

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

## **MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y ANEXOS**

### **ADENDA I: CORRECCIÓN DE ERRORES MATERIALES**

### **ADENDA II: MODIFICACIONES DERIVADAS DE INFORMES SECTORIALES Y DEL ACUERDO DE LA COTMAC DE 24 DE JULIO DE 2014**

**Septiembre 2014**





**- DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN Y DE ORDENACIÓN**

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

- DIRECTOR REDACTOR:

Jorge Coderch Figueroa                      Arquitecto

- EQUIPO DE COLABORADORES:

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

**- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

**EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES**

Rosendo Jesús López López	Biólogo
Juan José Ubach Suárez	Biólogo

**- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD**

**TENO INGENIEROS**

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

**ADRIALE INGENIERÍA, S.L.**



## MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y ADENDAS 1 Y 2

El presente volumen incluye la siguiente documentación obrante en el expediente:

- **MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y ANEXOS (JUNIO 2014)**

Comprende los capítulos de trámite de participación ciudadana, informes emitidos por el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife respecto al expediente del Plan Especial del Puerto, informes emitidos en el trámite de consulta a las Administraciones Públicas y el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de abril de 2014, así como los Anexos I (Informe a las Alegaciones) y II (Certificados municipales de alegaciones presentadas durante el período de información pública y de informes solicitados y emitidos por las administraciones públicas durante el trámite de consulta); Se incluye la corrección de errores materiales (Adenda I) operada en el trámite de junio 2014.

- **ADENDA I: CORRECCIÓN DE ERRORES MATERIALES (JUNIO 2014)**

Comprende la relación de errores materiales no sustanciales detectados en los distintos documentos del Plan Especial de Junio 2014 (excluyendo errores ortográficos, gramaticales o correcciones de estilo), así como aportándose la subsanación de los mismos. No se adjuntan los planos modificados, toda vez que éstos fueron nuevamente actualizados en la Adenda II.

- **ADENDA II: MODIFICACIONES DERIVADAS DE INFORMES SECTORIALES Y DEL ACUERDO DE LA COTMAC DE 24 DE JULIO DE 2014 (SEPTIEMBRE 2014)**

Comprende los capítulos de objeto y antecedentes, los informes emitidos por las Administraciones Públicas con posterioridad a los incluidos en la Memoria de Información Pública (segundo informe del Cabildo Insular de Tenerife e informe del Consejo Insular de Aguas de Tenerife) y Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 24 de julio de 2014; No se adjuntan los planos modificados, toda vez que éstos se incluyen en el propio Texto Refundido.

En Santa Cruz de Tenerife, septiembre de 2014

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



# **PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

## **MEMORIA DE LA INFORMACION PÚBLICA**

**Junio 2014**





## ÍNDICE

1. TRÁMITE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	1
2. INFORMES EMITIDOS POR EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE RESPECTO AL EXPEDIENTE DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO .....	5
2.1. Dirección técnica de urbanismo de la Gerencia Municipal de Urbanismo: revisión de las determinaciones relativas a la red viaria .....	5
2.2. Servicio de control y gestión medioambiental del área de gobierno de Calidad ambiental, seguridad y servicios públicos .....	7
2.3. Dirección técnica de Urbanismo de la Gerencia Municipal de Urbanismo .....	8
2.4. Sección de régimen jurídico de la Gerencia Municipal de Urbanismo .....	16
2.5. Sección de proyectos urbanos y obras .....	21
3. INFORMES EMITIDOS EN EL TRÁMITE DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS .....	23
3.1. Dirección general de Sostenibilidad de la costa y del mar, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente .....	24
3.2. Dirección general de Aviación civil, del Ministerio de Fomento .....	25
3.3. Subdirección general de Redes y operadores de telecomunicaciones, del Ministerio de Industria, Energía Y Turismo .....	27
3.4. Subdirección general de Seguridad, contaminación e inspección marítimas de la Dirección general de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento .....	28
3.5. Cabildo Insular de Tenerife .....	28
3.6. Puertos del Estado .....	39
4. ACUERDO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS DE 28 DE ABRIL DE 2014 .....	41

## ANEXOS

ANEXO I: Informe a las alegaciones

ANEXO II: Certificados municipales de alegaciones presentadas durante el período de información pública y de informes solicitados y emitidos por las administraciones públicas durante el trámite de consulta



## 1. TRÁMITE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El documento del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado inicialmente mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el día 29 de julio de 2013.

El expediente relativo al documento del Plan Especial del Puerto, junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental, fue sometido al trámite de información pública por plazo de dos meses, a contar desde la fecha de su inserción en el Boletín Oficial de Canarias (BOC nº 176, de 12 de septiembre de 2013).

Con fecha 28 de enero de 2014, la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife remite a la Autoridad Portuaria copia de las alegaciones formuladas durante el trámite de información pública del expediente del Plan Especial del Puerto, a los efectos de emitir el correspondiente informe. El oficio de remisión de la Gerencia de Urbanismo se registra de entrada en la Autoridad Portuaria en la misma fecha, bajo nº E-GEN-2014/000513.

Durante el período de información pública del documento de aprobación inicial se presentaron 20 alegaciones.

