



AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

ALEGACIONES AL EXPEDIENTE RELATIVO A LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE APROBADO INICIALMENTE Y SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA (BOP nº 112, 26/08/2013 y BOC Nº 176, 12/09/2013)

Mº de Hacienda y Admones. Públicas
Registro General
Subdelegación del Gobierno en S/C
DE TENERIFE
ENTRADA
Nº de Registro: 74800 /RG 3425277
Fecha: 13/11/2013 12:11:00

D. CARLOS BERNAL LIMIÑANA, con número de D.N.I: 43821366-H y domicilio, a efectos de notificaciones, en la calle Agüere 15, 1º A, de este Municipio de Santa Cruz de Tenerife, P:38005, y teléfono de contacto: 650031476; actuando en nombre y derecho propio, comparezco, en relación al expediente arriba señalado, y manifiesto, en tiempo y forma, las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- No es cierto lo que expresa la leyenda del Plano de Ordenación O-1.1 cuando grafía las "áreas ordenadas" como si fuera la "actual zona de servicio terrestre" pues, no todos estos terrenos se encuentran dentro de la zona de servicio terrestre delimitada en el vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP); y es que, el ámbito propuesto en el presente Plan Especial se extralimita de la actual y vigente zona de servicio terrestre del puerto e interfiere en las zonas de aguas del PUEP.

Tal es así que los diques y dotaciones recreativas (piscinas de César Manrique) del Área Funcional Parque Marítimo se extralimitan de la zona de servicio vigente, y afectan a la zona de aguas; debiendo excluirse del ámbito de este Plan Especial, en cuanto conforme al PUEP dichos terrenos no se encuentran incluidos en la Zona de Servicio del Puerto, sino en la Zona de Agua. Lo mismo decir de algunos diques en Cueva Bermeja, en cuanto que en el PE se incluyen dentro del ámbito ordenado mientras que en el PUEP se encuentran fuera de la zona de servicio terrestre y dentro de la zona de aguas.

Además, los terrenos de la desembocadura del Barranco, sitios en el área funcional Equipamientos Náuticos de Anaga, así como parte de la plaza propuesta, no se encuentran incluidos en la zona de servicio del puerto, ni se destinan a uso portuario, o no portuario alguno, según el PUEP. Por consiguiente, y no estando incluido en el ámbito terrestre de la zona de servicio del Puerto, dichos terrenos deben eliminarse del ámbito de este Plan Especial.

Al respecto, y si bien la ordenación propuesta parece corresponderse con la situación existente, según cartografía utilizada en el presente instrumento de ordenación, es significativo observar que el Plan de Utilización de Espacios Portuarios vigente no ha incluido dichos terrenos en la zona de servicio terrestre, encontrándose en la actualidad en una Zona de Aguas.

Por tanto, se infiere que la ordenación propuesta pretende "legalizar" unos terrenos ganados al mar, que fueron ejecutados contradiciendo el vigente Plan Especial del Parque Marítimo; terrenos



que fueron ocupados sin la correspondiente afectación de Orden Ministerial, extralimitándose de la zona de servicio vigente, y afectando a la zona de aguas del PUEP; infririéndose lo que se pretende es utilizar el Planeamiento urbanístico para viabilizar la legación de dichas obras, vulnerando el PUEP.

En tal sentido, entiende esta parte que deben excluirse del ámbito del presente Plan Especial, los terrenos que no se encuentran incluidos en la vigente zona de servicio terrestre del puerto, y que se encuentran en la Zona de Aguas del PUEP, garantizando la concordancia de la zona terrestre del PUEP al que este P.E. queda supeditado.

