

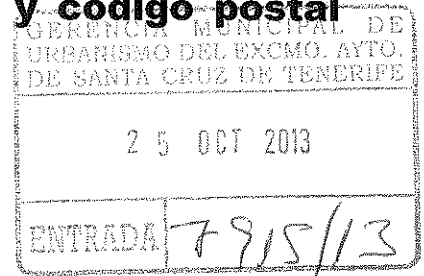
DUAPM

ESCRITO DE ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE TRAMITACION A LA APROBACION DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENRIFE

LA PLATAFORMA DE DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ,

Con Dirección en Calle Daute esquina Cruz de Candelaria la Laguna, NIF 338858247 y código postal 38203.

Teléfonos. 660653180- 629470067



Expone.

Para nuevamente poder abordar las Alegaciones al Plan Especial del Puerto de Santa Cruz, queremos previamente hacer las siguientes puntualizaciones:

PRIMERO.- En la contestación a nuestros escritos anteriores (Plan Especial del Muelle de Enlace y Plan Especial del Puerto 2008) de alegaciones no se contesta ni a las alegaciones que formulamos, ni a las mejoras que presentamos por lo que volvemos a reafirmar las alegaciones anteriormente formuladas y que han sido desestimadas, el Plan Especial del Muelle de Enlace en estos momentos ya esta aprobado y recurrido Judicialmente por esta Plataforma.

SEGUNDO.- Vuelve a reproducirse casi literalmente el Plan especial presentado en el 2008, por lo que volvemos a insistir sobre lo mismo que ya expusimos en el periodo de alegaciones, además existen contradicciones entre el Plan General de Ordenación de Santa Cruz (Actualmente en fase de Aprobacion), y por tanto esto determinará la nulidad de cualquier

instrumento urbanístico que desarrolle el mismo con respecto a el Puerto.

ALEGACIONES

INTRODUCCION.-

La primera percepción que se obtiene de la lectura e interpretación detallada del PGO de Santa Cruz de Tenerife sobre el trato que la capital occidental de Canarias pretende dar a su puerto es que ni lo quiere ni le interesa. No se puede entender un puerto importante sin que su componente comercial propiamente dicha sea la actividad principal en él generada. En el Plan que se presenta se subestima la importancia económica que representa para la capital su puerto y prácticamente ni tan siquiera se nombran los miles de puestos de trabajo que de él dependen y que desaparecerán de llevarse a cabo la planificación futura que se plantea. Por otra parte la mayoría de las consideraciones que figuran en el desarrollo del PLAN ESPECIAL DEL PUERTO van encaminadas a dismantelar la importante actividad portuaria que actualmente se genera relegándola a una mera representación – desplazando la mayoría de la actividad a Granadilla - para permitir que las ubicaciones actuales sean sustituida por zonas lúdicas, recreativas y de ocio sin ofrecer alternativas en Santa Cruz a la actividad portuaria – ya que las consideran “agotadas”, “inviabiles” y “ muy costosas” - pese a que se haya demostrado en numerosos foros la viabilidad de muchas posibilidades para la reubicación de tráficos dentro de la zona portuaria de Santa Cruz, en armonía además con el encuentro de la ciudad con el mar. “Se pretende con los nuevos usos de carácter turístico-comercial reactivar la economía local e insular”, pero ello a costa de eliminar actividad portuaria existente.

Por tanto, la primera e irreversible consecuencia de muy negativa repercusión para Santa Cruz que se contempla en el Plan Especial del Puerto es no creer en las posibilidades de desarrollo del mismo y por ello plantear su progresivo dismantelamiento – en armonía con la política de la Autoridad

Portuaria de los últimos años y con las tesis del Cabildo Insular de Tenerife y del Gobierno de Canarias -. Este planteamiento les permita justificar el puerto de Granadilla y les obligue a desplazar toda la actividad principal del puerto.

Siguiendo las tesis planteadas en otros puertos tanto españoles como del resto del mundo bajo el criterio de acercar las ciudades al mar se destinan las zonas más próximas a la ciudad a actividades de ocio, enajenadas de actividades portuarias y de libre acceso a los ciudadanos. La importante y trascendental diferencia con la mayoría de los otros puertos del mundo que han realizado planeamientos similares es que prácticamente ninguna de las capitales en que se han llevado a cabo éstos planeamientos urbanos se han desprendido del puerto ni de su potente actividad económica sino que al contrario, siempre que ha sido posible, lo han reubicado dentro de la propia zona portuaria, alejando las actividades pesadas y de mayor impacto ambiental de las zonas pobladas, construyendo primero las alternativas al desarrollo portuario y liberando luego los espacios infrautilizados para la ciudad. Por el contrario, en Santa Cruz, primero se están desmantelando áreas importantes del puerto alegando su infrautilización o que son obsoletas - Muelle de Enlace y Dársena de Los Llanos - para ser entregadas a la ciudad y luego se dice p.e. que “no existen espacios para ubicar las descargas de vehículos que llegan en buques rolones”. El propio Plan habla de saturación del puerto por un lado mientras que por otro, recoge, para justificar sus tesis, que existen “zonas que poco a poco se van quedando obsoletas” y sin plantear nuevas ubicaciones ya que el puerto de Granadilla aún ni tan siquiera tiene garantizada su viabilidad ya están siendo desafectadas de actividad portuaria. Todo ello está llevando al puerto de Santa Cruz a una pérdida imparable de actividad, credibilidad y competitividad. Los tráficos internacionales desaparecen -en torno al 11% anual - y los crecimientos obedecen exclusivamente al tirón de la economía insular - y a un aumento considerable de la dependencia de Tenerife del comercio con Gran Canaria que no se da en sentido contrario -. Desde hace varios lustros ninguna nueva línea ha optado por confiar en el puerto de Santa Cruz como base o tránsito de sus operaciones, si exceptuamos los trasbordos de la naviera Safmarine que apenas se mantuvieron un año debido