Las alegaciones presentadas dentro del plazo establecido se enumeran a continuación (según certificado incluido en el Anexo II de este documento):

1. Registro de entrada 2013079829, de **24/09/2013**, en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **D<sup>a</sup>. Marta Sánchez del Río González-Palenzuela**, DNI 43.826.324 P.
2. Registro de entrada 3091386, de **14/10/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Fundación Canaria de la Construcción** (D. Abelardo Rodríguez Alberto, DNI 41.909.356 K).
3. Registro de entrada 7656/13, de **17/10/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por el **Real Club Náutico de Tenerife** (D. Jose Miguel Conejo de la Roca, DNI 41.910.876 T).
4. Registro de entrada 7915/13, de **25/10/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife**, CIF G 38858247 (D. Cándido Quintana Arteaga, D. Pedro Anatael Meneses R.).
5. Registro de entrada 7917/13, de **25/10/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **D. Cándido Quintana Arteaga**, DNI 41.946.229 W.
6. Registro de entrada 3248337, de **28/10/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: solicitud de documentación presentada por la **Fundación Canaria de la Construcción**, CIF G 38437661 (D. Abelardo Rodríguez Alberto, DNI 41.909.356 K).
7. Registro de entrada 2013091329, de **31/10/2013**, en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **Emmasa, Empresa Mixta de Aguas de Santa Cruz de Tenerife S.A.**, CIF A 38002929 (D. Jesús Blanco García, DNI 35.103.895 F).
8. Registro de entrada E-GEN-2013/006068, de **06/11/2013**, en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Entidad Mercantil "United Confectionary, S.L.U."** (D. Oleg Kovalenko).

9. Registro de entrada E-GEN-2013/006069, de **06/11/2013**, en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Entidad Mercantil "Worldwide Confectionary, S.L.U."** (D. Oleg Kovalenko).
10. Registro de entrada 8277/13, de **08/11/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **Lidl Supermercados, S.A.U.**, CIF A 60195278 (D. Fernando Manuel Pérez Soto, DNI 47.353.367 R).
11. Registro de entrada 2013093869, de **08/11/2013**, en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por el **Grupo Municipal Popular en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife** (D<sup>a</sup>. Cristina Tavío Ascanio).
12. Registro de entrada 3387331, de **11/11/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Asociación de Patrimonio Oral e Histórico de Valleseco "Los Nadies"**, CIF G 76509710 (D. Oliver Eduardo Armas Fuentes).
13. Registro de entrada 3388575, de **11/11/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Fundación Canaria de la Construcción**, CIF G 38437661 (D. José Ana Pérez Labajos, DNI 41.907.247 M).
14. Registro de entrada 8404/13, de **12/11/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Compañía Construcciones Dique del Este, S.A.** (D. Manuel Careaga Hormaza, DNI 16.029.606 D).
15. Registro de entrada 2013095125, de **12/11/2013**, en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por la **Entidad Mercantil "Fred Olsen, S.A."**, CIF A 38010567 (D. Sebastián Cerezo Montañez, DNI 24.277.336 P).
16. Registro de entrada de **12/11/2013**, en Correos: alegaciones formuladas por **la formación política Sí Se Puede** (D. Pedro Fernández Arcilla y D<sup>a</sup>. Asunción Frías Huerta).
17. Registro de entrada de **12/11/2013**, en Correos: alegaciones (documento 1) formuladas por **D. Alejo Salgado Izquierdo**, DNI 43.797.791 H.
18. Registro de entrada 3425277, de **13/11/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **D. Carlos Bernal Limiñana**, DNI 43.821.366 H.
19. Registro de entrada 3429383, de **13/11/2013**, en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife: alegaciones formuladas por **D. Felipe Campos Miranda**, DNI 42.058.079 R.

Fuera del plazo establecido se presentó la siguiente alegación:

20. Registro de entrada 9009/13, de **3/12/2013**, en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife: alegaciones (documento 2) formuladas por **D. Alejo Salgado Izquierdo**, DNI 43.797.791 H.

En el Anexo I a este documento se analiza e informa cada una de las alegaciones formuladas en el trámite de información pública del expediente.

A cada uno de los escritos de alegaciones se le ha asignado un número. Para cada caso, se ha realizado la síntesis del escrito, el informe sobre su contenido y la propuesta individualizada que se realiza, recogiendo todo ello en la ficha de cada alegación. Los escritos de alegaciones

presentados se encuentran, como es preceptivo, en el expediente administrativo correspondiente.

De las 20 alegaciones estudiadas, una (1) se estima totalmente, diez (10) se estiman parcialmente y nueve (9) se desestiman (algunas de estas últimas, debido a que no se hace propuesta alguna o por no ser competente el Plan Especial), de acuerdo al siguiente cuadro:

Nº ALEG.	NOMBRE	NIF-CIF	PROPUESTA
1	Marta Sánchez del Río González-Palenzuela	43.826.324 P	Estimar parcialmente
2	Fundación Canaria de la Construcción (Abelardo Rodríguez Alberto)	41.909.356 K	Desestimar
3	Real Club Náutico de Tenerife (José Miguel Conejo de la Roca)	41.910.876 T	Estimar parcialmente
4	Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife,	G 38858247	Desestimar
5	Cándido Quintana Arteaga	41.946.229 W	Desestimar
6	Fundación Canaria de la Construcción	G 38437661	Estimar
7	Emmasa (Empresa Mixta de Aguas de Santa Cruz de Tenerife S.A.)	A 38002929	Estimar parcialmente
8	United Confectionary, S.L.U.	-	Estimar parcialmente
9	Worldwide Confectionary, S.L.U.	-	Desestimar
10	LIDL Supermercados, S.A.U.	A 60195278	Desestimar
11	Grupo Municipal Popular en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife Cristina Tavío Ascanio	-	Estimar parcialmente
12	Asociación de Patrimonio Oral e Histórico de Valleseco "Los Nadies"	G 76509710	Estimar parcialmente
13	Fundación Canaria de la Construcción	G 38437661	Desestimar
14	Compañía Construcciones Dique del Este, S.A. D. Manuel Careaga Hormaza	16.029.606 D	Estimar parcialmente
15	Fred Olsen, S.A.	A 38010567	Desestimar
16	Formación política Sí Se Puede Pedro Fernández Arcilla y Asunción Frías Huerta	-	Estimar parcialmente
17	Alejo Salgado Izquierdo	43.797.791 H	Desestimar
18	Carlos Bernal Limiñana	43.821.366 H	Estimar parcialmente
19	Felipe Campos Miranda	42.058.079 R	Estimar parcialmente
20-FP	Alejo Salgado Izquierdo	43.797.791 H	Desestimar

El índice de participación en el período de información pública se considera adecuado, en relación al objetivo de lograr a través de la participación de los particulares que se realizaran aportaciones que ayudarán a concretar las soluciones de planeamiento a partir de propuestas reales.



