



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
ÁREA DE GOBIERNO DE SERVICIOS TERRITORIALES
GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
DIRECCIÓN TÉCNICO JURÍDICA



Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
Sr. Director de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife
D. Marcos Hernández Acosta.

En Santa Cruz de Tenerife, a 9 de octubre de 2013

En relación al expediente de referencia 2012004604, tramitado por esta Gerencia de Urbanismo y promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, relativo a la Revisión del Documento del Plan Especial del Puerto, adjunto se remiten los informe técnicos que figuran en el expediente de fechas 19 de julio del 2013 y 22 de julio del mismo año junto con los informes jurídicos emitidos al respecto, de fechas 22 y 23 de julio de 2013 respectivamente, que constan igualmente, para su conocimiento y efectos.


La Directora Técnico Jurídica

Luisa del Toro Villavicencio

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	2 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



ASUNTO: REMISIÓN DE LOS INFORMES TÉCNICOS EMITIDOS SOBRE EL DOCUMENTO DE REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE PRESENTADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE FECHA 12 DE JULIO 2013.

Con fecha 19 de julio de 2013, se informa el contenido de las determinaciones relativas a la red viaria. En sus conclusiones se informa la necesidad de aclarar aún más los trazados de la Vía de Servicio a su paso por el Muelle de Enlace y la vía de conexión entre la Vía de Servicio y el Acceso al Muelle Norte. De resto, no hay nada más que objetar. Se entienden por tanto estas observaciones como de mayor definición en el grafismo sin suponer por tanto cuestiones sustanciales desde el punto de vista técnico.

Con fecha 22 de julio de 2013, se informa por parte del Servicio de Control y Gestión Medioambiental del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el nuevo documento del Informe de Sostenibilidad ambiental del plan de referencia y se concluye con respecto a las observaciones relacionadas en su primer informe, que pueden considerarse en su totalidad como subsanadas.

Con fecha 22 de julio de 2013 se emite informe técnico por la Sección de Estudio y Diseño Urbano de esta Dirección Técnica de Urbanismo sobre el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En sus conclusiones se recogen diferentes observaciones:

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

"Área, tal como la percibe la población, el carácter de la cual es resultado de la interacción de factores naturales y/o humanos."



De esta interacción necesaria entre la ciudad y el puerto y entre el puerto y la ciudad deberá llegarse a un consenso sobre cuál debe ser la mejor opción, y por tanto esta Dirección Técnica entiende conveniente llevar a información pública este documento, y que sea la población, la ciudadanía de Santa Cruz de Tenerife, quien termine de decidir sobre esta cuestión.

Por tanto, como conclusión, esta Dirección Técnica propone que se eleve a Aprobación Inicial este documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, teniendo en cuenta todas las observaciones aquí relacionadas, y descritas de manera más desarrollada en los tres informes emitidos, que pueden ser subsanadas en el documento a elaborar una vez completado el trámite de la información pública una vez aprobado inicialmente.

En Santa Cruz de Tenerife a 22 de julio de 2013.

El Director Técnico,

Fermín García Morales



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
 ÁREA DE GOBIERNO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
 GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
 DIRECCIÓN TÉCNICO-JURÍDICA
 SECCIÓN DE RÉGIMEN JURÍDICO

Expediente: 2012/4604

ASUNTO: Informe jurídico relativo al Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto presentado con fecha 12 de julio de 2013..

ANTECEDENTES:

- 1.- El Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 24 de octubre de 2006, en relación al expediente relativo al Plan Especial del Puerto, promovido por la Autoridad Portuaria, acordó someter, por plazo de 45 días, el informe de sostenibilidad ambiental del referido plan a los trámites de participación pública y de consulta a las Administraciones Territoriales y sectoriales afectadas.
- 2.- El Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en sesión extraordinaria celebrada el 19 de diciembre de 2007, acordó aprobar inicialmente el proyecto de la Revisión del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife
- 3.- Mediante acuerdo adoptado por la COTMAC de fecha 29 de mayo de 2012 se propone que por parte del Consejero de Obras, Transportes y Política Territorial se proceda al archivo de las actuaciones correspondientes al expediente que se tramita para la aprobación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dicho Consejero, mediante Orden de fecha 28 de junio de 2012, resuelve declarar concluso el procedimiento y, en consecuencia, proceder al archivo de las referidas actuaciones.
- 4.- Mediante Resolución de fecha 20 de septiembre de 2012 del Sr. Consejero-Director de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se declara el archivo de las actuaciones relativas al expediente que se tramita para la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife habida cuenta de que ha transcurrido con creces el plazo de tres meses legalmente establecido, sin que se hayan realizado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife las actividades necesarias para reanudar la tramitación del expediente.
- 5.- Con fecha 30 de octubre de 2012, la Autoridad Portuaria presenta, de un lado, un ejemplar en soporte papel tanto del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (elaborado por "Coderch Estudio de Urbanismo y Arquitectura, S. L." y suscrito por el Arquitecto D. Jorge Coderch Figueroa en septiembre de 2012) como del correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental vinculado al mismo (elaborado por Evalúa Soluciones ambientales y suscrito en la misma fecha por los biólogos D. Juan José Ubach Suárez y D. Rosendo Jesús López López), y de otro lado, un ejemplar de ambos documentos en soporte digital (1+1CD).
- 6.- Con fecha 27 de noviembre de 2012 se requiere a la Autoridad Portuaria diversa documentación. Parte de esa documentación es aportada con fecha 16 de abril de 2013. Por ese motivo, con fecha 24 de abril de 2013 se reitera parcialmente el requerimiento inicialmente efectuado.

Página 1 de 13

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	5 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

7.- Con fecha 24 de abril de 2013, la Dirección Técnica de Urbanismo emite informe técnico en el que se concluye que hay que atender o subsanar, entre otros extremos, diversas discrepancias relativas a la delimitación de la zona de servicio del puerto, las observaciones efectuadas en relación a dos parcelas remitidas a Estudio de Detalle (la Marina del Atlántico del Muelle de Enlace y el edificio de aparcamientos de la Dársena de Anaga), las consideraciones relativas a la ordenación pormenorizada propuesta de las distintas áreas funcionales, las precisiones efectuadas al articulado de la normativa urbanística del Plan Especial, las aclaraciones realizadas sobre Protección del Patrimonio y las correcciones vinculadas al contenido documental.

8.- Con fecha 25 de abril de 2013, la Dirección Técnica de Urbanismo emite informe técnico complementario relacionado con la red viaria en el que se concluye que en lo concerniente a las determinaciones relativas al sistema viario del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y sus conexiones con el viario exterior, no se detectan incompatibilidades con los instrumentos de planeamiento urbanístico de aplicación.

9.- Con fecha 29 de abril de 2013, el Servicio de Control y Gestión Medioambiental da traslado del informe emitido en relación al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en el que, entre otras cuestiones, se ponen de relieve las siguientes: aquellas asociadas al estudio de inestabilidad en taludes y laderas en el solar de la Autoridad Portuaria en el barranco de Tahodio; consideraciones realizadas respecto al apartado de diagnóstico ambiental del ámbito ordenado; precisiones realizadas en relación a las medidas correctoras que se han de adoptar en la fase operativa en el apartado relativo a la atmósfera y; necesidad de incluir un Plan de Seguimiento y Medición de Ruido.

10.- Con fecha 5 de junio de 2013, la Sección de Régimen Jurídico emite informe en el que se ponen de relieve diversas cuestiones que habrán de ser objeto de subsanación y que afectan al contenido documental del Plan Especial del Puerto, a la ordenación propuesta y a la normativa urbanística.

11.- Con fecha 12 de julio de 2013, la Autoridad Portuaria presenta un nuevo Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto con el que se pretenden atender las consideraciones señaladas tanto en los informes municipales como por el organismo público Puertos del Estado, al tiempo que se introducen nuevas propuestas de ordenación.

12.- Con fecha 19 de julio de 2013 la Dirección Técnica de Urbanismo emite informe relativo a las determinaciones vinculadas a la red viaria en el que concluye, entre otras consideraciones, que siguen sin aclararse la representación gráfica de diversos extremos y que es conveniente que el Estudio de Tráfico y Movilidad valore la posible incidencia que en el tráfico portuario pudiera generar la nueva Terminal de Cruceros propuesta en la Dársena de Anaga.

13.- Con fecha 22 de julio de 2013 la Dirección Técnica de Urbanismo emite informe relativo al nuevo documento presentado en el que se concluye que: hay que corregir o subsanar diversas cuestiones relativas a la ordenación pormenorizada; se efectúan dos precisiones al articulado de la normativa urbanística del Plan Especial; se señala que se habrá de atender las consideraciones que determinen los servicios jurídicos en relación a la delimitación de la zona de servicio del puerto; y se deberá tener en cuenta las observaciones expuestas en relación tanto a la propuesta de compatibilidad de usos industriales en las parcelas de almacén en la Dársena de Los Llanos como respecto a la Nueva Terminal de Cruceros situada en la Dársena de Anaga.

14.- Con fecha 22 de julio de 2013, el Servicio de Control y Gestión Medioambiental da traslado del informe emitido en relación al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el que se analiza el cumplimiento de las observaciones realizadas en su informe anterior.

15.- El objeto del presente informe es analizar desde un punto de vista jurídico, tanto las nuevas propuestas ordenancistas recogidas en el Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife presentado con fecha 12 de julio de 2013, como verificar la subsanación de los reparos y consideraciones efectuadas en nuestro anterior informe de 5



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	6 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



de junio de 2013; y ello, sin perjuicio, de las consideraciones de carácter técnico puestas de manifiesto en el informe emitido por la Dirección Técnica de Urbanismo con fecha 22 de julio de 2013. En lo que se refiere al análisis del informe de sostenibilidad ambiental y de la propuesta viaria recogida en el Plan Especial del Puerto, dado su alto contenido técnico, habrá de estarse al contenido de los ya citados informes del Servicio de Control y Gestión Medioambiental y de la Dirección Técnica de Urbanismo.

INFORME:

PRIMERO.- CONSIDERACIONES DOCUMENTALES.

- A) En lo que se refiere a las exigencias documentales puestas de manifiesto en los requerimientos recibidos por la Autoridad Portuaria con fecha 27 de noviembre de 2012 y 24 de abril de 2013, se han atendido gran parte de las mismas.

Así se han presentado 4 ejemplares de cada documento técnico en soporte digital (de los que tres han sido remitidos a las Administraciones sectoriales de las que se ha de recabar informe con carácter previo a la aprobación inicial); el correspondiente Estudio sobre Tráfico y Movilidad (documento, cuyo soporte digital, habrá de ser firmado nuevamente en la medida en que la firma obrante no se considera válida); los planos de información relativos a la delimitación de la zona de servicio del puerto (que aparece incluido como plano de ordenación identificado como O-1.1, denominado "áreas de aplicación"); plano de bienes integrantes del patrimonio histórico canario y plano de zonificación acústica (que vienen recogidos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (plano ISA-6 "Patrimonio" y planos integrantes del anexo V que lleva por rúbrica "Evaluación de los niveles de ruido ambiental originados por el Puerto de Santa Cruz de Tenerife"); planos de ordenación relativos a las redes de energía eléctrica, alumbrado público y telecomunicaciones (planos O. 5.1 a O. 7.3).

Por el contrario, siguen sin aportarse los planos de ordenación relativos a las redes de agua, riego e hidrantes contra incendios; alcantarillado; y conducción de productos derivados del petróleo.

Tampoco se atiende la recomendación de elaborar un Plano de Autorizaciones y Concesiones demaniales vigentes; plano, que tal y como se razonó en el requerimiento remitido a la Autoridad Portuaria con fecha 24 de abril de 2013, tiene, entre otras finalidades y utilidades, de un lado, servir de fundamento para motivar el ejercicio de una amplia potestad discrecional cual es la zonificación del puerto (artículo 54.1 f) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre), esto es, la concreta calificación de las parcelas que integran o integrarán el sistema general portuario; y de otro lado, evitar que la Administración Portuaria tenga que satisfacer eventuales indemnizaciones vinculadas a la revisión o el rescate de concesiones que pudieran verse afectadas por la entrada en vigor de la Revisión del Plan Especial del Puerto objeto de tramitación (artículos 89.1 c y 99.1 y .6 del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Asimismo, debemos recordar, tal y como ya se puso de manifiesto en nuestro anterior informe jurídico de fecha 5 de junio de 2013, que desde una perspectiva de gestión portuaria, el Plan Especial del Puerto tiene una indudable relevancia en la medida en que condiciona espacialmente la disposición de concesiones y autorizaciones, condición que irremediablemente afecta a su eficacia y validez. De ahí la importancia de este instrumento de ordenación, no sólo como instrumento estratégico, sino también como modulador de la actuación administrativa, con consecuencias directísimas, fundamentalmente, el otorgamiento o la denegación de las precitadas autorizaciones y concesiones (artículos 75.3, 77.2, 81.2 y 84.1 c del TR-LPEMM).

- B) El resumen ejecutivo debe completarse en el sentido de relacionar las áreas funcionales en que se suspende el otorgamiento de licencias y la duración de dicha suspensión [artículo 11.3 b del Texto Refundido de la Ley de Suelo (en adelante, TR-LS.08), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio].



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	7 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

- C) En el apartado 2 del informe o memoria de sostenibilidad económica (en adelante, IMSE), se advierte expresamente que "en el ámbito portuario y por determinaciones de este Plan Especial no se contemplan en su programación económica nuevas obras a realizar con participación de otras administraciones. En cuanto a la obra del túnel de la vía de servicio del Puerto (...) [a la altura del Muelle de Enlace] es una obra de financiación mixta". Esta última obra de financiación mixta se desarrollará en dos tramos: uno a ejecutar por la Autoridad Portuaria (ya previsto en el Plan de Inversiones) y otro denominado "Proyecto de Vía Litoral de Santa Cruz de Tenerife. Vía de Servicio Portuaria, obra que ya ha sido licitada y adjudicada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias (tal y como se desprende de los anuncios publicados, entre otros, en el Boletín Oficial de Canarias con fechas 7 de septiembre de 2010 y 27 de abril de 2011). A la vista de lo expuesto, debe entenderse subsanada la objeción señalada al respecto por esta Sección y otorgado el consentimiento de la Administración regional, en la medida en que el contrato de obras formalizado ha de disponer de crédito a tal fin y contar con la fiscalización previa de la intervención [artículo 109.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TR LCSP), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre], so pena de nulidad de pleno derecho del contrato de referencia (artículo 32. c del TR LCSP).

No se ha atendido la recomendación de valorar económicamente en el cuadro del apartado 3 del IMSE el coste de las nuevas infraestructuras que se pretenden implantar (tal y como se hace con las actuaciones de urbanización y con los instrumentos de ordenación complementarios).

SEGUNDO.- CONSIDERACIONES PROCEDIMENTALES.- Con fechas 17 y 19 de julio de 2013 se ha remitido el Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto a las Administraciones sectoriales con competencias en materia de servidumbres aeronáuticas y carreteras al objeto de que, en el marco de su respectiva esfera competencial, emitan el correspondiente informe.

