado necesarias para solucionar los problemas de funcionalidad del Puerto surgidos en este tiempo.

Al propio tiempo, adquiere una especial importancia la aprobación de una serie de instrumentos legales y de planeamiento que inciden en las consideraciones sobre la ordenación y el futuro desarrollo del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, como son por orden cronológico:

- El Plan Especial del Parque Marítimo, aprobado definitivamente el 21 de abril de 1995 así como su modificación puntual aprobada definitivamente el 22 de noviembre de 1996.
- El Plan de Infraestructuras de Canarias, aprobado por unanimidad del Parlamento de Canarias en abril de 1999.
- El Decreto Legislativo 1/2000, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante, TRLOTENC).
- El Real Decreto Ley 2/2000, de 23 de junio, por el que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y de otras normas tributarias, a través del cual se crea la Zona Especial Canaria.
- El Acuerdo del Consejo de Ministros, de 25 de mayo de 2001, por el que se aprueban las áreas en que deberán localizarse las empresas que se dediquen a la producción, transformación, manipulación o comercialización de mercancías cuando éstas se

produzcan, transformen o manipulen en la Zona Especial Canaria o se entreguen desde ésta.

- La Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- La Modificación Puntual del Plan General de Santa Cruz de Tenerife en el ámbito del Muelle de Enlace fue aprobada definitivamente y de forma parcial mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada con fecha 28 de julio de 2005.
- La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias acordó con fecha 3 de noviembre de 2005 aprobar la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife en las manzanas 1 y 4 del Polígono CEPSA-DISA.
- El Texto Refundido de la Adaptación Básica del Plan General de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado definitivamente, de forma parcial por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada con fecha 30 de noviembre de 2005.
- El Plan Especial del Muelle de Enlace fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en sesión celebrada el día 20 de enero de 2006.
- El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP) del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, fue aprobado mediante Orden FOM 2493/2006, de 13 de julio.
- El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife fue aprobado por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 19 de julio de 2006.
- El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEDM).
- El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 4 de marzo de 2011, acordó la aprobación definitiva de la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), para su adaptación a las Directrices del Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares.
- El Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el día 20 de julio de 2012 acordó la Toma de Conocimiento y propuesta de aprobación definitiva de forma parcial del documento de revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife y, por otro, en el punto 3, el acuerdo de incoación del expediente del Catálogo de Inmuebles en situación legal de Fuera de Ordenación.

En cuanto a la ejecución material de obras, en este período se realizaron importantes actuaciones en tal sentido, que ya han sido descritas en el epígrafe 7 de la Memoria de Información y que se relacionan a título enunciativo en el epígrafe 2.2 del presente documento.

### 1.3. ANTECEDENTES DE TRAMITACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL

En el año 2001 se entregó en la Gerencia de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife la primera versión de este Plan Especial del Puerto.

En los últimos años y tras la presentación en el año 2002, 2004, 2006 y 2007 de nuevos documentos del Plan Especial, se han mantenido diversas reuniones entre responsables de la Autoridad Portuaria y la Gerencia de Urbanismo con el fin de consensuar la ordenación del Plan Especial.

El Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en sesión extraordinaria celebrada el 19 de diciembre de 2007, acordó aprobar inicialmente el proyecto de Revisión de este Plan Especial y someterlo a información pública por plazo de un mes, publicándose el acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia nº 40 de 26 de febrero de 2008 y en el diario El Día de fecha 29 de febrero de 2008.

Con fecha 28 de marzo de 2008 en sesión extraordinaria el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife acordó ampliar el plazo de información pública del Plan Especial por un mes más. Este acuerdo fue publicado el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 30 de abril de 2008.

Durante los periodos de información pública se presentaron 8 alegaciones.

Mediante Orden de 28 de junio de 2012 de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial se procede al archivo de las actuaciones contenidas en el expediente del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (BOCA nº 136 de 12 de julio de 2012).

Con fecha 22 de octubre de 2012 se remite por la Autoridad Portuaria a Puertos del Estado los documentos "*Plan Especial del Puerto (Septiembre 2012)*" al que se une el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental. Con fecha 24 de octubre de 2012 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 2012 a la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

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 PEPSC y remitirlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para proseguir su tramitación reglamentaria.

Se emitieron los siguientes informes por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife respecto al expediente del Plan Especial del Puerto: por la Dirección Técnica de Urbanismo (con fechas 19 y 22 de julio de 2013), por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2013) y por la Sección de Régimen Jurídico (con fecha 23 de julio de 2013). Se establecía que en el documento que se elabore una vez completado el trámite de información pública, se deberán subsanar los reparos y atender las recomendaciones puestas de manifiesto.

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 PEPSC 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.

Durante el período de información pública se presentaron 20 alegaciones.

La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 22 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en sentido condicionado a la subsanación de determinadas deficiencias así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La COTMAC, en sesión celebrada el 28 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 22 de abril de 2014.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el 12 de junio de 2014, acordó tener por formulados el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública) y la continuación de su tramitación reglamentaria.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife presentó el 12 de junio de 2014 ante la Gerencia Municipal de Urbanismo, el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública). Posteriormente, se adjuntó el documento *Adenda: Corrección de errores materiales*, en la que se relacionan una serie de errores materiales detectados en la documentación del PEPSC, aportándose la subsanación de los mismos.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 27 de junio de 2014 acordó, entre otros extremos, tomar conocimiento del nuevo documento técnico elaborado tras la información pública y la emisión de informes sectoriales, así como, remitir el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública) y el expediente administrativo, al Cabildo Insular y a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, a los efectos de la emisión de informe preceptivo que previene el artículo 24 y 84 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 18 de julio de 2014, acordó aprobar la Memoria Ambiental de la Revisión del PEPSC en los mismos términos en que fue propuesta, así como informar en sentido favorable a la Revisión del PEPSC.

La COTMAC, en sesión celebrada el 24 de julio de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 18 de julio de 2014, si bien realizando una consideración al respeto de la futura adaptación del PEPSC al proyecto de la vía del Litoral.

En sesión celebrada el 17 de septiembre de 2014, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acordó tener por formulado el documento de Adenda a la Revisión del PEPSC denominado *Adenda II: Modificaciones derivadas de informes sectoriales y del Acuerdo de la COTMAC de 24 de julio de 2014* y remitirlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para proseguir su tramitación reglamentaria.

El presente Texto Refundido integra en su documentación las modificaciones operadas en los documentos *Adenda: Corrección de errores materiales* y *Adenda II: Modificaciones derivadas de informes sectoriales y del Acuerdo de la COTMAC de 24 de julio de 2014*.



## 2. JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL

### 2.1. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL DE 1995 SOBRE LOS SUPUESTOS PARA SU REVISIÓN

Las Ordenanzas del Plan Especial de 1995 determinan la vigencia indefinida del mismo, aunque en su número 1.1.3.2 se establece lo siguiente con relación a los supuestos en los que procede su revisión:

*“La revisión vendrá obligada, además de por los supuestos de modificación del Plan General, previstos por la Ley del Suelo, por la modificación, con cambio de criterios, propuestas de ordenación o modificaciones sustanciales de sus circunstancias de frontera, hechas por el planeamiento superior; será obligada, igualmente, en aquellos supuestos de modificaciones parciales que se justifican y vienen definidas en la propia memoria del Plan Especial; y procederá igualmente, en el supuesto de cambio de los objetivos generales del desarrollo Puerto como infraestructura o de los del Plan en cuanto a ella”.*

Además, el epígrafe 4.3 de la Memoria del vigente Plan Especial señala las circunstancias que aconsejarían revisarlo en su conjunto, siendo las siguientes:

*“a) Dimensión de las instalaciones portuarias definida por sus obras principales de infraestructura, incluyendo en esta calificación, tanto la construcción de una nueva obra de abrigo o dársena, y sus posibles muelles de ribera, como la desaparición de otras.*

*La propia adjetivación de obras principales entendemos que fija el límite razonable de distinción entre revisión del Plan y modificación del mismo, en tanto que es fácil suponer que la construcción o desaparición de una de estas obras principales (baste pensar en la dimensión de las existentes) supondría una alteración sustancial del sistema portuario.*

*b) Modificación sustancial tanto por necesidades de los propios servicios portuarios, como por conveniencia de la ciudad, de su actual frontera establecida y caracterizada por la presencia de la vía de servicio del Puerto.*

*Debe entenderse como modificación sustancial aquella que afecte en profundidad al actual esquema de relación Ciudad-Puerto, en la consideración de que su línea de contacto actual supone un frente que supere los 10 Km. Esquema que se vería sustancialmente alterado tanto por modificaciones importantes de su trazado como por la apertura de nuevos accesos al recinto portuario desde zonas de la ciudad en las que pueda verse alterado de forma importante su esquema viario y su sistema de tráfico.*

*Modificaciones puntuales en el diseño de esta frontera, y en sus puntos de acceso entendemos que pueden ser tratadas como simples modificaciones y recurrir al trámite ordinario.*

*c) Por último, entendemos que las modificaciones posibles del Plan, en usos, especialización de áreas, ocupación, volumetría u ordenanzas deben tener un límite superior que consideramos razonable establecer en un tercio del total de lo ordenado, para los dos primeros casos: usos y especialización de áreas y hasta un 20% para los tres restantes: ocupación, volumetría u ordenanzas.*

*Estas modificaciones pueden considerarse globalmente y por acumulación de modificaciones puntuales, siendo en ambos casos idéntico el límite a considerar.”*

Por tanto, y a partir de lo anterior, puede afirmarse que los cambios en las circunstancias económicas y en las tendencias que afectan al tráfico portuario; la entrada en vigor del TRLOTENC y del TRLPMM; las modificaciones parciales de la ordenación del Plan Especial vigente; la aprobación del PUEP; las actuaciones previstas por la Autoridad Portuaria para mejorar la operatividad del Puerto y aumentar las actividades complementarias en su ámbito, supone realmente la concurrencia de los supuestos requeridos por el citado artículo 1.1.3.2 de las Ordenanzas y por el epígrafe 4.3 de la Memoria de Ordenación (ambos reproducidos anteriormente), y justifican suficientemente por sí mismos la Revisión del Plan Especial del Puerto de 1995, además de otras razones que se comentan en los siguientes apartados.

## 2.2. CUMPLIMIENTO DEL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL DE 1995

Junto a las razones ya expuestas, también se justifica la presente revisión del Plan Especial de 1995 al haberse producido el desarrollo y la ejecución de prácticamente casi todas sus principales determinaciones. No sólo el Plan Especial vigente ha cumplido con los objetivos previstos en el mismo, sino que además ha sido necesario ejecutar determinadas obras de ampliación en el ámbito del Puerto, imprescindibles para garantizar la correcta funcionalidad de los espacios portuarios, que por tanto no aparecen recogidas en el planeamiento urbanístico vigente.

Dichas actuaciones son básicamente las que se relacionan a continuación:

- Rampa Ro-Ro en la Dársena de Los Llanos
- Dique de Cierre de la Marina de Los Llanos
- Pantalán para Ferrys en el Muelle de Enlace
- Rampa Ro-Ro en el Muelle Sur
- Espigón para buques Ro-Ro en el Muelle de El Bufadero
- Defensa de Nueva Explanada en la Dársena Norte
- Nueva Base de contenedores en la Dársena del Este
- Tacón Norte en el Muelle del Bufadero (desaparecido al haberse ejecutado la base de contenedores anteriormente citada)
- Defensa de Rellenos de Cueva Bermeja, primera fase.
- Dique de Cueva Bermeja

## 2.3. NUEVAS CIRCUNSTANCIAS Y PREVISIONES

### A) NECESIDAD DE AUMENTAR LA CAPACIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha ido conformando según las demandas y los impulsos que se fueron presentando en las distintas épocas de manera fuertemente condicionada por la orografía y batimetría del ámbito que ocupa, dando lugar a unas infraestructuras portuarias con claras limitaciones para su desarrollo futuro. Pese a las sucesivas actuaciones llevadas a cabo, incluso recientemente, el Puerto tiene, en general, una configuración poco funcional, con calados escasos, áreas de maniobras reducidas y explanadas de operaciones con fondos inapropiados. Esto conlleva en algunos casos la necesidad de obras que mejoren la funcionalidad de las infraestructuras existentes y en otros casos la adaptación de los usos existentes a otros más adecuados. Además, tras el fuerte crecimiento de los tráficos experimentado en su momento, se desprendía la necesidad de realizar importantes ampliaciones de capacidad para algunos de sus tráficos y para la instalación de actividades complementarias (logísticas e industrias vinculadas al puerto).

Atendiendo a estas necesidades se planteó en su momento como actuaciones prioritarias la ampliación de la capacidad para tráfico de contenedores en la Dársena del Este y la urbanización del Ensanche de la Dársena Norte, obras ya ejecutadas y realizadas de acuerdo al PUEP y al Plan de Inversiones del Puerto.

Las características orográficas y batimétricas condicionan también de forma decisiva las posibilidades de ampliar las actuales infraestructuras portuarias mediante ampliaciones con dársenas exteriores a las dársenas actuales, estando descartadas también las ampliaciones extensivas a lo largo de la línea de costa, al sur por las grandes profundidades y al norte por la existencia de la playa de Las Teresitas.

Atendiendo a la evolución de los tráficos y previsiones de los mismos a medio plazo y a la imposibilidad de atender las demandas futuras en las dársenas actuales del Puerto de Santa Cruz aún con las obras recientemente ejecutadas, se plantea la construcción del Puerto de Granadilla como instalación complementaria del de Santa Cruz, obras que ya han sido iniciadas.

## B) CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE GRANADILLA

Como ya hemos señalado, para garantizar la capacidad necesaria de las instalaciones portuarias de Tenerife a medio plazo, es necesario contar con otras instalaciones que complementen a las actuales y previstas en el Puerto de Santa Cruz. Para ello, la única solución realmente viable entre todas las analizadas es la de impulsar de forma decidida el desarrollo del Puerto de Granadilla.

Con las instalaciones del Puerto de Santa Cruz y el desarrollo del Puerto de Granadilla, se podrán satisfacer una serie de objetivos generales que por su relevancia se considera oportuno mencionar, y que no podrían alcanzarse sin una nueva infraestructura portuaria, como son:

- Asegurar el crecimiento de la infraestructura portuaria de manera acompasada al crecimiento y a las necesidades de los tráficos.
- Permitir el incremento y mejora de la competitividad portuaria a través de la especialización y funcionalidad de las infraestructuras y los servicios.
- Permitir la diversificación energética, facilitando la entrada de gas en la isla de Tenerife.
- Desarrollar el principal nodo de especialización logística de las islas canarias occidentales, a través de la integración del Puerto con el Aeropuerto del Sur y el Polígono Industrial de Granadilla.

En febrero de 2004 fue aprobado el Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla, y posteriormente, mediante Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, se aprobó la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Granadilla (BOE núm. 70, de 23 de marzo de 2011), estando actualmente las obras en ejecución.

Por todo lo señalado, la construcción del Puerto de Granadilla no supondrá en ningún caso una sustitución del Puerto capitalino ni su desaparición como infraestructura portuaria, debiendo mantener en el futuro sus propios tráficos y servicios: el carácter complementario entre ambos puertos afecta a todos y cada uno de los tráficos que se desarrollan actualmente en el Puerto de Santa Cruz.

## C) VIARIO ESTRUCTURANTE

En relación a los trazados viario y tranviario previstos en la Revisión del Plan General de Ordenación en el ámbito de la zona de servicio del puerto, cabe significar que en la ordenación que se propone se ha tratado de encajar la solución prevista desde el Plan General, representado a trazos en el documento del Plan Especial aquellas intersecciones o enlaces que se hayan considerado compatibles con la organización de la actividad portuaria, si bien en aquellos puntos donde las conexiones al sistema viario afecten o limiten la operatividad del Puerto se ha optado por mantener los actuales accesos, tal y como se desarrolla en el apartado 5.3 de esta Memoria.

Por otra parte, en el ámbito del frente de la Plaza de España, la Vía del Litoral (finalizada recientemente la obra subterránea y habiendo entrado en funcionamiento) ha sufrido modificaciones en su diseño respecto al inicialmente previsto, que afectan subsidiariamente al trazado de la Vía de Servicio del Puerto que discurrirá soterrada en dicho frente. La propuesta de ordenación de este Plan Especial se adapta al trazado realmente ejecutado de este sistema viario.

## D) ADAPTACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL MUELLE DE ENLACE A LOS PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS

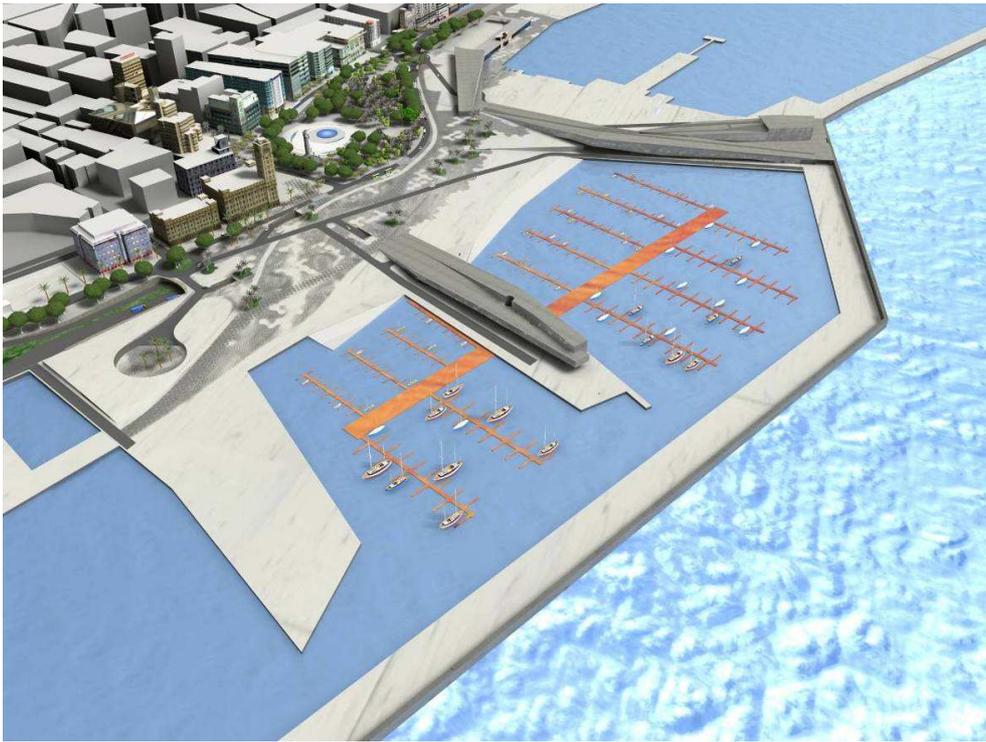
Como ya se indicó en la Memoria de Información, la Autoridad Portuaria convocó un Concurso Internacional de Ideas para la reconversión de la zona del Muelle de Enlace, del que resultó ganadora la propuesta del Estudio Herzog & De Meuron, que ordena el frente marítimo en el tramo comprendido entre la desembocadura del Barranco de Santos y la actual Estación Marítima.

En función del estudio detallado incluido en la Memoria de Información de los proyectos que desarrollan los diferentes edificios y zonas en que se divide la propuesta ganadora del concurso, se desprende la necesidad de realizar modificaciones en los parámetros de ordenación respecto a los establecidos en el del Plan Especial del Muelle de Enlace (documento que queda derogado por el presente plan, al integrarse su ordenación en el conjunto del Plan Especial), con el fin de que no se produzca una distorsión entre la ordenación urbanística establecida y los proyectos que desarrollan la propuesta

Se adjuntan a continuación imágenes generales de la propuesta de ordenación:



*Vista del edificio de la Marina desde el dique de Los Llanos*



*Vista general aérea de la propuesta*



*Vista del edificio de la Terminal desde la Plaza de España*

## E) ADAPTACIÓN DE LA ORDENACIÓN EN LA DÁRSENA DE ANAGA A LA NUEVA TERMINAL DE CRUCEROS PREVISTA

La coyuntura actual de crisis económica y la necesidad de contar con una terminal de cruceros turísticos a corto plazo al objeto de fomentar y optimizar este tráfico en el Puerto (tanto como puerto receptor de tránsitos y también como puerto base), han llevado a la necesidad de prever el desarrollo de una estación de cruceros en el espacio ocupado actualmente por los tinglados y parte de las naves existentes en la explanada de la segunda alineación del Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, para lo cual se ha considerado el traslado de los tráficos de mercancía general que operan en la actualidad en dicho ámbito a la Dársena de Los Llanos.

Para poder atender y fomentar este tráfico de cruceros en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, esta Terminal de Cruceros sido diseñada para poder atender cruceros de alta capacidad (hasta 4.000 pasajeros). Todo ello sin perjuicio de que en el ámbito del Muelle de Enlace pueda desarrollarse una segunda estación y de poder seguir utilizando, en tanto en cuanto no se disponga de las nuevas edificaciones, las instalaciones provisionales existentes.