## 2. INFORMES EMITIDOS POR EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE RESPECTO AL EXPEDIENTE DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO

El documento del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado inicialmente mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el día 29 de julio de 2013.

Tal y como se indica en el apartado primero del citado acuerdo, en el documento que se elabore una vez completado el trámite de información pública, se deberán subsanar los reparos y atender las recomendaciones puestas de manifiesto en los informes emitidos por la Dirección Técnica de Urbanismo (con fechas 19 y 22 de julio de 2013), por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2013) y por la Sección de Régimen Jurídico (con fecha 23 de julio de 2013).

Con fecha 10 de octubre de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife remite a la Autoridad Portuaria copia de dichos informes emitidos por la Dirección Técnica de Urbanismo, así como copia del informe emitido por la Sección de Régimen Jurídico. El oficio de remisión de la Gerencia de Urbanismo se registra de entrada en la Autoridad Portuaria el 11 de octubre, bajo nº E-GEN-2013/005580.

Con fecha 22 de octubre de 2013, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife remite a la Autoridad Portuaria copia del informe emitido por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental del Área de Gobierno de Calidad Ambiental, Seguridad y Servicios Públicos del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. El oficio de remisión de la Gerencia de Urbanismo se registra de entrada en la Autoridad Portuaria el 23 de octubre, bajo nº E-GEN-2013/005762.

Con fecha 15 de abril de 2014, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife remite a la Autoridad Portuaria copia del informe del Servicio Técnico de Proyectos Urbanos, Infraestructura y Obras, de fecha 20 de marzo de 2014. El oficio de remisión de la Gerencia de Urbanismo se registra de entrada en la Autoridad Portuaria el 15 de abril, bajo nº E-GEN-2014/002062.

Los mencionados informes emitidos por las diferentes áreas y servicios del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se analizan a continuación

### 2.1. DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO: REVISIÓN DE LAS DETERMINACIONES RELATIVAS A LA RED VIARIA

La Dirección Técnica de Urbanismo, en su informe emitido con fecha 19 de julio de 2013 sobre las determinaciones relativas a la red viaria establece:

#### **Vía de servicio del puerto a su paso por el Muelle de Enlace**

***No queda suficientemente claro su trazado, debiendo confirmar si realmente una parte de la vía discurrirá bajo el edificio de la futura terminal de pasajeros, y en qué punto termina exactamente el trazado soterrado de la vía. Se solicita la inclusión de una sección transversal que refleje la solución propuesta. Se solicita revisar la trama correspondiente a vía rodada subterránea ya que parece que la vía de servicio termina bajo el edificio de la terminal de pasajeros.***

Tal y como se argumenta en el capítulo 5.1.E de la Memoria de Ordenación, la ordenación en este ámbito se ha adaptado a las modificaciones habidas en el trazado soterrado de la Vía del Litoral, modificaciones que a su vez han obligado a desplazar la Vía de Servicio del Puerto (que discurre en paralelo a la anterior y actualmente en ejecución) más hacia el interior del ámbito portuario.

En consecuencia, y considerando que la delimitación (sobre rasante) de la parcela de la terminal se ajusta a la solución contemplada en la propuesta ganadora del concurso de ideas, en efecto el trazado soterrado de la Vía de Servicio discurre parcialmente y a nivel del sótano bajo la mencionada parcela. Todo ello sin perjuicio de que la tipología edificatoria determinada para el edificio de la terminal es la de edificación abierta, lo que permitiría, si procede, el reajuste de la edificación respecto a la inicialmente proyectada.

En cuanto al punto en el que finaliza el tramo soterrado de la Vía del Puerto, éste se sitúa próximo al lado norte de la primera pasarela de acceso a la cubierta del Edificio Puerto Ciudad. Se procederá a realizar en los planos las correcciones necesarias al efecto de clarificar gráficamente lo anteriormente expuesto.

### **Conexión entre la vía de servicio del puerto y la entrada-salida del ámbito portuario en Muelle Norte**

***No se refleja en el documento el trazado que une la vía de servicio con la citada entrada-salida.***

En el área funcional de la Dársena de Anaga, el Plan Especial se adapta parcialmente a las determinaciones del planeamiento general y PTESVAM, en cuanto a la previsión de soterrar parte de la vía de servicio del Puerto y así permitir la ampliación de la Avenida de Anaga. No obstante, esta obra no presenta visos de ejecutarse en el corto o medio plazo, aparte de que podría ser susceptible de sufrir variaciones en su trazado cuando se aborde su estudio con mayor nivel de detalle (como en efecto ha ocurrido con el tramo de la Vía del Litoral recientemente ejecutado en la zona de la Plaza de España).

En consecuencia, el trazado de la citada vía de unión, funcionalmente innecesaria hasta que no se aborde la modificación en este tramo de la red viaria estructural de la ciudad, no ha sido reflejado en los planos de ordenación, a fin de no establecer limitaciones al uso de Actividades asociadas al tráfico adyacente que actualmente se desarrolla en este ámbito.