TERCERO.- CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA ORDENACIÓN PROPUESTA

* En lo que concierne a las precisiones de carácter general señaladas en nuestro anterior informe, las mismas han sido atendidas. Así:

- A) En lo que se refiere a la necesidad de que los ficheros de las áreas funcionales prevean determinaciones para la corrección de las situaciones de riesgo hidrológico reflejadas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el número 5º ("Contenido establecido en las Directrices de Ordenación General: DGO 50.1 y DGO 50.2") de la letra a) del apartado 6 ("Evaluación de las Repercusiones Ambientales de las Determinaciones del Plan") de la Memoria del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se efectúa un análisis tanto del inventario de registros de riesgos frente a avenidas como del inventario de zonas susceptibles de riesgo hidráulico, del que se extraen diversas consideraciones. En la mayor parte de los supuestos analizados, se entiende que no es necesario que la Autoridad Portuaria adopte medidas al respecto. No obstante, en los ficheros de ordenación de las áreas funcionales de El Bufadero y Dársena Norte se adoptan medidas correctoras tendentes a minimizar los riesgos de carácter hidrológico.

- B) En cuanto a la recomendación de contemplar un número mínimo de plazas de aparcamiento de carácter rotatorio, se ha atendido la misma en las áreas funcionales de Cabo Llanos (el subsuelo de la plaza albergará al menos 90), Parque Marítimo (150 plazas en la parcela calificada como recreativo anexo al Palmetum), Muelle de Enlace (270 plazas en el parking subterráneo de la plaza). La referencia hecha en nuestro anterior informe a la Dársena de Los Llanos debe tenerse por no puesta en la medida en que se trata de un error mecanográfico (en dicha área funcional no existen parcelas vinculadas al uso de aparcamiento).

- C) En relación a la conveniencia de motivar la existencia de instalaciones para suministro de combustible a los buques dentro del dominio público portuario, en el apartado 9.3 de la Memoria de Información (apartado nuevo que lleva por rúbrica "Red de Combustibles") se

Registro	ENTRADA Nº: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	8 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

significa que "actualmente en el puerto de Santa Cruz de Tenerife existen 7 empresas autorizadas para la actividad de suministro de combustible a buques desde camión cisterna y 3 empresas autorizadas para la actividad de suministro desde gabarra". Se añade que "en los planos de información 8.1 a 8.3 se grafía la red de combustible existente (CEPSA, PETROCAN y DISA)".

* En lo que atañe a las cuestiones particulares referidas a las diversas áreas funcionales, se han atendido algunas observaciones y otras siguen corregirse. Así:

- **a) Cabo Llanos.**- Se atienden los reparos planteados. En este sentido, se suprime la exigencia de que el estudio de detalle que se redacte regule los tratamientos específicos de los espacios exteriores y se señala (en la memoria de ordenación) que las determinaciones ordenancistas propuestas (entre las que se encuentra la variación operada en la delimitación de la plaza) traen causa del Documento de Revisión del PGO actualmente en tramitación.

- **b) Parque Marítimo.**- Si bien en la parcela recreativa que ocupa el Parque Marítimo el fichero autoriza como usos terciarios compatibles los de hostelería/restauración hasta la categoría específica de restaurante y el uso comercial hasta la categoría de comercio medio, dicha afirmación sigue resultando incongruente con el actual artículo 65.2 de las Normas Urbanísticas, que tan sólo permite como compatible el uso comercial en la categoría de pequeño comercio.

- **c) Dársena de Los Llanos.**- En lo que respecta a la ordenación de la rotonda de la desembocadura del Barranco de Santos (recogida en el Plan De Utilización de Espacios Portuarios y en el Plan Especial del Muelle de Enlace), sigue sin resolverse el reparo puesto de relieve en la medida en que el documento técnico adopta determinaciones contradictorias.

Así, en el plano de ordenación O.1.1 se grafía la rotonda como un área no ordenada remitida a plan especial complementario [posibilidad apuntada por el presente organismo autónomo en el marco del expediente del Documento de Revisión del Puerto (Diciembre 2007)], partiendo del hecho de que los terrenos de referencia forman parte de la zona de servicio delimitada por el vigente PUEP (tal y como se desprende de los dos últimos párrafos del apartado 2.4 de la memoria de ordenación). Sin embargo, entre las consideraciones que más adelante hace la memoria al área funcional de la Dársena de los Llanos, se afirma que la rotonda de referencia se ha ejecutado en el marco del proyecto de ejecución de la vía litoral fuera del sistema general portuario y que, por ende, la ordenación en el entorno de la desembocadura se adapta a la realidad existente y obra ejecutada.

A efectos de evitar reiteraciones innecesarias, habrá que estar a las consideraciones señaladas en el apartado sexto del presente informe.

- **d) Muelle de Enlace.**- Sigue sin entenderse la representación gráfica del tramo final de la vía de servicio del puerto que discurre soterrada a la altura del edificio Puerto-Ciudad [en la medida en que parece reflejar una notable disminución de la sección de la citada vía de servicio]; por ello, debe reconsiderarse dicha representación.

- **e) Dársena de Anaga.**- A efectos de atender la recomendación de prolongar la vía de acceso al edificio de aparcamientos y conectarla con la vía de servicio del puerto (como, de facto, ocurre en la actualidad), la ficha del área funcional que nos ocupa dispone que "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". En opinión de esta Sección dicha determinación no debiera hacerse depender de un acontecimiento futuro (como es la modificación del trazado de la red viaria estructural de la ciudad), sino que constituye una cuestión que debe ser abordada en el presente Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto.

Tal y como se puso de manifiesto en nuestro anterior informe, dicha determinación tendrá, entre otras finalidades, atender necesidades puntuales vinculadas al tráfico rodado de la ciudad, al tiempo que resultaría de gran utilidad si tuviese lugar el traspaso de parte del tráfico de pasajeros a la antigua estación marítima del Jet-Fóil. Por tanto, la previsión que se

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	9 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

demanda se configura como un principio efectivo para la elaboración del presente Plan Especial, que se enmarca dentro de las medidas y previsiones necesarias que el mismo debiera incluir para garantizar la conexión del espacio portuario con los sistemas generales de transporte terrestre (artículo 56.3 del TR-LPEMM).

- f) Equipamiento Náutico de Anaga.- La Autoridad Portuaria señala que los terrenos de la desembocadura del Barranco de Tahodio sí pertenecen a la zona de servicio terrestre del puerto, tal y como se desprende de la descripción escrita de su delimitación que se incluye en los apartados 4.1.1 y 6.9.1 de la Memoria del PUEP, y que aparece reflejada también en el apartado 2 de la Memoria Información del Plan Especial. Se afirma que en dicho ámbito, la zona del servicio del puerto queda delimitada por el lindero definido y el mar, salvo en la zona inmediatamente al Nordeste del Club Náutico de Tenerife, en las parcelas ocupadas por el Club Deportivo Militar de Paso Alto, la Escuela Oficial de Náutica y el centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo, que se encuentran entre este lindero y el mar y no están comprendidos en la zona de servicio del puerto, y salvo las parcelas correspondientes al antiguo Balneario y antigua Batería militar situadas en las proximidades del muelle del Bufadero.

A pesar de las consideraciones puestas de relieve por esta Sección en sus anteriores informes, el análisis de la descripción de la zona de servicio del puerto que se efectúa tanto en la Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio, por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife como en los apartados 4.1.1 y 6.9.1 de su Memoria, permiten sostener que, efectivamente, los terrenos de la desembocadura del Barranco de Tahodio sí forman parte de la zona de servicio del puerto. Así, el apartado tercero de la Orden Ministerial, al abordar la delimitación de la zona de servicio en la zona que nos ocupa incluye dos párrafos de interés:

«A partir de plaza de España, en el punto marcado en su frente por la prolongación de la línea de atraque del fondo de la Dársena de Los Llanos, la línea se sitúa en el borde exterior (lado tierra) de la galería de servicios existente que acompaña a ala vía de servicio del puerto. Por este borde discurre hasta el acceso peatonal desde la Avenida de Anaga al edificio Puerto-Ciudad, momento en el cual, se quiebra para alcanzar el borde exterior de la acera de la Avenida de Anaga en su lado mar, por el que discurre hasta el Muelle Norte del Puerto.

Allí quiebra para seguir por la intersección entre el Muelle Norte y la calle Francisco La Roche y continuar por el borde exterior del murete del puente que cruza el barranco de Tahodio, se prolonga unos metros hasta el borde lado tierra del túnel de la vía de servicio del Puerto que discurre bajo esta calzada, siguiendo este borde hasta llegar a la altura de la esquina del edificio con fachada a las calles José Martí y avenida Francisco La Roche ».

La posible antinomia entre los planos y lo expresado gramaticalmente en la Orden Ministerial de Aprobación del PUEP (y refrendado en su memoria) tiene que resolverse a favor de lo resuelto por medio del lenguaje escrito, ya que los planos no reproducen materialmente un reduccionismo, necesitado de unos cálculos y unas interpretaciones no inmunes a posibles errores [en este sentido, resultan ilustrativas las Sentencias del Tribunal Supremo de 14 diciembre 1989 (RJ 1989\9128) y del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 17 de diciembre de 1996 (RJCA 1996\2637)]. Por tanto, debemos concluir que los terrenos de la desembocadura del Barranco de Tahodio sí forman parte de la zona de servicio del puerto, y ello sin perjuicio de que, tal y como apunta la Autoridad Portuaria, en la próxima modificación del PUEP, se añada una trama de color a los citados terrenos para corregir la omisión planimétrica padecida.

- g) La Alegría.- En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se recogen diversas consideraciones en las que se señala que no es necesario que la Autoridad Portuaria adopte medidas vinculadas a los riesgos de carácter hidrológico.

Se corrige el fichero en el sentido interesado por esta Sección (se eliminan las referencias tanto a la edificación "exenta en altura" y a "la vía perpendicular a la avenida José Martí".

- h) Litoral de Valleseco.- Se afirma que la superficie del área funcional se corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento. Sin embargo, en coherencia con lo previsto en el plano O. 1.1, en la medida en que este Plan Especial no contempla la ordenación pormenorizada del área, el Plan Especial Complementario

Registro	ENTRADA Nº: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	10 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



que asuma la misma, deberá recoger la delimitación que deriva del PUEP y, por ende, incluir la ampliación de la dársena de abrigo de la Escuela Superior de la Marina Civil, o en su defecto, se habrá de remitir la misma a otro plan especial complementario.

El fichero alude al Bien de Interés Cultural con categoría de sitio histórico del conjunto de muelles, almacenes, varaderos, puente del Barranco y Playa de Valleseco, haciendo referencia expresa que a su ordenación se remitirá a un plan especial de protección. En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se recogen diversas consideraciones en las que se señala que no es necesario que la Autoridad Portuaria adopte medidas vinculadas a los riesgos de carácter hidrológico

- i) **El Bufadero.**- De cara a la prevención de los ya citados riesgos hidrológicos, el fichero propone como medidas correctoras tanto la ejecución de 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), como la prohibición de desarrollar la edificación sobre el tramo canalizado del barranco. Por tanto, se atiende el reparo formulado.

- j) **Cueva Bermeja.**- Se corrige el error material padecido respecto a la infraestructura existente (aclarando que es hidráulica). Asimismo, se aclara la tipología edificatoria asignada a la fábrica de cemento (Mantenimiento de la Edificación).

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se recogen diversas consideraciones en las que se señala que no es necesario que la Autoridad Portuaria adopte medidas vinculadas a los riesgos de carácter hidrológico.

- k) **Dársena Norte.**- Se atiende la observación efectuada y se elimina la calificación de dos parcelas como equipamiento deportivo de carácter privado. En el actual documento esas parcelas tienen asignado un uso comunitario de carácter deportivo.

Se elimina del fichero las consideraciones relativas a las dos parcelas delimitadas al este dentro de la nueva marina deportiva, por tanto, se dan por solventadas las objeciones formuladas.

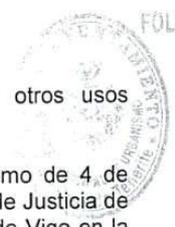
Por último, el fichero recoge una medida correctora tendente a minimizar los riesgos de carácter hidrológico, que es la realización de un estudio sobre la capacidad de desagüe de la canalización existente del barranco de Jagua bajo la carretera TF-11.

- l-) **Litoral de San Andrés.**- Se afirma que la superficie del se corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, esto es, la escollera adosada al dique exterior del área funcional de Dársena Norte y a la carretera TF-11. Sin embargo, en coherencia con lo previsto en el plano O. 1.1, en la medida en que este Plan Especial no contempla la ordenación pormenorizada del área, el Plan Especial Complementario que asuma la misma, deberá recoger la delimitación que deriva del PUEP y, por ende, incluir el Parque Marítimo de Anaga, o en su defecto, se habrá de remitir la ordenación de ese futuro parque marítimo a otro plan especial complementario.

*** En lo que concierne a los usos característicos y pormenorizados relacionados en el apartado 5.2 de la Memoria de Ordenación,** no se corrige el reparo puesto de relieve en relación al uso de Administración Pública. Lejos de ello, se modifica el artículo 62 a) de las Normas Urbanísticas al objeto de legitimar usos administrativos no vinculados a la actividad portuaria en diversas áreas funcionales.

Tal y como se puso de manifiesto en nuestro anterior informe de fecha 5 de junio de 2013, de conformidad con el art. 72.2 del TRLPEMM, el uso de administración pública dentro de espacios destinados a usos portuarios solo podrá autorizarse para el desarrollo de actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos; así, sólo cabrían usos administrativos vinculados al ejercicio de competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban ejercerse en el puerto (artículo 69.3 del

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	11 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



TRLPEMM). Sin embargo, el Plan Especial del Puerto no podrá legitimar otros usos administrativos no vinculados a la actividad portuaria.

En este sentido, resulta esclarecedora la Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de octubre de 2006 (RJ 2006\6660), que confirma la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia de 30 de enero de 2003 por la que se anuló el Plan Especial del puerto de Vigo en la parte que preveía la edificación en él de una sede institucional destinada a servicios administrativos no portuarios. Por tanto, habrá de matizarse el alcance y delimitación del uso de administración pública en el sentido indicado.

De este modo, este límite legal habrá de cumplirse tanto en el edificio Terminal-Pasajeros y actividades asociadas del área funcional Muelle de Enlace (en el que el fichero legitima expresamente el uso que nos ocupa) como en las áreas funcionales de Cabo Llanos, Parque Marítimo, Muelle de Enlace, La Alegría y Litoral de Valleseco, áreas en las que sólo cabrán usos administrativos que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban ejercerse en el puerto.

Por otra parte, si se corrige la objeción planteada en relación al término equipamiento que sustituye por "uso comunitario".

CUARTO.- CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA NORMATIVA URBANÍSTICA.- Se efectúan gran parte de las matizaciones propuestas en relación al articulado de la citada normativa.

Así, se corrigen en el sentido interesado los siguientes artículos: artículo 29 b (anterior 21 b); artículo 39 (anterior 40); 54 a (anterior 55 a), el capítulo IV (anterior V) y la disposición transitoria primera.

Sin embargo, no se han atendido las observaciones efectuadas tanto al artículo 62 a (anteriores 46 y 47.2 k) como al artículo 48 (anterior 49). Por tanto, será necesario modificar el primero en el sentido de prohibir en la zona de servicio del puerto usos administrativos no vinculados a la actividad portuaria y, en su caso, motivar por que no se asume la recomendación efectuada respecto al segundo precepto.

QUINTO.- VALORACION DE LAS NUEVAS DETERMINACIONES QUE SE INTRODUCEN EN EL DOCUMENTO Y QUE RESULTAN MÁS SIGNIFICATIVAS.