a la ineficacia del servicio prestado tanto por la Terminal como por la propia AP. Durante muchos años se ha estado vendiendo ineficacia, agotamiento y saturación y ahora se están recogiendo sus nefastas consecuencias.

Son varias las propuestas que cambiarían diametralmente el enfoque sobre del puerto de Santa Cruz de Tenerife contemplado en el Plan Especial apoyado por los actuales dirigentes políticos de Coalición Canaria y Partido Popular:

1.- El puerto de Santa Cruz de Tenerife es y debe seguir siendo uno de los motores principales de la economía no solo de Santa Cruz de Tenerife sino del área metropolitana y de todo su hinterland, que abarca no solo la Isla de Tenerife sino también la Provincia Occidental de Canarias.

Un enfoque contrario al planteamiento del Plan Especial en cuestión, en que se dice y se defiende en papeles la importancia del puerto y por el contrario se trata de ejecutar una política urbana enfocada a su desmantelamiento y destrucción casi total, exculpándolo en la *“complementariedad de los puertos de Tenerife”*.

Cuando se habla de *“la especialización de los tráficos del puerto de Santa Cruz”* y *“... se produce una reconversión parcial y progresiva para aprovechar su potencialidad para ciertas actividades - pasaje interinsular, cruceros turísticos y tráfico de mercancía rodada con la península”*, simple y llanamente se está condenando al puerto a su desaparición como tal. Estos tráficos apenas generan actividad y negocio portuario, apenas demandan servicios portuarios: estibadores, remolque, amarradores, practicaaje, etc. por lo que la actividad portuaria se reduce casi exclusivamente a la entrada y salida de algunos buques y de vehículos en el puerto. Resulta a su vez incomprensible cuando se dice que *“estudios realizados - sin citar fuente - concluyen que seguirá entrando por el puerto de Santa Cruz de Tenerife todavía en el 2.023 unos 15 millones de toneladas. El único capítulo -continúa- en el que el puerto de Santa Cruz disminuirá su actividad, en relación con la actual, es en la descarga de clinker y arena, actividad que se trasladará a Puerto de Granadilla. En todo lo demás seguirá creciendo incluso hasta llegar a su techo, tal y como sucederá con los*

contenedores". Sin embargo en el propio Plan se dice ***"Pese a los esfuerzos realizados en la ejecución de obras de adaptación, ampliación y mejora de las actuales infraestructuras portuarias – que digan cuales puesto que en realidad no se ha realizado ninguna obra de ampliación de superficie ni de línea de atraque en los últimos 20 años, los últimos estudios realizados concluyen que en torno al año 2008 podrían empezar a notarse los primeros síntomas de congestión del tráfico de contenedores". Igualmente se decía que en el año 2.000 las terminales de contenedores estarían saturadas y resulta que en el 2.006 aún sus capacidades máximas, sin aún ser ampliadas, no alcanzan el 60%.***

2.- El puerto de Santa Cruz de Tenerife, al contrario de lo que se está continuamente planteando en éste Plan, siguiendo los razonamientos defendidos en los últimos 10 años por la Autoridad Portuaria, corroborado a diario por las declaraciones de la mayoría de los gobernantes tinerfeños locales, insulares y regionales de CC, no está agotado, ni saturado ni sus posibilidades de crecimiento absolutamente limitadas.

Solo en las primeras páginas del análisis del Sistema General Portuario podemos leer: ***problemas en un futuro a medio plazo si no se actúa eficazmente...***" – lo cual es cierto pero también evidente, dada la negligente, interesada e ineficaz actuación de la Autoridad Portuaria ante un problema conocido de antemano. El incumplimiento de los plazos pactados en el Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife, que contemplaba para diciembre de 2006 la finalización del traslado de las instalaciones del varadero hacia Cueva Bermeja y la construcción de un nuevo muelle – primera fase de ampliación de la Terminal de contenedores del Dique del Este y la habilitación de la superficie del varadero para incrementar la terminal de contenedores del Bufadero con casi 150.000 metros de superficie y 350 metros nuevos de línea de atraque - aún en fase inicial puesto que se está condicionando pura y exclusivamente al inicio de las obras de Granadilla. Sigue el texto del PGO alabando nuestro puerto al decir que ***"dado el agotamiento de la capacidad de sus infraestructuras"*** y que ***"... el puerto se configura de forma dispersa y poco funcional, con calados escasos, áreas de maniobras reducidas y explanadas de***