En todo caso, en la ficha del área funcional y en relación a dicho uso de actividades asociadas al tráfico adyacente, cabe recordar que se incluye la siguiente instrucción que garantiza la futura ejecución de esta vía:

*"[...] 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"*

### **Estudio de Tráfico y Movilidad**

***Considerar la posible 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.***

Se considera que la influencia de la nueva terminal en el tráfico de vehículos del puerto no será relevante, puesto que en el caso de mantener un tamaño de los buques de cruceros en régimen de puerto base similar al actual, solamente se prevé una diferencia en el tránsito interior de vehículos en el puerto, como consecuencia del traslado de este tráfico desde el dique sur hasta el Muelle de Ribera.



Por otro lado, un porcentaje muy elevado del tráfico de vehículos asociado corresponde a transporte colectivo (guaguas), para lo que se ha establecido la correspondiente reserva de espacio. Por tanto, si se produjese un aumento del tamaño de los buques de cruceros en régimen de puerto base, se estima que el número de guaguas generadas (del orden de 20 guaguas por cada 1000 pasajeros de incremento) no resulta significativo para el desarrollo del tráfico portuario.

## **2.2. SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS**

Sobre los informes emitidos por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental del Área de Gobierno de Calidad Ambiental, Seguridad y Servicios Públicos del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, lo siguiente:

Con fecha de 29/04/2013 el Servicio de Control y Gestión Medio Ambiental del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (expediente Gerencia 2012/4604) emite escrito indicando que, pese a verificar que el ISA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife cumple con los apartados del *“Anexo I: Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental”* de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, respecto a la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental, existen una serie de consideraciones a subsanar. El nuevo ISA que subsana las consideraciones allí recogidas fue remitido al Ayuntamiento para su revisión e informe.

Con fecha de 22/07/2013 el Servicio de Control y Gestión Medio Ambiental del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (expediente Gerencia 2013/4604) emite escrito favorable, informando que una vez analizado el nuevo ISA remitido, *“... tiene a bien proponer la remisión de los informado a la Dirección Técnica Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo”*. A continuación se incluye copia de las consideraciones informadas:

*Analizado nuevamente el documento remitido se informa lo siguiente:*

- *Se ha incluido, entre las páginas 15 y 18 del Documento de Memoria, la descripción del proyecto de fecha de noviembre de 2012 denominado “Medidas contra el riesgo de desprendimiento en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife”, siendo el autor Germán Hernández Durán (Ingeniero de Minas). También se ha comprobado que con fecha de junio de 2013 (nº BOE 133), el Ministerio de Fomento anunció la licitación de las obras para el desarrollo del proyecto de referencia. Por tanto, se entiende subsanada esta observación del informe anterior.*
- *En el documento “breve descripción de los principales impactos preexistentes” dentro del apartado de “impactos sobre la calidad atmosférica” se ha introducido una referencia específica a las labores de tránsito de carga y descarga de contenedores en el muelle las cuales producen fundamentalmente ruido. No obstante, sigue sin indicarse nada sobre las horas nocturnas.*
- *Se han incluido las representaciones gráficas en el apartado de conclusión valoración (ahora pág. 172) y en el apartado de evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan (ahora pág. 240).*
- *En el nuevo documento presentado ahora se ha incluido un anexo V\_ruidos, que consta de un informe técnico y 3 anexos (planos, condiciones de funcionamiento de la actividad portuario-buques y definiciones acústicas). En los planos de Mapa de Ruido Nocturno se comprueba ahora que hay ruido generado tanto en la nueva terminal de Contenedores de María Jiménez como en el entorno del helipuerto. Si bien en el informe técnico se expone que dicha actividad nocturna no supera la limitación que establece la Ley de Ruido Estatal, Ley 37/2003, que es la que se ha tomado como referencia según se argumenta en la página 12 de dicho informe. Por último si bien no se explicita la inclusión de un Plan de Seguimiento y Medición de Ruido, sí que se concluye al final del informe técnico la necesidad de actualizar de forma periódica el estudio, para valorar los cambios producidos.*

Por lo tanto, atendiendo al sentido favorable del informe, no se hace consideración alguna.

### **2.3. DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO**

La Dirección Técnica de Urbanismo de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz De Tenerife emite informe con fecha 22 de julio de 2013.

Una vez analizado el documento del Plan Especial del Puerto, la Dirección Técnica de Urbanismo concluye:

#### **- CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

##### **Área Funcional La Hondura: dotación de aparcamiento**

***Se observa que se ha eliminado la dotación de aparcamiento de esta área sin justificación, debiendo entenderse como un error a corregir.***

Tal observación alude a que en el primer documento de Plan Especial presentado en la Gerencia de Urbanismo (de fecha septiembre de 2012), se había previsto dotación de aparcamiento para el ámbito de La Hondura.

No obstante, en el documento del Plan Especial aprobado inicialmente (de fecha julio de 2013), no se ha considerado necesaria tal dotación, en razón del uso característico de la actividad a desarrollar (operaciones portuarias y graneles líquidos), además de ser un área físicamente disgregada de la movilidad rodada del resto del puerto.

##### **Área Funcional Parque Marítimo**

***La Dirección Técnica de Urbanismo propone dejar remitida la ordenación del área a un Plan Especial específico, resultando de aplicación el actualmente vigente hasta la aprobación y entrada en vigor de la modificación que se tramita.***

No se atiende la propuesta realizada por la Dirección Técnica de Urbanismo, dado que, siendo coherente la ordenación prevista para dicho ámbito en el Plan Especial del Puerto con la establecida en la mencionada Modificación que se tramita, en las normas del Plan Especial se han establecido las determinaciones necesarias a los efectos de regular adecuadamente los dos supuestos posibles:

- a) Que en primer lugar se apruebe definitivamente el presente Plan Especial (para lo que se ha dispuesto la expresa derogación del Plan Especial del Parque Marítimo vigente, así como una disposición transitoria relativa a la vigencia de la ordenación del Plan Especial del Puerto en este ámbito hasta la aprobación de la mencionada Modificación),  
o
- b) Que en primer lugar se apruebe definitivamente la mencionada Modificación del Plan Especial del Parque Marítimo en trámite (por lo que, en aplicación de la disposición transitoria citada, quedaría sin efectos la ordenación propuesta en el presente Plan Especial).