- 1) Sustitución del uso hotelero del área funcional de Muelle de Enlace por un uso recreativo.- Esta Sección de Régimen Jurídico comparte las consideraciones puestas de manifiesto en el informe emitido con fecha 22 de julio de 2013 por la Dirección Técnica de Urbanismo, y por ende, considera adecuada la propuesta formulada al respecto.

- 2) Compatibilidad del uso específico de "industria vinculada a los usos primarios" con el uso de "almacén" en la Dársena de los Llanos. Dentro de la categoría específica de industria vinculada a los usos primarios, tendrían cabida, entre otras industrias, aquellas vinculadas a la preparación de leche y sus derivados, las dedicadas a la elaboración de vino, las plantas de envasado de agua mineral natural potable, etc. (apartado 2 del artículo 1.3.2.6. del PIOT); actividades todas ellas que tienen la consideración de clasificadas en aplicación de lo dispuesto en el Nomenclator contenido en el anexo del Decreto Territorial 52/2012, de 7 de junio. En este sentido, debemos recordar que la memoria de ordenación contempla entre los objetivos y criterios generales de carácter operativo del Plan Especial, de un lado, 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; y de otro lado, adoptar las medidas necesarias para la adecuada relación entre las áreas urbanas colindantes y las actividades que se dan en el ámbito portuario.

Por otra parte, tal y como acertadamente se razona en el informe técnico emitido el 22 de julio de 2013 por la Dirección Técnica de Urbanismo, el hecho de que el propio fichero de



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	12 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



ordenación, en aras de proteger el paisaje urbano circundante (y en particular, salvaguardar el perfil del cercano auditorio) impida la implantación por encima de la altura máxima de las instalaciones imprescindibles para el procedo industrial, denota, que la ubicación propuesta no es la más idónea para la actividad; y ello, sin perjuicio, de que el mencionado uso industrial habrá de ser específicamente valorado y evaluado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Por consiguiente, esta Sección de Régimen Jurídico recomienda reconsiderar la ubicación del uso específico de industria vinculada a los usos primarios y legitimar el mismo en aquellas áreas funcionales en las que, con carácter general, no sólo se autoriza dicho uso, sino que de facto se desarrolla el mismo, cuales son, Cueva Bermeja y Dársena Norte.

- 3) Nueva terminal de cruceros en la Dársena de Anaga.-Si bien uno de los objetivos básicos del Plan Especial es 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, también lo es que el que propio Plan Especial se configure como un instrumento eficaz para mejorar las condiciones ambientales y armonizar la integración paisajística de los espacios e instalaciones portuarias y de las actividades que en ellos e 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. Por tanto, la tipología edificatoria que se asigne a la terminal de cruceros habrá de conciliar ambos objetivos.

Sin embargo, tal y como se apunta en el informe técnico, la solución tipológica prevista para este edificio rebasará la cota de rasante de la Avenida de Anaga y generará una barrera visual que impedirá la visión del mar y de la línea del horizonte en esta zona de tránsito y paseo diario. En este sentido, debemos recordar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Suelo, en los lugares de paisaje abierto y natural de carácter marítimo, las determinaciones ordenancistas no podrán limitar el campo visual, romper la armonía del paisaje o desfigurar la perspectiva propia del mismo. Así, no debemos olvidar que la ordenación urbanística tiene, entre otras finalidades, la protección y conservación del paisaje natural, rural y urbano (artículo 6.2 e del TR LOTENC). Por lo tanto, deberá proponerse una solución que preserve la armonía del paisaje; en este sentido, resulta ilustrativa la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 17 de noviembre de 2011 (JUR\2012\465) que avala la anulación de un Plan Parcial en la medida en que sus determinaciones rompen la armonía de un paisaje natural y desfiguran la perspectiva propia del mismo. Asimismo, tal y como se apunta en el informe técnico, si bien el Informe de Sostenibilidad Ambiental alude a la terminal de cruceros, el mismo no ha efectuado una evaluación y análisis de su incidencia desde el punto vista paisajístico.

Otra importante cuestión es la existencia de otras dos instalaciones de este tipo en el mismo área funcional (la terminal de muelle norte y el Edificio Puerto Ciudad), edificaciones a las que habrá de añadir en la misma zona la Terminal de Pasajeros del Muelle de Enlace. Tal hecho exige una reconsideración de las funciones de las otras tres terminales para, en su caso, justificar su mantenimiento.

De esta manera, debe tenerse en cuenta que reiterada y pacífica doctrina jurisprudencial señala que si bien la potestad de planeamiento es discrecional, existen un conjunto de técnicas que permiten fiscalizar esa potestad. Así, en primer lugar, se ha de acudir al control de los hechos determinantes al objeto de valorar si la decisión planificadora guarda coherencia lógica con aquéllos, y en segundo lugar, mediante el análisis de la calificación a la luz de los principios generales del derecho, de suerte que cuando se aprecie una incongruencia o discordancia de la solución elegida con la realidad que integra su presupuesto o una desviación injustificada de los criterios generales del plan, tal decisión resultará viciada por infringir el principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos (artículo 9.3 de la Constitución Española)

Por lo expuesto anteriormente, la terminal de cruceros que, en su caso se legitime, habrá de contar con una tipología edificatoria que preserve la armonía del paisaje, al tiempo que habrá de motivarse, la congruencia de mantener dicha determinación a la vista de las dos terminales existentes en el mismo área funcional y de la gran terminal de pasajeros que también se prevé en el área funcional adyacente de Muelle de Enlace.



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	13 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

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

* En nuestro anterior informe de 5 de junio de 2013 pusimos de manifiesto que los Planes de Utilización de Espacios Portuarios (actualmente denominados Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) sirven, fundamentalmente, como instrumento de delimitación del perímetro portuario, y tanto la ubicación del puerto como dicha delimitación deben ser decididas por el Estado en cuanto titular de la competencia sobre puertos de interés general y del dominio público que, como consecuencia del PUEP, quedará afecto al puerto [fundamento jurídico trigésimo cuarto de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 19 de febrero de 1998 (RTC 1998\40)]. En definitiva, únicamente a la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios le corresponde delimitar la zona de servicio del puerto, como proyección de la competencia prevista en el artículo 149.120º de la Constitución Española y en cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (artículo 69 del citado texto legal).

Señalábamos que si bien es cierto que la doctrina jurisprudencial emanada de nuestro Alto Tribunal sostiene que el Plan Especial del Puerto se debe limitar a regular usos urbanísticos y no a legitimar las infraestructuras propiamente portuarias, resultando inadecuado para legitimar (por sí solo) la creación o ampliación del puerto, y en especial, las actuaciones sobre ámbitos exteriores a la competencia territorial municipal (como es la lámina de agua), en tanto no exista un soporte físico o terreno que pase a ser suelo de dominio público o de propiedad privada, apto para ser urbanizado; esa misma doctrina jurisprudencial [entre otras, Sentencias del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 2011 (RJ 2012\2739) y 30 de octubre de 2009 (RJ 2010\1680)] se ha encargado de matizar que es el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios el que legitima la implantación efectiva de los usos estrictamente portuarios en los puertos de interés general, en cuanto expresión de la competencia estatal sobre los mismos, correspondiéndole, además de la delimitación de la zona de servicio de los puertos, la ordenación propiamente portuaria, es decir, de los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como los de reserva para el desarrollo de dicha actividad. Así, el Plan de Utilización determina la propia creación o ampliación del Puerto, precediendo por tanto en el tiempo al Plan Especial, de naturaleza urbanística, en el que simplemente se ordenan los usos urbanísticos que se implantarán sobre la superficie de suelo portuario una vez exista.

De este modo, concluíamos que en el supuesto que nos ocupa, partiendo de la base de que el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife no puede amparar y legitimar por sí mismo la ejecución de infraestructuras portuarias que conlleven rellenos sobre el mar en la medida en que ello es competencia del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, lo cierto es que es el propio PUEP de Santa Cruz de Tenerife el que ampara y legitima los mismos (incluyéndolos dentro de la zona de servicio del puerto); por consiguiente, el Plan Especial del Puerto, en aplicación de lo previsto en el artículo 56.2 del TR-LPEMM, debía referirse a la zona de servicio del Puerto previamente delimitada por el PUEP¹.

* En el nuevo documento presentado por la Autoridad Portuaria en julio de 2013, ésta considera que el Plan Especial de Ordenación, en tanto que instrumento urbanístico y no de planificación portuaria, debe ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción. No obstante, en el apartado 2.4 de la memoria de ordenación, se manifiesta que para Puertos del Estado, es justificable que en ciertos casos el Plan Especial pueda contemplar superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo, como es el caso de la explanada a generar en Cueva Bermeja. La ordenación propuesta en esta zona, en tanto que definida sobre superficies aún no existentes, sólo surtirá efecto en el momento en que finalicen las citadas obras y los terrenos hayan emergido.

En consecuencia, el Plan Especial presentado por la autoridad Portuaria en el mes de julio de 2013 ordena pormenorizadamente aquellos espacios terrestres realmente existentes

¹ En este sentido, resultan esclarecedores los fundamentos de derecho séptimo y octavo de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 21 de septiembre de 1999 (RJCA 1999\5034).



(salvo las áreas funcionales de Litoral de Valleseco y de San Andrés, que se remiten a Plan Especial Complementario), más la explanada a generar en el área de Cueva Bermeja. Por el contrario, se dejan sin ordenar: la franja de ampliación sobre el Barranco de Santos; la nueva plataforma en el Muelle de Enlace (muelle del carnaval); prolongaciones en el muelle norte; ampliación de la dársena en la escuela de náutica; nueva explanada en la zona de La Jurada; prolongación del dique del este; rellenos en la ribera de la Dársena Pesquera (Dársena Norte).

El ámbito de aplicación del Plan Especial se plasma gráficamente en el plano de ordenación O.1-1 en el que se definen, de un lado, las áreas a ordenar pormenorizadamente por el plan especial, y de otro lado, el resto del ámbito definido por el PUEP que no se ordena pormenorizadamente en este Plan, que se remite a Plan Especial Complementario.

* Como puede apreciarse, la Autoridad Portuaria adopta una razonable postura ecléctica, en el sentido de asumir la delimitación derivada del PUEP y dejar sin ordenar aquellos terrenos que se incorporan a la zona de servicio del puerto por obras previstas (remitiéndolos a Plan Especial Complementario). Tal posibilidad es compartida por esta Sección de Régimen Jurídico², en la medida en que hace compatible la tesis que sostiene Puertos del Estado³ [en el sentido de que el Plan Especial no puede ordenar actuaciones sobre ámbitos exteriores a la competencia territorial municipal (como es la lámina de agua), en tanto no exista un soporte físico o terreno que, por accesión artificial, pasen a integrarse en el territorio municipal] con la exigencia derivada del artículo 56.2 del TR-LPEMM (de que el Plan Especial asuma la delimitación de la zona de servicio derivada del PUEP).

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

SÉPTIMO.- CUESTIONES DE LAS QUE SE REQUIERE PRONUNCIAMIENTO JURÍDICO POR PARTE DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO.

- A) Imposibilidad de que el Estudio de detalle que se habrá de redactar en el área funcional de la Alegría pueda señalar la tipología edificatoria a adoptar.- Tal y como sostiene reiterada y pacífica doctrina jurisprudencial (entre otras, Sentencia del Tribunal supremo de 12 de octubre de 2011), en lo que se refiere a los límites de los estudios de detalle, tales instrumentos de planeamiento no pueden poseer en absoluto carácter innovador. Ni siquiera en supuestos de alineaciones y rasantes y ordenación de volúmenes conforme a las especificaciones del plan, que constituyen su único contenido posible, pueden dejar de cumplir el plan al que sirven de especificación o detalle. Por ello, incurren en ilegalidad tanto si contradicen el plan como si, excediéndose de su finalidad subordinada y complementaria, intentan colmar un vacío de ordenación urbanística adoptando determinaciones originarias que son propias de los planes. Por tanto, en todo caso, el Plan Especial habrá de asignar una tipología edificatoria a la parcela calificada como uso terciario de oficinas.

- B) Contradicción entre la disposición adicional quinta y la disposición derogatoria.- Un análisis de ambas disposiciones permite sostener que la Autoridad Portuaria pretende ordenar directamente el área funcional del parque marítimo desde el propio Plan Especial del Puerto

² Tal y como expresamente se puso de manifiesto en el informe jurídico emitido por el Servicio de Planeamiento y Gestión con fecha 5 de octubre de 2009 en respuesta a las alegaciones formuladas en el marco del expediente tramitado para la aprobación del Documento de Revisión del Plan Especial del Puerto presentado en diciembre de 2007, procedimiento que, finalmente, fue declarado caducado.

³ Que trae causa de la doctrina jurisprudencial antes transcrita [Sentencias del Tribunal Supremo de 14 de diciembre de 2011 (RJ 2012\2739) y 30 de octubre de 2009 (RJ 2010\1680)].



Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	15 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

(durante el periodo que discurra entre la entrada en vigor del documento de Revisión del Plan Especial del Puerto y la entrada en vigor de la modificación del Plan Especial del Parque Marítimo), al tiempo que manifiesta que una vez se apruebe la modificación del Parque Marítimo (que se encuentra en tramitación) desplegará efectos la misma y dejarán de aplicarse las determinaciones del Plan Especial.

Dicha previsión pudiera ser contraria al principio de vigencia indefinida de los planes urbanísticos (artículos 4.2 y 44.3 del TR LOTENC); además, carecería de sentido, en el supuesto de que la modificación en trámite del Plan Especial del Parque Marítimo entrase en vigor antes que la propia Revisión del propio Plan Especial del Puerto. Por este motivo, tal y como se apunta en el informe emitido por la Dirección Técnica de Urbanismo con fecha 22 de julio de 2013, la solución más coherente sería dejar remitida la ordenación del área del Parque Marítimo a un Plan Especial específico (resultando de aplicación el actualmente vigente hasta la aprobación y entrada en vigor de la modificación que se tramita), máxime cuando su ámbito de ordenación se excede de la zona de servicio del puerto.

OCTAVO.- CONCLUSIONES.- Se habrán de corregir los reparos que a continuación se relacionan y, en su caso, atender las recomendaciones que se efectúan o, en su caso, motivar por qué no se asumen:

- A nivel documental: A) Se habrán de aportar los planos de ordenación relativos a las redes de agua, riego e hidrantes contra incendios; alcantarillado; y conducción de productos derivados del petróleo; y en su caso, motivar por qué no se aporta un plano de información de autorizaciones y concesiones demaniales vigentes; B) El resumen ejecutivo debe completarse en el sentido de relacionar las áreas funcionales en que se suspende el otorgamiento de licencias y la duración de dicha suspensión.

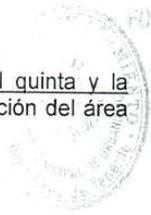
- En lo que se refiere a las consideraciones relativas a la ordenación propuesta respecto a las diversas áreas funcionales habrán de efectuarse las siguientes correcciones: 1) En el Parque Marítimo, deberá subsanarse la incongruencia entre la compatibilidad de usos asignados por el fichero a la parcela recreativa que ocupa el Parque Marítimo y el artículo 65.2 de las Normas Urbanísticas; 2) En la Dársena de los Llanos, eliminar las determinaciones contradictorias entre el plano O. 1-1 y las consideraciones efectuadas por la memoria respecto a la rotonda; 3) En el muelle de Enlace habrá de matizarse la representación gráfica del tramo final de la vía de servicio que discurre soterrado; 4) En la Dársena de Anaga, se recomienda reflejar en los planos la prolongación de la vía de acceso al edificio de aparcamientos y conectarla con la vía del servicio de puerto; 5) Tanto en el litoral de Valleseco como en el Litoral de San Andrés, teniendo en cuenta que se trata de áreas remitidas a plan especial complementario, se deberá asumir la delimitación derivada del plano O. 1.1.