operaciones con fondos inapropiados”-. Como todos los puertos del mundo, cada dársena y cada muelle tiene sus limitaciones operativas, sin embargo en Santa Cruz han estado operando los mayores portacontenedores que hacen la ruta norte - sur, de 300 metros de eslora, 13 metros de calado y casi 5.000 teus de capacidad, sin dificultad alguna, abandonando sin embargo éste puerto - pese a la intención de la naviera de tener su base en Santa Cruz - por el de Las Palmas debido a la ineptitud de la AP que no ha sido capaz de garantizarles, simplemente porque no han querido, una ventana de atraque como ocurre en cualquier puerto importante del mundo - o porque la Terminal pública de Capsa, que opera en régimen de monopolio no puede garantizar por las deficiencias de sus equipos una operativa y unos rendimientos acordes a los tiempos modernos. En cuanto a los calados, la Terminal del Bufadero admite buques de hasta 14 metros, más que suficiente para los mayores buques que actualmente operan en Canarias.

Por último, respecto a las ***explanadas de operaciones con fondos inapropiados***, resulta paradójico que alegando precisamente lo contrario, en base a un informe de la terminal CAPSA, la AP reduce en 130.000 metros cuadrados la superficie de explanada, en contra del acuerdo inicial pactado y aprobado por la comunidad portuaria, que significará la pérdida de la capacidad operativa de la ampliación del Dique del Este de más de 550.000 contenedores, casi el doble de lo que actualmente mueven todas las terminales de Santa Cruz juntas, justificando la AP dicha decisión en las alegaciones de dicho informe - emitido por una parte privada en defensa de sus intereses privados - que dice que más de 8 o 9 filas hacia de fondo hacen poco rentable la operativa de la terminal - como dato comparativo del tremendo disparate en el que se basa la AP para reducir la capacidad potencial real del puerto de Santa Cruz de Tenerife, solo basta mirar lo que se está haciendo en otros puertos, p.e. en Barcelona o en Algeciras, donde se trabajan hasta 20 filas de fondo y se apilan los contenedores hasta en 6 alturas, mientras que los estudios en Santa Cruz se han hecho para 8 o 9 de fondo y 2,5 teus de altura. Todo ello implica que los 550.000 teus que se indican en el propio estudio realizado por Capsa , se convertirían en más de 1,2 millones de nuevos contenedores que podría mover el puerto de Santa Cruz solo con la ampliación de las terminales del Dique del Este -.

Sin embargo, para los redactores del PGO y el propio Plan Especial del Puerto de Santa Cruz, el puerto sigue estando agotado y sus posibilidades de crecimiento apenas existen. Por tanto es falsa dicha aseveración, confundiendo en el texto la situación real del puerto con una hipotética comparación con los mayores tráficos que actualmente operan o se prevé que operen en el futuro en el mundo, ¿acaso tienen o tendrán esos megaportacontenedores de 10.000 o 12.000 teus, 340, 350 metros de eslora y hasta 16 metros de calado, que navegan en las rutas este-oeste y no en las norte - sur donde se ubica Canarias, intención de venir a Santa Cruz?. Si así lo fuera, la alternativa lógica es el Dársena Norte de Santa Cruz, pero para ello, primero habría que desarrollar la Dársena Este y parece que eso poco interesa .

En cuanto a que “las posibilidades de desarrollo del puerto están agotadas”, simple y llanamente lo contempla el Plan porque siguiendo una vez más las tesis de la AP no se plantea en ningún momento la posibilidad de la construcción de la Dársena Norte, que sin entrar en detalles basta decir que la potencialidad que presenta dicha dársena mejora sustancialmente las características de la Dársena del Este, permitiendo la entrada de esos mega portacontenedores que tanto preocupan a las autoridades y se construiría en fondos batimétricos similares a los que ya hace 40 años fueron construidas la 2ª y 3ª alineación del Dique del Este, es decir, siempre inferiores a 70 metros y permitiría, entre otras cosas, más que duplicar la capacidad portuaria de contenedores.

El puerto de Santa Cruz, por tanto, no está agotado, ni saturado ni sus posibilidades de crecimiento absolutamente limitadas, lo que le ocurre al puerto es que en los últimos 10 años no se han desarrollado las infraestructuras portuarias necesarias –terminales de contenedores adecuadas, ampliación de superficie portuaria útil e incremento de línea de atraque - para adaptar el puerto a los importantes cambios que en el mundo marítimo se han venido produciendo. Esta circunstancia se ha visto agravada por la poca funcionalidad de la Dársena de Los Llanos, la última que se ha construido en el puerto, que no ha cubierto las expectativas para las que fue construida a igual

que le ocurrió a la Dársena Pesquera, -dársenas insuficientes antes de ser operativas-.