Todo ello sin perjuicio de que en sesión celebrada en fecha 6 de noviembre de 2013, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó declarar la innecesariedad para los usos portuarios, de los terrenos localizados en el "Área Funcional II. Parque Marítimo", definida en el vigente PUEP, y que siga el trámite reglamentario.

***Se considera necesario completar las instrucciones que se señalan para el Estudio de Detalle propuesto en el Plan Especial para la edificación a construir en la parcela con uso Recreativo Anexo Auditorio, en el sentido de que sea preceptivo controlar, y en su caso, reducir, su altura, si se perjudicara la estética y la visión diáfana del Auditorio (no superar la altura de la terraza-espacio libre perimetral del Auditorio), así como garantizar que la ocupación de la parcela no afecte a la consideración del Auditorio como edificio emblemático que debe ser apreciado de forma exenta (solución separada del perímetro del Auditorio).***

Se atiende la observación realizada, para lo que se incluirá en la correspondiente ficha del área funcional, instrucciones tendentes a limitar la altura máxima de esta edificación anexa (que no deberá superar la rasante de la plaza del Auditorio), así como estableciendo en los planos de ordenación un área de movimiento que contemple su retranqueo respecto a la parcela de Auditorio. Todo ello sin perjuicio de que la mencionada parcela se remite a Estudio de Detalle.

#### **Área Funcional Dársena de Anaga**

***Se propone desglosar en el cuadro incluido en la Ficha del Área Funcional, la superficie de suelo y edificabilidad asignada, a cada una de las tres pastillas edificatorias calificadas con uso terminal de pasajeros en este ámbito: Edificio Puerto-Ciudad (existente), Terminal de Muelle Norte (existente), y nueva Terminal de Cruceros prevista en el frente de la Avenida de Anaga.***

Se atenderá la observación realizada, modificando el cuadro incluido en la ficha del área funcional en el sentido indicado en el informe.

#### **Área Funcional La Alegría**

***Se considera que el Estudio de Detalle previsto no puede señalar la tipología edificatoria a adoptar. Asimismo indica que la Autoridad Portuaria argumenta 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. No obstante, este reparo queda remitido a lo que en su informe establezca el Servicio Jurídico.***

El Plan Especial no remite el establecimiento de la tipología edificatoria de la parcela de uso de oficinas a Estudio de Detalle, facultad que tal y como se observa en el informe, no es competencia de tal instrumento de ordenación. La tipología edificatoria de la parcela indicada es la de edificación abierta, tal y como se establece en el plano de parámetros de la edificación. No obstante, se entiende que tal error de interpretación se induce a partir de la siguiente instrucción incluida en la ficha del área funcional:

- *Se permite mantener la edificación actual y concentrar la edificabilidad restante en el patio interior. Como alternativa, se podrá concentrar toda la edificabilidad en un edificio desarrollado en altura.*

Tal instrucción es meramente argumentativa (más propia de la Memoria de Ordenación que del cuerpo normativo del Plan), dado que el Estudio de Detalle podrá optar no sólo entre las dos variantes o “alternativas” indicadas - a) mantenimiento íntegro de la edificación existente más edificación anexa o b) edificio singular desarrollado en altura -, sino entre las múltiples soluciones intermedias de ordenación volumétrica con base a la tipología de edificación abierta que puedan plantearse y según el resto de parámetros establecidos para la mencionada parcela.

En consecuencia, se eliminará tal instrucción de la ficha de ordenación, incluyéndose la justificación de la ordenación propuesta en el correspondiente apartado del capítulo 5 de la Memoria de Ordenación. Por otra parte, se complementarán los parámetros urbanísticos de la parcela, principalmente en relación a la ocupación de la edificación y de manera similar a lo ya establecido en edificios de similar uso y tipología situados en el ámbito del Plan Especial.

**En relación al acceso al entramado de galerías y túneles excavados en la ladera de la montaña existente, el Plan Especial califica este entorno con uso Autoridad Portuaria con un pequeño coeficiente de edificabilidad destinado a almacenaje y actividades vinculadas. Al estar esta parcela situada en una zona de riesgos identificada en el ISA, se debería reconsiderar dicho uso, y en todo caso, se debería hacer referencia en las instrucciones de la ficha de ordenación a las medidas que propone el ISA.**

En la mencionada parcela de uso Autoridad Portuaria, se justifica la ordenación establecida, en razón de que ésta se limita a reconocer la realidad existente, tanto en cuanto al uso como a los parámetros urbanísticos establecidos.

No obstante, se atiende la observación realizada en lo relativo a hacer referencia para las parcelas afectadas en las instrucciones de la ficha del área funcional a las medidas propuestas en el punto 3.b, apartado Geomorfología del Informe de Sostenibilidad Ambiental, relativas a las medidas contra el riesgo de desprendimiento. Todo ello sin perjuicio de que en relación a esta cuestión y a fecha del presente informe, hay que indicar que las obras a la que se refiere dicho proyecto ya han dado inicio, encontrándose actualmente en ejecución.