- En cuanto a la normativa urbanística, habrá de corregirse el artículo 47.2 k en el sentido de prohibir en la zona de servicio del puerto usos administrativos no vinculados a la actividad portuaria, y en su caso, motivar por qué no se asume la recomendación hecha respecto al artículo 48.

- En relación a las nuevas determinaciones que se introducen en el documento, se recomienda, de un lado, reconsiderar la ubicación y compatibilidad del uso específico de industria vinculada a los usos primarios con el uso de almacén en la Dársena de los Llanos, y de otro lado, que la terminal de cruceros prevista en la Dársena de Anaga, contar con una tipología edificatoria que preserve la armonía del paisaje, al tiempo que habrá de motivarse, la congruencia de mantener dicha determinación a la vista de las dos terminales existentes en el mismo área funcional y de la gran terminal de pasajeros que también se prevé en el área funcional adyacente de Muelle de Enlace.

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

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	16 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



- A efectos de evitar una eventual contradicción entre la disposición adicional quinta y la disposición derogatoria, la solución más coherente sería dejar remitida la ordenación del área del Parque Marítimo a un Plan Especial específico.

Salvo mejor parecer.

En Santa Cruz de Tenerife, a 23 de julio de 2013.

El Técnico de Administración General

Iván García Díaz-Castroverde

La Jefa de Sección de Régimen Jurídico

Isabel Plata Romero

La Directora Técnico Jurídica

Luisa del Toro Villavicencio

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	17 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	18 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



Exp.: 2012004604

ASUNTO: PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (JULIO-2013).
(Revisión de las determinaciones relativas a la red viaria)

En abril de 2013 la Gerencia de Urbanismo informó el Documento: "Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife" redactado en septiembre de 2012. En el informe correspondiente a la red viaria, se concluía que aunque no existían incompatibilidades entre dicho Documento y las determinaciones de los Instrumentos de Planeamiento de aplicación, en el Informe Jurídico de fecha 5 de junio de 2013 se le pedía al equipo redactor del Plan Especial que, entre otras cosas, solventara un par de aspectos relacionados con la vialidad interior del puerto, que consideramos que pueden ocasionar problemas futuros. Al respecto se decía que el trazado de la Vía de Servicio del Puerto era confuso y poco claro en el entorno del Muelle de Enlace, en el que parece que parte de su trazado discurre bajo el futuro edificio de la Terminal de Pasajeros, estrangulándose su sección al final del mismo; y en relación al trazado de la vía que actualmente conecta la Vía de Servicio del Puerto con la entrada-salida del puerto, situada en la Terminal Marítima del Muelle Norte, no aparece su trazado en el Documento, por lo que parece ser que se ha suprimido.

El objeto de este informe es comprobar que el presente Documento aclara y/o solventa los aspectos señalados en el informe anterior, sin alterar la compatibilidad entre la red viaria incluida en el Plan Especial de Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Planeamiento Urbanístico Vigente.

Revisado el nuevo Documento: "Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Julio de 2013", se comprueba que los aspectos relativos a la vialidad que se relacionaban en el informe jurídico no han sido resueltos de manera satisfactoria. Así, tenemos que en relación con la Vía de Servicio del Puerto a su paso por el Muelle de Enlace, no queda suficientemente claro su trazado. Vistos los planos de Ordenación de la Red Viaria, no estamos seguros si realmente se desea que una parte de la vía discorra bajo el edificio de la futura terminal de pasajeros, ni en que punto termina exactamente el trazado soterrado de la vía. Creemos necesario que se aclare dicha circunstancia con la inclusión de una sección transversal en la que se refleje la solución propuesta. Asimismo debe revisarse la trama correspondiente a vía rodada subterránea, ya que parece que la Vía de Servicio termina bajo el edificio de la terminal de pasajeros.

Referente a la vía que conecta la Vía de Servicio con la Entrada-Salida del Puerto ubicada en el Muelle Norte, en el nuevo Documento se mantiene la situación anterior, en la que no se refleja el trazado que une la Vía de Servicio con la Entrada-Salida del Puerto, por lo que no queda claro cual es el trazado por el que se canaliza el tráfico entre ambos puntos.

En relación con el resto de la red viaria definida en el nuevo Documento, se mantiene lo informado en el informe de fecha 25 de abril de 2013.

Con respecto al Estudio de Tráfico y Movilidad, estimamos conveniente que debe incluir en sus análisis la influencia que tendría en el tráfico portuario, el tráfico generado por la actividad asociada a la nueva Terminal de Cruceros propuesta en la Dársena de Anaga.

Por otra parte, al revisar el nuevo Documento, se comprueba que en la ficha correspondiente al Área Funcional de Cabo Llanos, se ha eliminado la referencia relativa a la necesidad de realizar un Estudio de Tráfico para determinar el número de plazas y puntos de entrada y salida del aparcamiento subterráneo previsto en la parcela propiedad del Puerto, situada entre la Av. De La Constitución y la C/ Celia Cruz. Al respecto, esta Dirección Técnica de Urbanismo entiende que el estudio de Tráfico no sería eficaz si solo se llevara a cabo en esta manzana. Debiera ser mayor el ámbito y por tanto dejaría de ser competencia de este Instrumento.

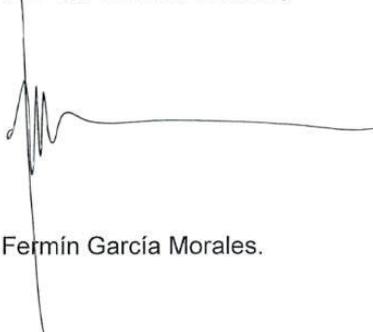
Conclusiones:

- En los aspectos que esta Dirección había solicitado aclarar (Trazado Vía de Servicio a su paso por Muelle de Enlace y Vía de conexión entre Vía de Servicio y Acceso Muelle Norte), se observa que si bien se han realizado algunas modificaciones en los planos correspondientes, sigue sin aclararse la situación planteada inicialmente.
- En relación con la redacción del Estudio de Tráfico para fijar el número máximo de plazas y accesos del aparcamiento situado en la manzana 4 de Cabo Llanos, esta Dirección Técnica entiende que dicha exigencia no es competencia de este Plan Especial y por tanto no tiene nada que objetar.
- En relación con los puntos de conexión entre el viario metropolitano y los distintos espacios portuarios, no se aprecian incompatibilidades entre las determinaciones del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y los distintos Instrumentos de Ordenación Urbanística de aplicación.
- Consideramos conveniente que el Estudio de Tráfico y Movilidad considere la posible influencia que tendría en el tráfico portuario la actividad relacionada con la nueva Terminal de Cruceros propuesta en la Dársena de Anaga.

Es todo cuanto se estima oportuno informar.

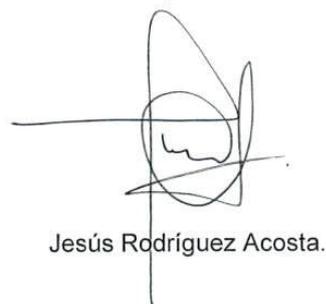
Santa Cruz de Tenerife, a 19 de julio de 2013.

VºBº del Director Técnico,



Fermín García Morales.

El Técnico,



Jesús Rodríguez Acosta.



ASUNTO: EXPEDIENTE PROMOVIDO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE SOLICITANDO LA TRAMITACIÓN DE UNA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (EXPEDIENTE 2012/4604)

1). ANTECEDENTES

El día 12-7-13 la Autoridad Portuaria presenta en esta Gerencia de Urbanismo un nuevo documento conteniendo la propuesta de Revisión de Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Según indica la Autoridad Portuaria en el escrito de remisión, el nuevo documento atiende y subsana los reparos que, con respecto al anterior documento, se expusieron en los diferentes informes emitidos por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

En su escrito la Autoridad Portuaria también señala que el nuevo documento incorpora nuevas propuestas de ordenación que no tienen origen en la subsanación de los informes emitidos. En dicho escrito se relacionan cuáles son dichas modificaciones.

Consultado el mencionado expediente hay que hacer referencia a los siguientes antecedentes:

a). El día 30-10-12 tuvo entrada en esta Gerencia de Urbanismo una propuesta de Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El documento ha sido formulado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Además, el día 16-4-13 la Autoridad Portuaria presentó un disco CD conteniendo nueva documentación adicional atendiendo a un requerimiento emitido por esta Gerencia de Urbanismo el día 27-11-12.

b). El 24-4-13 esta Dirección Técnica de Urbanismo emitió un informe técnico en el que se analizaba la viabilidad urbanística de la propuesta y el cumplimiento con los requisitos exigibles para su tramitación conforme a la legislación vigente. En el mencionado informe técnico se señalaba la necesidad de corregir o subsanar varios contenidos del documento para poder seguir con su tramitación.

b). Hay que señalar también que el análisis de la propuesta de red viaria, del contenido del "Estudio sobre Tráfico y Movilidad" y de los aspectos relacionados se abordó en un informe técnico complementario que fue emitido por esta Dirección Técnica el 25-4-13.

c). El análisis del documento de "Informe de Sostenibilidad Ambiental" y de los aspectos ambientales relacionados se abordó en otro informe emitido por la Sección de Evaluación de Evaluación Ambiental del Servicio de Control y Gestión Medioambiental de este Ayuntamiento en día 29-4-13. En este informe se señalaron varios reparos y consideraciones que se deben subsanar.

d). El 9-5-13 esta Gerencia de Urbanismo remite a la Autoridad portuaria copia de los tres informes técnicos a los efectos de que se subsanen y atiendan las diferentes cuestiones señaladas en los mismos.

e). El 5-6-13 la Sección de Régimen Jurídico emite informe jurídico referido a la propuesta de Revisión de Plan Especial del Puerto. Dicho informe jurídico también señala aspectos y contenidos del documento que deben ser corregidos. De dicho informe se da traslado a la Autoridad Portuaria el 10-6-13.

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	21 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

2). OBJETO DEL PRESENTE INFORME

a). El objeto del presente informe técnico será analizar el contenido de la propuesta de Revisión de Plan Especial del Puerto presentada el 12-7-13 en relación con los aspectos a subsanar que se señalaron en el informe técnico de la Dirección Técnica de Urbanismo de fecha 24-4-13. El análisis y verificación del cumplimiento con los aspectos señalados en dicho informe técnico es, en principio, el objeto de este informe.

Además, durante el análisis del documento se han detectado otras modificaciones de la ordenación que no parecen motivadas por la subsanación de lo señalado en los informes. En el presente informe se analizarán y se valorarán también dichas modificaciones.

b). El nuevo documento presentado el 12-7-13 también introduce nuevas propuestas de ordenación para determinados ámbitos. Las nuevas propuestas son enumeradas en el escrito de remisión de la Autoridad Portuaria. Vista la entidad de alguna de dichas modificaciones ha parecido conveniente analizar su viabilidad de forma independiente en un apartado del presente informe (apartado 7).

c). Según se explica en el escrito de remisión de la Autoridad Portuaria, el nuevo documento ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres existente eliminado todos aquellos espacios que en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) se ha previsto que se ganen al mar. Este es un cambio relevante con respecto al anterior documento y se analizará en un apartado específico del presente informe (apartado 4).

d). Como ya ocurrió con la anterior versión del documento, los aspectos técnicos relacionados con la red viaria y con el Estudio sobre Tráfico y Movilidad serán abordados en otro informe técnico complementario que emitirá esta Dirección Técnica de Urbanismo.

e). El nuevo documento presentado el 11-7-13 incluye un nuevo ejemplar del Informe de Sostenibilidad Ambiental para subsanar las anteriores observaciones.

Como ocurrió con la anterior versión del documento, el análisis y evaluación del ISA y de los aspectos ambientales relacionados no es objeto del presente informe técnico y se abordará en un informe específico del la Sección de Evaluación de Evaluación Ambiental del Servicio de Control y Gestión Medioambiental de este Ayuntamiento

f). En el presente informe no se verifica si se han atendido las observaciones contenidas en el informe jurídico de fecha 5-6-13. No obstante sí se analizarán las modificaciones en la ordenación introducidas para complementar lo señalado en dicho informe jurídico.

3). DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

La propuesta de Plan Especial presentada en octubre de 2012 carecía de determinada documentación necesaria para continuar con la tramitación del expediente. Esta Gerencia de Urbanismo requirió en dos ocasiones a la Autoridad Portuaria para que completara la propuesta con dicha documentación (requerimiento de documentación de 27-11-12 reiterado parcialmente el 23-4-13). En los diferentes informes emitidos también se señalaban los documentos que se debían añadir. La nueva propuesta de Plan Especial presentada el 12-7-13 incluye los siguientes documentos:

A. Carpeta de Información

- Memoria de Información



- Plano de información I.1: Estado Actual (8 hojas)
- Plano de información I.2: Abastecimiento de agua y riego (3 hojas)
- Plano de información I.3: Red de saneamiento (3 hojas).
- Plano de información I.4: Red contraincendios (3 hojas).
- Plano de información I.5: Energía eléctrica (3 hojas).
- Plano de información I.6: Red de alumbrado público (3 hojas).
- Plano de información I.7: Red de telecomunicaciones (3 hojas).
- Plano de información I.8: Red de combustible (3 hojas).

B. Carpeta de Ordenación

- Memoria de ordenación
- Organización de la gestión pública del Plan. Informe de sostenibilidad económica.
- Normativa Urbanística. Fichero de Áreas Funcionales

- Plano de Ordenación O.1.1: Áreas de aplicación (1 hoja).
- Plano de Ordenación O.1.2: Áreas Funcionales (1 hoja).
- Plano de Ordenación O.2: Usos pormenorizados (7 hojas).
- Plano de Ordenación O.3: Parámetros de la edificación (7 hojas).
- Plano de Ordenación O.4: Red viaria y espacios libres (7 hojas).
- Plano de Ordenación O.5: Red de energía eléctrica (3 hojas).
- Plano de Ordenación O.6: Red de alumbrado público (3 hojas).
- Plano de Ordenación O.7: Red de telecomunicaciones (3 hojas).
- Plano A: Alteraciones de la ordenación vigente (3 hojas).

C. Informe de Sostenibilidad Ambiental

D. Estudio de Tráfico y Movilidad

Esta documentación se ha presentado en una copia en formato físico papel y en cuatro copias en formato digital (cada copia digital se forma por tres discos CD).

4). ADAPTACIÓN A LA ZONA DE SERVICIO DELIMITADA EN EL PUEP

a). En el informe técnico de 24-4-13 de esta Dirección Técnica se advertía de la existencia varias discrepancias en la delimitación del ámbito ordenado por el Plan Especial con respecto a la delimitación de la zona de servicio del Puerto del PUEP. Las discrepancias señaladas eran las siguientes:

- Franja de ampliación situada sobre la desembocadura del Barranco de Santos, que se incluye dentro de la zona de servicio y que no se contempla en la propuesta.
- En el área funcional de Valleseco la delimitación del ámbito remitido a Plan Especial no se ajusta de forma precisa a la delimitación de la zona de servicio del Puerto.
- El Plan Especial incluye dentro del área funcional de Equipamiento Náutico de Anaga el tramo final de la desembocadura del barranco de Tahodio y lo califica como espacio libre de protección. Sin embargo, estos terrenos no se incluyen en la zona de servicio del Puerto según los planos del PUEP por lo que deben ser ordenados por el Plan General.