En simultaneidad a la redacción del presente Plan Especial, la Autoridad Portuaria encargó la redacción del correspondiente proyecto a una empresa consultora especialista en el diseño de este tipo de edificios, entre otros motivos, a los efectos de definir adecuadamente el programa de necesidades y tipología edificatoria de la nueva Terminal. A la fecha de redacción de este Plan Especial, el mencionado proyecto tiene un óptimo nivel de detalle (Proyecto Básico y de Ejecución), adaptándose los parámetros urbanísticos de esta parcela a la propuesta volumétrica contemplada. Respecto a la ordenación propuesta en el Plan Especial aprobado inicialmente, en el presente Plan Especial se plantea una significativa reducción de su edificabilidad así como de su ocupación en planta primera.

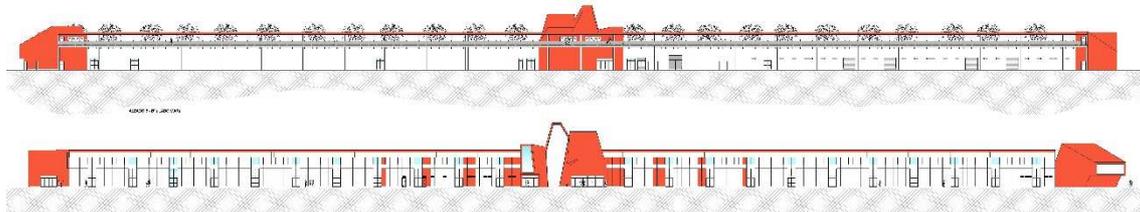


*Simulación donde se aprecia con claridad las características y localización de la Nueva Terminal, incluyendo el área de intermodal y ajardinamiento.*

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, constituirá 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 fachadas sean visibles desde la ciudad y el mar.

El edificio se dispone en una pieza rectangular de unos 270 m de longitud (paralelo al actual muelle de ribera), con una altura máxima de 1 planta más tres cuerpos de 2 plantas

destinados a comunicaciones (elementos de mayor volumen). 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 alzado a continuación).

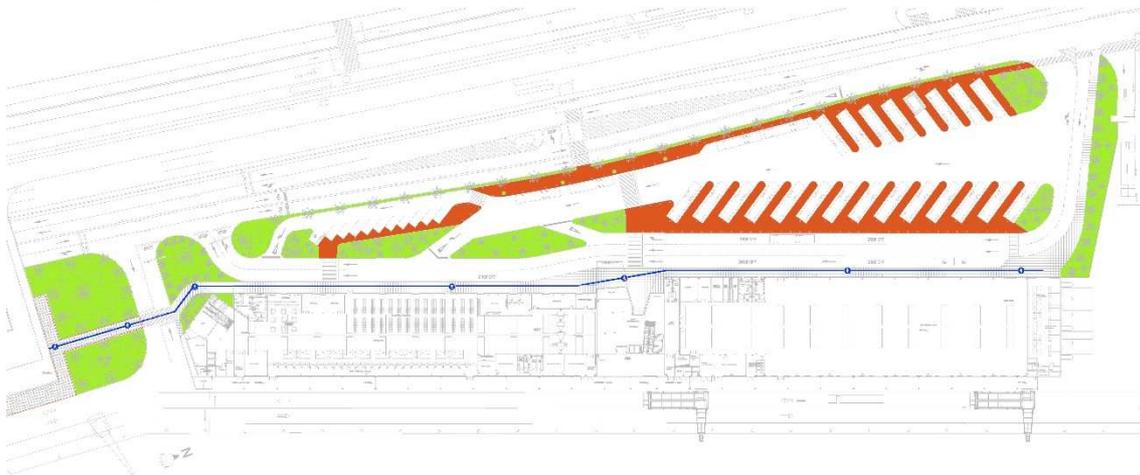


*Alzados principales de la Terminal vistos desde la ciudad y el mar, respectivamente*

El uso principal de la terminal de pasajeros se desarrolla a nivel de planta baja, mientras que la función de la entreplanta y planta primera será la de albergar elementos de comunicación (núcleos de escaleras, ascensores, salas de espera – en su caso-, etc.) entre el uso principal de terminal y las pasarelas de embarque de pasajeros que conectan con el puente de pasajeros. Este último elemento sirve de conexión entre los núcleos de comunicación y las pasarelas de embarque y deberá tener un tratamiento de los cerramientos verticales lo más transparente posible, favoreciendo la permeabilidad visual entre la ciudad y el puerto.

Los dos tinglados existentes en la Dársena de Anaga (con una superficie aproximada de 6.000 m<sup>2</sup>), serán renovados y ampliados para su integración en el proyecto (respetando su cota máxima de techo actual), y se procederá 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.

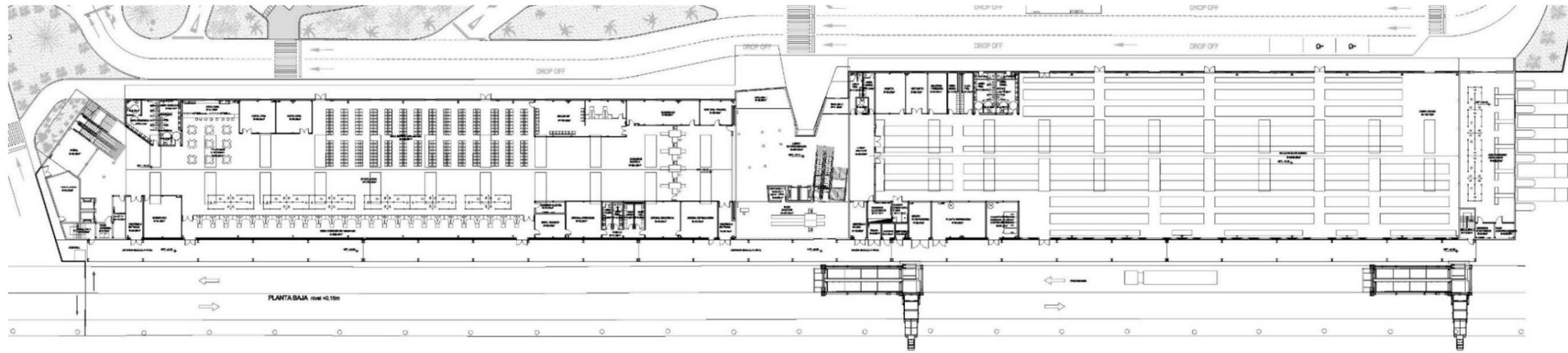
Por otra parte, en el frente de la estación con fachada a la Avenida de Anaga y se contempla un “área intermodal” con capacidad para estacionar guaguas, taxis y pasajeros, así como varias estaciones adicionales que pueden ser utilizados por guaguas y/o taxis. Igualmente se contemplan amplias superficies de zonas verdes. En consecuencia, y al respecto de los accesos rodados y peatonales, se procederá a la urbanización del ámbito y a la necesaria reconfiguración de los tráficos indicados, y respecto a lo establecido en el documento aprobado inicialmente, en la ordenación propuesta en la presente revisión, la fachada hacia la ciudad se liberará íntegramente de edificaciones.



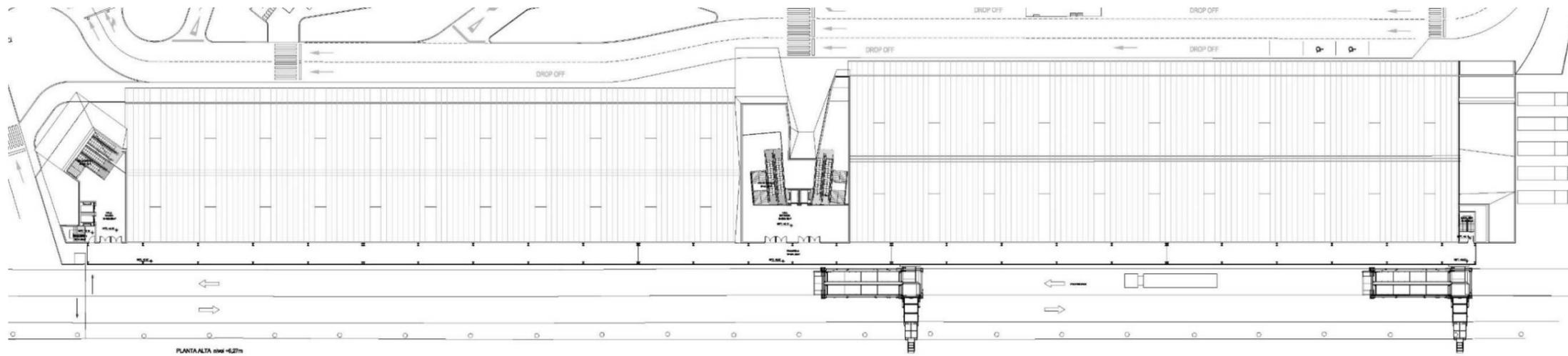
*Diseño en planta de la estación, pudiendo apreciarse las zonas verdes y el área intermodal*

A continuación, se aportan planos de planta de la terminal propuesta, así como secciones y perspectivas de la edificación.

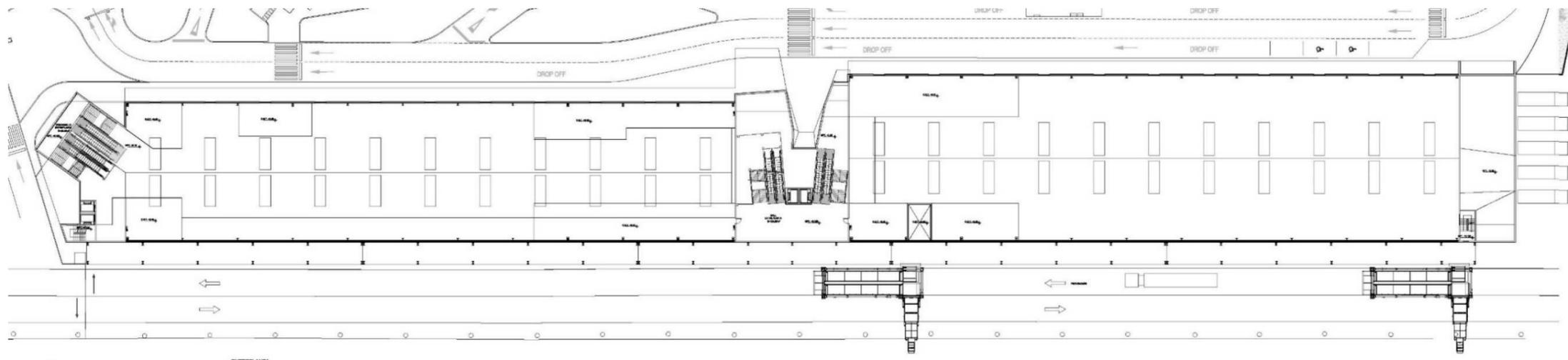




Distribución y superficies: Planta Baja (Nivel +0,15 m)

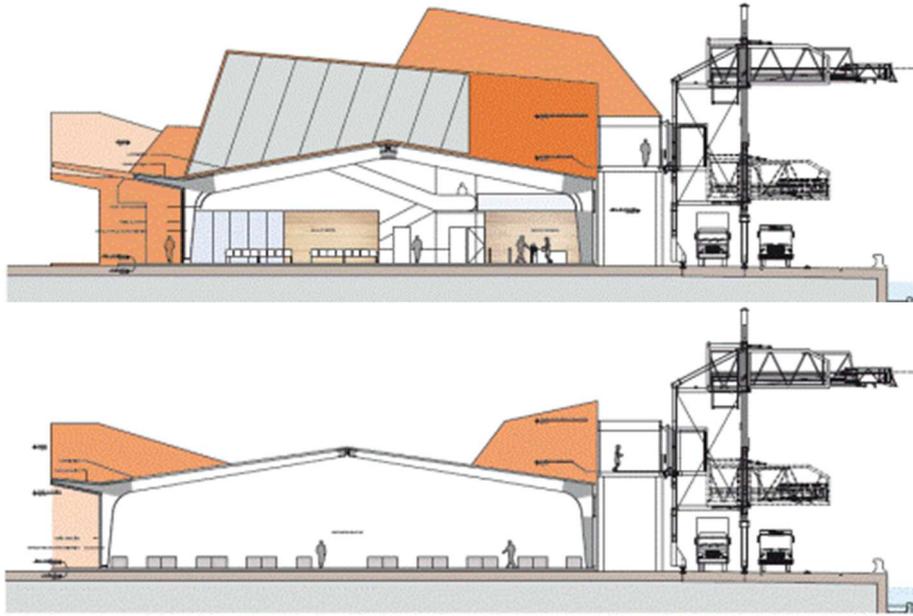


Distribución y superficies: Entreplanta (Nivel +3,12 m)

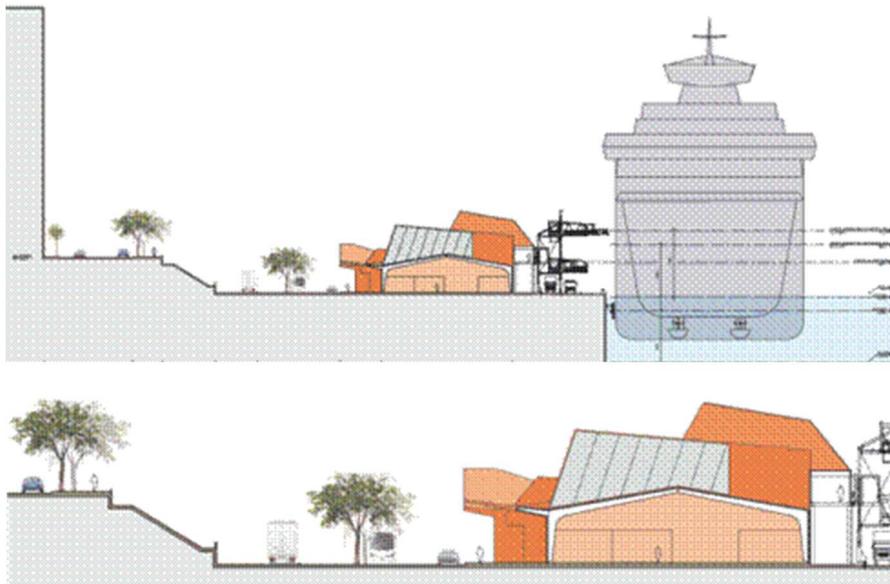


Distribución y superficies: Planta Primera (Nivel +6,10 m)





*Secciones transversales donde se aprecia la integración en el proyecto de los actuales tinglados, más el resto de elementos que se añaden y conforman la estación completa (núcleos de comunicaciones, puente de pasajeros, etc.)*



*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), salvo en las zonas descritas de mayor volumen, separadas más de 100 metros entre sí.*



*Vista del acceso y cuerpo central*



*Vista general de la estación*

## 2.4. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

Tal y como se expone en el capítulo 10 de la Memoria de Información, el ámbito del Plan Especial deriva del establecido en el 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 2006), que mantiene su vigencia en aplicación de la D.T. 6ª del TRLPEMM.

No obstante, debe advertirse 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.

Sin embargo, y según escrito de Puertos del Estado de fecha 11 de abril de 2013 (adjunto como anexo a esta Memoria), sí se justifica que para ciertos casos el Plan Especial pueda (principalmente, por razones de economía administrativa) contemplar superficies que vayan 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 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 se finalicen las citadas obras y los terrenos hayan emergido.

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 de Litoral de Valleseco y de San Andrés remitidas a Plan Especial Complementario), más la explanada a generar en el ámbito de Cueva Bermeja que cuenta con Resolución, de 9 de enero de 2004, 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 2004), explanada que podría ser necesario acometer total o parcialmente a corto plazo. En esta zona, si de la configuración definitiva de las obras resultasen variaciones que afectasen a la ordenación urbanística prevista en la plataforma portuaria, se deberá realizar la correspondiente modificación del Plan Especial.

Este ámbito de aplicación se plasma gráficamente en el plano de ordenación O.1-1, donde se definen:

- Las áreas a ordenar pormenorizadamente por este plan indicadas en el epígrafe precedente y,
- El resto del ámbito definido por el PUEP que no se ordena pormenorizadamente en este plan, remitiéndose al correspondiente Plan Especial Complementario.

Entre las áreas remitidas a Plan Especial Complementario, cabe destacar por su complejidad y singularidad los ámbitos de Litoral de Valleseco y Litoral de San Andrés.



### **3. PRINCIPALES CONCLUSIONES BÁSICAS DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**

De los datos y estudios contenidos en el Documento de Información elaborado en la primera fase de los trabajos de esta revisión del planeamiento, se pueden extraer una serie de conclusiones generales que han servido de base para elaborar el análisis previo necesario para formular la ordenación del ámbito del Puerto, junto a otras consideraciones y circunstancias ya comentadas en epígrafes anteriores.

A continuación se aporta una síntesis de las principales conclusiones generales de carácter básico derivadas del análisis de la información elaborada en la citada primera fase de los trabajos, considerando que tales conclusiones deben centrarse en los siguientes aspectos: la situación actual del Puerto y el futuro escenario previsible, la movilidad interinsular e insular y la relación intermodal del transporte, remitiéndose las consideraciones de carácter ambiental al capítulo 6 específico.

#### **3.1. CONCLUSIONES SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EL FUTURO ESCENARIO PREVISIBLE**

- a) El Puerto de Santa Cruz de Tenerife ha venido cumpliendo históricamente una función de enorme importancia como infraestructura esencial para el abastecimiento de las islas occidentales, para las relaciones comerciales con el exterior y para la exportación de la producción agrícola; convirtiéndose así en un elemento de carácter estratégico para el desarrollo de la economía insular.
- b) Dicha función principal dio lugar a la conformación progresiva de un puerto que atendiera los diferentes tipos de tráficos portuarios y respondiera a las condiciones y requisitos demandados en cada época, dando lugar a las consiguientes transformaciones y ampliaciones llevadas a cabo a lo largo de su historia para adecuarse a las nuevas características y sucesivas demandas de los tráficos portuarios.
- c) Como consecuencia de lo anterior, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha desarrollado con una configuración dispersa y poco funcional, diseñada a partir de las características orográficas existentes y de las limitaciones derivadas de su colindancia con las áreas urbanas de la ciudad.
- d) La evolución del tráfico portuario en Canarias durante el período 1996-2006 supuso un incremento significativo en el caso del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, que obligó a anticipar la ejecución de determinadas actuaciones y a proyectar otras no recogidas en la ordenación urbanística vigente. Este incremento del tráfico portuario fue realmente notable en cuanto a las mercancías generales, suponiendo un avance importante en el tráfico de pasajeros de líneas regulares y de cruceros turísticos.
- e) Por otro lado, los cambios experimentados en los tipos de barcos utilizados tanto para el tráfico de pasajeros como para el tráfico de contenedores dadas las condiciones necesarias para su óptima operatividad (mayores requerimientos de calado y eslora), así como el interés de incrementar las líneas regulares de pasajeros y carga rodada con Gran Canaria, han obligado a la realización prioritaria de determinadas actuaciones y a considerar la necesidad de mejorar las condiciones para la prestación de este servicio.
- f) Las actuales condiciones de la infraestructura portuaria existente presentan graves dificultades para una futura adaptación y ampliación de las mismas, una vez se completen las actuaciones actualmente en ejecución y se desarrollen las proyectadas.

- g) Con carácter previo a la modificación del PUEP, las previsiones de evolución del crecimiento del tráfico portuario de mercancías, sobre todo el de contenedores, evidenciaban el riesgo de que en pocos años el Puerto de Santa Cruz de Tenerife pudiera presentar los primeros síntomas de congestión.
- h) En consecuencia, este escenario previsible obligó a considerar prioritaria la obra del Nuevo Muelle de Contenedores en la Dársena del Este (de la que ya se ha otorgado la concesión de la nueva terminal) de acuerdo con el Compromiso para el Desarrollo del Sistema Portuario de Tenerife y también el inicio de las obras del Puerto de Granadilla, de manera que se garantizase el abastecimiento eficiente de las islas, tanto en lo que se refiere a mercancía general contenerizada como a graneles.
- i) Con las actuaciones ejecutadas, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife será la instalación de referencia y se verá complementado por el Puerto de Granadilla (obras ya iniciadas), pudiendo optimizarse la funcionalidad de los espacios que se determinen como necesarios para las diversas actividades.

### 3.2. CONCLUSIONES SOBRE MOVILIDAD Y TRANSPORTE INTERMODAL

El papel esencial del Puerto es la importación de todo tipo de materias primas y mercancías y la exportación de productos hortofrutícolas y de producción industrial, sirviendo además de nodo de transporte de pasajeros complementario del transporte aéreo.

Por tanto, resulta imprescindible lograr una adecuada conectividad con los sistemas principales de la red insular de carreteras y con los puertos del resto de las islas.

Desde el punto de vista de la relación de los modos de transporte, de la movilidad y de la articulación territorial, los puertos son puntos de entrada a las islas que deben tener continuidad con el resto de los modos e infraestructuras de transportes y, por tanto, con los elementos que propician las interconexiones entre las diferentes formas de desplazamiento (barco - transporte terrestre colectivo o en vehículo privado; y barco - transporte terrestre público o privado - avión).

La conformación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y sus propias características y limitaciones espaciales, suponen una dificultad añadida a la ya de por sí compleja articulación de los modos de transporte. Es decir, no ha existido la posibilidad - por las razones que fueran - de articular una relación directa o inmediata del espacio portuario destinado a la llegada de pasajeros con las principales terminales del transporte colectivo terrestre.