SEGUNDA.- Se echa en falta, entre la documentación expuesta al público, planos de información y diagnóstico donde se representen o se garantice la adecuación de los usos portuarios y no portuarios del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, así como planos de ordenación donde se especifiquen cuales son los usos no portuarios propuestos que conviven, en una misma área funcional, con usos portuarios. Se echa en falta, asimismo, la justificación expresa sobre aquellos usos compatibles (no portuarios) que, no reuniendo las características naturales de bienes de dominio público marítimo terrestre, según se definen en el artículo 3 de la Ley 22/1988 de 28 de Julio, de Costas, se han admitido en el dominio público portuario, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias... y principalmente sobre los usos no portuarios que conviven con otros usos portuarios en una misma área funcional, para los que habrá que garantizarse que se ajustan a lo establecido en el Planeamiento Urbanístico (Art. 94.1 – Ley 48/2003).

En lo que respecta al carácter sustancial o significativo de las alteraciones de los espacios no portuarios, cabe recordar que el artículo 97.2 de la citada Ley expone que, *“en todo caso, tendrá consideración de alteración significativa la que afecte a los usos no portuarios”*.

Asimismo, significar que, las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios (no portuarios), salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones (Art. 94.1 Ley 48/2003). Además, la diferenciación entre usos portuarios y no portuarios conlleva otras connotaciones como el tipo de gravamen anual aplicado (Art. 19.4);

Por todo ello, y para una mayor seguridad jurídica, entiende esta parte que, el presente Plan Especial debe distinguir y pormenorizar aquellos usos no portuarios que conviven en una misma área funcional con otros usos portuarios, garantizando la adecuación de la ordenación del PE a los usos portuarios y no portuarios del PUEP.

En lo que respecta a las alteraciones significativas que afectan a usos no portuarios, insistir en lo siguiente:

- *En relación con la futura reconversión del área de la Dársena de Los Llanos, cabe recordar que los usos compatibles a los que se refiere el PUEP son los usos no portuarios, y que esta Dársena de los Llanos debe destinarse a usos portuarios comerciales y complementarios, y, además, a usos no portuarios, como así establece el PUEP. Por tanto, y teniendo en cuenta las determinaciones que establece dicho Plan de Utilización, cabe insistir en que deben incluirse usos no portuarios (espacios libres públicos, zonas recreativas y de esparcimiento...) en el área funcional de la Dársena de Los Llanos, coexistiendo con los usos comerciales (contenedores y ro-ro) y complementarios (almacenes); los cuales, de acuerdo al PIOT, debieran, paulatinamente, desaparecer. Además, parte de la zona destinada a operaciones portuarias (contenedores – carga rodada) se encuentra en una zona que el PUEP destina a usos náuticos deportivos y compatibles (no portuarios), y por tanto, deben establecerse usos no portuarios en esta zona, como así establece el PUEP.*

- *Teniendo en cuenta los informes precedentes, cabe insistir en que la ordenación propuesta en la Terminal de Pasajeros del Muelle de Enlace, ha de adaptarse a la zonificación que establece el PUEP. A tales efectos, y en relación a la ligera curvatura que presenta el contacto entre la Terminal de pasajeros del Muelle de Enlace y el viario del Plan de Utilización, reiterar y en lo que se refiere a la zona afectada por la citada curvatura, que deben preverse usos de viario en subsuelo y no portuarios en superficie, en consonancia con lo señalado en el Plano nº 6.1 del PUEP, y a fin de evitar una alteración que sí es significativa, en cuanto afecta a los usos no portuarios del PUEP.*

En otro orden, y en lo que respecta a las modificaciones entre usos portuarios, que deberán justificarse expresamente, insistir en lo siguiente:

- *En relación con la futura reconversión del área de la Dársena de Los Llanos, la ficha del área funcional establece que “se consideran compatibles otros usos portuarios como los náutico – deportivos...”, y ello cuando en la zona destinada a servicios portuarios (usos comerciales y compatibles del PUEP) no podrán considerarse como compatibles los usos náuticos deportivos, los cuales deberán situarse en un área que el PUEP destine expresamente a este uso portuario. Los usos compatibles que deben establecerse son los usos no portuarios, como así dispone el PUEP.*
- *El edificio destinado a Autoridad Portuaria de la Dársena de Anaga, situado en la parcela 6' de los terrenos que se incorporaron a la Zona de Servicios del Puerto, se incluye en una zona destinada a usos portuarios comerciales, según el vigente PUEP (Plano 6.2), y por tanto debiera destinarse a un uso portuario comercial, no un uso portuario complementario; destinándose, a su vez, a los fines determinantes de su afectación. Es significativo observar que la sede de la autoridad portuaria (edificio principal sito en la Avenida Francisco La Roche, 49) se incluye en una zona destinada a usos portuarios complementarios; por tanto, este nuevo edificio de la autoridad portuaria no puede incluirse en una zona destinada, por el PUEP, a un uso portuario comercial. A tales efectos, insistir en que debiera destinarse al uso “pasajeros”, englobándose en la misma manzana con la que linda, tal y como propone el Plan de Utilización de Espacios Portuarios en los usos específicos (Plano 7.2).*

TERCERA.- El artículo 14 de la Normativa propuesta expone el tenor literal siguiente: <<<Se contemplan, a efectos de su regulación, las siguientes tipologías y zonas: a) Muelles y plataformas... b) Edificación cerrada... c) Edificación abierta... d) Mantenimiento de la edificación... e) Dotaciones e infraestructuras... f) Edificios y espacios incluidos en el Catálogo de Protección del Plan General o declarados Bien de Interés Cultural... >>>. En tal sentido, cabe entender que las únicas tipologías propiamente dichas son: Edificación Cerrada, Abierta y Mantenimiento de la Edificación, el resto son usos; a excepción de aquellos edificios catalogados o declarados BIC que, sin perjuicio de la tipología asignada, le son de aplicación un régimen jurídico de protección determinado. No debiera confundirse una dotación o infraestructura con una tipología edificatoria; no podemos confundir un uso de un edificio con unos parámetros de edificación. Un edificio dotacional es un uso o servicio, que se le tiene asignado a una construcción o instalación, no es una tipología edificatoria; en tal sentido se pronuncia el punto 2.7 del Anexo relativo a los conceptos fundamentales del TRLO'FENC cuando define dotación como aquella “categoría comprensiva de los usos y servicios públicos”. Por tanto, deberá diferenciarse si una construcción o infraestructura dotacional (ya sea docente, cultural, recreativo... etc), debe resolverse mediante una tipología de edificación abierta, cerrada... o cualesquier otra que se regule expresamente; como se ha resuelto en

muchas de las dotaciones señaladas en los planos (no en todas). Los muelles y plataformas, así como las infraestructuras, son zonas destinadas a estos usos, no tipologías edificatorias. Así bien, es significativo observar que en la Leyenda de los planos de parámetros urbanísticos se incluyen entre paréntesis la palabra “edificación abierta” en las zonas de muelles y plataformas, lo que evidencia que estas zonas se deberán ordenar con esta tipología edificatoria (“abierta”). Por tanto, no sólo se deberá corregir tales consideraciones en la normativa, sino también en los planos. Los planos de parámetros debieran señalar únicamente estas tres tipologías edificatorias (abierta, cerrada y mantenimiento de la edificación), y aquellas otras construcciones que debiendo incluirse en una tipología de mantenimiento de la edificación se encuentran catalogadas o sometidas al régimen jurídico de los Bienes de Interés Cultural; todo ello sin perjuicio del uso al que se destine el edificio, de si se trata de una dotación o una infraestructura de servicio.