En la actualidad se está vinculando el desarrollo y explotación del puerto de Santa Cruz de Tenerife a la construcción de una nueva dársena en el Sur, entendiéndose que el desarrollo de éste debe hacerse independiente e incondicionalmente a si se hace o no un futuro puerto en Granadilla u otro lugar de la Isla, dejando éste para la ubicación de nuevos mercados y no para el traslado de los existentes en el puerto de Santa Cruz – actualmente se ha paralizado cualquier crecimiento en el puerto de Santa Cruz con la única finalidad de crear, justificar y obligar a ser necesario el invento de Granadilla -. De lo contrario, es previsible que toda la zona norte de la Isla sufra un declive económico sin precedentes debido principalmente a la gran cantidad de puestos de trabajo directo e indirecto que ya se están perdiendo y se seguirán perdiendo debido a la decadencia de la economía portuaria.

La decadencia de la economía portuaria, potenciada desde el Plan Especial conlleva la destrucción de miles de puestos de trabajo directo e indirecto, intrínsecamente ligado a la ubicación y distancia al puerto y a una dependencia cada vez mayor de Gran Canaria –doble insularidad-. Las empresas vinculadas al puerto de Santa Cruz se van viendo obligadas o bien a desaparecer o bien a desplazarse – refinería, cervecera, fábricas de cemento de Cueva Bermeja, terminales de trasbordo de contenedores, empresas de graneles líquidos y sólidos, varaderos, flotas pesqueras que aún tienen base de operaciones en nuestro puerto, frigoríficos, etc. –, otras, obligadas por las leyes del mercado, al cambiar las reglas del juego, como le ocurrirá a las empresas de reparaciones navales y talleres, provisionistas y múltiples empresas de distribución de bienes de consumo que se ubican en los polígonos cercanos al puerto como Los Majuelos, Guimar, La Cuesta, Dársena de Pesca, etc, se verán obligadas a desplazar sus centros operativos a Granadilla para optimizar costes y mantener la rentabilidad de sus negocios, como ya ha hecho Mercadona o bien, como ya ocurre con empresas importantes establecerán un único centro de distribución en Canarias desde el que reparten al resto de las Islas a través del tráfico interinsular; evidentemente, el centro

de operaciones se establecerá próximo al puerto mejor conectado con el exterior –Las Palmas-.

De todo lo anterior, parece sorprendente que un Plan no muestre con todas sus consecuencias estudios económicos que definan cual va a ser el futuro de los ciudadanos de Santa Cruz ante un cambio tan brutal que se pretende en la economía del municipio, abandonando a su suerte el futuro laboral de miles de puestos de trabajo vinculados a las dos industrias principales que existen en el municipio como son el puerto y la refinería, y a los que como única alternativa se ofrece una actividad de ocio y turismo de más que dudosa efectividad.

De los datos estadísticos municipales de los últimos 10 años, tanto en cuanto a la evolución de población como a la creación de empleo y actividades económicas, - coincidentes con el inicio de ésta política de desmantelamiento del puerto - se deduce claramente la evolución económica futura a la que se está conduciendo irremediablemente a Santa Cruz. Proceso diametralmente inverso a la evolución p.e. de Las Palmas cuya economía se centra en el desarrollo de su puerto.

3.- Compatibilizar las alternativas de desarrollo portuario con las de ocio y esparcimiento para la ciudad es posible, factible y necesario.

La compatibilidad entre la industria portuaria, incluida la pesada, con el desarrollo futuro portuario y de la ciudad es viable y necesaria. Armonización del impacto industrial con el medio ambiente y con la ciudad. Sirvan de ejemplo el plan de pintado artístico de los tanques de Cepsa hace años, control de emisiones en la ciudad o el convenio del Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria con los vecinos de Cueva Bermeja , barrio de la Alegría y los barrios limítrofes con el Puerto.

Delimitar y no interferir zonas propiamente destinadas a actividades portuarias con las recreativas y de ocio.

La liberalización de la Dársena de Los Llanos para la ciudad no se debe producir hasta que no se construya la Dársena Norte y una nueva terminal de contenedores en la zona que permita la competitividad en el puerto. Si se desplaza todo el tráfico de contenedores de la zona al Dique del Este, se saturarían las terminales y dejaría un pequeño margen de maniobra al tráfico de transbordos, por lo que tal y como

pretende la AP, se presentarían nuevos argumentos para justificar la necesidad de Granadilla.

Se deben replantear los espacios para que aprovechando el acercamiento de la ciudad al mar no se reste capacidad operativa real al puerto ni en el presente inmediato ni en el futuro.

No puede utilizarse las normas urbanísticas portuarias para actuaciones que le corresponden al Ayuntamiento (PGO) como es la de crear mas de 3000 plazas de aparcamiento de coches.

PROPUESTA DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ

En base a los razonamientos anteriores, se presentan modificaciones al Plan Especial del Puerto tendentes a acrecentar e impulsar la actividad portuaria en desarrollo armónico entre la ciudad y el puerto.