La ubicación de intercambiadores de modos de transporte dentro del ámbito del Puerto resulta una opción prácticamente imposible de alcanzar, salvo parcialmente y en casos puntuales, o a través de complejas operaciones de renovación absoluta de las infraestructuras existentes.

Así, la continuidad entre uno y otros modos de transporte se encuentra claramente condicionada por las diferentes localizaciones de las estaciones o terminales, de tal manera que se dificulta las interconexiones del Puerto con los Aeropuertos, e incluso con el otro puerto de pasaje entre Tenerife y las islas occidentales (Puerto de Los Cristianos), al no posibilitarse el desplazamiento directo y cómodo entre una y otras infraestructuras de transporte. Por ejemplo, un pasajero que llegue en barco desde Gran Canaria y quiera desplazarse en avión a El Hierro, no tiene una forma de acceso directo y cómodo al servicio público de guaguas que lo traslade al Aeropuerto de Los Rodeos.

Las alternativas actuales de utilización de dicho servicio en desplazamientos entre el Puerto y el resto de terminales de otras infraestructuras de transporte son realmente limitadas

en la actualidad, necesitando la realización de transbordos entre líneas del servicio público de guaguas en la mayoría de los supuestos posibles de desplazamientos intermodales.

Los principales elementos de los modos de transporte colectivo actualmente existentes pueden representarse esquemáticamente de la siguiente manera:

Transporte marítimo: Edificio Puerto-Ciudad (Terminal de Pasajeros)

Transporte terrestre: Intercambiador (Estación de Guaguas)

Transporte aéreo: Aeropuerto Norte (Los Rodeos)  
Aeropuerto Sur (Reina Sofía)

A los intercambios de modos de transporte que ya se dan en la actualidad, como el tranvía del área metropolitana que seguirá el trayecto Santa Cruz – La Laguna y su futura ampliación al Aeropuerto de Los Rodeos, habrá que añadir en el futuro el que se producirá entre el transporte marítimo y el sistema de ferrocarril previsto por el Cabildo de Tenerife: el Tren del Sur entre Santa Cruz y Las Américas y, especialmente, su ampliación hasta la instalación del Puerto de Fonsalía.

Según la planificación prevista, la conexión tranviaria hasta el Aeropuerto de Los Rodeos ampliará la actual serie de líneas interconectadas entre sí y cuyo desarrollo abarca el área metropolitana, lo que supondrá una evidente mejora en la conexión entre Puerto y Aeropuerto.

Esto mismo ocurrirá con la línea de ferrocarril entre Santa Cruz y el Sur de la Isla, con relación a los desplazamientos entre el puerto capitalino y el Aeropuerto del Sur o el Puerto de Los Cristianos (así como con el futuro Puerto de Fonsalía), aunque de cualquier manera los usuarios de dicho servicio tendrán que realizar un desplazamiento previo entre la estación de pasajeros del Puerto y la terminal del nuevo sistema ferroviario, que se prevé ubicar fuera del espacio portuario.

No obstante, y sin perjuicio de que el estudio de movilidad anexo a este documento atiende a los viajes atraídos por el puerto cuyo reparto modal es mayoritariamente el tráfico rodado ligado a la actividad portuaria (que será el que determine las necesidades viarias para que el Puerto de Santa Cruz desarrolle su actividad de forma satisfactoria), entre los objetivos de la política portuaria para el Puerto de Santa Cruz se contempla avanzar en la consecución de una movilidad más sostenible (especialmente, en los ámbitos de usos no portuarios en contacto con la ciudad), si bien determinados aspectos del transporte público y el tráfico peatonal son aspectos que requieren soluciones más detalladas y precisas que las propias de la escala y ámbito competencial de este Plan Especial. Todo ello considerando que estos movimientos (transporte público y peatonal) son escasamente relevantes en la mayor parte del puerto, estando incluso restringidos en muchas de sus áreas por razones de seguridad y operativa portuaria.

No es el caso del acceso a los atraques de cruceros o barcos rolonés que hacen el transporte entre islas y por ello, entre los usos de terminales de pasajeros contemplados en el plan, ya se ha contemplado que este tipo de tráfico no tendrán especial relevancia en el funcionamiento del puerto, dado su escaso volumen y la ubicación prevista de estas instalaciones.

Considerando que las áreas de mayor atracción de los modos citados son las zonas donde se desarrolla el tráfico de pasajeros, sobre la ordenación propuesta en el presente Plan Especial (que se desarrollará posteriormente con mayor nivel de detalle en el capítulo 5.1 de esta Memoria) cabe considerar que:

- En la nueva Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga (analizada en el precedente apartado 2.3) se contemplan áreas de servicio para taxis y la correspondiente reserva de espacio para guaguas de servicio discrecional, que

a su vez podrá dar servicio también al Edificio Puerto-Ciudad. Asimismo, el proyecto contempla los flujos peatonales que conectarán con la ciudad a través de una rampa prevista en el Edificio Puerto-Ciudad, edificio que actualmente conecta también con la ciudad a través de escaleras y ascensor.

- En cuanto al ámbito del Muelle de Enlace, la ordenación propuesta contempla amplios espacios para dichos tráficos, y en particular en cuanto a la movilidad peatonal (una vez desarrollada la ejecución del planeamiento y cuando el frente de ciudad tenga el uso de plaza), su propia configuración es la de ser un espacio abierto, de estancia y peatonal que garantice la movilidad de peatones y ciclistas.
- Finalmente, respecto al Muelle Norte, el ámbito se encuentra prácticamente integrado en la ciudad con plena accesibilidad, tanto para peatones, ciclistas y taxis.

Las conexiones con la Avda. de Anaga y Francisco La Roche, tanto del futuro muelle de Enlace, del Edificio Puerto Ciudad, de la futura Terminal de Cruceros y del Muelle Norte facilitan el acceso al transporte público regular, con buena frecuencia, con mayor flexibilidad y servicio que si se transitase por el ámbito portuario.

## 4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES

Los objetivos y criterios generales de este Plan Especial del Puerto se establecen de acuerdo a los principios legales de aplicación y a partir de las circunstancias y condiciones expresadas en anteriores epígrafes con respecto a la situación actual y a las previsiones futuras de los diferentes aspectos que inciden en la ordenación de la zona de servicio así como el resto de determinaciones y pautas establecidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, y atendiendo igualmente a las cuestiones relacionadas con las determinaciones del planeamiento general del municipio y a las derivadas del contenido ambiental del presente documento.

Ante todo ello, se considera conveniente distinguir entre los objetivos generales de carácter básico y los que pueden considerarse de carácter funcional, atendiendo además a los aspectos relacionados con las especiales circunstancias que concurren: a) el papel fundamental que tiene el Puerto como principal infraestructura portuaria de las islas occidentales y, por tanto, como elemento esencial para garantizar el tráfico de todo tipo de mercancías y productos; b) las posibilidades que se derivan de la construcción del Puerto de Granadilla como infraestructura complementaria al de Santa Cruz, que permitirá la optimización de las instalaciones de Santa Cruz.

Con todo ello y ante tales circunstancias, se enuncian y estructuran los siguientes objetivos generales para esta revisión del planeamiento:

### 4.1. OBJETIVOS GENERALES DE CARÁCTER BÁSICO O ESENCIAL

- 1) Garantizar una eficaz funcionalidad operativa de los espacios portuarios y una correcta prestación de los diferentes servicios y actividades que se desarrollan en el Puerto, adoptando las determinaciones necesarias para mantener tales condiciones atendiendo a las hipótesis de evaluación del tráfico marítimo, con las actuaciones recientemente ejecutadas y previstas en el Puerto de Santa Cruz y con las construcciones de las infraestructuras de carácter complementario en Granadilla.
- 2) Mejorar y potenciar el servicio de tráfico de pasajeros y de mercancía entre las islas y con el exterior del archipiélago, ampliando y modernizando los espacios destinados a tal actividad y cualificando las condiciones en las que ésta se desarrolla.
- 3) Fomentar y optimizar el tráfico de cruceros turísticos, como puerto base o como puerto receptor de tránsitos, creando las instalaciones y equipamientos complementarios que cualifiquen y singularicen dicha oferta.
- 4) Viabilizar la apertura de la ciudad hacia el mar y la recuperación para el uso y disfrute de los ciudadanos de aquellos espacios del litoral que por su localización y características puedan ser reconvertidos y adaptados para actividades recreativas, otros usos comunitarios y para usos de carácter urbano que resulten complementarios y compatibles.
- 5) Mejorar las condiciones ambientales y armonizar la integración paisajística de los espacios e instalaciones portuarias y de las actividades que en ellos se desarrollen, minimizando los impactos que puedan producir o que se deriven de tales actividades, y adoptando las medidas pertinentes para contribuir a mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

## 4.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE CARÁCTER OPERATIVO O FUNCIONAL

- 1) Ordenar los usos en los diferentes espacios portuarios, de forma que se logre una correcta diferenciación de las funciones y, en lo posible, la especialización de las actividades a desarrollar en las distintas áreas de la zona de servicio del Puerto.
- 2) Resolver adecuadamente los problemas de accesibilidad y movilidad interna del tráfico rodado, con especial atención a los desplazamientos de los vehículos pesados, ordenando de forma coordinada las conexiones con el sistema general viario.
- 3) Posibilitar la creación de itinerarios peatonales siempre que lo permita la seguridad de los viandantes y el normal desarrollo de la actividad portuaria, primando en dichas actuaciones la supresión de barreras físicas, la integración paisajística y la calidad en el tratamiento de los espacios públicos.
- 4) Adoptar las medidas necesarias para la adecuada relación entre las áreas urbanas colindantes y las actividades que se den en el ámbito portuario.
- 5) Determinar las áreas en las que se prevé que a futuro pueda desaparecer la actividad portuaria actual por su pérdida de funcionalidad, espacios que en consecuencia podrán destinarse a otros usos portuarios y/o actividades vinculadas, en su caso, a la interacción puerto-ciudad en los términos establecidos por la legislación sectorial de puertos. La modificación del Plan Especial que en su caso se redacte, deberá ordenar estos espacios de manera diferenciada según el área de que se trate, con preferencia en general por los usos comunitarios de carácter recreativo y otros análogos, y potenciando una adecuada distribución territorial de los mismos.
- 6) Aumentar la dotación de aparcamientos a lo largo de todo el espacio portuario, determinando las actuaciones a realizar en tal sentido de forma que se propicie en lo posible cubrir los déficit de las áreas urbanas cercanas, con el fin de aportar soluciones que también beneficien al conjunto de la ciudad.

## 5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

En el presente epígrafe se realiza una sucinta descripción general de las principales determinaciones que conforman la ordenación propuesta por este Plan Especial.

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.

Por tanto, el desarrollo de la ordenación pormenorizada debe contener la regulación propia de los instrumentos urbanísticos concebidos legalmente con tal finalidad, atendiendo a las singularidades derivadas de las condiciones y características específicas de los espacios portuarios.

El Plan Especial incluye entre sus determinaciones de ordenación la división de la zona de servicio en áreas funcionales, a las que hace referencia el artículo 175 del TRLPEMM.

Por tanto, la ordenación contenida en este Plan Especial establece la división de su ámbito en áreas funcionales y contiene la definición de los elementos propios de la ordenación pormenorizada, realizada a partir de las necesidades y las problemáticas detectadas en el análisis y diagnóstico realizado, y de los objetivos y criterios generales expresados en el capítulo anterior.

Así, en los siguientes apartados de este epígrafe se comentan las determinaciones de ordenación relativas a los siguientes contenidos:

1. Áreas funcionales y usos característicos de las mismas
2. Usos característicos y pormenorizados
3. Sistema viario y accesibilidad
4. Sistema de aparcamientos
5. Sistema de usos comunitarios y espacios libres públicos
6. Sistema de infraestructuras vinculadas al Ciclo del agua.
7. Edificaciones y elementos protegidos

## 5.1. ÁREAS FUNCIONALES

El Plan Especial delimita trece áreas funcionales y de ordenación a los efectos de definir de forma sistemática el régimen específico aplicable a los espacios y a las edificaciones e instalaciones comprendidas en cada una de ellas.

En el Plano de Ordenación O-1.2 se representan gráficamente las Áreas funcionales que se delimitan; y su regulación específica se contiene en los planos de ordenación de Usos Pormenorizados, de Parámetros de la Edificación y Red Viaria y Espacios Libres (O-2.n, O-3.n y O-4.n, respectivamente), así como en las respectivas Fichas de Áreas Funcionales.

La división propuesta responde a la búsqueda de una correcta ordenación espacial de las actividades del Puerto y al criterio general de establecer la especialización de los espacios terrestres, diferenciando en lo posible las actividades a desarrollar en cada uno de ellos, en atención a una mejor operatividad de los servicios portuarios y a una adecuada funcionalidad de los usos complementarios. En consecuencia, la división practicada distingue las áreas que, aunque interrelacionadas entre sí, poseen o pueden poseer una cierta especialización funcional por sus características singulares y por su aptitud para acoger unos u otros usos característicos o predominantes, además de establecerse los usos pormenorizados compatibles.

Las Áreas funcionales delimitadas, en sentido de oeste a este, son: a) La Hondura, b) Cabo Llanos, c) Parque Marítimo, d) Dársena de Los Llanos, e) Muelle de Enlace, f) Dársena de Anaga, g) La Alegría, h) Equipamiento Náutico de Anaga, i) Litoral de Valleseco, j) El Bufadero, k) Cueva Bermeja, l) Dársena Norte y m) Litoral de San Andrés. Se adjunta a continuación cuadro de correspondencias entre las áreas funcionales delimitadas por el Plan Especial y por el PUEP.

PLAN ESPECIAL (2014)	PUEP (2006) *
a) La Hondura	I. La Hondura
b) Cabo Llanos	II-B. Cabo Llanos
c) Parque Marítimo	II-A. Parque Marítimo
d) Dársena de Los Llanos	III. Dársena de Los Llanos
e) Muelle de Enlace	IV. Muelle de Enlace
f) Dársena de Anaga	V. Dársena de Anaga XII. Sede Autoridad Portuaria
g) La Alegría	XIV. Tahodio
h) Equipamiento Náutico de Anaga	VI-A. Litoral de Valleseco
i) Litoral de Valleseco	VI-B-C. Litoral de Valleseco
j) El Bufadero	VI-D. Litoral de Valleseco VII. La Jurada VIII. El Bufadero
k) Cueva Bermeja	IX. Dársena Pesquera
l) Dársena Norte	
m) Litoral de San Andrés	X. San Andrés

(\*) Las zonas del PUEP correspondientes al Área XI (Viario) se integran en este Plan Especial en las correspondientes áreas funcionales adyacentes.

A continuación se realiza una breve descripción de cada una de las áreas funcionales que se establecen en este Plan Especial, incluyéndose al final de este subepígrafe los cuadros resúmenes resultantes de la ordenación prevista para las mismas.

## A) LA HONDURA

<i>Superficie:</i>	<i>54.046 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Graneles líquidos</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Serv. Portuarios y Act. Vinc.</i>	<i>Operaciones portuarias Graneles líquidos</i>
<i>Infraestructuras</i>	<i>Diques y escolleras</i>

Esta zona está comprendida entre el límite sur del espacio portuario y el área funcional del Parque Marítimo.

La ordenación propuesta no presenta variaciones sustanciales con respecto al estado actual, calificándose con el uso operaciones portuarias los dos muelles de carga y descarga de combustible existentes. Los servicios portuarios que acoge están vinculados a la actividad industrial de la Refinería de Cepsa, siendo colindante con sus instalaciones.

En la zona terrestre de uso graneles líquidos (superficie que computa igualmente bajo la autovía TF-1 que en este ámbito discurre en viaducto), sólo podrán ubicarse instalaciones complementarias al uso característico o principal, sin determinarse la compatibilidad de usos dada la especial consideración que debe tener la actividad principal.

Debe tenerse en cuenta para el desarrollo de las parcelas la posible afección derivada de la ampliación de la sección de la vía territorial (Vía de penetración sur) y del trazado ferroviario del tren del sur.

## B) CABO LLANOS

*Superficie:* 16.169 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Terciario

*Usos pormenorizados:*

*Usos terciarios* Oficinas

*Espacios libres públicos* Plaza

*Infraestructuras* Red viaria

Esta área funcional está situada al norte de la Avenida de la Constitución y tras el área funcional del Parque Marítimo.

En sintonía con el planeamiento general municipal en tramitación, la ordenación propone modificar el sistema viario existente, eliminando el vial que actualmente fracciona el área en dos manzanas para conformar una única manzana triangular, concentrando la edificación en su lado norte y estableciendo una gran plaza en su extremo sur.

El uso característico de la edificación es el terciario, contemplando el uso principal de oficinas y los usos compatibles de comercial y hostelería-restauración, en análoga proporción a lo contemplado en el planeamiento general. Según parámetros indicados en planos y fichas de ordenación la tipología prevista es la de edificación abierta de hasta doce plantas, por lo que se ha determinado la necesidad de redactar un Estudio de Detalle que ordene volumétricamente la edificación.

Dadas las carencias de aparcamiento de la zona y el previsible aumento de tráfico asociado al uso terciario previsto, además de la dotación de aparcamientos exclusivo para este uso, se permite la ocupación del subsuelo para la creación de aparcamientos en la plaza.

Este ámbito se encuentra afectado por el trazado del Tren del Sur (documento de ordenación en tramitación a la fecha de redacción de esta memoria), por lo que se considera compatible bajo rasante el uso de infraestructura ferroviaria que finalmente se determine por el instrumento de ordenación y/o proyecto correspondiente.

## C) PARQUE MARÍTIMO

<i>Superficie:</i>	<i>242.547 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Usos comunitarios Recreativos y Culturales</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Usos terciarios</i>	<i>Hostelería-Restauración</i>
<i>Usos Comunitarios</i>	<i>Recreativo / Cultural</i>
<i>Espacios libres públicos</i>	<i>Parque Urbano / Plaza / Playa</i>
<i>Infraestructuras</i>	<i>Diques y escolleras / Telecomunicaciones / Red viaria</i>

Esta zona está comprendida entre las áreas funcionales de La Hondura y Dársena de Los Llanos. En determinadas parcelas, la ordenación pormenorizada proviene sustancialmente de los parámetros establecidos por el Plan Especial del Parque Marítimo aprobado definitivamente en abril de 1995, y su modificación puntual aprobada definitivamente en noviembre de 1996, documentos que en el ámbito portuario se derogan en el presente Plan Especial.

Las áreas de uso comunitario y espacios libres ya ejecutados se califican con el uso pormenorizado más adecuado a la realidad existente: Parque Urbano (Palmetum), Uso Comunitario Recreativo (Parque Marítimo), Cultural (Auditorio y Castillo de San Juan) y Plaza (entorno del Castillo de San Juan). A sugerencia del Ayuntamiento, en el ámbito del Parque Marítimo, y con el objeto de mejorar la oferta de ocio en el litoral, se permiten expresamente los usos terciarios hosteleros (hasta la categoría de restaurante) y comerciales (hasta la categoría de comercio medio). En cuanto al uso específico de hostelería-restauración, se califica como tal a la edificación de dos plantas situada entre el Palmetum y el Parque Marítimo. Igualmente, y con análogo fin al establecido para el Parque Marítimo (potenciación del sector de ocio), se establece una banda de edificación abierta de uso hostelero colindante al viario que rodea el Palmetum. La parcela anexa al Palmetum cuyo uso actual principal es el de aparcamiento en superficie (además de restauración y lavado de coches), se califica con el uso principal de uso comunitario Recreativo, siendo igualmente compatible el uso Deportivo, donde podrán ubicarse los accesos generales, recepción y centro de información del conjunto del Parque Marítimo y considerándose además compatibles los usos terciarios regulados en la ficha del área funcional. El resto de la superficie no ocupada por la edificación tendrá la consideración de espacio libre público (plaza).

En la edificación del Auditorio se permiten con carácter complementario al uso principal cultural, los usos terciarios regulados en la ficha del área funcional. En la parcela de uso recreativo anexa al Auditorio es compatible el uso cultural, debiendo redactarse un Estudio de Detalle con el fin de establecer una relación adecuada entre la edificación a construir en esta parcela y el edificio singular del Auditorio, además de haberse contemplado ya en la ficha del área funcional limitaciones relativas a la altura máxima y retranqueo de la edificación con respecto al Auditorio.

Con el fin de ampliar la dotación de plazas existente en la zona, se permite la construcción de un aparcamiento en el subsuelo según las instrucciones expresadas en la ficha del área funcional. De manera análoga al área funcional de Cabo Llanos, esta última parcela y la del Palmetum se encuentran actualmente afectadas por el trazado del Tren del Sur (documento de ordenación en tramitación a la fecha de redacción de esta memoria), por lo que en ambas parcelas se considera compatible bajo rasante el uso de infraestructura ferroviaria que finalmente se determine por el instrumento de ordenación y/o proyecto correspondiente.

## D) DÁRSENA DE LOS LLANOS

*Superficie:* 144.696 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* *Mercancía General*

*Usos pormenorizados:*

*Serv. Portuarios y Act. Vinc.* *Operaciones Portuarias / Contenedores-Carga Rodada-Mercancía General / Autoridad Portuaria / Almacenes*

*Espacios libres públicos* *Área ajardinada*

*Infraestructuras* *Diques y escolleras / Red Viaria*

Esta zona está comprendida entre las áreas funcionales del Parque Marítimo y el Muelle de Enlace.