Al respecto, cabe añadir que en la Leyenda de los planos de ordenación O-3, se propone una tipología edificatoria denominada “dotaciones” (en color rosa), que se asigna únicamente a cuatro parcelas o manzanas dotacionales (docente y deportivo del Barrio de La Alegría e Investigación Científica de la Dársena Norte), cuando a otras dotaciones se les asigna directamente una tipología edificatoria “abierta”. Por tanto, y en concordancia con lo señalado en el Anexo del Informe Municipal de mayo de 2007, debe corregirse tal extremo, eliminándose la tipología “dotaciones” de la Leyenda de los Planos de Parámetros de la Edificación, asignando, por tanto, alguna de las tipologías (abierta, cerrada o mantenimiento de la edificación) reguladas en la normativa.

CUARTA.- Se echa en falta una disposición transitoria que prevea la reducción paulatina del tráfico y volumen de mercancías, en las Dársenas de Anaga y de los Llanos, como se concluyó en la reunión celebrada el 25 de abril de 2006, y se advertía en el Anexo del informe municipal de mayo de 2007, resolviendo la futura reconversión del frente marítimo de la ciudad, sin que se permitan edificaciones que puedan condicionar tal cambio de funciones.

En lo que respecta a la Dársena de Los Llanos, se observa que ésta continúa destinándose a contenedores sin incluir usos no portuarios como establece el PUEP. Además, la Ficha de esta área funcional continúa afirmando la necesidad de redactar una Modificación del Plan Especial en dicho ámbito, entendiéndose más conveniente remitir la ordenación a un plan especial específico en vez de proponer la modificación del que se pretende aprobar.

En relación con lo anterior, cabe insistir en que el vigente PUEP determina que en esta zona deben establecerse usos no portuarios; que el PIOT alude al cambio de funciones, la reducción paulatina del tráfico y volumen de mercancías y de actividades logísticas, y la recuperación paulatina de la fachada urbana de la ciudad; que el Avance del PTPO de la Operación Singular Estructurante del Puerto y Frente Marítimo de Santa Cruz – El Rosario determina que dada la singularidad de la actuación y su importancia estratégica, su desarrollo deberá ser objeto de un concurso de ideas previo; por tanto, se estima que se debe fijar la paulatina transformación de los usos portuarios actuales, que se desarrollan en la dársena de Los Llanos, tal y como se acordó en la reunión celebrada en fecha 25 de abril de 2006.

Por consiguiente, y hasta tanto no se decida cómo va a ser la ordenación de esta zona, este documento no debiera proponer una ordenación que pueda condicionar la ordenación futura; debiendo, en todo caso, incluir los usos no portuarios, como establece el PUEP.

Además, sería más conveniente remitir la ordenación de esta zona a un Plan Especial complementario, tal y como se ha hecho en otras áreas funcionales (Valleseco y Litoral de San Andrés, entre otras), de manera que no se condicione la ordenación futura, ni se desvirtúen los usos

no portuarios del PUEP, la integración turística y paisajística a la que alude las DOG y la futura reconversión que determina el PIOT.

En relación con lo antedicho, y teniendo en cuenta que en el Plano O-3.2 se asignan parámetros de edificación a esta zona de contenedores (ocupación 15%, edificabilidad 0,2 m²/m² y una altura de tres plantas, no mayor que 10 metros), entiende esta parte que “debieran considerarse dichos parámetros, y permitirse únicamente usos y construcciones de carácter provisional, hasta tanto se apruebe el Plan Especial complementario de ésta área funcional o la modificación puntual a la que se remite, a fin de que no condicione la ordenación futura.

QUINTA.- Entiende esta parte que, en los planos de ordenación, debe prolongarse y reconocerse el viario existente entre las zonas destinadas a Actividades Adyacentes y Mixto Pasajeros – Mercancía General de la Dársena de Anaga, adecuándose al existente (véase plano I-1.4, relativo al Estado Actual), de manera que las edificaciones destinadas a actividades vinculadas puedan seguir considerando este lindero como frontal, y ofrecer fachada al mismo; y a fin de evitar una enorme medianera vista, entre dos zonas, en el frente urbano del puerto de la ciudad.