El ISA en su punto 3.b), apartado “Geomorfología”, recoge:

- Con fecha de noviembre de 2012 se redactó el proyecto denominado “Medidas contra el riesgo de desprendimiento en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife”.
- Con fecha de junio de 2013 (nº BOE 133), el Ministerio de Fomento anunció la licitación de las obras para el desarrollo del proyecto de referencia: “Resolución de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife por la que se convoca procedimiento abierto, para la adjudicación de las obras de “Medidas contra el riesgo de desprendimientos en la zona de servicios portuarios de Tahodio. Santa Cruz de Tenerife.”

#### **Área Funcional El Bufadero**

**Con respecto a la zona de contenedores-carga rodada-mercancía general del Bufadero, la ficha del Área Funcional señala que no se permite desarrollar la edificación sobre el tramo canalizado del barranco. Sería conveniente que en el plano de parámetros de la edificación se delimitara dicho tramo canalizado.**

Se atiende la observación realizada en el sentido indicado en el informe.

#### **Área Funcional Cueva Bermeja: retranqueos de manzana**

**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”.**

**Aunque parece que el sentido correcto es el de dispensar en esta manzana del retranqueo trasero (el de colindancia con El Bufadero), la redacción podría dar lugar a interpretar que se dispensa de cualquier retranqueo a la manzana. Se solicita corregir la redacción, dado que en este caso la edificabilidad y la ocupación de la manzana resultan de aplicar los retranqueos establecidos.**

Se atiende la observación realizada en el sentido indicado en el informe.

#### **- CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE NORMATIVA URBANÍSTICA:**

## **Artículo 62 – Uso de Administración Pública**

***La normativa del Plan Especial, en su artículo 62, en relación al uso de Administración Pública, distingue dos tipos o situaciones:***

- ***Aquellas situaciones en las que el uso está directamente vinculado a los servicios portuarios, siendo en esta situación actividades compatibles con el resto de usos pormenorizados establecidos.***
- ***Aquellas situaciones en las que el 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 áreas funcionales de Cabo Llanos, Parque Marítimo, Muelle de Enlace, La Alegría y Litoral de Valleseco.***

***Se considera que de las dos situaciones que distingue el Plan, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de La Marina Mercante solamente está autorizada la directamente vinculada a los servicios portuarios, por lo que se solicita corregir la normativa.***

Se atiende la observación realizada, para lo que se modificarán los artículos correspondientes de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, en el sentido de que el uso de Administración Pública sólo se admita en el ámbito portuario siempre y cuando exista vinculación con la actividad portuaria.

### ***Corregir la posible contradicción entre la Disposición Adicional Quinta y la Disposición Derogativa Segunda.***

La Disposición Adicional Quinta recogida en la Normativa del Plan Especial establece: *“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)”*.

Por su parte, la Disposición Derogatoria Segunda recogida en la Normativa del Plan Especial establece: *“Queda expresamente derogado el Plan Especial del Parque Marítimo, en el ámbito del espacio portuario”*.

Se propone corregir la redacción de las disposiciones indicadas a los efectos de eliminar la posible contradicción entre ambas, aclarando que la actual D.A. 5ª se refiere a la propuesta, actualmente en trámite, de Modificación del Plan Especial del Parque Marítimo, mientras que la D.D. 2ª se refiere al Plan Especial del Parque Marítimo vigente, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el 21 de abril de 1995.

Por otra parte, y en consonancia con lo dispuesto en las observaciones de naturaleza jurídica del Acuerdo de la COTMAC de 28 de abril de 2014, la modificación de la mencionada Disposición Adicional se contemplará como Disposición Transitoria.

### **Compatibilidad de usos industriales en parcelas de almacén en el área de Los Llanos:**

***El informe indica que la posible compatibilidad de determinados usos industriales en las parcelas de almacén del área funcional dársena de Los Llanos, usos que no eran posibles hasta ahora en dicho ámbito, podría resultar incoherente con el objetivo general de reconversión y recualificación del área.***

**Se señala también que en estas parcelas de almacén de Los Llanos se permitiría una determinada categoría de uso industrial pero, para proteger el paisaje urbano, por encima de la altura máxima no se autorizan instalaciones indispensables para dicha industria. Considerando que existen otras zonas en el ámbito portuario, con parcelas adscritas al uso industrial, sin limitación en cuanto a la categoría e instalaciones por encima de la altura que pueda precisar dicha industria para desarrollar su actividad, se indica que quizás esta ubicación no es la más idónea para actividades industriales.**

**En cualquier caso, se indica que sería más adecuado que las limitaciones a las construcciones por encima de la altura se señalaran en la ficha del área funcional de Los Llanos, en lugar de señalar excepciones a la normativa general.**

**Asimismo, se solicita que el uso industrial que se propone sea evaluado y valorado de forma específica en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.**

En razón de lo expuesto (y además, en sintonía con lo informado en la alegación nº 9 adjunta en el Anexo), se ha reconsiderado la propuesta incluida en el Plan Especial aprobado inicialmente, relativa a la compatibilidad del uso industrial (en la categoría de industria vinculada a los usos primarios) en las parcelas con uso almacén del área funcional de la Dársena de los Llanos. En consecuencia, se elimina tal compatibilidad en las mencionadas parcelas (así como las instrucciones complementarias a tal uso relativas a las construcciones sobre la altura máxima).

Por el contrario, y en coherencia con el objetivo general (a futuro) de reconversión y recualificación del área, se considera factible contemplar en dichas parcelas calificadas con el uso de almacenes (situadas en colindancia al área funcional del Parque Marítimo) una mayor compatibilidad de usos que favorezcan la interacción puerto-ciudad. En consecuencia, en la ficha correspondiente se establecerá la compatibilidad de determinadas subcategorías del uso terciario, así como del uso comunitario, entre los que se contemplará la subcategoría de uso recreativo.