Se destina principalmente a los tráficos de mercancía general y como tal se determina su uso característico, siendo su uso pormenorizado predominante el de Contenedores – Carga Rodada – Mercancía General.

Desde el acceso principal al puerto a la altura del Auditorio (denominado acceso 1), se delimitan tres parcelas de uso pormenorizado Almacenes (correspondientes a las tres naves existentes), a partir de las cuales se encuentra la gran explanada calificada con el uso Contenedores – Carga Rodada – Mercancía general (donde entre otros parámetros urbanísticos, la altura de la edificación se limita a 3 plantas), mientras que tanto el frente de la explanada como el propio dique de Los Llanos se califican con el uso Operaciones Portuarias.

En esta dársena recientemente ha cesado la actividad existente de mercancía general contenerizada (Terminal de La Candelaria), para acoger tráficos de mercancía general y carga rodada con buques de menor capacidad y dimensiones: entre otros, los tráficos de mercancía general (fundamentalmente tomate, fruta y bobinas de papel) que actualmente operan en la explanada de la segunda alineación del Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, donde se va a desarrollar una terminal de cruceros. Se ubica una franja de Área Ajardinada de separación entre esta zona y la Vía de Servicio del Puerto y la desembocadura del barranco de Santos.

En la zona de almacenes colindante a la dársena, se permite la compatibilidad de determinadas subcategorías del uso terciario así como del uso comunitario (en las subcategorías de uso deportivo, recreativo y cultural), en sintonía con los usos comunitarios contemplados en las áreas funcionales adyacentes.

Una vez desaparezca la actividad portuaria por su pérdida de funcionalidad, se podrá considerar el desarrollo de los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en los términos establecidos por la legislación sectorial de puertos.

Por último, el planeamiento sectorial en materia viaria determinaba ubicar una rotonda en la desembocadura del Barranco de Santos, recogida tanto en el PUEP como en el Plan Especial del Muelle de Enlace. No obstante, tras la reciente ejecución del proyecto de la Vía del Litoral, la mencionada rotonda se ha localizado íntegramente fuera del espacio portuario, al haberse reducido su diámetro y trasladado hacia el sureste en intersección con la prolongación de la Calle San Sebastián. En consecuencia, además de las consideraciones habidas en el capítulo 2.4 de esta Memoria en cuanto al ámbito de aplicación del Plan Especial, la ordenación en el entorno de la desembocadura se adapta a la realidad existente y obra ejecutada.

## E) MUELLE DE ENLACE

*Superficie:* 170.900 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Pasajeros y Usos comunitarios

*Usos pormenorizados:*

*Serv. Portuarios y Act. Vinc.* Operaciones portuarias / Terminal Pasajeros y actividades asociadas – Uso terciario / Náutico Deportivo

*Usos comunitarios* Cultural / Recreativo

*Espacios libres públicos* Plaza

*Infraestructuras* Diques y escolleras / Red viaria

Esta zona está comprendida entre las áreas funcionales de la Dársena de Los Llanos y la Dársena de Anaga, coincidiendo con el ámbito de actuación del Plan Especial del Muelle de Enlace (documento que se deroga en el presente Plan Especial). Tal y como se indica en el apartado 2.3.D de esta memoria, si bien la ordenación de este ámbito integra sustancialmente la ordenación prevista en el mencionado Plan Especial del Muelle de Enlace, se desprende la necesidad de realizar modificaciones en los parámetros de ordenación que se establecían en el Plan Especial del Muelle de Enlace por los siguientes motivos:

- En las zonas central y norte del ámbito (Marina y Terminal de Pasajeros), la ordenación se adapta en función del estudio detallado de la Memoria de Información de los proyectos que desarrollan los diferentes edificios y zonas en que se divide la propuesta ganadora del concurso (redactados por HERZOG & DE MEURON, ARCHITEKTEN AG e IBÉRICA DE ESTUDIOS E INGENIERÍA, S.A. (IBERINSA)), con el fin de que no se produzca una distorsión entre la ordenación urbanística establecida y los proyectos que desarrollan la propuesta.
- En la zona sur del ámbito, la ordenación se adapta:
  - o A las determinaciones de la legislación sectorial (TRLPEMM), en cuanto a que la plataforma del Muelle de Carnaval prevista en el concurso de ideas aún no ha sido generada (y por tanto se remite al correspondiente Plan Especial Complementario).
  - o A las sugerencias del Ayuntamiento en cuanto a que se cuestiona la idoneidad de ubicar un hotel en esta zona (ubicación igualmente cuestionada por el Cabildo Insular, lo que motivó la suspensión de este ámbito del Plan Especial del Muelle de Enlace por Acuerdo adoptado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de fecha 28 de julio de 2005), por lo que se elimina la previsión del hotel en la ordenación propuesta.

Por otra parte, desde la elaboración de la propuesta del concurso y redacción de los proyectos anteriores (año 2004) hasta la actualidad, tanto el trazado soterrado de la Vía del Litoral y de la Vía de Servicio del Puerto (ejecutada en parte) han sufrido diversas modificaciones. Con tal motivo, ha sido necesario ajustar a estos nuevos trazados el esquema viario de la propuesta global para la remodelación del Muelle de Enlace (del que se adjunta plano en la Memoria de Información), así como a diversas consideraciones a propuesta de las administraciones afectadas (modificándose el esquema propuesto respecto al incluido en el documento aprobado inicialmente), esquema viario adaptado que se adjunta y justifica en el capítulo 5.3 de esta memoria.

Se sintetiza a continuación la ordenación del conjunto del área funcional:

El uso Operaciones Portuarias se ubica en el tramo del Dique de Los Llanos perteneciente a esta área funcional, considerándose en este ámbito como compatible el uso de oficinas.

En conexión con el actual edificio Puerto-Ciudad situado en el área funcional de la Dársena de Anaga, el uso Terminal de Pasajeros y Actividades Asociadas se desarrolla sobre la actual explanada portuaria en el extremo norte del área (donde se localizan actualmente algunas edificaciones). Se desarrolla en una edificación en forma de C según parámetros de edificación determinados a partir del proyecto básico *“Edificio Terminal y Aparcamiento Público (Septiembre 2004)”*. Se definen sus instrucciones y determinaciones en ficha específica nº 1, destacando entre los usos compatibles que el uso terciario supone algo menos de la mitad de la edificabilidad total, admitiéndose la categoría de Galería o Agrupación comercial si bien limitando la superficie de los locales a la establecida para el comercio medio (máximo 750 m<sup>2</sup>).

En la plataforma situada en la zona central se determina el uso Náutico Deportivo “La Marina del Atlántico”, desarrollado en una edificación marcadamente longitudinal ubicada de manera perpendicular a la Avenida Marítima según proyecto ejecutivo *“Área de Servicio de la Marina de Los Llanos. Estudio de Modificaciones (Mayo 2004)”*. Se definen sus instrucciones y determinaciones en ficha específica nº 2, destacando que el uso terciario supone algo más de un tercio de la edificabilidad total, en condiciones de compatibilidad análogas a las establecidas para el edificio de la Terminal.

En el extremo sur del ámbito y colindante a la desembocadura del barranco de Santos se localiza una parcela de uso recreativo (en lugar del hotel urbano previsto según el concurso de ideas). La ubicación de esta parcela varía respecto a la propuesta en el Plan Especial del Muelle de Enlace, desplazándose en este Plan Especial más hacia el sur y por tanto separándose del edificio principal del Cabildo. Se definen sus instrucciones y determinaciones en ficha específica nº 3, suponiendo una ostensible reducción de la edificabilidad y altura de la edificación respecto al hotel previamente planteado, si bien se conserva el estándar de edificabilidad comercial compatible asociada. La volumetría del edificio se deberá ordenar mediante Estudio de Detalle.

Desde el límite con la ciudad y enlazando los tres edificios anteriores se establece una gran plaza como espacio público de conexión entre el puerto y la ciudad, desarrollado en el proyecto básico *“Ámbito III: Aparcamiento subterráneo, bulvar y ampliación de zona comercial (Mayo 2004)”*. Bajo la plaza se dispone una importante dotación de aparcamiento.

Además de estas actuaciones, frente a la Marina Deportiva y en el espacio comprendido entre la Marina del Atlántico, Plaza y parcela de Uso Recreativo, se habilita otra parcela de uso Náutico Deportivo, con el objeto de poder albergar una edificación vinculada específicamente al tráfico de grandes yates. Como en otras áreas del Plan Especial, se consideran compatibles los usos terciarios de puesto de venta, kioscos y terrazas, bar-cafetería y restaurante, además de en la modalidad de local de ocio y espectáculos.

Por último, frente al espacio de la Terminal se localizan la farola del mar y la marquesina anexa, elementos que se califican como uso cultural.

## F) DÁRSENA DE ANAGA

*Superficie:* 201.792 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Pasajeros y mercancía general

*Usos pormenorizados:*

*Serv. Portuarios y Act. Vinc.* Operaciones Portuarias / Terminal de pasajeros y actividades asociadas / Mixto pasajeros – Mercancía general – Carga Rodada / Actividades asociadas al tráfico adyacente / Autoridad Portuaria

*Usos terciarios* Hostelería-Restauración

*Espacios libres públicos* Plaza / Área ajardinada

*Infraestructuras* Diques y escolleras / Aparcamiento en edificio / Red viaria

Esta zona está comprendida entre las áreas funcionales del Muelle de Enlace y Equipamiento Náutico de Anaga.

En la ordenación propuesta y en cuanto a los usos de servicios portuarios y actividades vinculadas, el de Operaciones Portuarias se desarrolla tanto en el dique exterior (Dique Sur) como en el frente del Muelle de Ribera; en el propio muelle, en primer plano y a continuación del uso Terminal de Pasajeros se desarrolla el uso mixto de Pasajeros-Mercancía General, mientras que el segundo plano se reserva para las actividades asociadas al tráfico adyacente. Se eliminan los kioscos no existentes en la actualidad y previstos en el Plan Especial de 1995, aunque se posibilita crear dos nuevos en la cubierta del edificio Puerto - Ciudad.

Tal y como se justifica en el apartado 2.3E de esta Memoria, se contempla el desarrollo de una estación de cruceros en el espacio ocupado actualmente por los tinglados y parte de las naves existentes en la explanada de la segunda alineación del Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, para lo cual se ha considerado el traslado de los tráficos de mercancía general que operan en la actualidad en dicho ámbito a la Dársena de Los Llanos.

En la Avenida de Anaga, de los dos restaurantes anteriormente existentes, uno ha sido demolido por la afección de la Vía del Litoral, por lo que se reconoce el uso de hostelería-restauración en el establecimiento aun existente y además se reubica una segunda parcela con edificabilidad equivalente al establecimiento demolido.

En el Muelle Norte se destina una parcela para la construcción de un edificio de aparcamientos (con uso compatible terciario de oficinas y hostelero) que, con el objeto de no generar una nueva pantalla edificatoria, quedará bajo la rasante de la Avenida de Anaga, conformando una plaza a modo de ampliación a nivel de esta vía.

En el resto del ámbito se reconocen y mantienen con sus parámetros urbanísticos actuales los edificios de la Autoridad Portuaria (uso Autoridad Portuaria), el de Prácticos (uso Actividades Asociadas al tráfico adyacente) y la antigua terminal de la Jet-Foil (uso Terminal de Pasajeros).

## G) LA ALEGRÍA

<i>Superficie:</i>	<i>40.942 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Usos comunitarios y Terciario (oficinas)</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Serv. Portuarios y Act. Vinc.</i>	<i>Autoridad Portuaria</i>
<i>Usos terciarios</i>	<i>Oficinas</i>
<i>Usos comunitarios</i>	<i>Deportivo / Docente</i>
<i>Espacios libres públicos</i>	<i>Espacio libre de Protección</i>
<i>Infraestructuras</i>	<i>Infraestructura eléctrica / Red viaria</i>

Este ámbito se localiza tras el área funcional Equipamiento Náutico de Anaga. Su ámbito coincide en parte con el delimitado por el Plan General de Ordenación de 1992 como Unidad de Actuación U.A.1 del área La Alegría (LC-1), y quedaba fuera del ámbito de ordenación del Plan Especial del Puerto de 1995. La ordenación propuesta en este Plan Especial coincide esencialmente con la planteada por el planeamiento general (excepto en cuanto a la delimitación del equipamiento docente), en tramitación a la fecha de redacción de esta memoria.

La parcela del edificio en primer término se califica como uso terciario de oficinas, edificabilidad que podrá desarrollarse con base a la tipología de edificación abierta según determinaciones de parámetros de ordenación establecidos en planos y fichas, así como su compatibilidad entre el uso principal de oficinas y el resto de usos terciarios compatibles. La ordenación propuesta permite tanto el mantenimiento íntegro de la edificación actualmente existente (más la edificación anexa necesaria para agotar, en su caso, la edificabilidad contemplada), como la concentración de la edificabilidad en un edificio singular desarrollado hasta una altura máxima de 22 plantas. En cualquier caso, tanto para estas dos opciones como para las múltiples soluciones intermedias de ordenación volumétrica que puedan plantearse con base a la tipología y parámetros determinados, se determina la necesidad de ordenar la volumetría resultante mediante Estudio de Detalle.

Al norte de esta edificación, se reconoce el uso comunitario docente existente, y se califica con uso deportivo la parcela donde se ubican los depósitos de combustible, parcelas que se modifican en su límite con la Calle Andrómeda, donde se prevé el trazado de la Vía de Cornisa. Las modificaciones en el diseño de esta vía que puedan operarse, así como sus características y la de los espacios libres afectados, se atenderán a las determinaciones del planeamiento territorial o municipal.

En la trasera del uso comunitario docente se califica el suelo con el uso Autoridad Portuaria, zona que sirve de acceso a un entramado de galerías y túneles excavados en la montaña, donde existen en su extremo sur varias naves de una altura, permitiéndose en esta parcela una edificabilidad análoga a la existente según condiciones establecidas en los planos y ficha del área funcional (incluyéndose en la ficha del área funcional la remisión a las medidas correctoras previstas en relación con el riesgo de desprendimiento). Al norte de la prevista vía de cornisa se prevé una infraestructura eléctrica, mientras que la ladera situada en el límite oeste se califica como espacio libre de protección.

## H) EQUIPAMIENTO NÁUTICO DE ANAGA

*Superficie:* 38.315 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Náutico-Deportivo

*Usos pormenorizados:*

*Serv. Portuarios y Act. Vinc.* Náutico-Deportivo

*Espacios libres públicos* Plaza / Área ajardinada / Espacio libre de protección

*Infraestructuras* Diques y escolleras / Red viaria

Esta zona está comprendida entre las áreas funcionales de la Dársena de Anaga y el Litoral de Valleseco, e incluye las instalaciones del Real Club Náutico.

La parcela del Real Club Náutico, en su lindero hacia el barranco, está condicionada a lo que determine el pertinente informe del Consejo Insular de Aguas.

La edificación principal se recoge como edificio catalogado. Respecto al resto de instalaciones y a propuesta del Real Club Náutico, en la ordenación propuesta se recoge lo siguiente:

- Se prevé una reforma integral del pabellón deportivo frente a la Avenida de Anaga, en edificación de dos plantas con sendas entreplantas, cuya altura máxima respecto a la rasante de la Avenida de Anaga no podrá sobrepasar los 8 metros.
- En el área de las actuales canchas de tenis, se permite una edificación de una planta de uso multifuncional complementario a las instalaciones principales (salones, vestuarios, almacén, etc.)
- En el cuerpo edificatorio anexo al principal y paralelo al barranco, se recoge la edificabilidad existente permitiendo además la ejecución de un techo en el patio a fin de generar un espacio de almacenaje y dotar de terraza a la cafetería existente.

## I) LITORAL DE VALLESECO

<i>Superficie:</i>	<i>67.773 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Playa y Usos comunitarios</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Infraestructuras</i>	<i>Red viaria</i>

Esta zona se localiza entre las áreas funcionales de Equipamiento Náutico de Anaga y El Bufadero y está conformada por el litoral de Valleseco desde la parcela del Club Náutico hasta el extremo contrario de la rada, excluyendo las zonas desafectadas del Club Militar Paso Alto, Centro Superior de Estudios Náuticos y Capitanía de Control Marítimo. La superficie indicada corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, que comprende fundamentalmente sistema viario (carretera TF-11 así como parte de la Vía de Servicio del Puerto), la zona de muelles, varaderos y naves, el CIDEMAT y escolleras.

El área no ordenada de ámbito está sujeta a las determinaciones y modificaciones que, en su caso, puedan resultar de la declaración de impacto ambiental del *proyecto "Ordenación del Área Funcional de Valleseco"* (publicada en el BOC nº 7 de martes 8 de enero de 2013). Una vez modificado, en su caso, el mencionado proyecto, y dado el carácter de las actuaciones contempladas en el mismo, parte de las obras serán ejecutadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para lo cual, por requerimiento de esa Dirección General, la Autoridad Portuaria deberá proceder a la desafectación de los terrenos de dominio público portuario que deban ser ocupados para el desarrollo de las mencionadas obras (espacios que, una vez desafectados, obviamente no estarán sujetos a los instrumentos de planeamiento portuario).

El resto del área no ordenada que, en su caso, no se desafecte, habrá de ordenarse pormenorizadamente mediante un Plan Especial de carácter complementario, salvo la que - en su caso-, estando afectada por la delimitación del *Bien de Interés Cultural, con categoría de Sitio Histórico, a favor del Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco*, hubiese de remitirse al correspondiente Plan Especial de Protección. No obstante, cabe considerar al respecto que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

El Plan Especial complementario contemplará, en su caso, las condiciones recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto que desarrolla la propuesta ganadora del concurso de ideas realizado.

## J) EL BUFADERO

<i>Superficie:</i>	<i>565.543 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Base de contenedores</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Serv. Portuarios y Act. Vinc.</i>	<i>Operaciones portuarias / Contenedores - Carga rodada – Mercancía General / Graneles líquidos</i>
<i>Usos terciarios</i>	<i>Oficinas</i>
<i>Espacios libres públicos</i>	<i>Plaza / Áreas ajardinadas / Espacio libre de protección</i>
<i>Infraestructuras</i>	<i>Energía eléctrica / Infraestructura Hidráulica / Telecomunicaciones / Estación de servicio / Redes de servicio / Diques y escolleras / Red viaria</i>

Esta zona se localiza entre las áreas funcionales del Litoral de Valleseco y Cueva Bermeja.

El uso pormenorizado predominante de esta área funcional es el de Contenedores – Carga Rodada – Mercancía General, que en años recientes ha acometido obras de ampliación de la explanada y canalización del barranco del Bufadero. Como en el resto de áreas del mismo uso, el frente del muelle y el Dique del Este se califican con el uso operaciones portuarias.

Entre el resto de usos portuarios, a la altura de la antigua cantera de La Jurada y a ambos lados de la Autovía de San Andrés, se ubican dos grandes parcelas de depósitos de combustible y graneles calificadas con el de uso Graneles Líquidos.

En cuanto a otros usos, la parcela triangular vacante situada en el extremo oeste del área se califica con el uso terciario en la categoría de oficinas.

Se localizan varias infraestructuras a lo largo del sistema viario conformado por la Autovía de San Andrés y la vía de servicio del Puerto (infraestructuras de energía eléctrica, estaciones de servicio y una franja de redes de servicio), así como otras infraestructuras (hidráulica y de telecomunicaciones) en la embocadura de la canalización del barranco. En paralelo a este último sistema y en ocasiones solapado al mismo, se establece una franja ajardinada de separación entre la autovía y la vía de servicio. A la altura del barrio de María Jiménez, se califica como plaza el espacio público de reciente ejecución.

## K) CUEVA BERMEJA

*Superficie:* 330.847 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Almacenes - Industrial

*Usos pormenorizados:*

*Serv. Portuarios y Act. Vinc.* Graneles líquidos / Industrial / Autoridad Portuaria

*Terciarios* Oficinas

*Espacios libres públicos* Áreas ajardinadas / Plaza / Espacio libre de protección / Terraplenes

*Infraestructuras* Diques y escolleras / Infraestructura hidráulica / Red viaria

Esta zona se localiza entre las áreas funcionales de El Bufadero y Dársena Norte.

El uso pormenorizado predominante es el industrial, parcialmente colmatado en el espacio portuario ya existente, superficie que a futuro será ampliada con terrenos ganados al mar hasta alinearse con el dique del Este, creando un nuevo espacio de dinamización económica de uso industria y almacenaje.

En las actuales parcelas calificadas con el uso graneles líquidos, en uso y con un alto nivel de colmatación, se permite el desarrollo de nuevas edificaciones sólo en el caso de que sea exigible por la legislación sectorial aplicable. En la parcela de la fábrica de cemento, no se permite aumentar la capacidad de producción de las actuales instalaciones, autorizándose sólo aquellas obras que se requiera ejecutar para adaptarse a las exigencias de la legislación sectorial o ambiental de aplicación.

En el resto de usos, se destaca la ubicación en el extremo norte del área del CIP (Centro de Inspección Portuaria), edificación de reciente ejecución y calificada con el uso Autoridad Portuaria. Se califican con el uso oficinas dos edificaciones ya existentes próximas a la rotonda de acceso.