SEXTA.- Las intervenciones en materia de red viaria deben enfocarse desde una perspectiva integradora del modelo territorial que se establezca, y la profunda capacidad de transformación del territorio debe responder a extremos que resuelvan, más allá de la implantación viaria por sí misma, sus conexiones y efectos en la ordenación urbana y la estructura espacial organizativa de la ciudad (DOG 94 - NAD), por lo que deberá realizarse un Estudio de Tráfico y Movilidad que garantice la viabilidad de la ordenación que se proponga, tal y como se expuso en el informe emitido por los Técnicos de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, en mayo de 2007. En relación con el Estudio de Tráfico y Movilidad citado anteriormente, es significativo advertir que el artículo 35.4 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, (Ley a la que ni siquiera se hace referencia en las Memorias aportadas), expone el tenor literal siguiente: <<...todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad>>.

En este punto, y si bien se dice en la Memoria que forma parte integrante del documento de Revisión del Plan Especial del Puerto el “Estudio de Tráfico y Movilidad” redactado por TENO INGENIEROS, no consta dicho “estudio” entre la documentación que ha sido expuesta al público.

SÉPTIMA.- DEBEN TENERSE EN CUENTA LAS DETERMINACIONES DEL VIGENTE PTEO DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA; PRINCIPALMENTE LAS QUE SE REFIEREN AL TRAZADO, LÍNEAS DE DOMINIO PÚBLICO Y LÍMITES DE LA EDIFICACIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN NORTE; CUYAS DETERMINACIONES SON NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA Y AFECTAN A LA ORDENACIÓN PROPUESTA, extremo que sigue sin subsanarse en el presente instrumento de ordenación, no siendo válida la propuesta con “carácter indicativo” a la que alude la Memoria de Ordenación.. Es significativo advertir que el tramo de la Circunvalación Norte del vigente PTEO del Sistema Viario, comprendido entre la rotonda de Tabodio y Valleseco, es diferente al previsto en la presente Revisión del Plan Especial del Puerto; asimismo, tampoco se han tenido en cuenta las líneas de dominio público y las límites de la edificación de la citada Circunvalación, que interfieren en la ordenación propuesta.

OCTAVA.- *En lo que respecta a la falta de adecuación con los Instrumentos de Ordenación Urbanística, NO SE ADECUA ESTE PLAN ESPECIAL RESPECTO A LA ORDENACIÓN DEL VIGENTE PLAN GENERAL – ADAPTACIÓN BÁSICA (PGOU-AB), principalmente sobre las interferencias que se producen en las zonas limítrofes; lo que supondría, una vez aprobado el Plan Especial. Conviene recordar que la Revisión del PGO no ha entrado en vigor y por tanto no resulta de aplicación, encontrándose en la actualidad vigente el citado PGOU-AB.*

Tales determinaciones denotan suma importancia en cuanto, y reiterando lo señalado en las Directrices de Ordenación General, debe mejorarse la integración con los entornos urbanos en que se insertan los puertos, y no proponer una ordenación produciendo interferencias, y sin tener en cuenta las determinaciones de otros instrumentos de ordenación.

Entre otros extremos, el presente Plan Especial sigue produciendo importantes interferencias respecto a gran parte del viario limítrofe del vigente PGOU-AB.

En este sentido, significar que “el plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre”, tal y como determina el artículo 18.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre; debiendo adecuarse la conexión con los sistemas generales vigentes.

NOVENA.- *EL PRESENTE EXPEDIENTE NO DA CUMPLIMIENTO A LAS DETERMINACIONES CONTENIDAS EN LA LEY 9/2006, DE 28 DE ABRIL, SOBRE EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANES Y PROGRAMAS EN EL MEDIO AMBIENTE, dada la evidente AUSENCIA DE ALTERNATIVAS.*

Se vulnera la Ley 9/2006, de 28 de abril, en cuanto que no se valoran, ni se proponen, las distintas ALTERNATIVAS que serían posibles; ausencia de alternativas que obligaría a repetir el informe de sostenibilidad ambiental y el presente instrumento de ordenación y someterlo nuevamente a información pública.