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

Consultada la propuesta de ordenación pormenorizada se observa que, con respecto a la delimitación de la zona de servicio de los planos del PUEP, se eliminan los siguientes ámbitos:

- Franja de ampliación sobre el barranco de Santos
- Nueva plataforma prevista en el Muelle de Enlace (muelle del carnaval).
- Prolongaciones en el Muelle Norte
- Ampliación de dársena en la escuela de náutica.
- Nueva explanada en la zona de La Jurada.
- Prolongación del dique del este.
- Rellenos en la ribera de la Dársena Pesquera (Dársena norte)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



5). CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

En el anterior informe de esta Dirección Técnica se especificaban determinadas correcciones, subsanaciones o aclaraciones que se debían introducir en la propuesta de ordenación pormenorizada.

Una vez verificada la nueva propuesta de ordenación pormenorizada hay que manifestar que, en general, se han atendido las observaciones expresadas por esta Dirección Técnica. En el presente apartado se analizarán las modificaciones introducidas.

Se observa también que en la nueva propuesta de ordenación pormenorizada se han introducido algunas modificaciones adicionales que serán también analizadas en el presente apartado. No obstante, vista la entidad de alguna de dichas modificaciones, ha parecido conveniente analizar su viabilidad de forma independiente en un apartado específico del presente informe técnico (apartado 7).

Consideraciones Generales

a). En los planos de parámetros de la edificación se han modificado los colores asignados a las diferentes tipologías, de tal forma que se mejora la distinción entre ellas y se resuelve la confusión que existía entre la tipología de edificación cerrada y la de mantenimiento de la edificación.

b). Se han introducido cambios en la redacción de varios artículos de la Normativa Urbanística de forma que se solventa las objeciones manifestadas en el anterior informe respecto a los ámbitos sin parcela mínima (artículos 16, 18 y 33 de la Normativa).

c). Se ha eliminado del documento de ordenación las referencias a "espacios libres privados" sustituyéndolas por "espacios libres de parcela", tal y como se solicitaba en el anterior informe de esta Dirección Técnica.

d). Se ha subsanado la distinción que se hacía entre usos de dotaciones y usos de equipamientos por no ser coherente con la calificación como sistema general de la totalidad de la zona de servicio. En el documento de ordenación se adopta la denominación genérica de usos comunitarios.

e). Se observa que en el nuevo documento se ha introducido con carácter general las siguientes variaciones en la forma de presentar la ordenación:

- Se ha eliminado de los planos de parámetros de la edificación la dotación de aparcamiento que pasa a señalarse en el texto de las fichas de las respectivas áreas.

- Se ha incorporado en los planos de parámetros de la edificación la parcela mínima en los casos en que procede.

Área funcional La Hondura.

a). Se indicaba en el anterior informe que en esta área no quedaba suficientemente claro qué tipo de instalaciones y de edificaciones abarcan las zonas con uso de graneles líquidos y como les afectan los parámetros urbanísticos asignados. En este sentido, por un lado, se modifica el art. 25 (antes el art. 26) de las normas, especificando que los depósitos de graneles líquidos no computan a efectos de superficie ocupada, y por otro lado, se modifica el art. 31 (antes el art. 32) señalando que tampoco computarán como superficie edificada los mencionados depósitos.

b). También se ha completado en la ficha la redacción respecto a la superficie computable bajo la vía en vuelo. En los planos de ordenación pormenorizada la vía se marca con una trama lo que facilita su interpretación.

c). Se observa que se ha eliminado la dotación de aparcamiento de este área sin justificación, debiendo entender esto como un error que debe corregirse.

Área funcional Cabo Llanos.

a). En la parcela edificatoria se propone el uso de oficinas como principal y los de comerciales y hostelería como usos compatibles, asignando un porcentaje máximo de edificabilidad a cada uno de ellos y estableciendo como proporción más elevada el uso de oficinas. De esta manera se atienden las objeciones que se señalaban en el anterior informe de esta Dirección Técnica.

b). De igual manera se ha eliminado el rayado tricolor con el que se marcaba la parcela en el plano de usos sustituyéndolo por usos de oficinas. En las instrucciones de la ficha se fijan los porcentajes de compatibilidad de los otros usos. Con este cambio se atiende lo señalado en el anterior informe.

c). Se elimina de esta ficha las alusiones al contenido del Estudio de Detalle en relación al tratamiento y materiales de los espacios exteriores por no ser materia de su competencia. Se suprime la necesidad de tramitar un estudio de tráfico al cual se le atribuía el fijar la dotación de aparcamientos y se incorpora dicha dotación directamente en la ficha (en todo caso, las materias referidas a tráfico se abordan en un informe específico de esta Dirección Técnica).

Área funcional Parque Marítimo

a). En el escrito de remisión del nuevo documento de Plan Especial la Autoridad Portuaria señala que se han introducido diferentes cambios en la ordenación pormenorizada del área de Parque Marítimo de acuerdo al contenido del documento de "Modificación del Plan Especial del Parque Marítimo que en la actualidad se tramita en esta Gerencia de Urbanismo".

En todo caso, esta Dirección Técnica considera que tal vez la solución más coherente sería dejar remitida la ordenación del área de Parque Marítimo a un Plan Especial específico (resultando de aplicación el actualmente vigente hasta la aprobación y entrada en vigor del que se tramita).

b). Parcela de hostelería / restauración en el perímetro del Palmetum: Con respecto al anterior documento se duplica la edificabilidad asignada (pasa de de 1.000 m²c a 2.000 m²c). La edificabilidad se distribuirá en un máximo de tres cuerpos de una planta de altura y separados al menos 50 metros.

c). En relación al paseo peatonal que circunda el "Palmetum" se ha atendido a una observación expresada en el anterior informe y se reubica la franja de edificación destinada al uso hostelero adosándola a los límites del Palmetum. Con esta solución se permite que el paseo se abra al mar y se vincule con la utilidad que se pretende para los diques y escollera: estancia y pesca con caña artesanal.

d). Hostelería Restauración Cascada: En el nuevo documento esta edificación existente queda adscrita a la tipología de mantenimiento de la edificación.

e). Parque Palmetum: Con respecto al anterior documento aumenta la edificabilidad asignada (pasa de de 1.400 m²c a 2.000 m²c). En el anterior documento se señalaban dos áreas en las que ubicar la edificabilidad que en el nuevo documento se suprimen. Además ahora se autoriza de forma expresa el uso de hostelería - restauración hasta la categoría de restaurante (En el anterior documento el uso podría ser el que de forma genérica se autoriza en la Normativa para los espacios libres).

f). Recreativo Parque Marítimo: Con respecto al anterior documento se aclara que la compatibilidad del uso de hostelería - restauración será hasta la categoría específica de restaurante y la del uso comercial

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	26 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

hasta la categoría de comercio medio. Esta aclaración se había solicitado en el anterior informe jurídico. También aumenta ligeramente la edificabilidad asignada (de 300 m2c a 350 m2c).

g). Recreativo - Aparcamientos Anexo a Palmetum: Con respecto al anterior documento se observa una disminución de la edificabilidad asignada (pasa de 3.500 m2c a 2.500 m2c).

Sobre rasante se considera como uso característico el comunitario recreativo y como compatible el uso deportivo, el uso cultural y la ubicación de los accesos generales, recepción y centro de información del conjunto del Parque Marítimo. Se autoriza a destinar un máximo del 30% de la edificabilidad al uso comercial hasta la categoría de comercio medio, al uso de oficinas hasta en la categoría de local de oficina y/o al uso de hostelería - restauración hasta la categoría específica de restaurante.

No se especifica la ocupación máxima sobre rasante. No obstante, al ser la altura máxima de una planta, la ocupación máxima será la resultante de la edificabilidad (2.500 m2c de superficie lo que equivale a un 21,08 % de ocupación).

En el anterior informe se había indicado la conveniencia de señalar en los planos un área de movimiento para la edificación garantizándose así la funcionalidad de los espacios libres a disponer (que supondrían el 78,02 % de la superficie). En la solución presentada no se ha cumplimentado dicha recomendación pero en las instrucciones se indica de forma expresa que en superficie, el resto del espacio no ocupado por la edificación tendrá el carácter de espacio libre público (plaza), no vinculado directamente al resto de los usos dispuestos en la edificación y dónde se admite el uso de aparcamiento para el transporte público (guaguas / taxis).

En la ficha de ordenación de esta parcela se fija la dotación mínima de aparcamiento bajo rasante señalando que al menos un 30% tendrán carácter rotatorio.

h). Auditorio. En el nuevo documento se señalan los usos compatibles que son posibles en el edificio del Auditorio. Esta edificación se adscribe ahora a la tipología de mantenimiento de la edificación como se proponía en el anterior informe.

En referencia al espacio libre situado en la trasera del Auditorio, en el anterior informe se exponía que, por la singularidad del auditorio, no debería permitirse ningún elemento que no tenga un carácter provisional o esporádico. En el documento presentado se indica de forma expresa que los usos hosteleros permitidos (kioscos y terrazas) deberán tener un carácter provisional.

i). Recreativo Anexo Auditorio: Con respecto al anterior documento aumenta ligeramente la superficie edificable (pasa de 8.977 m2c a 9.162 m2c). Se mantiene la misma dotación de plazas de aparcamiento pero se suprime la obligatoriedad de disponerlas en el subsuelo, siendo posible ubicarlas sobre rasante.

j). En relación con el edificio con uso Recreativo Anexo al Auditorio se observa que la altura máxima establecida es de 3 plantas con un máximo de 9 metros. Consultadas las rasantes existentes en la zona se observa que con dichas alturas la edificación podría superar ligeramente la altura de la terraza - espacio libre perimetral del Auditorio lo que no sería deseable.

Tampoco se establecen en la ficha de ordenación instrucciones precisas referidas a la separación de esta edificación del perímetro del Auditorio (aunque la ocupación se limita al 60 % lo que, en su caso, facilitaría diseñar una solución suficientemente separada).

No obstante hay que considerar que en las instrucciones de la ficha de ordenación sí se indica que deberá 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.

A la vista de lo anterior, esta Dirección Técnica considera necesario completar las instrucciones que se señalan para dicho Estudio de Detalle en el sentido de que sea preceptivo controlar, y en su caso reducir, la altura de la edificación si se perjudicara la estética y la visión diáfana del Auditorio. También se deberían completar las instrucciones en el sentido de garantizar que la ocupación de la parcela no

afecte a la consideración del Auditorio como edificio emblemático que debe ser apreciado de forma exenta.

Área funcional Dársena Los Llanos

- a). En el nuevo documento se introduce una modificación con respecto a los usos que se consideran compatibles en las parcelas adscritas al uso de almacén de este área funcional. Así, en la ficha de ordenación se señala que en dichas parcelas se considera compatible el uso industrial en la categoría de industria vinculada a los usos primarios. Al tratarse de un cambio de entidad con respecto a la propuesta de ordenación planteada en el anterior documento su viabilidad se analizará de forma específica en el apartado 7.2 del presente informe.
- b). En el anterior informe se exponía la necesidad de concretar la forma de computar la edificabilidad asignada en las zonas con uso de contenedores – carga rodada en las que no se señala parcela mínima. Se observa que se han introducido cambios en la redacción de varios artículos de la Normativa Urbanística de forma que se solventa las objeciones manifestadas en el anterior informe (artículos 16, 18 y 33 de la Normativa). En particular el art. 33 de la Normativa establece la forma de controlar la edificabilidad en las zonas de muelles y plataformas en las que no hay parcela mínima (para poder edificar se deberá aportar informe de la Autoridad Portuaria en relación a la superficie edificable ejecutada y la que se prevé para la actuación que se contemple).
- c). En el anterior informe se consideraba conveniente que en la zona de transición puerto-ciudad y en la desembocadura del barranco se previera un tratamiento de borde (una pantalla arbórea, por ejemplo). La nueva ordenación dispone una franja de suelo calificado como espacio libre en el perímetro de la zona de muelles y plataformas de la dársena de Los Llanos. Además, en las instrucciones se indica que dicha franja ha de ser ajardinada con árboles de porte a fin de formar una adecuada pantalla vegetal.
- d). En el anterior documento de octubre de 2012 se establecía como uso característico del área el de base de contenedores. En documento ahora presentado se cambia el uso característico de área para establecer el de mercancía general.
- e). Con respecto al anterior documento también ha cambiado la ubicación del puesto de control de acceso situado a la entrada de la dársena. Al parecer en el anterior documento la ubicación señalada era errónea por no corresponderse con la realidad existente.

Área funcional Muelle de Enlace.

- a). La Autoridad Portuaria ha optado por eliminar el uso turístico inicialmente previsto en este área y sustituirlo por uso recreativo. Al tratarse de un cambio de entidad con respecto a la propuesta de ordenación planteada en el anterior documento su viabilidad se analizará de forma específica en el apartado 7.1 del presente informe.
- b). La nueva parcela de uso recreativo que sustituye al hotel solo mantiene una parte de la anterior edificabilidad. Como consecuencia, el nuevo documento reduce sustancialmente la edificabilidad total del área de Muelle de Enlace (de 81.887 m²c a 65.429 m²c).
- c). En la ficha de ordenación de Muelle de Enlace se han añadido diferentes instrucciones en relación a garantizar la continuidad entre el espacio público situado a cota superior (Plaza de España y cubierta de las vías soterradas del Litoral y de Servicio del Puerto) y los espacios libres que se disponen en este ámbito. De esta forma se atiende la observación señalada en el anterior informe de esta Dirección Técnica. En cualquier caso, hay que considerar que la solución de ordenación de este ámbito tiene origen en la propuesta ganadora del Concurso de Ideas para la Reconversión de la zona del Muelle de Enlace y



que la Memoria de Ordenación, en su apartado 4.4.2, incluye fotocopias de planos de planta y secciones en los que se define la propuesta ganadora.

d). En el anterior informe se señalaba también que para el edificio de la Marina del Muelle de Enlace se debía definir de forma más detallada las condiciones de implantación, rasantes y conciliación con las construcciones situadas en su entorno o que, en caso contrario, se debía remitir la ordenación volumétrica a un Estudio de Detalle. En el documento ahora presentado se ha optado por completar las instrucciones de ordenación en referencia a la implantación del edificio. En cualquier caso, hay que considerar que la solución de ordenación de este edificio tiene origen en la propuesta ganadora del Concurso de Ideas para la Reconversión de la zona del Muelle de Enlace y que la Memoria de Ordenación, en su apartado 4.4.2, incluye fotocopias de planos de planta y secciones en los que se define la edificación.

e). Se atiende lo indicado en el anterior informe al suprimir las zonas en las que la calificación urbanística se indicaba mediante un rayado bicolor. En estas parcelas se ha optado por señalar en planos la calificación principal o predominante indicando en la ficha los usos que se consideran compatibles y sus condicionantes.

f). En el anterior informe se sugería que en el caso de la parcela de uso Náutico-Deportivo se aumentase la superficie destinada directamente a espacios libres y se acotase el espacio destinado a la edificación de una forma más limitada (reduciendo así los espacios libres vinculados a la edificación). En el documento presentado se ha atendido dicha sugerencia y se crea una franja de espacio libre entre dicha parcela y la de la Marina. Se ha atendido también la recomendación de señalar un retranqueo obligatorio en el frente hacia al mar.

g). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminando todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Así, en el área de Muelle de Enlace se elimina de los planos de ordenación pormenorizada la franja de ampliación sobre el barranco de Santos y la nueva plataforma prevista en el Muelle de Enlace (Muelle del Carnaval). Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

h). Una franja de suelo que anteriormente se vinculaba al Muelle del Carnaval y se adscribía a uso de Plaza- Recreativo pasa ahora a calificarse como Plaza. Con respecto al anterior documento se produce un aumento de la superficie de espacios libres en este área funcional.

i). En la parcela de plaza- parking subterráneo se elimina la edificabilidad y usos sobre rasante que anteriormente se asignaban. En este caso las construcciones y usos permitidos serán las que con carácter general señala la Normativa para los espacios libres (art. 69).