Se localizan además una infraestructura hidráulica ya existente en la ladera colindante a la fábrica de cemento y espacios libres públicos en la categoría de Áreas Ajardinadas dispuestos a lo largo del viario.

## L) DÁRSENA NORTE

<i>Superficie:</i>	<i>508.935 m<sup>2</sup></i>
<i>Uso característico:</i>	<i>Almacenes - Industrial</i>
<i>Usos pormenorizados:</i>	
<i>Serv. Portuarios y Act. Vinc.</i>	<i>Operaciones portuarias / Industrial / Almacenes / Autoridad Portuaria / Náutico-Deportivo</i>
<i>Usos terciarios</i>	<i>Hostelería-Restauración</i>
<i>Usos comunitarios</i>	<i>Deportivo / Investigación científica</i>
<i>Espacios libres públicos</i>	<i>Áreas ajardinadas</i>
<i>Infraestructuras</i>	<i>Diques y escolleras / Energía eléctrica / Estaciones de servicio / Red viaria</i>

Esta zona se localiza entre las áreas funcionales de Cueva Bermeja y Litoral de San Andrés. El uso pormenorizado predominante es, de manera análoga a Cueva Bermeja, el industrial, con un alto grado de consolidación en el espacio portuario preexistente, superficie terrestre que se ha visto ampliada considerablemente según el proyecto de acondicionamiento de una nueva plataforma mediante terrenos ganados al mar, en el extremo este del ámbito.

En esta nueva plataforma, se ha ejecutado recientemente la edificación del Instituto Nacional de Oceanografía, que junto a la piscifactoría existente conforman dos parcelas de uso comunitario en el extremo este del área.

En esta área funcional se establece una subzona alrededor de la parcela triangular situada en el extremo sureste que cuenta con un régimen de usos específico para el adecuado desarrollo de una actividad altamente especializada como es la industria de elaboración, transformación, conservación y envasado de alimentos de consumo humano. De tal modo, en las manzanas que rodean a dicha parcela (es decir, todo su perímetro oeste y norte a excepción de la ocupada por el Instituto Oceanográfico) se establece el siguiente régimen de usos:

- En la mitad de estas manzanas con fachada hacia dicha parcela, se establece el uso característico de Almacenes (excluyendo por tanto el uso Industrial), además de prohibir, en la ficha del área funcional, aquellas actividades que sean incompatibles con el uso de industria alimentaria.
- En la mitad restante de estas manzanas, se mantiene el uso característico Industrial si bien limitado a las categorías de industria ligera y talleres industriales.

En el límite oeste del área se reconocen las actuales instalaciones de uso Náutico-Deportivo hasta la altura del dique que conforma la dársena, según las condiciones y parámetros expresados en la ficha y plano correspondientes.

En cuanto al resto de usos, en la zona central se localiza una instalación de uso deportivo (actividad que actualmente ocupa dos parcelas gestionadas por el mismo concesionario) y colindante a éste un establecimiento calificado con uso de hostelería-restauración. Además, existen varias infraestructuras (eléctricas y estaciones de servicio), ubicándose áreas ajardinadas principalmente en las inmediaciones de la rotonda de acceso, en el entorno del uso hostelero y anexas al viario paralelo al dique exterior.

---

## M) LITORAL DE SAN ANDRÉS

*Superficie:* 14.775 m<sup>2</sup>

*Uso característico:* Pesca, Náutico- Deportivo y complementarios

Esta zona se localiza en el extremo oeste del espacio portuario colindante al área funcional de la Dársena Norte, anexa a la zona de uso comunitario del Oceanográfico y a la explanada industrial de reciente ejecución. La superficie indicada corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, que comprende la escollera adosada al dique exterior del área funcional de Dársena Norte y a la carretera TF-11. En la zona existe una concesión administrativa para la construcción y explotación de un puerto deportivo y club de mar (de 239.979 m<sup>2</sup> de superficie).

Este ámbito está sujeto a las determinaciones y modificaciones que, en su caso, puedan resultar de la evaluación de impacto ambiental del “*Proyecto modificado de Puerto Deportivo en San Andrés*”, documento en tramitación que concretará los objetivos y necesidades para este ámbito. Una vez concluida la tramitación ambiental del proyecto, la ordenación de esta área funcional habrá de ser desarrollada mediante un Plan Especial de carácter complementario a este Plan.

A continuación se anexan los siguientes cuadros:

- *Cuadro 1. Comparativo entre la superficie de los ámbitos delimitados por el Plan Especial de 1995 y los del presente Plan Especial en tramitación*

Se comparan, por áreas funcionales, las superficies totales entre ambos planes especiales (vigente y en tramitación).

- *Cuadro 2. Resumen de los usos característicos y pormenorizados por áreas funcionales y en relación al PUEP vigente*

Se compara la ordenación del Plan Especial - áreas funcionales, usos característicos y usos pormenorizados- con las determinaciones del PUEP -áreas funcionales y usos portuarios- (de acuerdo al *Plano 6. Usos Portuarios* incluido en la Memoria de Información), a los efectos de justificar la adaptación del Plan Especial a lo dispuesto en el PUEP, y en particular a lo dispuesto en los artículos 72 del TRLPEMM y 48 de la Ley 48/2003 sobre la compatibilidad de usos portuarios y no portuarios.

- *Cuadro 3. Resumen de superficies y usos por áreas funcionales*

Se analizan las superficies de suelo y construidas en las distintas áreas funcionales con base a los distintos tipos de usos contemplados: Servicios portuarios y actividades vinculadas, Terciarios, Comunitarios, Espacios Libres Públicos e Infraestructuras.

<b>CUADRO 1. COMPARATIVO DE SUPERFICIES ENTRE PLANEAMIENTO VIGENTE Y EN TRAMITACIÓN</b>		
<b>ÁREAS FUNCIONALES</b>	<b>PLAN ESPECIAL</b>	
	<b>VIGENTE 1995</b>	<b>EN TRAMITACIÓN 2014</b>
La Hondura	0	54.046
Cabo Llanos	0	16.169
Parque Marítimo	0	242.547
Dársena de Los Llanos	151.700	144.696
Muelle de Enlace	60.357	170.900
Dársena de Anaga	197.635	201.792
La Alegría	0	40.942
Equipamiento Náutico de Anaga	71.526	38.315
Litoral de Valleseco	62.674	67.773
El Bufadero	398.110	565.543
Cueva Bermeja	221.695	330.847
Dársena Norte	331.599	508.935
Litoral de San Andrés	0	14.775
<b>Total (m<sup>2</sup>)</b>	<b>1.495.296</b>	<b>2.397.280</b>

**CUADRO 2. USOS CARACTERÍSTICOS Y PORMENORIZADOS DEL PLAN ESPECIAL POR ÁREAS FUNCIONALES Y EN RELACIÓN AL PUEP VIGENTE**

PLAN ESPECIAL (2014)			PUEP (2006)	
Áreas Funcionales	Usos característicos o predominantes	Usos pormenorizados	Áreas Funcionales	Usos (3)
La Hondura	Graneles Líquidos	Operaciones Portuarias / Graneles Líquidos	I. La Hondura	Comercial
Cabo Llanos	Terciario	Oficinas	II-B. Cabo Llanos	Compatibles
Parque Marítimo	Usos comunitarios recreativos y culturales	Hostelería / Restauración / Recreativo / Cultural / Infraestructura de Telecomunicaciones	II-A. Parque Marítimo	
Dársena de Los Llanos	Mercancía general	Operaciones Portuarias / Autoridad Portuaria / Almacenes	III-A. Dárs. Los Llanos	Complementarios y compatibles / Comercial
		Operaciones Portuarias / Contenedores-Carga Rodada-Mercancía General	III-B. Dárs. Los Llanos	Comercial y compatibles / Comercial
Muelle de Enlace	Pasajeros y Usos comunitarios	Operaciones Portuarias / Terciario / Náutico-Deportivo / Recreativo	IV. Muelle de Enlace	Naútico deportivo y compatibles / Comercial
		Operaciones Portuarias / Pasajeros y actividades asociadas / Cultural	V-A. Dársena de Anaga	Comercial y compatibles / Comercial
Dársena de Anaga	Pasajeros y Mercancía general	Op.Portuarias / Pasajeros y Act. Asociadas / Mixto Pasaj.-Mercancía Gral.-Carga Rodada / Act. Asociadas al tráfico adyacente / Hostelería-Restauración	V-B. Dársena de Anaga	Comercial
		Actividades Asociadas al tráfico adyacente / Aparcamiento en edificio	V-C. Dársena de Anaga	Comercial / Complementarios
		Autoridad Portuaria	XII. Sede Aut. Portuaria	Complementarios
La Alegría	Usos comunitarios y Terciario (oficinas)	Autoridad Portuaria / Oficinas / Deportivo / Docente / Infraestructura Eléctrica	XIV. Tahodio	Complementarios y compatibles
Equipamiento Náutico de Anaga	Náutico-Deportivo	Náutico-Deportivo	VI-A. Litoral de Valleseco	Naútico deportivo
Litoral de Valleseco	Playa y Usos comunitarios	S/ Plan Especial Complementario (Área no ordenada)	VI-B/C. Lit. de Valleseco	Naútico deportivo y compatibles / Compatibles
El Bufadero	Base de Contenedores	Oficinas	VI-D. Litoral de Valleseco	Complementarios y compatibles
		Graneles Líquidos / Infraestructuras de Energía Eléctrica / Estación de Servicios	VII.A-B La Jurada	Complementarios
		Operaciones Portuarias / Contenedores-Carga Rodada-Mercancía General / Infraestructuras de Energía Eléctrica, Hidráulica y de Telecomunicaciones / Redes de servicio	VIII. El Bufadero	Comercial
Cueva Bermeja	Almacenes - Industrial	Graneles Líquidos / Industrial / Infraestructura hidráulica / Oficinas / Autoridad Portuaria	IX-A/B/C/D/E. Dárs. Pesq.	Complementarios
Dársena Norte	Almacenes - Industrial	Náutico-Deportivo / Estaciones de servicio	IX-F. Dársena Pesquera	Naútico deportivo y compatibles
		Náutico-Deportivo	IX-G. Dársena Pesquera	Naútico Deportivo
		Operaciones Portuarias	IX-H. Dársena Pesquera	Comercial y pesca
		Operaciones Portuarias / Industrial / Autoridad Portuaria / Investigación científica / Infraestructura de Energía eléctrica	IX-I/J/K. Dársena Pesquera	Complementarios
		Hostelería-Restauración / Deportivo / Infraestructura de Energía eléctrica	IX-L/M. Dársena Pesquera	Compatibles
Litoral de San Andrés	Pesca, Náutico-Deportivo y complementarios	S/ Plan Especial Complementario (Área no ordenada)	X-A/B. San Andrés	Naútico deportivo y compatibles/ Pesca

(1) En todas las áreas funcionales del Plan Especial, salvo en Cabo Llanos y La Alegría (áreas interiores), se contempla el uso de infraestructuras de diques y escolleras

(2) En todas las áreas funcionales del Plan Especial, salvo en La Hondura, se contemplan los usos de infraestructura de red viaria y espacios libres públicos.

(3) No se incluyen en las Áreas Funcionales del PUEP los usos relativos al viario básico (presente en todas las áreas funcionales a excepción de la I, II y X)

**CUADRO 3. RESUMEN DE SUPERFICIES Y USOS POR ÁREAS FUNCIONALES**

Áreas Funcionales	Usos de Servicios Portuarios y Act. Vinculadas		Usos Terciarios		Usos Comunitarios		Espacios Libres Públicos		Infraestructuras		TOTAL	
	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> c
La Hondura	39.858	2.635							14.188	0	54.046	2.635
Cabo Llanos			7.572	22.169			5.640	0	2.957	0	16.169	22.169
Parque Marítimo			8.358	7.016	70.493	12.012	122.450	2.000	41.246	156	242.547	21.184
Dársena de Los Llanos	96.921	49.066					1.804	0	45.971	0	144.696	49.066
Muelle de Enlace	102.635	57.596			7.848	7.848	51.017	0	9.400	0	170.900	65.444
Dársena de Anaga	133.823	103.689	1.039	870			10.815	0	56.115	9.328	201.792	113.887
La Alegría	5.009	751	7.683	17.864	16.127	8.064	9.514	0	2.609	199	40.942	26.878
Equipamiento Náutico de Anaga	25.447	11.596					3.240	0	9.628	0	38.315	11.596
Litoral de Valleseco									27.099	0	67.773	
El Bufadero	403.530	61.487	4.346	7.823			71.658	0	86.009	2.552	565.543	71.862
Cueva Bermeja	221.089	410.309	382	529			22.904	0	86.472	636	330.847	411.474
Dársena Norte	321.476	635.077	1.372	1.124	21.399	14.907	19.624	0	145.064	2.655	508.935	653.763
Litoral de San Andrés											14.775	
<b>Total m<sup>2</sup> (*)</b>	<b>1.349.788</b>	<b>1.332.205</b>	<b>30.752</b>	<b>57.395</b>	<b>115.867</b>	<b>42.830</b>	<b>318.666</b>	<b>2.000</b>	<b>526.758</b>	<b>15.526</b>	<b>2.397.280</b>	<b>1.449.956</b>
<b>%</b>	<b>56,30%</b>	<b>91,88%</b>	<b>1,28%</b>	<b>3,96%</b>	<b>4,83%</b>	<b>2,95%</b>	<b>13,29%</b>	<b>0,14%</b>	<b>21,97%</b>	<b>1,07%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

(\*) Las áreas no ordenadas comprendidas en la zona de servicio terrestre existente de las Áreas Funcionales de Litoral de Valleseco y de San Andrés suman 49.764 m<sup>2</sup>s, que supone el 2,08% restante del total.

## 5.2. USOS CARACTERÍSTICOS Y PORMENORIZADOS

Según se desprende de lo expresado anteriormente sobre las áreas funcionales que se determinan, este Plan Especial establece una serie de usos predominantes o característicos a los que se destinan dichas áreas; y además regula los usos pormenorizados que pueden desarrollarse en los espacios, edificaciones o instalaciones comprendidos en el ámbito de la zona de servicio del Puerto, como soporte material o físico en el que realizar actividades o prestar servicios, bien de carácter esencialmente portuario o como actividad complementaria, según se dispone legalmente.

A continuación se incluye la clasificación sistemática de los usos pormenorizados que se admiten en las condiciones reguladas en las Normas Urbanísticas:

### a) Usos de Servicios Portuarios y Actividades Vinculadas:

Pasajeros  
Mercancía general  
Carga rodada  
Contenedores  
Almacenes  
Industrial  
Graneles líquidos  
Graneles sólidos  
Reparaciones Navales  
Pesca  
Náutico - Deportivo  
Autoridad Portuaria

### b) Otros usos

#### -Terciario:

Comercial  
Oficinas  
Hostelería/Restauración

#### - Comunitarios:

Administración Pública  
Deportivo  
Recreativo  
Cultural  
Investigación científica  
Docente

#### - Espacios Libres Públicos:

Parque Urbano  
Plazas y paseos  
Áreas ajardinadas  
Espacios libres de protección  
Playas  
Terraplenes

#### - Infraestructuras:

Hidráulica (Abastecimiento)  
Hidráulica (Saneamiento)

Energía eléctrica  
Telecomunicaciones  
Tratamiento de residuos  
Redes de servicio  
Estaciones de servicio  
Aparcamientos (en edificios)  
Diques y escolleras  
Red Viaria  
Otras

### 5.3. SISTEMA VIARIO Y ACCESIBILIDAD

#### A. VÍA DE SERVICIO

La Vía de servicio del Puerto discurre a lo largo de todo el espacio portuario, tal y como se describe en el capítulo 9.2 de la Memoria de Información.

En el área funcional del Muelle de Enlace, según se refleja en los planos se prevé soterrar la vía de servicio en el tramo comprendido entre los frentes de los edificios del Cabildo y del edificio Puerto-Ciudad, trazado que discurre sensiblemente paralelo a la Vía Litoral. En esta obra, recientemente ha finalizado la obra subterránea, entrando en servicio los túneles que canalizan el tráfico, estando actualmente finalizándose la urbanización de la superficie a nivel de la Plaza de España.

A partir del ámbito anterior, en el área funcional de la Dársena de Anaga se mantiene el actual trazado de la vía de servicio del puerto, si bien en la ordenación se contempla ampliar su soterrado en el tramo que discurre desde el actual inicio del túnel en el acceso a Muelle Norte hasta aproximadamente la intersección de la Avenida de Anaga con la Rambla, lo que genera una ampliación del espacio libre público a nivel de la Avenida de Anaga tal y como se determina en el plan general de ordenación en tramitación.

#### B. ACCESOS DESDE EL SISTEMA GENERAL VIARIO

Las determinaciones en cuanto al sistema viario tanto en la Revisión del Plan General de Ordenación en tramitación como en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana aprobado definitivamente (si bien estas últimas y para la Vía del Litoral tienen el carácter de recomendación en este ámbito), se han adoptado parcialmente en este Plan especial en sus planos de ordenación por entenderse compatibles con la ordenación del Puerto.

Sin embargo, en aquellos puntos donde las conexiones al sistema viario afecten o limiten la operatividad del Puerto, se ha optado por mantener los actuales puntos de acceso, que podrán reconsiderarse en un futuro mediante el consenso entre las administraciones públicas implicadas.

Dichos puntos de acceso se representan en los planos de ordenación correspondientes y de forma esquemática a través de la siguiente relación:

- El acceso principal al área de la Dársena de Los Llanos y a la vía de servicio se realiza junto al Auditorio desde la Avenida de La Constitución.
- El acceso al Muelle Norte desde la Avenida de Anaga se realiza mediante rotonda adaptando la solución planteada tanto en la Revisión del Plan General como en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario. Este acceso es de carácter

exclusivo para el propio Muelle Norte y el edificio de aparcamientos en su caso. Cuando se aborde la modificación del trazado de la red viaria estructural de la ciudad, se deberá garantizar la prolongación de la vía de acceso al edificio de aparcamientos hasta su conexión con el tramo soterrado de la vía de servicio del puerto.

- Sobre el acceso al Litoral de Valleseco, se recoge en los planos con carácter indicativo la rotonda situada en la Autovía de San Andrés mediante la que se enlaza con el túnel de la Vía de Cornisa que atraviesa el Área Funcional de La Alegría, de acuerdo con las determinaciones de la revisión del Plan General y del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del área metropolitana de Tenerife.

- Los accesos al Bufadero y Área de Cueva Bermeja (esta última mediante rotonda) desde la Autovía de San Andrés tienen un carácter restringido y en todo caso excepcional para situaciones de emergencia. El anterior acceso de emergencia al Bufadero situado a la altura del barrio de María Jiménez se ha eliminado, espacio en el que recientemente se ha ejecutado un espacio público calificado como Plaza en este Plan Especial.

- Acceso Dársena Norte, por Autovía de San Andrés manteniendo la funcionalidad de la rotonda a la altura de Jagua, según ordenación del Plan General en tramitación si bien ajustando las alineaciones a la rotonda existente.

- Acceso a la Dársena Norte a la altura del Instituto Oceanográfico, mediante inclusión en el enlace existente de nueva rotonda del lado portuario, manteniendo al otro lado de la Autovía de San Andrés la intersección existente, según ordenación del Plan General en tramitación.

## C. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD AL SISTEMA DE APARCAMIENTOS EN EL ENTORNO DEL MUELLE DE ENLACE

Tal y como se indicaba en el capítulo 4.4 de la Memoria de Información, el desarrollo de la propuesta ganadora de remodelación del Muelle de Enlace establecía un modelo de ordenación del tráfico tanto rodado (subterráneo y en superficie) como peatonal, así como la regulación del acceso directo desde el sistema viario de la ciudad a los aparcamientos subterráneos previstos que se regula en el plano de ordenación del sistema viario de esta área funcional – que se adjunta a continuación: A) Terminal de Pasajeros, B) Marina, C) Parcela de Uso Recreativo y D. Aparcamiento subterráneo bajo Plaza.

No obstante, derivado de las modificaciones habidas en la ejecución de la Vía del Litoral, en el documento del Plan Especial aprobado inicialmente, hubo que realizar los siguientes ajustes respecto al modelo de sistema viario inicialmente planteado en la propuesta ganadora del concurso:

- Se ha modificado el trazado de los túneles, que se han desplazado ligeramente hacia el mar.
- El inicio del tramo soterrado se desplaza desde la intersección con la C/ Imeldo Serís hacia el mismo frente del edificio del Cabildo, mientras que el fin del tramo soterrado se sitúa sensiblemente en el mismo lugar, frente al edificio Puerto Ciudad.
- En el tramo inicial, la glorieta se ha ejecutado desplazada al sur, desde la intersección de la C/ Imeldo Serís hacia la intersección con la C/ San Sebastián.
- En el tramo final, se contempla una intersección convencional y no una glorieta, sin que se hayan previsto accesos directos desde la ciudad a los aparcamientos subterráneos previstos.

En consecuencia, partiendo de los requerimientos de movilidad y accesibilidad al sistema de aparcamientos de la propuesta de remodelación original, y en base a las modificaciones habidas, se establecía en el documento aprobado inicialmente un sistema de circulaciones alternativo lo más fiel posible al original. No obstante, esta propuesta tenía en todo caso carácter indicativo, puesto que discurre fuera de la zona servicio portuaria y por tanto fuera de su ámbito competencial.