En este punto, he de discrepar con lo expresado en el ISA sobre la justificación de la dificultad de plantear alternativas, pues a lo largo de la dilatada tramitación del procedimiento se han venido proponiendo diversas alternativas en la ordenación en zonas muy concretas (tales como la ordenación del edificio de aparcamientos frente a la Sede de la Autoridad Portuaria); alternativas que deberán ser analizadas y valoradas, conforme obliga la legislación en vigor.

A tales efectos, y reiterando lo señalado en el informe de mayo de 2007, cabe recordar, en relación con la posibilidad de establecer diferentes alternativas a la ordenación, que la Dirección General de Planificación Territorial discrepó con lo señalado en el informe de la Autoridad Portuaria donde se expone que “en gran parte del ámbito portuario no tienen cabida alternativas de ordenación distintas a la planteada, que básicamente recoge la situación actual”; prueba de ello son todas las alternativas o sugerencias propuestas a la ordenación en los informes precedentes, y distintos documentos de trámite de esta Revisión.

En tal sentido, se comprueba que ESTE PLAN ESPECIAL SIGUE SIN APORTAR ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN a la globalidad del ámbito de estudio, ni pormenorizadamente, respecto a todas y cada una de las áreas funcionales. Asimismo, sigue sin aportarse planos y documentos gráficos en los que se analice el impacto paisajístico de la actuación desde los puntos de vista habituales, mediante perspectivas

u otros medios de representación, de las situaciones actual y prevista de todas las áreas funcionales, y su contraste con el medio rural o el tejido urbano adyacente.

Cabe recordar que el artículo 8.1 de la Ley 9/2006, determina el tenor literal siguiente: <<En el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa. A estos efectos, se entenderá por alternativa cero la no realización de dicho plan o programa>>.

Asimismo, cabe insistir en que no se ha presentado ninguna alternativa de ordenación; tampoco se adecua el ámbito territorial que le corresponde a este plan.

Como sugerencia, y dado que la Autoridad Portuaria entiende que no existen otras alternativas posibles a la ordenación del Puerto, podría convocarse un concurso de ideas a fin de encontrar la mejor solución en el reacondicionamiento del frente marítimo de la ciudad, exigido por el PIOT, y como así propone el PTPO de la comarca del Área Metropolitana, en las principales zonas estratégicas.

Por consiguiente, y respecto al Informe de Sostenibilidad Ambiental que forma parte de este expediente, deben estudiarse alternativas a la ordenación, corregirse el ámbito territorial, y contemplarse "el impacto potencial que el uso del suelo portuario puede producir en los factores determinantes de la salud y el bienestar,..." como así ha determinado el Servicio Canario de la Salud.

DÉCIMA.- No consta que se haya invitado al resto de las Administraciones Territoriales o con competencias afectadas a participar en una COMISIÓN DE SEGUIMIENTO para coordinar las propuestas de este Plan Especial antes de haberse aprobado inicialmente y propiciar durante su transcurso el seguimiento conjunto de su tramitación; como así establece el artículo 14 del Reglamento aprobado por Decreto 55/2006, que expone el tenor literal siguiente: <<La Administración que promueva la formulación de un instrumento de ordenación deberá invitar a las otras Administraciones territoriales o con competencias materiales afectadas, a participar en una Comisión de Seguimiento...>>.

Por consiguiente, y sin perjuicio de que esta Comisión "tendrá el carácter de órgano voluntario interadministrativo de cooperación de carácter temporal", debió haberse invitado a otras Administraciones a participar en la citada Comisión de Seguimiento, "con objeto de coordinar previamente la propuesta que se incorpore a la aprobación inicial, y de propiciar durante su transcurso el seguimiento conjunto de la tramitación" (Art. 14 de dicho Reglamento); más cuando el presente Plan Especial afecta a multitud de competencias sectoriales e interfiere con otros instrumentos de ordenación territoriales y urbanísticos.