Área funcional Dársena de Anaga

a). En esta área funcional se incorpora una de las modificaciones más relevantes que presenta el nuevo documento con respecto al de octubre de 2012. Dicha modificación es la disposición de una nueva Terminal de Cruceros colindante con el actual edificio Puerto – Ciudad y que se desarrolla longitudinalmente presentado un frente de unos 320 metros. Colindante con dicha Terminal se delimita una nueva zona de aparcamientos en superficie. Esta nueva edificación se dispone sobre terrenos que anteriormente se calificaban como Mixto pasajeros – mercancía general – carga rodada. El análisis y viabilidad de esta modificación se analiza de forma específica en el apartado 7.3 del presente informe.

b). Según la propuesta ahora presentada, en este área se dispondrían tres pastillas edificatorias calificadas con uso terminal de pasajeros: Edificio Puerto – Ciudad (existente), terminal de Muelle Norte (existente) y nueva terminal en el frente de la Avenida de Anaga (no existente). En el cuadro numérico se

unifican las tres terminales en el mismo apartado señalando la superficie total de suelo y la edificabilidad total de los tres edificios. En el caso de la nueva terminal, en el plano de parámetros se especifica la edificabilidad que se propone (15.000 m²c) pero para las otras dos terminales no es posible verificar que edificabilidad se le asigna a cada una. Se propone desglosar en el cuadro las características de cada una de las terminales (superficie de suelo y edificabilidad asignada).

c). En el anterior informe se indicaba que no quedaba adecuadamente representado en los planos de ordenación cómo se producía el acceso al espacio libre a disponer en la cubierta del aparcamiento de Muelle Norte y la vinculación con los espacios públicos colindantes exteriores a la zona de servicio. En el nuevo documento se especifica que la franja de conexión con la Avenida de Anaga queda calificada como espacio libre - plaza. La información gráfica sobre esta zona se completa en los planos de red viaria en los que se representan los viarios subterráneos. Con estos cambios se considera subsanada la anterior observación.

Una parte de la franja de conexión de estos espacios libre se dispone en la cubierta de una pastilla calificada con uso de actividades asociadas al tráfico adyacente. En las instrucciones de la ficha de ordenación se señala que dicha franja de la cubierta también tendrá el uso de espacio libre.

d). Se ha aclarado en la ficha de ordenación lo relativo a las construcciones que se permiten en la superficie de espacio libre de la cubierta del edificio. En esta superficie se permitirán las construcciones que, con carácter general, autoriza la normativa para los espacios libres (art 69 de la Normativa).

También ha quedado suficientemente regulado que el porcentaje del 30 % de la edificabilidad destinado a usos compatibles permitidos, oficinas y hostelería deben situarse dentro del edificio, bajo la rasante de la Avenida de Anaga.

e). En el anterior informe también se ponían objeciones a la remisión a Estudio de Detalle para el caso de posibles variaciones en las alineaciones de la parcela de aparcamiento motivadas por el trazado de la red viaria estructural de la ciudad. El nuevo documento atiende dicha observación y se cambia esta determinación para indicar que los cambios de alineaciones tendrían que formalizarse mediante una modificación del Plan Especial.

f). En el anterior informe se hacían varias observaciones en relación a la ordenación propuesta para las parcelas de usos hostelería con frente a la Avenida de Anaga. En el nuevo documento se atienden dichas observaciones señalando una nueva ordenación para esta zona. Así, se indica la precisa localización que tendrán las dos pastillas edificables con uso de hostelería señalando además la franja de suelo que se considera como espacio libre vinculado a la edificación (terrace). Se señala también que la altura máxima sobre la rasante de la Avenida de Anaga será de una planta, admitiéndose otra planta bajo rasante, destinada a instalaciones y servicios asociados de la superior. En el espacio libre vinculado no será posible la ocupación en sótano.

g). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Así, en el área de Dársena de Anaga se eliminan las superficies de ampliación del Muelle Norte. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

Área funcional La Alegría.

a). Las observaciones realizadas en el anterior informe referentes a la situación de fuera de ordenación del edificio existente al que se asigna uso de oficinas quedarían cumplimentadas con la nueva redacción dada a la Disposición Transitoria Primera de la Normativa Urbanística.

b). En el anterior informe se pusieron objeciones a la posibilidad de que el estudio de detalle previsto

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	30 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			



pueda señalar la tipología edificatoria a adoptar. La Autoridad Portuaria ha argumentado que la facultad que posee el Estudio de Detalle de concretar las alineaciones y rasantes puede traer como consecuencia que en la práctica defina si la tipología será abierta o cerrada. Vista la controversia planteada esta Dirección Técnica solicita un pronunciamiento de los servicios jurídicos sobre la cuestión.

c). Con respecto al edificio de oficinas se aclara en las instrucciones de la ficha de ordenación que el acceso a la edificación se producirá por la Avenida José Martí. En la ficha también se limita el porcentaje de edificabilidad del uso de hostelería/restauración con lo que se atiende lo señalado en el anterior informe. Además, se observa que se reduce la dotación prevista de plazas de aparcamiento (pasa de 3 plazas / 100 m²c a 2 plazas / 100 m²c).

d). En el anterior informe se recomendaba ordenar una solución para el acceso al entramado de galerías y túneles excavados en la ladera de la montaña. En el anterior documento la zona por donde se debería producir el acceso se calificaba como espacio libre de protección. En la propuesta presentada se ha calificado este entorno como uso autoridad portuaria con un pequeño coeficiente de edificabilidad destinado a almacenaje y actividades vinculadas. Esta parcela se incluye dentro de una zona de riesgos identificada en el Informe de Sostenibilidad Ambiental por lo que se debería reconsiderar dicho uso. En todo caso se debería hacer referencia en las instrucciones de la ficha de ordenación a las medidas que propone el ISA.

Área funcional Equipamiento Náutico de Anaga.

a). En el nuevo documento se aclara que la edificación en la zona de canchas se destinará a usos complementarios al principal como vestuarios, almacenes u otros análogos y se especifica que sobre su cubierta se podrá desarrollar uso deportivo, permitiéndose la instalación de gradas así como el vallado necesario para el cerramiento y protección de las instalaciones deportivas. De esta forma se regulan también las construcciones por encima de la altura.

b). Se añade que la parcela resulta indivisible y se dispone un tope de superficie para la entreplanta a ejecutar en el edificio a reformar (1.000 m²).

Área funcional Litoral de Valleseco.

a). Se incorpora a esta área la delimitación del BIC con categoría de Sitio Histórico (aprobada mediante Decreto 89/2012, de 22 de noviembre) del conjunto de muelles, almacenes, varaderos, puente del Barranco y Playa de Valleseco y su ámbito de protección.

b). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. En el área Valleseco se ha definido el límite ajustándose a la realidad física existente, de tal manera que la superficie de suelo de la ficha se ha reducido a la comprensiva al 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. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

Área funcional El Bufadero.

a). En el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Así, en el área de Bufadero se eliminan de los planos de ordenación pormenorizada la nueva explanada en la zona de La Jurada y la Prolongación del dique del este. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

b). Se incorpora a la ficha de ordenación instrucciones en relación con el posible riesgo hidrológico derivado del desagüe del barranco de la Jurada. En todo caso hay que considerar que durante la tramitación del documento se deben emitir los preceptivos informes del Consejo Insular de Aguas que verificará la idoneidad de la solución propuesta.

c). Con respecto a la zona de Contenedores – carga rodada – Mercancía General la ficha señala que no se permite desarrollar la edificación sobre el tramo canalizado del barranco. Con el objeto de facilitar la posterior gestión de esta instrucción sería conveniente que en el plano de Parámetros de la Edificación se delimitara el tramo canalizado del barranco (dicha información se encuentra en el Informe de Sostenibilidad Ambiental).

d). Se establece el régimen de compatibilidades en la parcela cuyo usos principal es el de oficinas. Con respecto al edificio de oficinas se observa también que se reduce la dotación prevista de plazas de aparcamiento (pasa de 3 plazas / 100 m²c a 2 plazas / 100 m²c).

Área funcional Cueva Bermeja.

a). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Sin embargo, se observa que no se ha excluido de la ordenación pormenorizada de la explanada de crecimiento prevista en Cueva Bermeja.

En la Memoria de Ordenación se indica que Puertos del Estado solo autoriza incluir en el Plan Especial terrenos aún no existentes de forma excepcional y si concurren ciertas circunstancias (nuevas superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo y que cuenten con la tramitación ambiental finalizada). La Autoridad Portuaria considera que en caso de la nueva explanada de Cueva Bermeja sí concurren dichas circunstancias excepcionales por lo que se ha incluido en el Plan especial la correspondiente ordenación pormenorizada. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

b). En el anterior informe se ponían objeciones a la propuesta que se hacía en determinadas zonas de este área de permitir la agrupación de manzanas eliminando los viales intermedios y sin superar la edificabilidad permitida. Se indicaba que dicha propuesta no era posible ya que un suelo calificado como viario en los planos de ordenación pormenorizada no podía ser edificado (ni siquiera mediante la tramitación de estudios de detalle). Se indicaba también una que en todo caso era más adecuado delimitar una única manzana en la que sea posible disponer viales de servicio interiores. En el nuevo documento se adopta la solución propuesta. Los viales de servicios interiores que se podrían disponer se marcan en línea discontinua en los planos de ordenación.

c). Se atiende la observación recogida en el anterior informe en el que se consideraba conveniente que en las manzanas de uso industrial el retranqueo frontal sea de al menos 5 metros en lugar de 3 metros. No obstante esta modificación solo se ha aplicado a las nuevas manzanas a disponer en la explanada a ganar al mar. En el resto de manzanas ya existentes se mantiene el retranqueo frontal de 3 metros.

d). En la ficha de ordenación se establece la siguiente instrucción en referencia a una de las manzanas de uso industrial:

“En la manzana adyacente al área funcional de El Bufadero, en el límite oeste en colindancia con la terminal de contenedores no serán de aplicación los retranqueos de la edificación”.

La redacción de esta determinación podría ser confusa para su posterior interpretación. Aunque parece que el sentido correcto es el de dispensar en esta manzana del retranqueo trasero (el de colindancia con el Bufadero), la redacción también podría dar lugar en el futuro a interpretar que se dispensa de cualquier retranqueo a esta manzana. Por ello será necesario corregir la redacción dado que dicha manzana se adscribe a la tipología de edificación abierta pero no se establece un coeficiente de



edificabilidad o una edificabilidad máxima sino que la edificabilidad y la ocupación es precisamente la resultante de aplicar los retranqueos establecidos.

Área funcional Dársena Norte.

- a). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. Así, en el área de la Dársena Norte se elimina de los planos de ordenación pormenorizada la superficie de rellenos en la zona de ribera. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.
- b). El nuevo documento incorpora a la ficha de ordenación de esta área instrucciones en relación con el posible riesgo hidrológico derivado del desagüe del barranco de Jagua. En todo caso hay que considerar que durante la tramitación del documento se deben emitir los preceptivos informes del Consejo Insular de Aguas que verificará la idoneidad de la solución propuesta.
- c). Se observa que ha sido corregida la ordenación de la parcela con uso hostelería colindante con el uso deportivo. El espacio libre en el que se ubicaba en el anterior documento pasa a considerarse ahora como espacio libre vinculado a la parcela.
- d). En el anterior informe se ponían objeciones a la propuesta que se hacía en determinadas zonas de este área de permitir la agrupación de manzanas eliminando los viales intermedios y sin superar la edificabilidad permitida. En el nuevo documento se adopta para estos casos la misma solución ya analizada en el caso de Cueva Bermeja. Los viales de servicios interiores que se podrían disponer se marcan en línea discontinua en los planos de ordenación.
- e). En el nuevo documento se completan las instrucciones referidas a las construcciones adosadas al dique en relación con la posibilidad de aumentar el ancho del paseo peatonal superior.
- f). Se corrige también las instrucciones referidas a las edificaciones a desarrollar en las parcelas de uso náutico deportivo con lo que se subsanan las objeciones que sobre dicha materia se señalaban en los anteriores informes.

Área de Litoral de San Andrés

- a). Como se ha expuesto, en el nuevo documento se ha adoptado el criterio general de limitar la ordenación pormenorizada a los espacios terrestres, eliminado todos aquellos espacios que el PUEP ha previsto que se ganen al mar. En este área se ha definido el límite ajustándose a la realidad física existente, de tal manera que la superficie de suelo de la ficha se ha reduce a la escollera adosada al dique exterior del área funcional de Dársena Norte y a la autovía.
- b). Con respecto al anterior documento se añaden nuevos usos complementarios a los usos característicos o predominantes recogidos en la ficha de ordenación. Los nuevos usos que en la ficha se señalan como complementarios son el recreativo y comercial.

6). CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE NORMATIVA URBANÍSTICA.

En el anterior informe de esta Dirección Técnica se especificaban algunas correcciones o aclaraciones que se debían introducir en el tomo del Plan Especial que desarrolla la Normativa Urbanística.

Una vez verificado el contenido de la Normativa Urbanística del nuevo documento hay que manifestar

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	33 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

que, en general, se han atendido las observaciones expresadas por esta Dirección Técnica. También se observa que se han introducido algunas correcciones adicionales en la redacción de la Normativa. A continuación se repasarán las modificaciones introducidas.

Consideraciones Generales

- a). Se ha eliminado de la Normativa las referencias a "espacios libres privados" sustituyéndolas por "espacios libres de parcela", tal y como se sugería en el anterior informe elaborado por esta Dirección Técnica.
- b). Se suprime del documento el concepto de "equipamiento" y se reemplaza por el concepto de "usos comunitarios".

Consideraciones referentes al Título Primero y Segundo

- a). Se ha corregido el contenido de los artículos 4, 5 y 6 de la normativa en el sentido que se señalaba en el anterior informe.
- b). Se observa que se introduce una nueva redacción del art. 2 en la que se señala que la ordenación pormenorizada se refiere únicamente a las zonas terrestres y a la nueva explanada de Cueva Bermeja. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.
- c). Se ha suprimido el anterior art. 11 de la Normativa lo que implica una reenumeración de los artículos posteriores. También se ha aclarado la redacción del art. 12 en el sentido que se indicaba en el informe (ahora a pasado a ser el art. 11).

Consideraciones referentes al Título Tercero. Parámetros, determinaciones y condiciones de la edificación.