Sin embargo, derivado del trámite de consulta a las administraciones, se realizaron algunas objeciones a la solución propuesta (ver documento "Memoria de Información Pública, apartados 2.5 y 3.5, principalmente).

Por tanto, y considerando la Autoridad Portuaria que la solución definitiva que se dé a este ámbito debe partir del consenso entre las Administraciones (toda vez que el ámbito global de actuación es de responsabilidad concurrente de varias administraciones), se consideró realizar las modificaciones del sistema viario que, siendo técnica y económicamente viables, se estimasen oportunas, siempre y cuando no se socavase la funcionalidad y necesaria independencia funcional de la vía de Servicio del Puerto.

En consecuencia, con fecha 26 de mayo de 2014 se efectuó una reunión entre las Administraciones implicadas a los efectos de alcanzar un consenso relativo al diseño del sistema viario y acceso a los aparcamientos previstos en el Muelle de Enlace, que se ha modificado en algunos aspectos tal y como se define a continuación:

*- Propuesta de acceso rodado al área funcional del muelle de enlace*

En el Área Funcional del Muelle de Enlace se ordenan fundamentalmente, aunque conviven con usos portuarios, los usos que favorecen la interacción puerto-ciudad: entre otros usos comerciales, hostelería-restauración y recreativos, con una amplia superficie de espacios libres.

Los códigos internacionales de protección de instalaciones portuarias obligan a un control de accesos de vehículos y personas que acceden al puerto. Ello hace necesario que el Área Funcional del Muelle de Enlace, en lo que a los usos no portuarios y vinculados a la interacción puerto-ciudad se refiere, deba contar con accesos propios distintos a los de la vía de servicio del puerto.

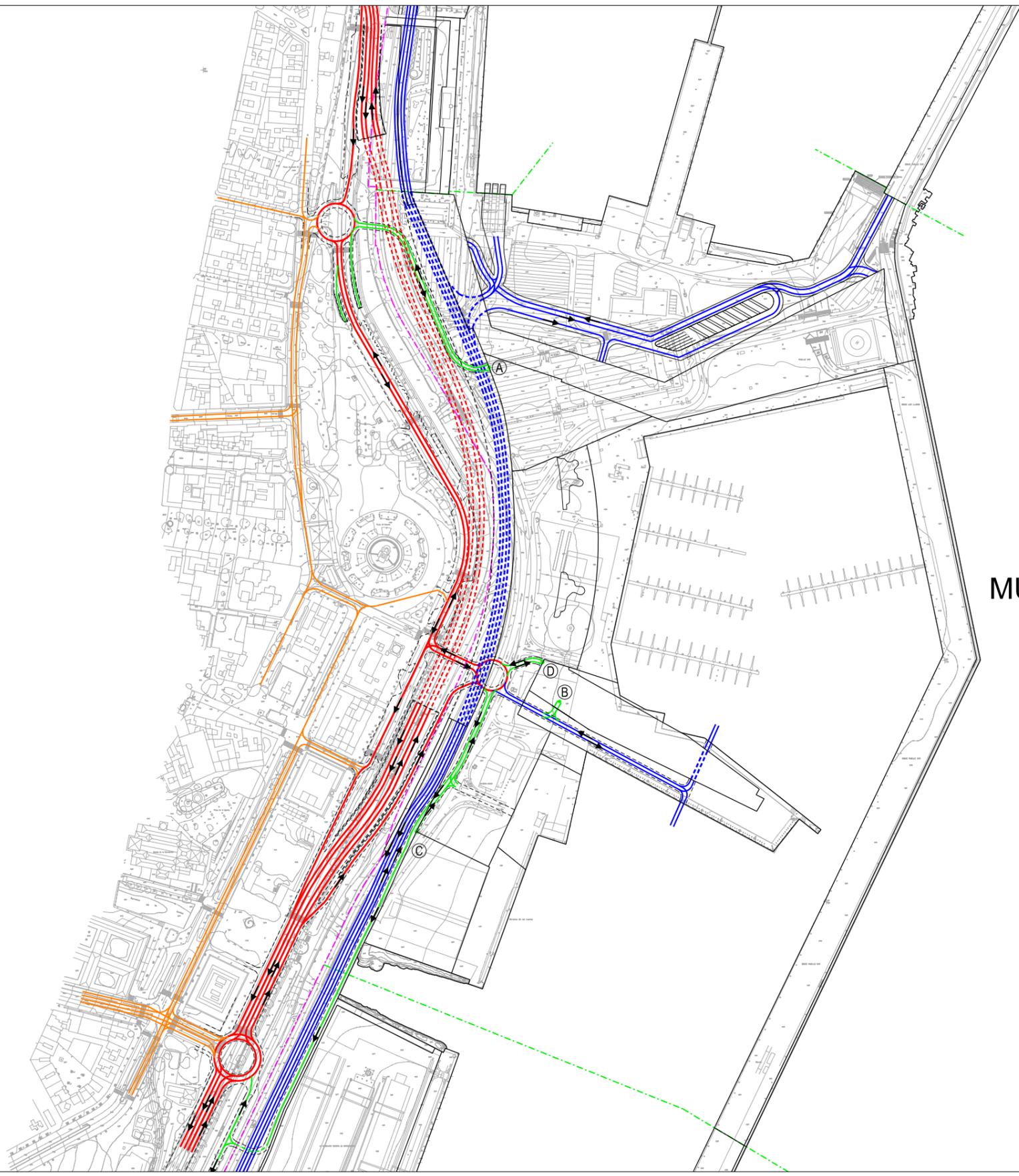
Tal y como se ha explicado previamente, la ordenación que se propone en el documento del Plan Especial en trámite, con la flexibilidad necesaria para la adaptación a la realidad actual, pretende facilitar, en gran medida, el desarrollo en el ámbito de la propuesta ganadora del concurso redactada por el equipo de arquitectos Herzog & De Meuron. Es por ello que para mantener la coherencia con el conjunto de la ordenación, en el Plan Especial se mantiene a grandes rasgos el esquema de accesos planteado por el referido equipo de arquitectos, si bien, en el documento aprobado inicialmente ya se practicaron una serie de ajustes en razón de la realidad de las obras ejecutadas hasta la fecha (modificación del trazado y cubrición de las vías de Litoral y de Servicio del Puerto y reubicación de nueva glorieta en la Avenida Marítima).

Así, los accesos que se proponen a los parking y distintas zonas del área funcional, arrancan desde las dos glorietas propuestas. La primera en el extremo norte de la Plaza de España, conectando además a la calle de la Marina y el vial sentido sur desde la Avenida de Anaga y el viario que bordea por el este la Plaza de España. La segunda se localiza dentro del Área Funcional del Muelle de Enlace a la altura del edificio del Cabildo (habiéndose desplazado más hacia la zona portuaria con respecto a la propuesta incluida en el documento aprobado inicialmente), conectando los ámbitos de la propia marina, marina de megayates, parking y parcela de uso recreativo, además de conectar con el viario que bordea por el este a la Plaza de España y al vial que desde el sur conecta la vía litoral con el viario anterior.

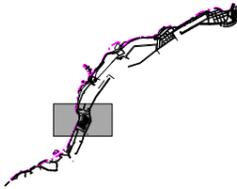
Además de lo señalado en el párrafo precedente, para mejor garantizar la capacidad de las conexiones de los accesos a esta área funcional desde la trama urbana, se propone habilitar (en el ámbito portuario) un vial de salida hacia el sur, exclusivo para vehículos ligeros, que conectado a la segunda de las glorietas descritas en el párrafo anterior, discurrirá por el lado mar de la Vía de Servicio del puerto hasta más al sur del barranco de Santos. Esta vía de un solo sentido cruzará en subterráneo la Vía de Servicio para conectar con la Vía Litoral en la glorieta ubicada en intersección con la avenida de San Sebastián y también más al sur de la misma, en lugar a precisar con las administraciones locales competentes.

Con respecto a las soluciones viarias descritas y plasmadas en el plano correspondiente, se precisa que las mismas tienen el carácter de propuesta indicativa al desbordar el ámbito competencial del promotor del Plan Especial del Puerto, de manera que las dimensiones y localización de los viarios y glorieta deben de ser convenidas con las administraciones competentes, y precisadas en los correspondientes proyectos de urbanización.

Se adjunta a continuación plano de tráfico del esquema viario propuesto.



MUELLE DE ENLACE



- CIRCULACIÓN RODADA CIUDAD. SUPERFICIE
- - - CIRCULACIÓN RODADA CIUDAD. SUBTERRANEA (TÚNELES)
- CIRCULACIÓN RODADA CIUDAD. "TRAMA URBANA EXISTENTE"
- CIRCULACIÓN RODADA PUERTO. SUPERFICIE
- - - CIRCULACIÓN RODADA PUERTO. SUBTERRANEA (TÚNELES)

- CIRCULACIÓN RODADA PUERTO - CIUDAD. ACCESOS PÚBLICOS
- SENTIDO DE TRÁFICO

- APARCAMIENTOS (ACCESOS)
- (A) TERMINAL DE PASAJEROS
  - (B) MARINA
  - (C) RECREATIVO
  - (D) SUBTERRANEO BAJO PLAZA

— AMBITO DEL PLAN ESPECIAL      - - - AMBITO DE ÁREA FUNCIONAL


**PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (T.R.)**  
 Puertos de Tenerife  
 Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife  
 DIRECTOR: D. JOSE RAFAEL DIAZ HERNANDEZ  
 MINISTERIO DE FOMENTO

(ORDENACIÓN)  
**TRÁFICO**

PLANO

E=1:4,000  
 SEPTIEMBRE 2014



## 5.4. SISTEMA DE APARCAMIENTOS

### A. CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DEL SISTEMA DE APARCAMIENTOS

Relacionado de forma directa con el sistema viario descrito en el apartado anterior y con la accesibilidad y conectividad que éste proporciona, se propone la conformación de un sistema de aparcamientos que cubra las demandas y necesidades existentes y las derivadas de los usos y actividades que se puedan implantar de acuerdo a la ordenación propuesta.

No cabe duda que una óptima movilidad en el interior del ámbito portuario requiere una correcta solución para el estacionamiento de vehículos de cualquier clase. Sin embargo, aun siendo esto así, se considera que el problema del aparcamiento de vehículos (ligeros o pesados) relacionados directamente con las actividades propiamente portuarias queda resuelto con la dotación de aparcamiento exigida o posibilitada en la propia superficie de tal destino o en el viario de su entorno inmediato.

No ocurre lo mismo con aquellos usos y actividades complementarias ya existentes que generan una importante afluencia de vehículos privados y cuyas instalaciones se proyectaron en su día o se han ido ampliando posteriormente sin contemplar o prever la demanda de aparcamientos que su propia actividad iba a generar.

Una situación similar se presenta con respecto a los espacios de uso comunitario y/o con una relación directa con la ciudad y las actividades propiamente urbanas, como es el caso, por ejemplo, del Parque Marítimo o de parte de los usos a desarrollar en la remodelación del Muelle de Enlace. En estos casos, se ha intentado paliar el déficit existente y previsible según el desarrollo temporal para la ejecución de las determinaciones de la ordenación propuesta; teniendo en cuenta también, en los lugares donde ha sido posible, la necesaria colaboración que debe prestar el planeamiento del ámbito portuario en la resolución de los problemas de aparcamiento en las áreas urbanas colindantes.

Por tanto, de lo expresado anteriormente se desprende que en la configuración del sistema de aparcamientos que determina este Plan Especial se establecen dotaciones mínimas de aparcamiento para determinadas edificaciones o tipologías edificatorias, ya sea en uso exclusivo o bien como dotación asociada al uso principal, así como para las plataformas de uso contenedores - carga rodada - mercancía general. Sin embargo, no se cuantifica el aparcamiento en superficie existente en la red viaria o el previsto para el correcto funcionamiento de las operaciones y servicios portuarios y de las actividades a ellos vinculadas, como por ejemplo las plataformas destinadas a la espera para embarque de los vehículos de pasajeros.

### B. LAS ÁREAS DE MAYOR DEMANDA DE APARCAMIENTOS

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 y Dársena de Anaga. En cuanto a las áreas funcionales de Cueva Bermeja y Dársena Norte (aún en ejecución o recientemente ejecutadas, respectivamente), la dotación del sistema de aparcamientos en superficie complementa suficientemente el estándar a considerar para los usos principales a desarrollar. Por último, en el área funcional de Litoral de San Andrés - y, en su caso, en el Litoral de Valleseco -, las características del sistema viario se determinarán en el correspondiente Plan Especial Complementario 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 (dotación vinculada al uso principal o bien aparcamiento de uso exclusivo).

Los elementos que vienen a conformar la estructura del Sistema de Aparcamientos propuesto para el ámbito del Plan Especial se concretan principalmente en las fichas de las áreas funcionales, al recogerse en sus determinaciones la dotación mínima de plazas de aparcamientos para determinadas construcciones y actividades.

La dotación de aparcamientos de uso exclusivo se establece mediante un número mínimo de plazas a ubicar bajo rasante en las áreas funcionales de Cabo Llanos, Parque Marítimo, Muelle de Enlace y Dársena de Anaga, estableciéndose en las fichas respectivas el porcentaje mínimo de plazas de carácter rotacional.

La dotación de aparcamientos del uso principal en general se establece en relación a la edificabilidad, salvo en las áreas funcionales de Parque Marítimo, Muelle de Enlace y Equipamiento Náutico de Anaga donde se establece un número mínimo de plazas vinculante.

A continuación se describen los aspectos más relevantes de la estructura del Sistema de Aparcamientos que se establece en la ordenación y por cada Área Funcional (salvo el área funcional de La Hondura, que no cuenta con red viaria dentro del ámbito de este Plan Especial).

## C. SISTEMA DE APARCAMIENTOS POR ÁREAS FUNCIONALES

### - AF Cabo Llanos

En este ámbito, por la singularidad de su ubicación y los usos terciarios contemplados, además de la dotación del uso principal se establece una dotación mínima de plazas a ubicar bajo rasante en la plaza, mejorando las carencias de aparcamiento de la zona y en sinergia con la dotación establecida en el área funcional próxima del Parque Marítimo.

En la parcela de oficinas, se establece una dotación del uso principal de 2 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c, mientras que bajo la plaza esta dotación se fija en un mínimo de 300 plazas de aparcamiento. En estas últimas, al menos el 30% tendrán carácter rotatorio.

En total, y suponiendo una materialización del 100% de la edificabilidad del uso terciario, se establece una dotación de 743 plazas en esta área funcional.

### - AF Parque Marítimo:

El sistema de aparcamientos en el Área funcional del Parque Marítimo y su entorno debe dar respuesta a las necesidades previstas por la concentración de usos comunitarios que generan una importante afluencia de personas, aunque en ciertos casos sólo en determinados días o épocas del año.

Estos usos comunitarios son el Palmetum, el Parque Marítimo César Manrique y el Auditorio de Tenerife. Se considera que los elementos del sistema de aparcamientos de esta área deben también cumplir en lo posible la función de complementar la dotación de aparcamientos prevista en Cabo Llanos.

Lo anterior justifica la ejecución de un aparcamiento en la zona prevista al efecto junto al Palmetum y al Parque Marítimo, que podrá ubicarse bajo rasante hasta tres plantas de sótano y supondrá una dotación de 550 plazas de aparcamiento (en el caso de materializar toda la edificabilidad asignada, y en todo caso con un mínimo de 500 plazas).

Por otra parte, en la parcela de uso recreativo anexa al Auditorio se establece una dotación mínima de 160 plazas.

En total, se establece una dotación de aparcamientos para esta área funcional de 710 plazas.

#### - AF Muelle De Enlace:

Tal y como se detalla en el apartado C. del Capítulo 5.3 precedente, el desarrollo de la propuesta de remodelación del Muelle de Enlace lleva aparejado una importante dotación de aparcamientos. En las zonas de las Terminales de Pasajeros (240 plazas), Marina del Atlántico (200 plazas) y parcela de Uso Recreativo (100 plazas), los aparcamientos están dimensionados para la dotación de plazas exigibles a los usos previstos.

Bajo la Plaza que une la Terminal con La Marina, destinado al conjunto del área se dispone un gran aparcamiento subterráneo en dos plantas bajo rasante, con una capacidad mínima de 900 plazas, de las que al menos un 30% tendrán carácter rotatorio.

En total, se establece una dotación de aparcamientos para esta área funcional de 1.440 plazas.

Además, en esta zona debe considerarse con carácter complementario el aparcamiento existente en la Plaza de España (572 plazas adicionales).

#### - AF Dársena de Anaga:

En esta área funcional se dispone en edificación bajo la rasante de la Avenida de Anaga un edificio con 225 plazas de aparcamiento como mínimo, de las que al menos un 66% deberán tener carácter rotatorio.

#### - AF La Alegría:

En esta área funcional, se dispondría de una dotación de aparcamientos de 357 plazas asociadas a la edificación en altura de uso terciario, en el caso de materializar la totalidad de la edificabilidad establecida a razón de 2 plazas cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

#### - AF Equipamiento Náutico de Anaga:

Las instalaciones del Real Club Náutico de Tenerife cuentan actualmente con un aparcamiento subterráneo de 84 plazas en total, además de las plazas existentes en superficie.

#### - AF Cueva Bermeja y Dársena Norte:

En estas áreas funcionales, de uso característico Almacenes-Industrial, la dotación de aparcamientos del uso industrial se establece en relación a la edificabilidad materializada (1 plaza cada 200 m<sup>2</sup> construidos). En el edificio de oficinas previsto en el Bufadero, se establece una dotación de 2 plazas cada 100 m<sup>2</sup> construidos (como en el resto de edificaciones del mismo uso).

En total, resultarían para las áreas de Cueva Bermeja y Dársena norte una dotación conjunta de más de 5.000 plazas de aparcamiento asociadas a tal uso (en el caso de materializar la totalidad de la edificabilidad establecida, donde se permite la edificación de hasta tres plantas

de altura). No obstante, del análisis del estado actual se observa que en estas áreas funcionales predomina la tipología edificatoria de nave industrial, que se desarrolla habitualmente sin necesidad de agotar el máximo de tres alturas permitido en la normativa (y donde el aparcamiento normalmente se dispone en superficie en las áreas no ocupadas por la edificación), por lo que previsiblemente en estas zonas no se agotará la edificabilidad prevista y, consecuentemente, el número total de plazas del uso principal será proporcionalmente menor.

Además, el sistema de aparcamientos de estas áreas funcionales se complementa con la amplia dimensión del sistema viario, que cuenta con una elevada dotación de aparcamiento en superficie (varios tipos de entre 15 y 18 metros de ancho con doble banda de aparcamiento). Esta dotación de aparcamiento en superficie se estima en unas 2.500 plazas adicionales distribuidas de la siguiente manera: en Cueva Bermeja, se cuenta con unas 1.150 plazas (de las que unas 350 se incluyen en viario considerado indicativo), mientras que en la Dársena Norte se habilitan otras 1.250 plazas. En consecuencia, la dotación global de aparcamiento para estas áreas funcionales es de unas 7.500 plazas, lo que se estima sobradamente suficiente para las necesidades del uso característico previsto.

#### - AF Dársena de Los Llanos y El Bufadero

En las áreas funcionales de la Dársena de Los Llanos y el Bufadero, el uso característico es el de Mercancía General y Base de Contenedores, respectivamente, lo que motiva que la edificabilidad global prevista sea sensiblemente inferior a la establecida para las áreas funcionales de uso Almacenes-Industrial. En consecuencia, en un supuesto de materialización de la totalidad de la edificabilidad, la dotación de aparcamiento conjunta de estas zonas rondaría algo más de las 800 plazas.

Se incluye a continuación cuadro resumen del número de plazas del sistema de aparcamientos a disponer en parcela.

<b>CUADRO 4. NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN PARCELA</b>			
<b>ÁREAS FUNCIONALES</b>	<b>Nº PLAZAS</b>		
	<b>Uso exclusivo (1)</b>	<b>Dotación Uso principal (2)</b>	<b>TOTAL</b>
La Hondura			0
Cabo Llanos	300	443	743
Parque Marítimo	550	160	710
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		2.003	2.003
Dársena Norte		3.141	3.141
Litoral de San Andrés			(3)
<b>Total plazas de aparcamiento</b>	<b>1.975</b>	<b>7.545</b>	<b>9.520</b>
(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			

## 5.5. SISTEMA DE USOS COMUNITARIOS Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

### A. USOS COMUNITARIOS

En los Planos de Ordenación (O-2.1 a O-2.7) de Usos Pormenorizados se reflejan los usos y actividades complementarias de Usos Comunitarios, diferenciado el uso de cada uno de ellos. La superficie total de suelo destinado a Usos Comunitarios en el ámbito del Plan Especial se indica en cuadro anexo.

De forma esquemática se relacionan a continuación los Usos Comunitarios respecto de sus usos pormenorizados.

#### - *Deportivo*

En La Alegría se prevé la ubicación de una dotación pública deportiva al norte del trazado de la Vía de Cornisa, área donde actualmente existen unos depósitos de combustible.

En la Dársena Norte se reconocen dos parcelas que se gestionan conjuntamente por el mismo concesionario.

Además, este uso se considera compatible en otras parcelas de uso comunitario, en las condiciones establecidas en las fichas de las áreas funcionales.