Cabe reiterar, a su vez, que en el informe municipal de mayo de 2007 se insistía en que debía invitarse a las otras Administraciones territoriales o con competencias afectadas a participar en dicha Comisión de Seguimiento, al expresar: <<... sería conveniente invitar al resto de las Administraciones territoriales o con competencias afectadas a participar en un Comisión de Seguimiento para coordinar las propuestas de este Plan Especial y propiciar durante su transcurso el seguimiento conjunto de su tramitación (Art. 14 - Decreto 55/2006)>>.

DÉCIMO PRIMERO.- Entre la documentación expuesta al público se omite el resumen ejecutivo expresivo de los extremos señalados en el Art. 11.3 del T.R. de la Ley de Suelo, vulnerando tal precepto que preceptúa que <<En los procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de

ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos: a. Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración; b. En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión>>.

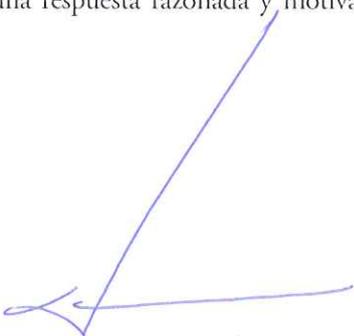
DÉCIMO SEGUNDO.- ENTRE LAS RAZONES IMPERIOSAS DE INTERÉS PÚBLICO DE PRIMER ORDEN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS SE HACE MENCIÓN A QUE EL PROYECTO DE PUERTO DE GRANADILLA AÑADIRÍA LA CAPACIDAD NECESARIA PARA DAR CABIDA AL CRECIMIENTO FUTURO DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES, DE GRANELES SECOS Y DE MERCANCÍAS EN GENERAL DE LA ISLA, DESCONGESTIONANDO AL MISMO TIEMPO EL PUERTO ACTUAL DE SANTA CRUZ.

Por lo expuesto, entiende esta parte que, este documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife DEBE perseguir LA REDUCCIÓN PAULATINA DEL TRÁFICO Y VOLUMEN DE MERCANCÍAS Y DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS EN EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN PRIORITARIA DEL FRENTE MARÍTIMO DE SANTA CRUZ, OBLIGANDO, A LA REUBICACIÓN DE DICHAS INSTALACIONES EN EL RESTO DEL ÁMBITO DEL PUERTO CAPITALINO O HACIA EL NUEVO PUERTO COMERCIAL DE GRANADILLA; persiguiendo EL TRASLADO DE PARTE DE LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE A UN ÁREA MÁS ADECUADA, RECONVIERTIENDO EL PUERTO ACTUAL HACIA USOS MÁS RELACIONADOS CON EL ENTORNO EN QUE SE SITÚA.

En relación con lo expuesto, cabe recordar SE HAN DE “PROMOVER LAS CONDICIONES QUE PERMITAN EL ACCESO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE AL MAR Y EL USO CIUDADANO DE LOS ESPACIOS LIBERADOS DE LA OPERATIVA PORTUARIA EN LA DÁRSENA DE LOS LLANOS” (HOY OCUPADA CON CONTENEDORES RO – RO) TAL Y COMO ESTABLECE EL TERCER PUNTO DEL ACUERDO INSTITUCIONAL DE 9 DE FEBRERO DE 2004.

Por todo lo anterior, SOLICITO a esta Administración que, teniendo por presentado este escrito, y las alegaciones contenidas en el cuerpo del mismo, se sirva admitirlo, y realice las modificaciones oportunas en virtud de lo expuesto; y me facilite una respuesta razonada y motivada derecho que tengo reconocido en la legislación en vigor.

En Santa Cruz de Tenerife, a 13 de noviembre de 2013.



CARLOS BERNAL LIMIÑANA