#### **Nueva Terminal de Cruceros frente a la Avenida de Anaqa:**

**El informe indica que en el planeamiento vigente las funciones de Terminal de Cruceros se asignan al futuro edificio de la Terminal de Pasajeros del Muelle de Enlace, con origen en el Concurso de Ideas para el complejo Muelle de Enlace - Plaza de España. La propuesta del Plan Especial del Puerto mantiene la Terminal del Muelle de Enlace con las mismas características de superficie de suelo y volumetría, y sin embargo se propone disponer otra terminal adicional a una distancia de unos 50 m. Separando ambas terminales, se encuentra el Edificio Puerto-Ciudad que también hace funcionales de Terminal. Por último, se dispone también la Terminal de Muelle Norte, sin uso en la actualidad.**

**Se entiende necesaria una reflexión y justificación sobre la permanencia del futuro edificio de la Terminal del Muelle de Enlace con idéntica superficie de suelo y volumetría.**

**Se considera necesario realizar una reevaluación de las funciones de las otras tres terminales propuestas (Terminal del Muelle de Enlace, Edificio Puerto-Ciudad y Terminal de Muelle Norte) para, en su caso, justificar su mantenimiento.**

**Realizar un análisis de la forma en que se producirán los accesos rodados y peatonales. La propuesta de nueva Terminal de Cruceros no aparece considerada en el Estudio de Tráfico y Movilidad.**

**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. En cualquier caso, la ordenación volumétrica ha de estar remitida a un Estudio de Detalle.***

***El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha de incluir una evaluación y análisis de su incidencia desde un punto de vista paisajístico.***

En relación a las funciones de cada una de las terminales de pasajeros propuestas en el ámbito Muelle de Enlace-Dársena de Anaga se informa:

- La Terminal del Muelle de Enlace, así como la nueva Terminal prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, son instalaciones destinadas a dar servicio al tráfico de pasajeros en régimen de crucero turístico, mientras que el denominado Edificio Puerto-Ciudad y la Estación de Muelle Norte (antigua estación marítima del Jet-Foil), son instalaciones para dar servicio al tráfico de pasajeros en régimen de transporte, fundamentalmente interinsular.
- El Edificio Puerto-Ciudad se encuentra operativo en la actualidad, asociado a la actividad desarrollada en el Muelle de Enlace por las compañías Naviera Armas y Fred Olsen, y en cuanto al Muelle Norte, resulta conveniente para optimizar el uso de los espacios portuarios, trasladar parte del tráfico de pasajeros que actualmente opera en el Muelle de Enlace a dicho ámbito.
- En cuanto al tráfico de pasajeros en régimen de crucero turístico, se informa que actualmente operan en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuatro compañías que realizan operaciones de embarque y desembarque de pasajeros en puerto, coincidiendo algunas de ellas en el mismo día. Para sus operaciones, dichas compañías se sirven de tres instalaciones todas ellas de carácter provisional. Así, se ha habilitado provisionalmente como estación marítima para acoger la operativa de embarque y desembarque de pasajeros de MSC Cruceros, el edificio originariamente concebido como helipuerto en el Muelle de Enlace. Por su parte, Thomson Cruises y Costa Crociere, realizan su operativa de puerto base en el intercambiador del Muelle de Enlace. Finalmente, se ha habilitado una carpa en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga para la operativa de Fred Olsen Cruise Line.

Por lo tanto, para poder atender y fomentar este tráfico en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife es deseable que en el futuro, además de la Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga (terminal que ha sido diseñada para poder atender cruceros de alta capacidad, hasta 4.000 pasajeros), se pueda desarrollar una segunda estación. Ello, sin perjuicio de poder seguir utilizando, en tanto en cuanto no se disponga de las nuevas edificaciones, las instalaciones provisionales descritas.

En relación a las observaciones sobre la nueva Estación de Cruceros de la Dársena de Anaga (relativas a la altura máxima y sobre la remisión de su ordenación volumétrica a Estudio de Detalle), cabe señalar que, en simultaneidad a la redacción del presente Plan Especial, la Autoridad Portuaria encargó la redacción del correspondiente proyecto a una empresa consultora especialista en el diseño de este tipo de edificios, entre otros motivos, a los efectos de definir adecuadamente el programa de necesidades y tipología edificatoria de la nueva Terminal.

Dado que a la fecha de este informe, el mencionado proyecto tiene un óptimo nivel de detalle (Proyecto Básico y de Ejecución), se propone adaptar los parámetros urbanísticos de esta parcela a la propuesta volumétrica contemplada, de tal modo que no sería necesaria su remisión a Estudio de Detalle. Todo ello considerando que en la versión definitiva de dicho proyecto, la edificación contemplada supone, respecto a la ordenación propuesta en el Plan Especial aprobado inicialmente, una significativa reducción de su edificabilidad así como de su ocupación en planta primera.

A tal fin se propone incorporar en la Memoria de Ordenación del Plan Especial documentación explicativa del citado proyecto de la Terminal. Por otra parte, en los planos de ordenación y en la ficha del área funcional correspondiente, se establecerán las modificaciones oportunas en el sentido indicado.

En cuanto a la forma en que se producirán los accesos rodados y peatonales, se adjuntará igualmente la documentación del mencionado proyecto relativa a la urbanización del ámbito y a la necesaria reconfiguración de los tráficos indicados. Con tal motivo, y respecto a lo establecido en el documento aprobado inicialmente, en la ordenación finalmente propuesta la fachada hacia la ciudad se liberará íntegramente de edificaciones.

En cuanto a la influencia de la nueva terminal en el tráfico de vehículos del puerto, se considera que no será relevante puesto que, en el caso de mantener un tamaño de los buques de cruceros en régimen de puerto base, similar al actual, solamente se prevé una diferencia en el tránsito interior de vehículos en el puerto, como consecuencia del traslado de este tráfico desde el dique sur hasta el Muelle de Ribera.