#### - *Recreativo*

En el Parque Marítimo, se considera este uso como el principal en varias parcelas: en la situada entre el Palmetum y el parque marítimo César Manrique (siendo compatible con el uso Deportivo), en el propio Parque Marítimo y en la parcela lindante al este con el Auditorio (siendo en esta compatible el uso cultural).

En el Muelle de Enlace, en su extremo sur se califica una parcela con este uso (y como usos compatibles, los deportivos y náutico-deportivos).

#### - *Cultural*

En el Parque Marítimo se califican con este uso el Auditorio Insular de Música y el Castillo de San Juan.

En el Muelle de Enlace, se adscriben a este uso el espacio ocupado por la Farola del Mar y Marquesina anexa.

#### - *Docente e Investigación Científica*

En La Alegría se reconoce el actual uso docente del Colegio Miguel Pintor, si bien afectando su borde norte a consecuencia del trazado de la penetración de la Vía de Cornisa.

En la Dársena Norte, con el uso de investigación científica se localizan las parcelas del Instituto Español de Oceanografía y la piscifactoría anexa.

### B. ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

En los Planos de Ordenación de Usos Pormenorizados (O-2.1 a O-2.7) y de Red Viaria y Espacios Libres (O-4.1 a O-4.7) se reflejan las distintas categorías de los espacios libres públicos. La superficie total destinada por el Plan Especial a este uso se indica en cuadro anexo.

Se relacionan los principales espacios libres públicos del ámbito (plazas y parques urbanos):

- En Cabo Llanos, la plaza al sur del edificio propuesto.
- En el Parque Marítimo, el parque urbano "Palmetum" y las plazas en el entorno al Castillo Negro, así como el uso de plaza en el espacio no ocupado por la edificación de la parcela de uso comunitario colindante al Palmetum.
- En el Muelle de Enlace, el sistema de plazas que enlaza el conjunto.
- En la Dársena de Anaga y Equipamiento Náutico de Anaga, la plaza de ampliación de la Avenida de Anaga y la situada en el entorno a la glorieta prevista sobre el Barranco de Tahodio.
- En El Bufadero, la pequeña plaza en la intersección con el barrio de María Jiménez.

Por otra parte, varias de las parcelas calificadas con otro uso habilitan el uso de su cubierta como espacio libre público, como por ejemplo los principales edificios del Muelle de Enlace o el edificio de aparcamientos situado en Muelle Norte.

Además, y principalmente asociadas al sistema viario, se establecen áreas ajardinadas, siendo las más significativas las ubicadas en las áreas funcionales de El Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte.

A continuación 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.

<b>CUADRO 5. COMPARATIVO DE SUPERFICIES DE USOS COMUNITARIOS Y ESPACIOS LIBRES</b>		
<b>ÁREAS FUNCIONALES</b>	<b>PLAN ESPECIAL</b>	
	<b>VIGENTE 1995</b>	<b>EN TRAMITACIÓN 2014</b>
Usos comunitarios	72.042	115.867
Espacios libres públicos	29.576	318.666
<b>Total (m<sup>2</sup>)</b>	<b>101.618</b>	<b>434.533</b>

## 5.6. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS VINCULADAS AL CICLO FUNCIONAL DEL AGUA

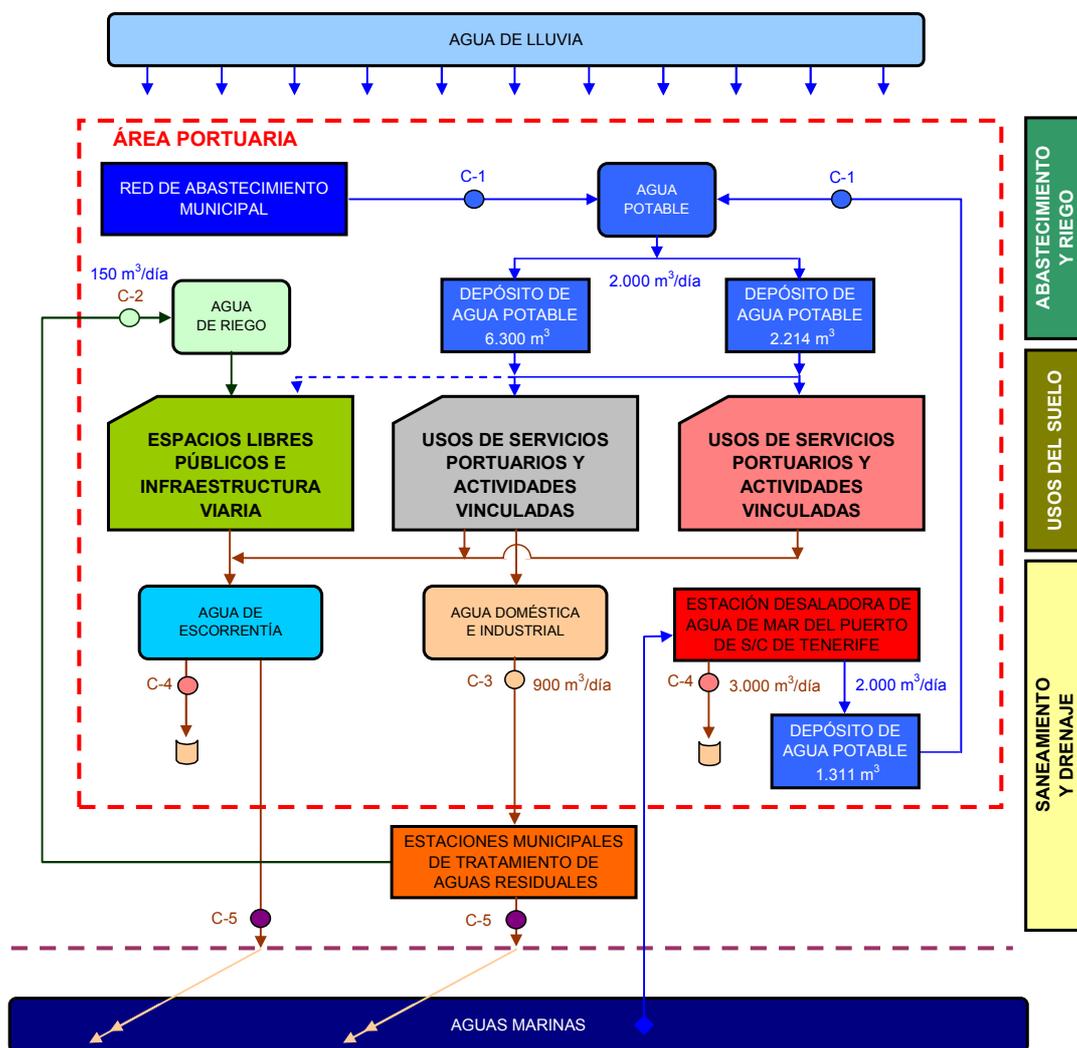
El ámbito de actuación se encuentra situado en el litoral del municipio de Santa Cruz de Tenerife, en un entorno caracterizado por un clima semiárido, con escasez de recursos hídricos y precipitaciones medias, pero con la presentación en ocasiones de lluvias de carácter torrencial.

Es por ello necesario llevar a cabo un análisis integrado del Ciclo Funcional del Agua vinculado al ámbito portuario, en el que considere el conjunto de los recursos y usos del agua, y se plantee el equilibrio entre los mismos, y a las infraestructuras sobre las que se sustenta dicho ciclo.

Los recursos hídricos que participan de dicho ciclo son de origen atmosférico (aguas de lluvia), subterráneo (aguas subterráneas), y superficial costeros (aguas marinas). Respecto a los usos del agua, estos vienen dados por los distintos servicios portuarios y actividades vinculadas, y otros usos existentes y que se plantea desarrollar en el área portuaria, los cuales se pueden integrar y concretar, a los efectos del análisis de los usos del agua, según la relación aportada en el apartado 5.2 precedente.

Al efecto de dar respuesta a las distintas necesidades de uso del agua de estas actividades portuarias, se ha procedido a diferenciar dentro del Ciclo Funcional del Agua entre los sistemas de abastecimiento de agua potable, riego de áreas verdes con aguas regeneradas, saneamiento de aguas residuales, y drenaje de aguas pluviales, teniendo presente en cada uno de ellos la necesidad de preservar el buen estado cuantitativo y cualitativo de los recursos hídricos. A continuación se exponen los planteamientos de ordenación de dichos sistemas hidráulicos, agrupándolos por su afinidad en los apartados Abastecimiento y Riego, y Saneamiento y Drenaje, y definidos gráficamente en los planos de ordenación O-5.1 a 5.3 de Red de abastecimiento y riego, O-6.1 a 6.3 de Red de saneamiento y O-7.1 a 7.3 de Red de drenaje y cauces (que en todo caso tienen carácter de esquema susceptibles de ajuste, en su caso, en los correspondientes proyectos que los definan).

### ESQUEMA DEL CICLO FUNCIONAL DEL AGUA VINCULADO AL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE



#### CALIDADES DE LAS AGUAS:

- C-1** R.D. 140/2003, de 7 de febrero por el que se establecen los criterios sanitarios de calidad del agua de consumo humano
- C-2** R.D. 1620/2007, de 7 de diciembre por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas
- C-3** Ordenanzas de Vertido del Puerto de Santa Cruz de Tenerife
- C-4** Decreto 174/1994, de 29 de julio, Reglamento de Control de Vertidos para la protección del DPH
- C-5** Objetivos de calidad de las aguas de mar receptoras

## A. ABASTECIMIENTO Y RIEGO

Dentro de este apartado se incluyen los sistemas de abastecimiento y riego teniendo en cuenta en cada uno de ellos las instalaciones correspondientes al abastecimiento de agua potable y extinción de incendios, y riego de zonas verdes y limpieza de viales, respectivamente.

Las necesidades de abastecimiento serán cubiertas bien con recursos hídricos procedentes de la red de abastecimiento municipal de Santa Cruz de Tenerife, bien con agua desalada procedente de la Estación Desaladora de Agua de Mar (EDAM) del Puerto con una capacidad de producción de 1.000 m<sup>3</sup>/día, ampliable a 2.000 m<sup>3</sup>/día, cumpliendo la calidad (C-1) conforme al Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero por el que se establecen los criterios sanitarios de calidad del agua de consumo humano. El riego de áreas ajardinadas y limpieza de viales se prevé llevarlo a cabo mediante el uso de agua regenerada, cumpliendo la calidad (C-2) que establece el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas, procedente de la red municipal de riego de Santa Cruz de Tenerife.

Las necesidades futuras de agua potable para el suministro de las actividades portuarias y actividades vinculadas, así como atraques de buques y otros usos, se estiman en unos 2.000 m<sup>3</sup>/día, procediendo a su almacenamiento en los depósitos de agua potable de Barranco de La Leña, de 6.300 m<sup>3</sup> ubicado a la cota 95 m, y de Dique del Este, de 2.214 m<sup>3</sup> situado a la cota 36 m. Las aducciones a dichos depósitos se llevarán a cabo a partir de la red de abastecimiento municipal de Santa Cruz, y mediante impulsión del agua desalada en la EDAM del Puerto a gestionar por la propia Autoridad Portuaria, que también dispondrá un depósito de 1.311 m<sup>3</sup>, con lo que capacidad de almacenamiento conjunta se sitúa en los 9.825 m<sup>3</sup>, cerca de los 5 días de reserva propia de almacenamiento, si bien la conexión del sistema de abastecimiento del Puerto a la red municipal, que cuenta con importantes elementos de almacenamientos próximos al área portuaria e interconectados a los depósitos portuarios, garantiza el suministro del Puerto en caso de fallo de algunas de las aducciones habituales del mismo.

El riego de espacios libres y limpieza de viales (150 m<sup>3</sup>/día) se prevé realizarlo conectando con la red municipal de riego de agua regenerada de Santa Cruz, a medida que ésta se vaya ampliando. Ante la posibilidad de que no se pueda disponer de agua regenerada procedente de la red municipal en la totalidad del ámbito portuario, se dejará previsto el suministro a partir de la red de agua potable.

Con carácter general las distintas infraestructuras de abastecimiento y riego que sean necesarias para el desarrollo de actividades futuras en el ámbito portuario serán concretadas por los proyectos de detalle de dichas actividades. Las características de estas infraestructuras cumplirán las normativas de diseño vigentes. Igualmente, su dimensionamiento deberá ser tal que pueda dar servicio a la actividad prevista, así como garantizar que en caso de suministro desde la red pública, ésta tenga la capacidad suficiente y no se afecte a otros servicios.

Asimismo, dadas las características de los usos que se pueden realizar en el ámbito del Puerto, cada uno de los nuevos proyectos que se propongan conllevará un análisis específico de los recursos hídricos que requiere, así como la viabilidad técnica y ambiental de contar con dichos recursos.

## B. SANEAMIENTO Y DRENAJE

En este punto se incluyen los sistemas de saneamiento y drenaje, considerando las instalaciones de recogida, tratamiento y vertido de aguas residuales de origen doméstico e industrial en el primero, y procedentes de la escorrentía superficial en el segundo.

Las redes de saneamiento y drenaje previstas son de carácter separativo, estando definidas por el origen de sus efluentes:

- Aguas de escorrentía superficial
- Aguas residuales domésticas e industriales

Las aguas de escorrentía superficial, junto con las de cubierta de las edificaciones y las escorrentías exteriores a las parcelas, serán recogidas por la red de pluviales de la urbanización del Puerto mediante arquetas de acometida, imbornales y/o cunetas, obras de toma, etc., que verterán al subsuelo cumpliendo la calidad (C-4) contemplada en el Decreto 174/1994, de 29 de julio, Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico, o a colectores por gravedad dispuestos bajo los viales que desaguan en el mar, y en algún caso conectados a los encauzamientos de cauces que discurren por la zona, cumpliendo los objetivos de calidad de las aguas marinas receptoras (C-5).

Al efecto de analizar el riesgo hidráulico en el Área del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se incluye como Anexo al presente documento el correspondiente Estudio de Riesgo Hidráulico, al objeto de determinar las áreas que pudieran verse afectadas por avenidas o inundación ocasionadas por aportaciones de escorrentía externas al ámbito portuario, así como la escorrentía propia del interior del Puerto. A partir de las áreas de peligrosidad y su contraste con las de vulnerabilidad, se han determinado las zonas de riesgo a eliminar mediante el planteamiento de medidas correctoras.

La red de saneamiento interior de aguas residuales domésticas e industriales, constituida por arquetas, colectores y pozos estancos dispuestos bajo los viales portuarios, recogerá los efluentes procedentes de los servicios portuarios y actividades vinculadas (unos 900 m<sup>3</sup>/d), incorporándolas, mayoritariamente mediante bombeo (equipos de bombeo sumergibles de paso integral –con equipos de reserva y grupo electrógeno-, y conducciones de impulsión de PEAD discurrendo bajo los viales portuarios), a la red de saneamiento municipal de Santa Cruz de Tenerife, cumpliendo en todo momento la calidad (C-3) contemplada en las Ordenanzas de Vertido del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Las aguas de rechazo procedentes de la EDAM del Puerto (3.000 m<sup>3</sup>/d) se verterán al subsuelo de la explanada de la Dársena de Pesca, cumpliendo en todo momento la calidad (C-4) contemplada en el Decreto 174/1994, de 29 de julio, Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico.

Las infraestructuras de saneamiento y drenaje que sean necesarias para el desarrollo de actividades futuras en el ámbito del Puerto serán definidas por los proyectos de detalle de dichas actividades. Las características de estas infraestructuras cumplirán las normativas de diseño vigentes. Igualmente, su dimensionamiento deberá ser tal que pueda dar servicio a la actividad prevista así como garantizar que en caso de conexión a las infraestructuras públicas de saneamiento y drenaje, ésta tenga la capacidad suficiente y no se afecte a otros servicios.

Las aguas producidas por los diferentes procesos industriales a desarrollar dispondrán, si fuese preciso para el cumplimiento de la calidad que demandan las Ordenanzas de Vertido, de un tratamiento específico que deberá concretarse en los proyectos de detalle y en su correspondiente procedimiento de autorización ambiental.

## 5.7. EDIFICACIONES Y ELEMENTOS PROTEGIDOS

En el apéndice “m” del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se relacionan los bienes con valor patrimonial, así como el régimen jurídico de cada uno de ellos.

El desarrollo experimentado por las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife ha ocupado progresivamente la casi totalidad del litoral comprendido entre la ciudad y el barrio de San Andrés. No obstante, en la actualidad y dentro del ámbito del Plan Especial, perviven

---

algunas edificaciones asociadas al antiguo sistema de fortificaciones de la ciudad como es el castillo de San Juan, declarado Bien de Interés Cultural.

Asimismo, se han de tener en cuenta como elementos históricos íntimamente ligados a la historia del puerto que han sido incluidos en el catálogo arquitectónico, la Farola del Mar y la Marquesina anexa y los antiguos muelles e instalaciones de aprovisionamiento de carbón situados en la desembocadura del Barranco de Valleseco, entorno declarado Bien de Interés Cultural (área parcialmente incluida dentro del ámbito remitido a Plan Especial Complementario). No obstante, cabe considerar al respecto que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

Además, deben considerarse otros elementos de valor arquitectónico también incluidos en el mencionado catálogo, como el Edificio de los Prácticos emplazado en el Muelle Norte, así como el edificio principal del Real Club Náutico de Santa Cruz de Tenerife y el edificio de la sede de la Autoridad Portuaria situado frente a la Avenida de Anaga.

Por tanto, en el presente epígrafe y en los planos de ordenación correspondientes a parámetros de la edificación, se referencian los elementos del Patrimonio Histórico, cultural y arquitectónico a partir de la información contenida en el ISA, estando todos ellos incluidos en el vigente Catálogo de Edificios Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana de 1992.

## 6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

### 6.1. MEMORIA AMBIENTAL E INFORME DE SOSTENIBILIDAD

La Memoria Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (aprobada mediante Acuerdo de la COTMAC de 24 de julio de 2014) incluye en su capítulo 6 las determinaciones a incluir en la propuesta del Plan, medidas que a su vez parten de las propuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en su capítulo 6.d (medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias). El ISA incluye además en su Anexo V una evaluación de los niveles de ruido ambiental originados por el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Las medidas ambientales se dividen en dos grupos, tal y como se indica en el referido capítulo de la Memoria Ambiental, teniendo las primeras carácter genérico para el conjunto del ámbito del Plan Especial y siendo de aplicación tanto a la fase preoperacional como a la fase de obras, mientras que las segundas se consideran 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 sean de carácter genérico o por Áreas Funcionales. Estas medidas se agrupan en los mismos bloques temáticos: biodiversidad, paisaje, residuos, vertidos, atmósfera y patrimonio. Además, las medidas correctoras derivadas del Estudio de Riesgos se contemplan en las fichas de las áreas funcionales respectivas.

#### - MEMORIA AMBIENTAL: MEDIDAS AMBIENTALES EN FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS

A tenor de la evaluación de las consecuencias ambientales derivadas de determinaciones del plan especial, se adjuntan a continuación las medidas ambientales correctoras y de seguimiento que se han integrado en la Disposición Adicional Segunda de las Normas Urbanísticas agrupándose en base a los referidos bloques temáticos (excepto las cuestiones relativas al bloque "patrimonio", incluidas en otro artículo):

##### 1. Biodiversidad

*- La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario, recomendándose la utilización de las especies indicadas en el apartado "a) Biodiversidad" de la Memoria Ambiental, así como los criterios de distribución, plantación y riego establecidos.*

*- En el caso de que una especie vegetal de porte singular y merecedora de conservación se viera afectada por una obra, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio, según los criterios de trasplante y riego establecidos en el apartado "a) Biodiversidad" de la Memoria Ambiental.*

*- La tierra vegetal, al ser un recurso natural escaso, en el caso de ser necesario su retirada, se procederá a su reutilización en otras zonas verdes o, en su caso, en alguna obra de jardinería autorizada. Se atenderá a los criterios de retirada, manejo, almacenamiento, conservación y tratamiento de la tierra vegetal establecidos en el apartado "a) Biodiversidad" de la Memoria Ambiental.*

##### 2. Paisaje

*- Los espacios libres previstos en la ordenación deberán estar vegetados a los efectos de lograr una adecuada integración paisajística en el entorno portuario.*

- Se recomienda que en las zonas ajardinadas en donde sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se realicen o forren con piedra (roca basáltica).

### 3. Residuos y vertidos

- 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. Los residuos inertes de la construcción y demolición que se pudieran generar serán tratados por gestor autorizado. 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.).

- Se tomarán las medidas necesarias para evitar que los vertidos accidentales puedan llegar al litoral; Los cambios de aceites de la maquinaria se realizarán en la medida de lo posible en un taller homologado o en su caso en "parque de maquinaria" habilitado a tal efecto con el suelo impermeabilizado; El almacenamiento de estos residuos peligrosos se ajustará a lo que indique la normativa vigente, debiendo acondicionarse una zona para su almacenamiento temporal. Todo ello en las condiciones establecidas en el apartado "d) Vertidos" de la Memoria Ambiental.

### 4. Atmósfera

- Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas durante la ejecución de obras (demolición, urbanización, edificación, etc.) se evitarán o minimizarán mediante la realización de riegos superficiales (de acopios de material, superficies de rodadura, carga para su transporte a vertedero, etc.) Estos riegos correctores como norma general se aplicarán tres veces al día, y cuantas veces fuese necesario si las condiciones climáticas así lo requiriesen, hasta su retirada a vertedero. Podrán realizarse con agua marina.