5.1.4.- Actuaciones prioritarias a realizar en el puerto:

Cambiaría de la siguiente manera:

1º) Ubicación inmediata de un nuevo varadero de reparaciones de buques con capacidad mínima que permita varar buques de hasta 5.000 toneladas de peso muerto. Se necesita una superficie aproximada de entre 35.000 a 40.000 metros cuadrados y podría estar ubicado en la futura Dársena Norte.

2º) Finalización inmediata de la primera fase de la ampliación del Dique del Este, en su proyecto original, aprobado y suscrito en el Compromiso para el desarrollo de los puertos de Tenerife, no recortado en la tan necesaria superficie.

3º) Ejecución de una vía de salida a través de túnel desde las proximidades del Bufadero hacia las conexiones exteriores

de circunvalación para evitar que todo el tráfico rodado y pesado que se genera en la zona industrial del puerto tenga que cruzar la ciudad.

4º) Ejecución inmediata de la Dársena Polivalente en Cueva Bermeja o en su caso, inicio de las obras de abrigo de la Dársena Norte, que permitirían una u otra desplazar tráfico de graneles de la Dársena de Los Llanos y de la Primera Alineación del Dique del Este a los nuevos muelles así como ubicar las descargas de vehículos y los nuevos varaderos.

5º) Ejecución de la segunda fase de la ampliación del Dique del Este que permitiría incrementar la capacidad de las terminales de contenedores en más de 500.000 teus.

6º) Dársena de Los Llanos: Uso compartido ciudad – puerto.

En tanto no se inicien las obras de abrigo de la Dársena Norte, la dársena continuaría con su actividad actual, posteriormente, los muelles de rivera se destinarían completamente a zonas lúdicas, marinas deportivas, paseos, plaza etc, algunos de los cuales ya se contemplan, mientras que las alineaciones en los diques DL-3, DL-4 y DL-5 se destinarían al atraque de mega yates, grandes veleros de recreo, reparaciones navales de buques de recreo y deportivo, abriendo el puerto una actividad poco explotada y de alta rentabilidad.

La cesión a uso ciudadanos de los atraques L-1A y L1B se haría simultáneamente al desarrollo del proyecto del muelle de Enlace y Plaza de España.

Esta Plataforma a interpuesto un RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO , contra el acuerdo Plenario del EXCMO Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife de fecha 20 de Enero de 2006, en el que se acordó aprobar definitivamente el Proyecto del Plan Especial del Muelle de Enlace, promovido por la Autoridad Portuaria y en el que entendemos es Nulo de Pleno Derecho.

7º) Muelle Norte:

Tras la marcha del yet foil y del fast ferry de la naviera Trasmediterránea en abril de 2005, en el Muelle Norte no ha atracado ningún buque y la estación marítima de dicho muelle permanece cerrada, al abandonar su actividad las oficinas y la cafetería que en ella quedaban.

EL Muelle Norte, de apenas 100 metros de línea de atraque, si puede contemplarse dentro de las zonas portuarias que se han ido quedando infrautilizadas. Su pavimento adoquinado, estar conectado directa e independientemente con la ciudad, disponer de zonas aledañas de aparcamientos, ser un muelle histórico, ubicar un edificio catalogado como la Estación de Prácticos así como la reconstruida embarcación Práctico nº1 y la hélice del Canarias, entre otras razones, le hacen como idóneo para ubicar el tan necesario y nunca constituido MUSEO MARÍTIMO DE TENERIFE.

La Fundación correillo La Palma en su última reunión del Patronato, en marzo de 2.006, "... acordó iniciar los trámites conducentes a la creación de un Museo Marítimo en Santa Cruz de Tenerife, coincidiendo con el atraque del buque y que rememore, a modo de parque temático, un muelle de principios de Siglo XX. La eslora del buque es de 67 metros, por lo que éste atraque, junto al Museo, sería idóneo para destinarlo a base de operaciones de un buque tan emblemático.

La colaboración de distintas instituciones: Ayuntamiento, Cabildo, Organismo Autónomo de Museos de Tenerife, Ministerio de Cultura del Gobierno de la Nación, Fundación correillo La Palma, etc, podrían hacer realidad esta demanda de la sociedad tinerfeña y el esfuerzo por parte de el Puerto se vería compensado por el atractivo que pudiera representar.

Cabrían también otras actividades como sería la de concentrar en dicho muelle parte del tráfico Inter.-Insular que en estos momentos opera en el Muelle de Enlace.

8º) Embarcadero del Centro Superior de Náutica.

Reparación y mejora del muelle de la Escuela de Náutica, donde se podrían ubicar todas las embarcaciones relacionadas

con el Salvamento Marítimo y crear una pequeña dársena relacionada con este tipo de operaciones.