- a). En el anterior informe se señalaba la necesidad de completar la redacción del artículo 15 apartado f) de la Normativa para especificar que las obras e intervenciones permitidas en los edificios catalogados serán las reguladas en el Plan General. En el nuevo documento se ha atendido dicha observación (la disposición se encuentra en el artículo 14 apartado f).
- b). También se ha aclarado la regulación de la parcela mínima contenida en el art. 16 en el sentido que se señalaba en el anterior informe de esta Dirección Técnica (antes art. 17 y ahora art. 16). En el mismo sentido se corrige la redacción del art. 18 (antes art. 19)
- Hay que considerar que la regulación de la parcela mínima se completa con el contenido del art. 33 apartado 3 en el que se señala la forma de proceder para las actuaciones en las zonas de muelles y plataformas en las que no hay parcela mínima (en estos casos se deberá aportar informe de la Autoridad Portuaria en relación a la superficie edificable ejecutada y la que se prevé para la actuación que se contemple).
- c). Se observa que se completa la redacción del art. 22 de la Normativa "Otras referencias de la edificación" para definir las características y condiciones generales de las entreplantas. La necesidad de regular las entreplantas se manifestaba en el anterior informe de esta Dirección Técnica.
- d). Se corrige la redacción del artículo 23 "Separación a linderos o retranqueos" en el sentido indicado en el anterior informe (antes era el art. 24).

e). También se aclara la redacción de los art. 25 (antes 26) y 27 (antes 28) en el sentido indicado en el informe de esta Dirección Técnica.

f). Se ha aclarado la redacción del art. 29 "Espacio libre de parcela" en el sentido expresado en el anterior informe (en la anterior versión esta regulación se recogía en el artículo 30).

g). Se completa la redacción del art. 31 (antes art. 32) para indicar que las construcciones auxiliares cerradas y cubiertas de garajes e instalaciones deportivas computarán como superficie edificable y que no computarán como superficie edificable los depósitos de graneles líquidos.

h). Se completa la redacción del artículo 33 (antes art. 34) para regular la forma de controlar la edificabilidad en las zonas de muelles y plataformas en las que no hay parcela mínima (se deberá aportar informe de la Autoridad Portuaria en relación a la superficie edificable ejecutada y la que se prevé para la actuación que se contemple).

i). Se modifica la redacción del segundo apartado del art. 35. Plantas de sótanos (antes art. 36) en la forma que se indicaba en el anterior informe de esta Dirección Técnica.

Consideraciones referentes al Título Cuarto. Condiciones generales de los usos.

a). En el anterior informe de esta Dirección Técnica se explicaba la conveniencia de que los locales de ocio y/o espectáculos no se incluyeran dentro de los usos de hostelería/restauración y se adscribieran a una categoría específica dentro de los usos terciarios. La Autoridad Portuaria ha optado por mantener la misma regulación (art. 51 en el nuevo documento de Normas) no atendiendo la petición de esta Dirección Técnica.

b). En relación con estos usos de locales de ocio y espectáculos se observa que se ha corregido la redacción del apartado c) del art. 55 para hacer más restrictiva su posible implantación. Según la nueva redacción sólo se admiten en parcelas o edificios cuyo uso principal sea el de hostelería/restauración así como en las terminales de pasajeros y Marina (Muelle de Enlace), salvo limitación expresa en la correspondiente ficha del área funcional. Con esta corrección quedaría cumplimentada la observación que al respecto se manifestaba en el anterior informe de esta Dirección Técnica.

c). En el artículo que regula la compatibilidad de usos en los espacios libres se permiten, con carácter general, edificaciones de una planta siempre que la superficie ocupada por las mismas no sobrepase el 10% de la superficie del parque o plaza correspondiente. En el anterior informe se objetaba que las fichas de ordenación de determinados parques y plazas se permitían construcciones para las que se fijan los parámetros y condiciones y que se debería indicar de forma expresa que en esos casos prevalece la determinación de la ficha de ordenación y que no es posible desarrollar adicionalmente las edificaciones que se señalan con carácter general. En la nueva versión de las Normas se ha modificado la redacción del art. 69, que regula la compatibilidad de usos en los espacios libres en el sentido indicado.

d). En el anterior informe también se señalaba la necesidad de corregir en la Normativa la distinción que se hacía entre usos de dotaciones y usos de equipamientos por no ser coherente con la calificación como sistema general de la totalidad de la zona de servicio. Se señalaba que lo más adecuado era referirse a usos a usos comunitarios. En el documento de Normativa entregado se adopta la denominación de usos comunitarios en el Capítulo cuarto del Título cuarto por lo que se atiende la observación.

e). Como se explica en otro apartado de este informe, la Autoridad Portuaria ha optado por eliminar el uso hotelero previsto en una parcela del área de Muelle de Enlace. Dado que no se proponen usos turísticos para el ámbito portuario se ha optado por eliminar su regulación de la Normativa Urbanística.

Por consiguiente, desaparecen del documento de Normativa los anteriores artículos 61, 62 y 63 y se reenumeran los artículos posteriores.

f). En el documento de octubre de 2012 se incluía dentro de los usos industriales la categoría de almacén y comercio mayorista. Sin embargo también existía la categoría de almacén dentro de los usos de servicios portuarios y actividades vinculadas. En el documento ahora presentado se ha optado por suprimir los almacenes como categoría del uso industrial y mantenerlo dentro de los usos de servicios portuarios y actividades vinculadas. Con este cambio queda también subsanada la aclaración solicitada en el anterior informe respecto del contenido del art. 49.

g). En el documento de octubre de 2012 el uso de administración pública se adscribía a los usos portuarios y actividades vinculadas. En el presente documento el uso de administración pública pasa a considerarse como una categoría específica de los usos comunitarios (art. 62 de la Normativa). Dicho artículo distingue dos tipos o situaciones de uso de Administración Pública:

- Aquellas situaciones en las que el uso esté directamente vinculado a los servicios portuarios (seguridad, control sanitario, etc.), siendo en esta situación actividades compatibles con el resto de usos pormenorizados establecidos.
- Aquellas situaciones en las que dicho uso no está vinculado directamente a la actividad portuaria. En este caso será compatible, además de cuando esté expresamente reflejado en la correspondiente ficha, en las siguientes Áreas Funcionales: Cabo Llanos, Parque Marítimo, Muelle de Enlace, La Alegría y Litoral de Valleseco.

Sin embargo, el art. 72 del TRLPEMM que establece los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario, señala en su apartado 2 lo siguiente: "La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos".

Consiguientemente, de los dos tipos o situaciones que distingue el documento para el uso de administración pública sólo está autorizada la primera que se ha expuesto, es decir, la directamente vinculadas a los servicios portuarios. Se debe corregir la normativa en este sentido.

Consideraciones sobre las Disposiciones Adicionales, Transitorias y Derogatorias

a). La Disposición Adicional Tercera contempla las Medidas Correctoras Ambientales. Dentro del apartado 2 de dicha Disposición se recogía una instrucción referida a la reutilización de los adoquines existentes en el área de Dársena de Anaga. En el documento entregado el 12-7-13 se ha eliminado dicha instrucción de la Normativa Urbanística. No obstante se observa que dicha determinación se incorpora en el texto de la ficha de ordenación del área de Dársena de Anaga.

b). Se añade a la Normativa Urbanística una nueva Disposición Adicional Cuarta que se refiere al procedimiento para ordenar los espacios aún no ganados al mar cuando se produzcan las obras marítimas y pasen a zona terrestres. Sobre esta cuestión nos remitimos a lo expresado en el apartado 4 del presente informe.

c). Se añade a la Normativa una nueva Disposición Adicional Quinta referida a la ordenación del ámbito del Parque Marítimo que indica lo siguiente:

La ordenación establecida en el Área Funcional del Parque Marítimo (a excepción de la parcela de uso recreativo anexa al Auditorio) estará vigente hasta tanto se apruebe el Plan Especial del Parque Marítimo que ordene tanto este área (incluida en la vigente zona de servicio del puerto) como el resto del ámbito del Parque Marítimo (excluido de la vigente zona de servicio del puerto).

Esta disposición parece referirse a la eventual aprobación de una propuesta para la Modificación del

Plan Especial del Parque Marítimo que en la actualidad se tramita en esta Gerencia de Urbanismo. Por otra parte, la Disposición Derogatoria Segunda deroga expresamente y de forma genérica el Plan Especial del Parque Marítimo.

Se entiende que los Servicios Jurídicos tendrán que manifestarse sobre este asunto y sobre la eventual contradicción entre las dos Disposiciones señaladas. No obstante, esta Dirección Técnica considera que tal vez la solución más coherente sería dejar remitida la ordenación del área de Parque Marítimo a un Plan Especial específico (resultando de aplicación el actualmente vigente hasta la aprobación y entrada en vigor del que se tramita).

d). En la Disposición Transitoria Primera de la Normativa se han adaptado las situaciones y el régimen de fuera de ordenación al contenido del artículo 44-bis del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (según la redacción dada por la Ley 1/2013, de 25 de abril, BOC nº 85 de 6-5-13)

e). En la Normativa Urbanística del nuevo documento se añade una Disposición Transitoria Tercera en la que se establece la aplicación de las "Ordenanzas Ambientales Portuarias hasta que se produzca la aprobación del nuevo "Código de Conducta Ambiental ESPO" a formular por la Autoridad Portuaria.

7). ANÁLISIS ESPECÍFICO DE LAS MODIFICACIONES DE ORDENACIÓN SUSTANCIALES QUE SE INTRODUCEN CON RESPECTO AL ANTERIOR DOCUMENTO

Como se ha indicado, el nuevo documento presentado el 12-7-13 introduce algunas modificaciones de entidad que no se justifican en la subsanación de los aspectos señalados en los informes emitidos por esta Gerencia de Urbanismo. Dichas modificaciones sustanciales son enumeradas en el escrito de remisión de la Autoridad Portuaria.

Vista la entidad de dichas modificaciones ha parecido conveniente analizar su viabilidad de forma independiente en un apartado específico del presente informe técnico.

7.1 Supresión del uso hotelero en el Muelle de Enlace y sustitución por uso recreativo

a). En el nuevo documento la Autoridad Portuaria ha optado por eliminar el uso turístico (hotel) que se había propuesto en el Muelle de Enlace, junto a la desembocadura del Barranco de Santos, y se sustituye por una parcela con uso principal recreativo.

b). El uso principal que se establece en esta parcela es el recreativo lo que es coherente con los objetivos y criterios que se establecen para el conjunto del área de Muelle de Enlace. Además, se consideran compatibles los usos deportivos y el náutico – deportivo.

También se considera compatible el uso terciario en las categorías de comercial, oficinas y hostelería – restauración. Dentro del uso comercial, la categoría admitida es la de Galería o Agrupación comercial, donde cada uno de los locales independientes no puede superar la dimensión establecida para el comercio medio. En las instrucciones de la ficha se establece que el conjunto de los usos terciarios a implantar no pueden superar los 3.200 m²c construidos (la superficie que se puede destinar a usos terciarios es la misma que se contemplaba para el anterior hotel).

c). La nueva edificación que se contempla para esta parcela reduce sustancialmente la altura respecto de la anterior edificación hotelera (de 21 plantas pasa a 3 plantas o 14 metros). Se señala que la altura se medirá desde la plataforma portuaria. También se reduce de forma notable la edificabilidad asignada (de 22.320 m²c pasa a 7.312 m²c).

Se mantiene la necesidad de tramitar un Estudio de Detalle para resolver la solución volumétrica. Esta Dirección Técnica considera que dicha remisión es adecuada dadas las características y ubicación de la

de la parcela.

d). Vista la nueva propuesta de ordenación pormenorizada de esta parcela, esta Dirección Técnica considera que la misma es viable y coherente con los objetivos que se señalan para el conjunto del Muelle de Enlace.

7.2 Compatibilidad de usos industriales en parcelas de almacén en el área de Los Llanos

a). En el nuevo documento se introduce una modificación con respecto a los usos compatibles en las parcelas adscritas al uso de almacén del área de Los Llanos. Así, en la ficha de ordenación se señala que en dichas parcelas se considera compatible el uso industrial en la categoría de industria vinculada a los usos primarios.

El art. 47 de la Normativa define la industria vinculada a los usos primarios como aquella en que se transforman y preparan para el consumo productos o bienes provenientes de las actividades de usos primarios.

Se añade también en la ficha que, con el objeto de no alterar el paisaje urbano circundante, y especialmente en cuanto a no afectar al perfil del cercano Auditorio, se deberá preservar la estética de las edificaciones existentes, estando las construcciones por encima de la altura máxima determinadas según el art. 38 de las Normas Urbanísticas, sin que en este caso sea de aplicación su apartado g).

El art. 38 al que se hace referencia regula las construcciones por encima de la altura máxima y contiene una relación de construcciones que se autorizan. El apartado g) al que se hace referencia autoriza por encima de la altura máxima "Las instalaciones indispensables al proceso industrial de la actividad que se trate". Por lo tanto en estas parcelas de almacén de Los Llanos se permitiría una determinada categoría de uso industrial pero por encima de la altura máxima no podrían aparecer construcciones vinculadas con la industria.

b). Según se explica en el documento se ha previsto trasladar a la Dársena de Los Llanos 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. Se explica que, vinculado con este traslado, parece adecuado que en la zona de almacenes ya existente en Los Llanos se permita la compatibilidad de la actividad de transformación y preparación para el consumo de productos o bienes provenientes de las actividades de usos primarios.

Considerando que en Los Llanos se va a trasladar el tráfico de mercancía general no parece incoherente desde el punto de vista de la operativa portuaria que en la misma zona se puedan desarrollar determinadas actividades de transformación o preparación de productos primarios en tránsito.

c). En el anterior informe de esta Dirección Técnica, al analizar el área de Los Llanos, se hacía referencia a las previsiones para su futura reconversión que quedaban asumidas en la propuesta de Plan Especial presentada. El cese de la actividad de mercancía general contenerizada (Terminal de La Candelaria) y el desalojo de los contenedores puede interpretarse como un avance en la reconversión. El cambio en el uso característico del área de base de contenedores a mercancía general también supone un avance en ese sentido.

Sin embargo, la posible compatibilidad de determinados usos industriales que no eran posibles hasta ahora podría interpretarse como un paso en la dirección contraria. Según se recoge en el PIOT en esta área se deberían potenciar aquellos usos que presenten una mayor compatibilidad con la ciudad adyacente, recuperando parte de las instalaciones portuarias como espacios integrados en la ciudad que la recualifiquen funcional y ambientalmente.

d). Esta Dirección Técnica también quiere señalar una posible incoherencia en la limitación que se establece. Se autorizan determinadas actividades industriales pero para proteger el paisaje urbano no se

- 18 de 23 -



autorizan por encima de la altura instalaciones "imprescindibles" para dicha industria. Tal vez, la conclusión que se puede extraer es que esta ubicación no es la más idónea para actividades industriales. En otras zonas del ámbito portuario existen parcelas adscritas al uso industrial en las que no existe limitación en cuanto a la categoría y en cuanto a las instalaciones por encima de la altura que pueda precisar dicha industria para desarrollar su actividad.

e). Como se ha indicado se propone no aplicar en este supuesto lo previsto en el apartado g) del art. 38 de la Normativa. Sin embargo, el mismo art. 38, en su apartado 2 ha previsto que la normativa particular de cada área funcional pueda regular condiciones o limitaciones específicas para las construcciones por encima de la altura. Por ello parecería más adecuado que las limitaciones a las construcciones por encima de la altura se señalen en la ficha del área de Los Llanos en lugar de señalar excepciones a la normativa general.

f). Por último, esta Dirección Técnica considera que el uso industrial que se propone debería ser evaluado y valorado de forma específica en el Informe de Sostenibilidad Ambiental para, en su caso, establecer medidas correctoras de los posibles impactos previstos.