- La entrada y salida de camiones se efectuará de manera gradual con el objeto de evitar afecciones al tráfico urbano. Los camiones circularán con la carga tapada con un toldo

- Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, etc.) a la atmósfera.

Sobre las medidas correctoras a modificar del Programa de Vigilancia Ambiental en relación con la avifauna, y en particular con el charrán común (*Sterna hirundo*), el apartado "a) Biodiversidad" quedan con el siguiente contenido:

- 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 período 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.

En cuanto a las medidas correctoras sobre el patrimonio, se integran del siguiente modo en el artículo 14.f de las Normas Urbanísticas:

#### f) Edificaciones catalogadas.

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.

Las medidas ambientales relativas a la fase preoperacional y de obras de urbanización incluidas en el apartado “b) Paisaje” (relativa a la condiciones del mobiliario urbano: homogeneidad de diseño, colores, formas, etc.), y en el apartado “e.3) Emisiones lumínicas” (relativa a las características de las luminarias a emplear: proyección del haz de luz por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria, procurar su instalación sin ninguna inclinación e inclusión de sistema de control de flujo luminoso), se habrán de integrar en las “*Ordenanzas de Urbanización de los Puertos*”, documento actualmente vigente en el ámbito portuario en aplicación de la DA 1ª de las Normas Urbanísticas.

La medida correctora incluida en el apartado “b) Paisaje” (relativa a la integración paisajística de las nuevas edificaciones), se deberá incluir en las correspondientes Ordenanzas de Edificación, a formular en las condiciones establecidas en la DT 2ª de las Normas Urbanísticas.

El resto de medidas correctoras incluidas en el referido capítulo de la Memoria Ambiental incluidas en el apartado “b) Paisaje” (relativas a la seguridad vial, a las labores de educación ambiental y al acondicionamiento final de ámbitos donde se hayan ejecutado obras), así como las incluidas en el apartado “e.2) Emisiones de ruidos”, serán igualmente de obligado cumplimiento<sup>1</sup>.

## - MEMORIA AMBIENTAL: MEDIDAS AMBIENTALES EN FASE OPERATIVA

Las medidas correctoras incluidas en el referido capítulo de la Memoria Ambiental, epígrafe “A) Zona de Servicio del Puerto”, en los apartados “a) Biodiversidad” (relativas a la conservación de plantaciones, retirada de los ejemplares de rabo de gato, control de especies introducidas y mantenimiento de la calidad del agua marina), “b) Paisaje” (sobre el mantenimiento y limpieza de las infraestructuras portuarias y ajardinamientos), “c) Residuos” (gestión de residuos y campaña de retirada de residuos), “d) Vertidos”, “e) Atmósfera” (Calidad del aire) y “f) Patrimonio” (Valores patrimoniales), serán de obligado cumplimiento y deberán integrarse en la operativa portuaria.

En cuanto a las medidas de carácter específico para determinados ámbitos del puerto y contempladas en el epígrafe “B) Áreas funcionales”, se establecen las siguientes medidas específicas en las correspondientes fichas del área funcional.

*Medidas de carácter específico:*

- *Área Funcional de Dársena de Los Llanos (para el Área Ajardinada)*

*Se deberán plantar árboles de porte a fin de formar una adecuada pantalla vegetal entre la Dársena de Los Llanos y la Avenida Marítima.*

- *Área Funcional de Dársena de Anaga*

*En toda obra dentro de este ámbito que afecte a superficie con adoquín tradicional, se procederá a la retirada de los mismos, y acopio temporal en un lugar seguro, para su posterior reutilización en la misma obra, o, en su caso, en cualquier otro sector portuario.*

El resto de medidas correctoras sobre áreas funcionales concretas comprende varias actuaciones específicas de mejora ambiental, siendo de obligada ejecución y localizadas en los ámbitos de El Bufadero (apartado “Paisaje”, sobre la restitución de la capa de rodadura, y apartado “Atmósfera”, sobre la limpieza periódica de la superficie del Dique del Este) y Cueva Bermeja (apartado “Paisaje”, sobre la retirada de escombros en parcelas existentes y sobre la limpieza periódica de polvo en el entorno de la cementera).

---

<sup>1</sup> Toda vez que en sesión del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión celebrada el 21 de mayo de 2014 fueron derogadas las “Ordenanzas Ambientales Portuarias” y aprobado el “Código de conducta ambiental ESPO”.

## **- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, ANEXO V: EVALUACIÓN DE LOS NIVELES DE RUIDO AMBIENTAL**

Las consideraciones incluidas en este Anexo del Informe de Sostenibilidad Ambiental se deberán integrar en el Plan de Gestión del ruido ambiental del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Los aspectos ambientales más relevantes observados en el referido Anexo son las actividades de carga y descarga de buques de chatarra, la valoración del impacto acústico de nuevas operaciones, la definición de especificaciones acústicas, la comprobación de la emisión de focos una vez en marcha y la actualización de forma periódica del estudio de ruido ambiental.

## **- MEDIDAS AMBIENTALES COMPLEMENTARIAS SOBRE LA EJECUCIÓN DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS E INFRAESTRUCTURAS**

Por otra parte, y en relación con la mejora del ambiente y del paisaje urbano, en las Normas Urbanísticas se incluyen las siguientes medidas correctoras para la ejecución de los espacios libres públicos e infraestructuras, incluidas respectivamente en los Art. 67, 68.3.f y 73.2 y 3:

### *- Espacios libres de protección:*

*Espacios libres públicos que deben mantenerse en su estado natural, dado su valor ambiental y el grado de conservación del mismo, sirviendo como elementos de mejora del ambiente y del paisaje urbano. Los cauces públicos, también, podrán tener esta clasificación.*

### *- Condiciones generales de los espacios libres públicos*

*Su emplazamiento evitará zonas de topografía natural que encarezcan la urbanización o implique desmontes de impacto paisajístico inadecuado. En todo caso, no serán computables a estos efectos las superficies de pendiente media superior al 25%, exigiéndose a partir de pendientes del 15% la justificación técnica y económica de las obras precisas para su adecuación.*

### *- Condiciones generales de admisibilidad de las infraestructuras*

*Los proyectos y la ejecución de las infraestructuras deberán atender también muy especialmente a las condiciones de su diseño, adaptándolas en todo caso para su mejor integración en el medio en el que se implante y respetando los principios de cualificación de las obras públicas y de respeto al paisaje.*

*En la planificación y ejecución de las infraestructuras se seguirán criterios de complementariedad entre elementos de distintas categorías, posibilitando con la debida coordinación la máxima utilización compartida de espacios, canalizaciones y soportes en la prestación de distintos servicios infraestructurales, con el fin de reducir el número de aquéllos, limitar sus impactos sobre el territorio y optimizar los costes tanto de ejecución como de explotación y mantenimiento.*

## **- MEDIDAS AMBIENTALES DERIVADAS DEL ESTUDIO DE RIESGOS**

En relación con el Estudio de Riesgos del documento, se establecen las siguientes medidas correctoras que regulan las actuaciones necesarias en relación con el drenaje territorial y riesgo hidrológico, ubicadas las de carácter general en las Normas Urbanísticas (Art.9.2 y DA 1ª) y las de carácter específico en las correspondientes Fichas de las Áreas Funcionales:

*Medidas de carácter general:*

*- Proyectos de Urbanización*

*Para las obras que se ejecuten en los cauces y desembocaduras de los barrancos (y zonas anexas sujetas a algún tipo de limitación en su uso por la normativa básica o sectorial vigente), se solicitará de forma previa el preceptivo informe al Consejo Insular de Aguas, contemplando el correcto encauzamiento de los mismos.*

*Medidas de carácter específico:*

*- Área Funcional de La Alegría*

*En relación con el riesgo de desprendimiento, se habrá de considerar lo dispuesto en el proyecto "Medidas contra el riesgo de desprendimientos en la zona de servicios portuarios de Tahodio, Santa Cruz de Tenerife".*

*- Área Funcional de El Bufadero*

*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.*

*- Área Funcional de Dársena Norte*

*Se procederá a realizar un estudio sobre la capacidad de desagüe de la canalización existente del barranco de Jagua bajo la carretera TF-11 a fin de determinar su viabilidad y, en su caso, considerar su ampliación.*

## **6.2. ESTUDIO DE RIESGO HIDROLÓGICO**

Sin perjuicio de lo establecido en el epígrafe previo en relación con el riesgo hidrológico, derivado del informe sectorial del Consejo Insular de Aguas, se ha establecido la necesidad de realizar un Estudio de Riesgo Hidrológico en el que específicamente, y en los términos establecidos en dicho informe, se habrá de:

*"[...] determinar – entre los presentes en el ámbito portuario – los Servicios Esenciales vinculados al Puerto determinando las Infraestructuras Estratégicas (aquellas en las que descansa el funcionamiento de los servicios esenciales) y las Infraestructuras Críticas (aquellas de entre las anteriores que carecen de alternativas en caso de inutilización).*

*Así, deberá determinarse la fiabilidad – en términos probabilísticos (período de retorno...) – de los referidos Servicios Esenciales y habilitar el modelo de respuesta adecuado que la garantice frente a fenómenos hidrometeorológicos adversos".*

En consecuencia, se habrán de cumplir las medidas correctoras contempladas en el referido Estudio de Riesgo Hidrológico, que se incluye como Anexo al documento técnico del Plan.



## **7. RESUMEN EJECUTIVO DE LAS ALTERACIONES DE CARÁCTER GENERAL DEL PLAN EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN VIGENTE**

Conforme a lo establecido en el artículo 11.3 de la Ley 2/2008, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, en los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir la delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.

Como ya se ha explicado en epígrafes anteriores el Plan Especial del Puerto data del año 1995 y el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios fue aprobado en el año 2006, en el que se incluyeron espacios que no estaban en el ámbito del Plan Especial.

En la documentación gráfica del Plan Especial se incluyen planos numerados del A.1 al A.3 de todo el ámbito del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el que se analizan las alteraciones de carácter general respecto a la ordenación vigente, distinguiéndose en el ámbito del Plan Especial las siguientes áreas:

### **ÁREAS NO ORDENADAS**

Comprende las áreas no ordenadas pormenorizadamente por este Plan Especial, cuya ordenación se remite a Plan Especial complementario y grafiadas en el plano O.1-1 y que se subdividen en:

- Zonas que se ordenaban pormenorizadamente en el planeamiento vigente, comprendiendo tanto parte de la actual zona terrestre del Puerto (Litoral de Valleseco) como otras áreas correspondientes a terrenos aún no emergidos (Muelle de Enlace).
- El resto de terrenos aún no emergidos incluidos en el PUEP vigente.

### **ÁREAS ORDENADAS**

#### **- NO INCLUIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO VIGENTE**

Corresponde a las áreas no incluidas en el ámbito del vigente Plan Especial del Puerto que posteriormente fueron incluidas por el PUEP, que a su vez se subdividen en:

- Terrenos ya ganados al mar, como son las pequeñas ampliaciones de la plataforma existente en el Muelle de Enlace o bien las nuevas explanadas en las Áreas Funcionales de El Bufadero, Dársena Norte y Cueva Bermeja (habiéndose ejecutado ya totalmente las dos primeras).
- Otros terrenos no incluidos en el vigente Plan Especial, como el Muelle de la Hondura, las áreas interiores de Cabo Llanos y La Alegría y del edificio donde tiene su sede la Autoridad Portuaria o parte de la Autovía y su entorno inmediato desde el Club Náutico hasta la Dársena Norte.

#### **- ALTERACIONES DE LA ORDENACIÓN VIGENTE**

Son las áreas en las que se producen alteraciones sustanciales de la ordenación vigente, principalmente en cuanto al régimen de usos o bien otros cambios significativos en otros parámetros urbanísticos, en unos casos con respecto al vigente Plan Especial del Puerto y en otros en relación a los vigentes Planes Especiales del Muelle de Enlace y del Parque Marítimo

(quedando estos dos últimos derogados en el ámbito portuario al integrarse su ordenación en la del presente Plan Especial en tramitación), siendo las siguientes:

- Plan Especial del Puerto: en la zona de la Dársena de los Llanos (ampliación de tacón y del uso Operaciones Portuarias, así como compatibilidad del uso comunitario en las naves de almacenamiento), en la Dársena de Anaga (plaza frente a edificio Puerto-Ciudad asociada a la Vía del Litoral, reubicación de la edificación de uso hostelero demolida, ubicación de nueva terminal de cruceros y reurbanización del conjunto de este ámbito, remodelación del sistema viario en glorieta a la altura del Barranco de Tahodio y ampliación del espacio libre público en cubierta del edificio de aparcamiento en Muelle Norte y área de Actividades Asociadas al Tráfico Adyacente), en el Real Club Náutico de Tenerife (remodelación de las instalaciones deportivas), en el Bufadero (infraestructuras y espacios libres públicos entre la terminal y la carretera) y en las zonas industriales de Cueva Bermeja y Dársena Norte (ubicación del Centro de Inspección Portuaria y reajuste de algunos viarios a lo realmente ejecutado).

- Plan Especial del Muelle de Enlace: principalmente, ajuste de las alineaciones del cantil del muelle a lo realmente ejecutado, reajuste de los parámetros urbanísticos de las principales edificaciones (en base a los proyectos redactados tal y como detalladamente se justifica en las Memorias de Información y Ordenación) y ubicación de nuevas parcelas de uso recreativo y náutico-deportivo.

- Plan Especial del Parque Marítimo: Principalmente, cambio de uso y reducción de edificabilidad y alturas en la parcela colindante al Palmetum destinada a ubicar un aparcamiento subterráneo, y establecimiento de una franja de uso hostelero colindante al Palmetum.

#### - SIN ALTERACIONES SUSTANCIALES

Corresponde a las áreas en las que hay alteraciones no sustanciales de la ordenación vigente, como reajuste de alineaciones, cambios en los parámetros urbanísticos o en cuanto a usos compatibles, redefinición puntual del sistema viario, modificación de las normas urbanísticas, etc.

## APÉNDICE. CONTENIDO DOCUMENTAL

El conjunto de documentos que integran este Plan Especial, se divide en documentos de información y documentos de ordenación, y son los que a continuación se relacionan:

### A) Documentos de información

- Memoria de Información

- Planos de Información

E = 1/ 2.000

I-1.1 a I-1.8

Estado actual

E = 1/ 4.000

I-2.1 a I-2.3

Red de abastecimiento y riego

I-3.1 a I-3.3

Red de saneamiento

I-4.1 a I-4.3

Cauces

I-5.1 a I-5.3

Red de contraincendio

I-6.1 a I-6.3

Red de energía eléctrica

I-7.1 a I-7.3

Red de alumbrado público

I-8.1 a I-8.3

Red de telecomunicaciones

I-9.1 a I-9.3

Red de combustible

### B) Documentos de ordenación

- Memoria de Ordenación

- Normas Urbanísticas. Fichero de áreas funcionales

- Organización de la Gestión Pública del Plan. Informe de Sostenibilidad Económica

- Planos de Ordenación

E = 1/ 10.000

O-1.1

Ámbito de aplicación

O-1.2

Áreas Funcionales

E = 1/ 2.000

O-2.1 a 2.7

Usos Pormenorizados

O-3.1 a 3.7

Parámetros de la edificación

O-4.1 a 4.7

Red Viaria y espacios libres

E = 1/ 4.000

O-5.1 a 5.3

Red de abastecimiento y riego

O-6.1 a 6.3

Red de saneamiento

O-7.1 a 7.3

Red de drenaje y cauces

O-8.1 a 8.3

Red de energía eléctrica

O-9.1 a 9.3

Red de alumbrado público

O-10.1 a 10.3

Red de telecomunicaciones

E = 1/ 10.000

O-11

Servidumbres aeronáuticas

E = 1/ 5.000

A.1 a A.3

Alteraciones ordenación vigente

**C) Informe de Sostenibilidad Ambiental**

**D) Estudio de Tráfico y Movilidad**

En Santa Cruz de Tenerife, septiembre de 2014

Fdo.: Coderch, Estudio de Urbanismo y Arquitectura, SLP

# **ANEXO I**

## **INFORME DE PUERTOS DEL ESTADO DE 11 DE ABRIL DE 2013**





Puertos del Estado

Registro General

S/REF. SALIDA 201301701 15/04/2013 15.00

N/REF. RG-1585/13 IRA

FECHA 11 de abril de 2013

DESTINATARIO

Sr. D. Pedro Rodriguez Zaragoza  
 Presidente de la Autoridad Portuaria de  
 Santa Cruz de Tenerife  
 Avda. Francisco La Roche,49  
 38001. Santa Cruz de Tenerife

ASUNTO **Tramitación de los documentos de Plan Especial del puerto**

Con fecha 20 de marzo de 2013, se ha recibido escrito de esa Autoridad Portuaria, en respuesta al remitido por este Organismo Público el pasado 19 de noviembre de 2012, relativo al Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En este último escrito se advertía de que el Plan Especial de Ordenación de un puerto es un instrumento urbanístico y no de planificación portuaria, cuyas determinaciones deben ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción, dado que éstos, y solamente éstos, definen su ámbito competencial. Por el contrario, el documento de Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife incluía la ordenación de todos los espacios reflejados en el Plan de Utilización actualmente vigente, tanto aquellos realmente existentes, como los correspondientes a nuevas superficies previstas sobre espacios que actualmente son agua, reflejados en dicho instrumento de ordenación portuaria.

A este respecto, esa Autoridad Portuaria señala en su último escrito que dentro de las nuevas superficies cuya ordenación se prevé incluir en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se incluye una explanada en la zona de Cueva Bermeja, que la Autoridad Portuaria tiene interés en desarrollar por fases, comenzando a corto plazo, y sobre la cual han mostrado interés en instalarse posibles concesionarios.

Del mismo modo, advierte que se encuentra igualmente en fase de redacción el Plan Especial del Puerto de Granadilla, el cual considera también la ordenación de los espacios a incorporar por obras previstas, que constituyen un porcentaje importante del nuevo puerto, de imprescindible ejecución para la operativa del mismo, y parte de las cuales han sido ya contratadas y se encuentran actualmente en fase de ejecución.

En ambos casos, la necesidad de ordenación de las nuevas superficies del puerto se considera de gran importancia, dado que un porcentaje significativo de las mismas está previsto que se desarrolle a través de la participación de la iniciativa privada, lo cual implica, necesariamente, que el inversor conozca en detalle las posibilidades de actuación de que dispone, disipando cualquier duda o incertidumbre que se pueda derivar de la futura tramitación de un plan de ordenación de las superficies afectadas, máxime si se tiene en cuenta los prolongados tiempos que habitualmente conllevan este tipo de actuaciones.

Atendiendo a su solicitud, se informa que, tal y como se señaló en escrito anterior de fecha 19 de noviembre de 2012, con carácter general el criterio de Puertos del Estado es que el Plan Especial de Ordenación, por su condición de

Avda. del Partenón 10  
 Campo de las Naciones  
 28042 Madrid – España  
 Tel 91 524 55 00  
 Fax 91-524 55 01



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/002302 Fecha/Hora: 22/04/2013 13:01:00	Página	1 / 2
Este documento no dispone de firma electrónica.			

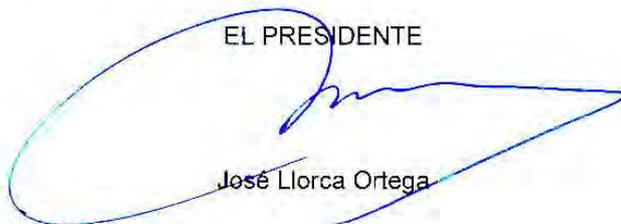
instrumento urbanístico, debe limitar su ámbito de actuación a la superficie terrestre existente en el momento de su aprobación.

Siendo esto así, se puede entender que en ciertos casos el Plan Especial de Ordenación de un puerto puede, por economía administrativa, contemplar aquellas superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo. En esta última situación sería condición de imprescindible cumplimiento que cuenten con su tramitación ambiental finalizada y que el Plan Especial refleje adecuadamente los siguientes condicionantes:

- a) El ámbito del Plan Especial es exclusivamente la ordenación urbanística de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto y, en ningún caso, la planificación o aprobación de las obras portuarias que pudieran encontrarse reflejadas en algunos de los documentos del mismo. A tal efecto, debe hacerse constar que la tramitación y aprobación de los proyectos asociados a las obras de nueva ejecución deberán tramitarse y aprobarse conforme marca el TR-LPEMM.
- b) La ordenación urbanística propuesta para aquellas superficies aún no existentes y que deban generarse por medio de la ejecución de obras marítimas, solo surtirá efecto desde el momento en que se finalicen las citadas obras y los terrenos hayan emergido.
- c) La configuración física de las superficies generadas por obras aún no finalizadas y, consecuentemente, las áreas de normativa y parcelación que se determinen sobre las mismas, se representan gráficamente a modo indicativo, vinculando su configuración definitiva a la resultante una vez termine la ejecución de las obras.

Todo lo anterior, sin perjuicio de aquello que pueda ser informado por este Organismo Público en el trámite establecido en el artículo 56.2.c) del TR-LPEMM, relativo a la aprobación de los planes especiales de ordenación de los puertos de interés general.

EL PRESIDENTE



José Llorca Ortega