9º) Desarrollo del proyecto aprobado para la Playa de Valleseco y desafección en dicha zona de actividades de Puertos Deportivos y usos Hoteleros

10º) Ampliación de la 3ª alineación del Dique del Este en la forma y dimensión necesaria que evite los efectos del oleaje con tiempos de componente sur sobre los nuevos muelles del Dique del Este, de lo contrario serán inoperativos, no solo las nuevas alineaciones sino que debido al fuerte efecto de resaca, el resto de los muelles de la Dársena del Este.

11º) Ampliación hacia el sur de la Terminal del Bufadero, de acuerdo a las previsiones establecidas en el Compromiso para el desarrollo de los puertos de Tenerife y en la medida que no incida en la ejecución del proyecto de la Playa de Valleseco.

12º) Dársena Norte

El Plan Especial define como Dársena Norte a lo que en la actualidad es la Dársena de Pesca y efectivamente, en las aguas exteriores de ésta Dársena se encuentra la más importante reserva potencial de desarrollo del puerto de Santa Cruz.

Las redacción del proyecto de abrigo de la futura Dársena Norte deberían comenzar de inmediato. Ello significaría que el Puerto de Granadilla no es necesario tal como está concebido en la actualidad.

Si no es así, al menos la Dársena Polivalente se debe ejecutar de manera inmediata, ya que es necesario, por una parte, liberar la actividad de la primera alineación del Dique del Este, por otra para ubicar los nuevos varaderos.

SE ACOMPAÑA A ESTAS ALEGACIONES UN DOCUMENTO CON PLANOS Y ESTIMACION ECONOMICA DE LA POSIBLE DARSENA NORTE , COMO ALTERNATIVA AL PUERTO DE GRANADILLA:

1- OBJETO DEL DOCUMENTO:

El objeto de este documento es una posible alternativa a la construcción del nuevo Puerto de Granadilla,

Dicha alternativa se sitúa en el Municipio de Santa Cruz de Tenerife, concretamente en la Zona de la actual Dársena de Pesca en lo que constituiría la denominada Dársena Norte. Se comentarán los aspectos técnicos de esta alternativa en estudio, además de facilitar la estimación económica de lo que representaría la ejecución de dicho proyecto.

Es indispensable destacar que la intención de esta propuesta es la de generar una infraestructura portuaria que hagan frente al tráfico de Importación- Exportación de la Isla de Tenerife, así como la posibilidad de captación de tráfico de trasbordo.

2- ASPECTOS TÉCNICOS:

La intención a la hora de establecer la situación en planta de la presente alternativa, ha sido aprovechar el tramo marítimo

entre la Dársena del Este y el Pueblo de San Andrés, donde la batimetría se suaviza con respecto al resto del litoral santacrucero.

Una vez allí y, siendo consecuentes con las actuales actuaciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria como son los rellenos contiguos a la Dársena de Pesca, destinados a la Zona ZEC, y los rellenos contiguos al Dique del Este, se pasó a establecer la configuración de la Dársena Norte.

Esta Dársena podría tener dos orientaciones, una con la bocana hacia el Norte, y otra con la bocana hacia el Sur. Hemos elegido la segunda actuación, con la bocana hacia el Sur, pues entendemos que reúne mejores condiciones bajo el punto de vista operativo.

En cualquier caso, también podría valorarse la opción hacia el norte.

El buque tipo utilizado es un portacontenedores, de 350 metros de eslora. El calado no es limitativo debido a la configuración de los fondos en esta zona.

Esta Dársena no tendría que ser exclusiva para el tráfico de contenedores, sino que podría albergar espacio para graneles sólidos, carga rodada, etc...con el fin de cubrir las

demandas de tráfico mas importante que podría necesitar el Puerto de Santa Cruz en los próximos años.

En cuanto a las características técnicas se destacan:

- **Dique exterior: 2.398 m, estando su alineación principal cimentada sobre banquetta cuyo pie no va más allá de la cota 70 metros.**
- **Anchura de la bocana es de 350 m.**
- **El círculo de maniobras es de 665 metros.**
- **La longitud de atraque en Zona de Ribera es de 2.578 metros.**
- **La longitud de atraque en diques es de 2.398 metros.**
- **La superficie de agua abrigada es de aproximadamente de 900.000 m².**
- **La superficie de muelles y las longitudes de atraque por diferentes usos podrían ser:**

- **Graneles sólidos: 93.061 m²**

Línea de atraque: 583 m

Calado: 16 m.

- **Zona destinada a contenedores: 301.589 m²**
 - Línea de atraque: 945 m**
 - Calado: 20 m**
- **Posible ampliación terminal de contenedores:**
 - Superficie: 150.437 m²**
 - Línea de atraque: 750 m**
 - Calado: 16 m**
- **Superficie destinada a Zona ZEC: 158.385 m²**
- **Carga rodada y operaciones varias:**
 - Superficie: 111.039 m²**
 - Línea de atraque: 300 m**
 - Calado: 16 m**
- **La superficie total de terminales de sus diferentes usos es de: 814.511 m²**
- **El número de Teus que generaría esta nueva terminal, ocupando solamente el espacio anteriormente previsto estaría en torno a 1.350.000 Teus.**
- **Los rellenos serían del orden de 20.000.000 m³**

Además, surgiría una generación de línea de atraque indirecta en el actual Dique del Este, que conectaría con la nueva superficie para graneles sólidos de la Dársena Norte, mediante demolición del espaldón de dicho Dique.