7.3 Nueva Terminal de Cruceros frente a la Avenida de Anaga

a). La introducción de una nueva Terminal de Cruceros en la Dársena de Anaga es una de las modificaciones más relevantes que presenta el nuevo documento con respecto al anterior de octubre de 2012. Se observa también que junto a dicha Terminal se delimita una nueva zona de aparcamientos en superficie.

Las características que se proponen para dicho edificio son las siguientes:

- El edificio que se propone consiste en una pieza rectangular que colinda con el edificio Puerto – Ciudad y se dispone longitudinalmente de forma paralela a la Avenida de Anaga en una longitud de unos 320 metros (hasta la altura del edificio de Usos Múltiples del Gobierno de Canarias). El fondo de dicha pieza rectangular es de unos 40 metros. La edificabilidad máxima asignada es de 15.000 m²c

- La altura máxima señalada es de una planta en toda la pastilla pudiéndose aumentar a dos plantas en un 25 % de la longitud de fachada. Se propone admitir la posibilidad de desarrollar una entreplanta entre la planta baja y primera, que computará como superficie edificable. Según la Normativa Urbanística las entreplantas no pueden ocupar más del 50 % de la superficie de la planta base sobre la que se disponen.

- El frente máximo de la edificación en la planta superior será igual o inferior al 25% del lindero frontal, que deberá desarrollarse como mínimo en dos cuerpos edificables, separados entre sí un mínimo de 50 metros y con un frente máximo de 40 metros cada uno. Sin embargo, las determinaciones de frente máximo no serán de aplicación para el puente de pasajeros, elemento de conexión entre los núcleos de comunicación y las pasarelas de embarque que deberá tener un tratamiento de los cerramientos verticales lo más transparente posible, favoreciendo la permeabilidad visual entre la ciudad y el puerto.

- El nivel de piso de la planta superior se puede disponer a 8 metros desde la plataforma portuaria y la altura libre máxima de dicha planta puede alcanzar los 5 metros. Esto supone que la cara inferior del techo de la planta superior podría estar a 13 metros medidos desde la plataforma portuaria. Por lo tanto, considerando la altura de forjado y antepecho, la altura máxima del volumen podría superar ligeramente los 13 metros en un 25 % de la longitud de fachada.

- En la planta baja y entreplanta se propone el uso principal de terminal de pasajeros. No obstante serán compatibles los usos que señala la Normativa Urbanística.

- En la planta primera se propone disponer "elementos de comunicación" que consisten en núcleos de escaleras, ascensores, salas de espera, etc. En este nivel se disponen también las pasarelas de embarque de pasajeros.

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	39 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			

- De las instrucciones señaladas parece entenderse que la ocupación de la planta baja podría llegar al 100 % de la parcela delimitada. La ocupación máxima de la planta superior se fija en el 30% de la parcela.

b). En primer lugar esta Dirección Técnica ha de manifestar la novedad que supone esta propuesta de una nueva Terminal de Cruceros en la Dársena de Anaga ya que no aparecía en el documento de octubre de 2012 de Revisión del Plan Especial.

Parece que la disposición de una nueva Terminal de Cruceros, por su entidad y relevancia, debería ser un elemento a contemplar desde el momento en que se diseñó la propuesta de Revisión de Plan Especial del Puerto. Analizando las dimensiones y características del edificio propuesto hay que clasificarlo como un elemento conformador del modelo de Puerto que se pretende. Por ello la introducción de esta nueva edificación no puede ser evaluada únicamente de forma puntual o independiente sino que debe analizarse también la idoneidad dentro del conjunto del sistema general portuario.

c). Hay que considerar que en el planeamiento vigente las funciones de Terminal de Cruceros se asignan al futuro edificio de Terminal de Pasajeros del Muelle de Enlace. La ubicación y características de este edificio del Muelle de Enlace tiene origen en un Concurso de Ideas para el complejo Muelle de Enlace - Plaza de España. La ubicación y emplazamiento del mencionado edificio y sus características volumétricas fueron fruto de un análisis detallado en el que se consideraron todas las variables que incidían para diseñar la solución más adecuada, no solo para el Puerto, sino también para la Ciudad.

La Terminal del Muelle de Enlace se incorporó al planeamiento mediante una Modificación del Plan General y un Plan Especial del conjunto del Muelle de Enlace. En todos estos documentos el edificio de la Terminal no se aborda de forma independiente, sino que se trata como un componente más del sistema del Muelle de Enlace que es coherente con los demás elementos (marina, comercial, aparcamientos, espacios libres, etc.). El encaje de este edificio en la Ciudad y sus relaciones con ella fueron uno de los aspectos que se analizaron para su definición en la que participaron las diferentes Administraciones con competencias (*"... deberá ser un edificio que resuelva de forma clara el encuentro de actividades Ciudad – Puerto, aportando al eje comercial tradicional de la calle del castillo y Plaza de La Candelaria"*).

En la propuesta presentada de nueva Terminal de Cruceros frente a la Avenida de Anaga no se aprecia un nivel equivalente de reflexión y estudio para la definición de su emplazamiento y de sus características volumétricas.

La propuesta de Plan Especial del Puerto que se analiza mantiene la Terminal del Muelle de Enlace con las mismas características que el planeamiento vigente. Sin embargo se propone disponer otra Terminal adicional a una distancia de unos 50 metros. Separando ambas terminales se dispone el Edificio Puerto – Ciudad que también hace funciones de Terminal.

d). Hay que señalar también que para el edificio de Terminal del planeamiento vigente (Muelle de Enlace) se reserva una superficie de suelo considerable y se le asigna una volumetría también importante. Según los antecedentes las dimensiones de dicho edificio se justificaban en la necesidad de asumir las necesidades del tráfico de pasajeros en la zona de Muelle de Enlace - Avenida de Anaga.

Por ello esta Dirección Técnica estima que la introducción de una nueva Terminal en esta zona haría necesaria, al menos, una reflexión y justificación sobre la permanencia del anterior edificio con idéntica superficie de suelo y volumetría.

e). El uso de Terminal de Pasajeros es compatible con lo señalado en el PUEP para esta área por lo que no existen inconvenientes en relación con la distribución funcional de usos prevista. Además puede interpretarse que la sustitución de los actuales tinglados de mercancía general por una Terminal de Cruceros es un paso adecuado para la recualificación del área, objetivo que comparte esta Dirección

Técnica. Hay que considerar también que, la proximidad de la Terminal de Cruceros a la Avenida de Anaga conviene al interés general de la Ciudad y se podría generar sinergias e interacciones que, aunque no se exponen en el documento, son evidentes.

Sin embargo hay que observar que con la introducción de esta nueva Terminal de Cruceros serían tres las instalaciones de este tipo que se dispondrían en el área de Dársena de Anaga: la terminal de Muelle Norte que actualmente no es utilizada, el edificio Puerto Ciudad que está en uso y la nueva propuesta de Terminal de Cruceros. A estas edificaciones habría que añadir en la misma zona la Terminal del Muelle de Enlace de la que ya se han expuesto las características.

Por ello, en aras de garantizar la máxima coherencia del documento, esta Dirección Técnica considera que la introducción de la nueva Terminal hace conveniente que, en el marco del proceso de "Revisión de Planeamiento" que se plantea se realice una reevaluación de las funciones de las otras tres terminales para, en su caso, justificar su mantenimiento.

f). En la propuesta presentada no se ha previsto dotación de aparcamientos para el nuevo edificio aunque sí se ha previsto una explanada colindante en la que podría aparcar guaguas y taxis. Dada la entidad de esta edificación y las funciones que se le asigna parece necesario un análisis de la forma en que se producirán los accesos rodados y los peatonales. En relación con lo anterior, se observa que la propuesta de nueva terminal de Cruceros no aparece considerada en el Estudio de Tráfico y Movilidad.

g). Pasando ahora a analizar la ordenación de volúmenes propuesta, esta Dirección Técnica ha de poner objeciones a las alturas máximas de la edificación. Según las instrucciones que se señalan sería posible disponer una altura de unos 13 metros en un 25% de la longitud de la pastilla edificatoria que tiene 320 metros de longitud.

Aunque en principio se limita dicha altura máxima a un 25% de la longitud de fachada, las instrucciones contiene una determinación confusa o imprecisa que, eventualmente, permitiría que el frente con esa altura supere dicho porcentaje ("*... las determinaciones de frente máximo no serán de aplicación para el puente de pasajeros, elemento de conexión entre los núcleos de comunicación y las pasarelas de embarque...*"). Esta dispensa en cuanto a la limitación del frente que puede alcanzar la altura máxima hace imposible calcular ahora la longitud final de la segunda planta del edificio (la que se dispone desde los 8 metros hasta los 13 metros respecto de la plataforma portuaria).

Una altura de 13 metros medidos desde la plataforma portuaria supone rebasar en varios metros la cota a la que se dispone la rasante de la Avenida de Anaga.

Desde el Plan General de Ordenación Urbana de 1992 uno de los criterios fijados al ordenar el tramo Plaza España – Muelle Norte ha sido el de que las construcciones portuarias no rebasen la cota de rasante de la Avenida de Anaga a los efectos de evita barreras visuales y permitir la visión del mar y de la línea del horizonte en esta zona de tránsito y de paseo diario. Esta limitación en la altura se mantiene en el Plan Especial del Puerto vigente y se ha adoptado en las nuevas edificaciones (edificio Puerto – Ciudad).

Sin embargo, la solución edificatoria que se propone permitiría disponer una edificación que por su altura no permitiría dicha visión.

Hay que considerar también que en el documento no se incluye ninguna justificación de la necesidad de superar la altura de rasante de la Avenida de Anaga desde el punto de vista de la operativa portuaria.

En relación con lo anterior hay que señalar que es un criterio básico de utilización del suelo que las instalaciones, construcciones y edificaciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas. en los lugares de paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales, y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.

Por ello esta Dirección Técnica estima que se debe reconsiderar la solución volumétrica que se propone. Se estima que la altura máxima deberá ajustarse a la que tiene en la actualidad el edificio Puerto – Ciudad, especificando y regulando determinadas construcciones o instalaciones puntuales que podrían superar dicha altura de forma muy limitada si se justifica adecuadamente en base a las necesidades de la operativa portuaria.

h). Con independencia de las objeciones que se hacen en cuanto a los parámetros de altura, hay que indicar que en el caso de este edificio es necesario remitir su ordenación volumétrica a un Estudio de Detalle.

i). El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha sido actualizado para hacer referencia a esta edificación que se propone. Sin embargo, no se ha incluido una evaluación y análisis de su incidencia desde el punto de vista paisajístico. Sin embargo se observa que el ISA sí pone en valor el hecho de que el aparcamiento de Muelle Norte no supere la rasante de la Avenida de Anaga *“con el objeto de no generar una nueva pantalla edificatoria”*.

8). CONSIDERACIONES SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

Con respecto a las observaciones del anterior informe técnico referidas a la protección del patrimonio hay que hacer las siguientes observaciones:

- a). En los planos de ordenación pormenorizada se ha delimitado el ámbito de protección de los BIC.
- b). En el anterior informe también se señalaba la necesidad de completar la redacción del artículo 15 apartado f) de la Normativa del Plan Especial para especificar que las obras e intervenciones permitidas en los edificios catalogados serán las reguladas en el Plan General. En el documento presentado el 11-7-13 se observa que se ha atendido dicha observación (en la nueva versión de las normas dicha disposición se encuentra en el artículo 14 apartado f)).

Esta Dirección Técnica considera que con las correcciones introducidas quedan subsanadas las objeciones que se hacían respecto a la protección del patrimonio.

9). CONCLUSIONES

Una vez analizado el nuevo documento de Revisión del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, presentado por la Autoridad Portuaria el 12-7-13, esta Dirección Técnica de Urbanismo ha de concluir lo siguiente:

- a). En general se subsanan las observaciones referentes a la ordenación pormenorizada que se señalaban en el anterior informe técnico de fecha 24-4-13. No obstante, como se explica en el apartado 5 de este informe, habrá que corregir lo siguiente:
 - La dotación de aparcamientos del área de La Hondura.
 - Las instrucciones para el Estudio de Detalle del edificio Anexo al Auditorio.
 - El cuadro numérico de la ficha de ordenación del área Dársena de Anaga.
 - Las instrucciones de ordenación para la parcela de uso autoridad portuaria de La Alegría.
 - Aclarar la delimitación de la zona no edificable en el área de El Bufadero.
 - Aclarar los retranqueos de una manzana en el área de Cueva Bermeja.



b). En general se atienden y subsanan las observaciones referentes a la Normativa Urbanística que se señalaban en el anterior informe técnico de fecha 24-4-13. No obstante, como se explica en el apartado 6 de este informe, habrá que corregir lo siguiente:

- Lo señalado sobre el art. 62 de la Normativa en relación con el uso de Administración Pública.
- Corregir la posible contradicción entre la Disposición Adicional Quinta y la Disposición Derogatoria Segunda.

c). Con respecto a la exclusión de los terrenos incluidos en la zona de servicio del PUEP que aún no se han ganado al mar habrá que estar a lo que determinen los Servicios Jurídicos (apartado 4 del presente informe).

d). Con respecto a la propuesta de compatibilidad de usos industriales en las parcelas de almacén en el área de Los Llanos, esta Dirección Técnica se remite a las observaciones expuestas en el apartado 7.2 del presente informe, que señala posibles incoherencias con el objetivo general de reconversión y recalificación de este área. El uso industrial que se propone debe ser evaluado y valorado de forma específica en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

e). Con respecto a la propuesta de Nueva Terminal de Cruceros frente a la Avenida de Anaga esta Dirección Técnica hace las objeciones que de forma pormenorizada se contienen en el apartado 7.3 del presente informe. Será necesario completar esta propuesta con las justificaciones y evaluaciones que se señalan en relación a la coexistencia de varias terminales en el eje Plaza de España – Muelle Norte. Se deberá rediseñar la ordenación volumétrica en la forma que se expone, reduciendo las alturas máximas de la edificación. En cualquier caso la ordenación volumétrica ha de estar remitida a un Estudio de Detalle. Se debe evaluar esta propuesta en el Estudio de Tráfico y Movilidad y en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

f). Los aspectos de la propuesta relacionados con la red viaria se abordarán en un informe técnico complementario.

g). El análisis del "Informe de Sostenibilidad Ambiental" y de los aspectos ambientales relacionados se abordará en otro informe a emitir por la Sección de Evaluación de Evaluación Ambiental del Servicio de Control y Gestión Medioambiental de este Ayuntamiento

Es todo cuanto hemos de informar.

Santa Cruz de Tenerife, 22 de julio de 2013

El Director Técnico de Urbanismo

Fermín García Morales

El arquitecto técnico

José Antonio Rodríguez González

Registro	ENTRADA N°: E-GEN-2013/005580 Fecha/Hora: 11/10/2013 12:32:00	Página	44 / 44
Este documento no dispone de firma electrónica.			