La estimación económica de estas actuaciones ascendería a la cantidad de 480.000.000 €, desglosados en diferentes actuaciones:

FASE 1: Construcción del Dique vertical: 1691 ml.

Longitud de dique en talud: 571 ml

Longitud línea de atraque(-16m) 275 ml

Superficie de explanada 114.804 m2

Movimiento de tierras 6.000.000 m3

Plazo de ejecución 48 meses

Estimación económica 200ME

FASE 2: Longitud contradique 125 ml

Longitud línea de atraque (-20 m) 665ml

Superficie de explanada 117.993 m2

Movimiento de tierras 2.500.000m3

Plazo de ejecución 30 meses

Estimación económica 60ME

FASE 3: Longitud contradique 64 ml

Línea de atraque 583 ml

Longitud de dique 847 ml

Superficie de explanada 104.592 m²

Movimiento de tierras 5.500.000 m³

Plazo de ejecución 30 meses

Estimación económica 120 ME

FASE 4 :Línea de atraque(-16y-20m)1055ml

Superficie de explanada 298.058m²

Movimiento de tierras 6.000.000m³

Plazo de ejecución 36 meses

Estimación económica 100ME

RESUMEN DE LA AMPLIACION DEL PUERTO DE SANTA CRUZ:

Línea de atraque en muelles 3.265ml

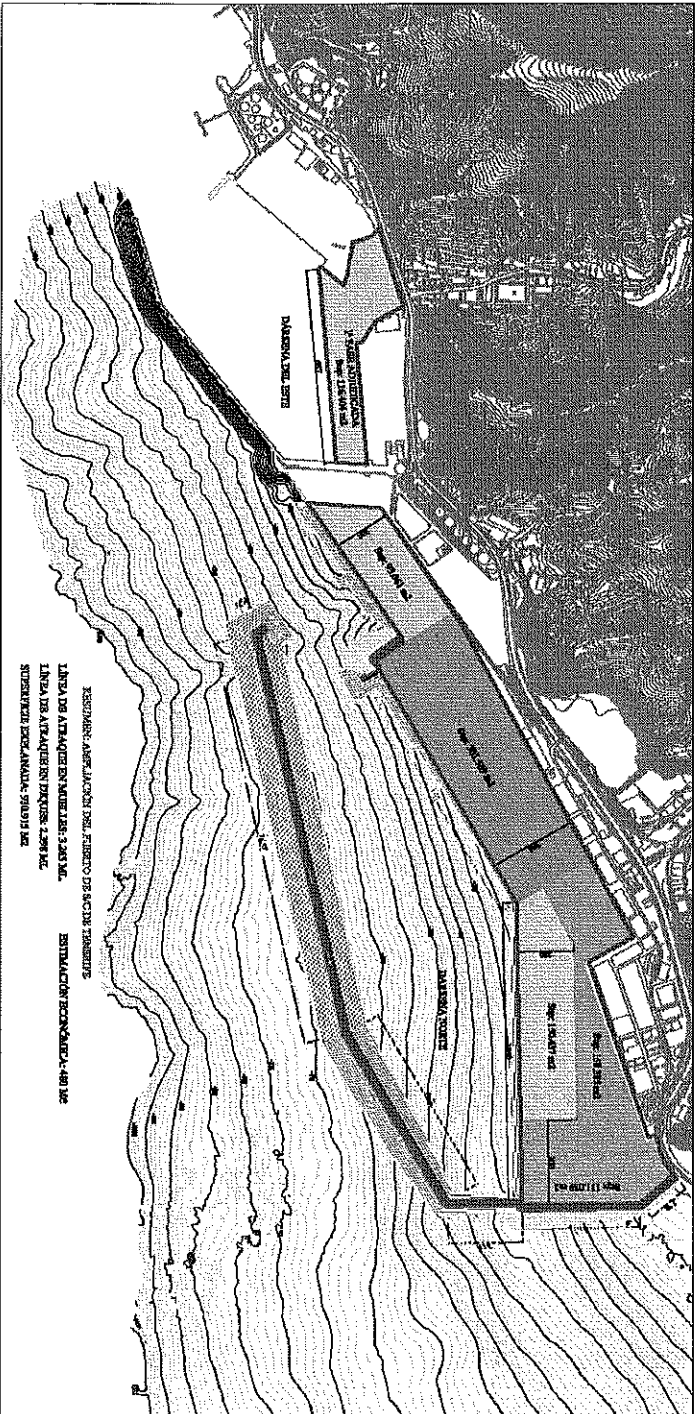
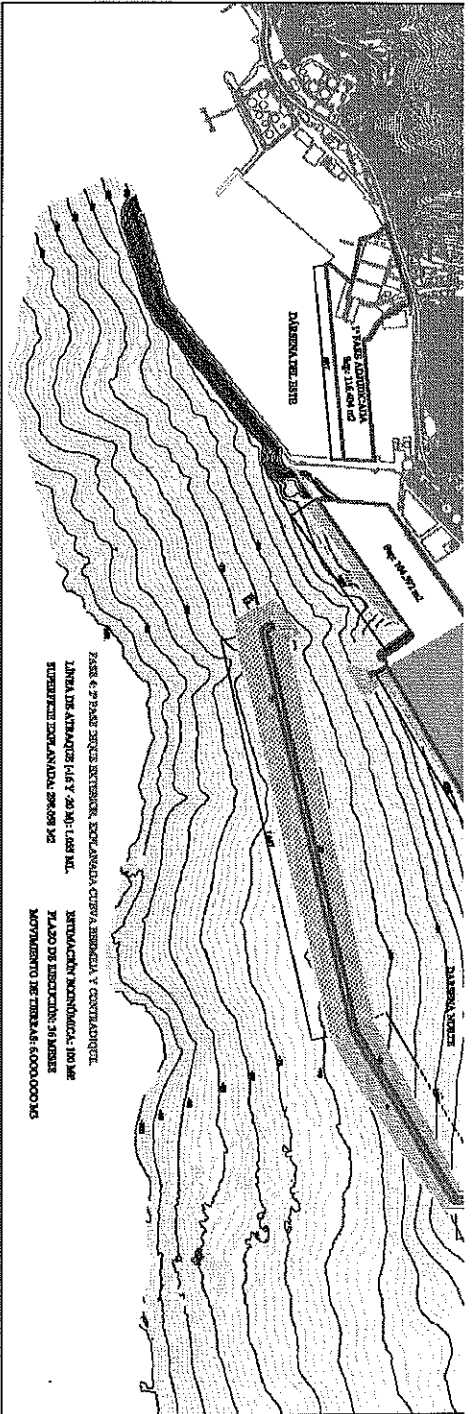
Línea de atraque en diques 2398ml

Superficie de explanadas 930.915 m²

Estimación económica total 480 ME

En estas obras estarían incluidas la actual ampliación de la Dársena del Este así como los actuales rellenos de la Zona ZEC de la Dársena de Pesca, es de significar que el presente proyecto

**supera en todos los aspectos al presentado para el Puerto de
Granadilla.**



13º) Zona Industrial de Jagua.-

Es la zona industrial de reserva que le queda al puerto para ubicación de EMPRESAS DESTINADAS A SERVICIOS PORTUARIOS. La cantera de la zona, junto con la Jurada, etc. debe ser, respetando las medidas medioambientales necesarias, así como las medidas compensatorias pertinentes que permitirían por una parte ordenar el territorio, por otra ampliar el suelo industrial a disposición del puerto y de la ciudad y por otra la extracción de la cantera necesaria para la ejecución de la Dársena Norte.

14º) Marina de San Andrés.-

Hacer desaparecer definitivamente la posibilidad de construcción de un Puerto Deportivo en el litoral de San Andrés y reservar dicha zona para la posible construcción de la Dársena Norte.

15º) Varios.-

Evitar la permanente improvisación que pesa sobre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, como consecuencia de una correcta y racional planificación, por todo ello solicitamos se incluya también en el Plan Especial:

1.-La construcción, tantas veces demandada por el Pueblo de San Andrés, de una escollera de protección, frente a los habituales temporales del este-sureste, así como la construcción de un refugio pesquero acorde con las necesidades de dicha actividad.

2.-La Necesidad de cambiar el PIOT y el PGO ahora en revisión, para que se reconozca el carácter principal y elemento de

referencia en el sistema portuario de la Isla el Puerto de la Capital, así como la viabilidad y conveniencia de su desarrollo.


3.-La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife debe declarar y consignar en sus planes para el Puerto, como espacio de reserva para su desarrollo, toda la zona de su competencia que se extiende desde la perpendicular al punto meridional del comienzo de la Bahía de San Andrés, hasta el frente de la desembocadura del barranco del El Bufadero, excluyendo cualquier destino para nuevas marinas deportivas u otros fines con ocupación de la lamina de agua actual que mermen o dificulten las futuras ampliaciones del Puerto.

Muchos somos los que nos tememos que sin puerto y tantas otras industrias directa o indirectamente vinculadas al puerto, los vecinos del municipio tengan que coger la maleta.

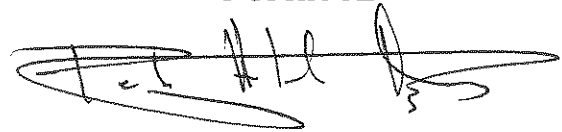
A tal efecto.

SOLICITA, SE TENGA EN CUENTA LO ALEGADO, Y SE CONSIDERE SU INCLUSION EN EL DOCUMENTO DE PLANEAMIENTO EN TRAMITE.

Cándido Quintana Arteaga
Presidente



Pedro Anatael Meneses R.
Portavoz



Santa Cruz de Tenerife 25 de Octubre de 2013