Por otro lado, un porcentaje muy elevado del tráfico de vehículos asociado corresponde a transporte colectivo (guaguas), para lo que se ha establecido la correspondiente reserva de espacio. Por tanto, si se produjese un aumento del tamaño de los buques de cruceros en régimen de puerto base, se estima que el número de guaguas generadas (del orden de 20 guaguas por cada 1000 pasajeros de incremento), no resulta significativo para el desarrollo del tráfico portuario.

Por último, sobre la evaluación y análisis de la incidencia de la nueva Terminal desde un punto de vista paisajístico, se recogen a continuación las conclusiones del análisis incluido dentro del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Tras el análisis de los puntos valorados con potencial de vista, tras caracterizar brevemente las principales características que definen el paisaje en la zona de encuentro puerto-ciudad, y tras tener en cuenta las características del proyecto de la nueva terminal de pasajeros se concluye que:

- Se valora positivamente el que la mayor parte del techo de la nueva terminal de cruceros se mantenga en la misma cota de los actuales tinglados, lo que permite mantener las alineaciones horizontales con el espaldón del dique de abrigo.
- Las zonas de mayor volumen (ver perfiles) son necesarias para la correcta funcionalidad en las terminales de los Puertos Base. Por lo tanto, teniendo en cuenta que no se puede prescindir técnicamente de ellas, se valora positivamente el diseño singular y de alta calidad proyectado, evitando los volúmenes habituales estrictamente funcionales y sin valor arquitectónico.
- Se valora positivamente la demolición de las naves de almacenamiento donde se proyecta el área de intercambio modal y zonas verdes, lo cual compensa en el conjunto del paisaje los sectores puntuales de mayor volumen contemplados en la nueva terminal.
- La única incidencia sobre la percepción visual del horizonte que podrán tener los usuarios de la zona peatonal de la Avda. de Anaga, se produce en un tramo de aproximadamente 400 m, ya que en el resto de las zonas peatonales de la avenida, la visión de la nueva terminal es poco significativa. En cualquier caso, en este tramo de 400 m se valora positivamente la mejora paisajística que se produce al retirar las naves e incluir amplias zonas verdes entre el área de intercambio nodal.
- En la actualidad, la segunda alineación del muelle de ribera donde se proyecta la nueva terminal, ya es utilizado como zona de atraque de cruceros. La nueva terminal de cruceros proyectada, en relación con las dimensiones de los cruceros, presenta una



altura muy poco significativa, quedando con facilidad a corto plazo integrada en la trama urbana. En relación a los cruceros que atracan en la segunda alineación del muelle de ribera, hay que destacar que su estancia se convierte en un atractivo turístico para la ciudad, siendo significativo el número de personas que se acerca para su visión:



*Imagen donde se aprecia la relación entre la dimensión de los cruceros (con la nueva terminal podrán atracar cruceros de mayores dimensiones) y los actuales tinglados (referencia que permite entender el volumen de la mayor parte de la nueva terminal proyectada, salvo los puntos referidos de mayor volumen en la zona central y en los extremos). Una vez eliminadas las naves que aparecen en primer plano, se generará un entorno de alta calidad arquitectónica, con espacios más abiertos y la singularidad del nuevo edificio. De igual forma, esta imagen ilustra el que los usuarios de la Avenida, ya están acostumbrados a volúmenes significativos, lo cual, lejos de ser considerado como un impacto visual, es considerado como un elemento del paisaje objeto de disfrute visual.*

Por lo tanto, la alta incidencia visual del sector, ha sido tenida en consideración en el proyecto, diseñando un edificio para la nueva terminal que permita mantener las características esenciales que aportan calidad paisajística (paisaje abierto de horizonte visual amplio), a la vez que se genera un edificio singular de alta calidad arquitectónica, el cual, además de cumplir con los objetivos técnicos y funcionales necesarios para una terminal de última generación, se convertirá en un nuevo motor de desarrollo económico y social del área urbana contigua, gracias a las sinergias que siempre tienen aparejado los proyectos arquitectónicos singulares.

Finalmente, hay que destacar nuevamente que el desarrollo de este proyecto permitirá la reordenación de los usos existentes en el ámbito de la actuación (naves, almacenamiento de contenedores y maquinaria pesada, etc.) los cuales, en la actualidad generan un deterioro paisajístico en la zona de encuentro puerto-ciudad, ya que van a ser sustituidos por el área de intercambio modal y amplias zonas verdes. Esta reordenación de usos, junto con la singularidad arquitectónica de la nueva terminal de cruceros se valora que redundarán positivamente en el paisaje urbano.

#### **Adaptación a la zona de servicio delimitada en el PUEP:**

***El Informe de la Dirección Técnica de Urbanismo mantiene el reparo con respecto a la delimitación del ámbito ordenado por el Plan Especial por no coincidir con la zona de servicio delimitada en el vigente PUEP. No obstante, dicho reparo queda remitido a lo que en su informe establezca el Servicio Jurídico.***

De conformidad con lo indicado por la Dirección Técnica de Urbanismo, se remite a lo informado respecto de las observaciones formuladas por la Sección de Régimen Jurídico de la Gerencia Municipal de Urbanismo.

## 2.4. SECCIÓN DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO

Una vez analizado el documento del Plan Especial del Puerto, la Sección de Régimen Jurídico de la Gerencia Municipal de Urbanismo concluye que se habrán de corregir los reparos que a continuación se relacionan, así como atender las recomendaciones que se efectúan o, en su caso, motivar por qué no se asumen:

### **Consideraciones documentales:**

***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.***

En relación a los planos de ordenación solicitados, relativos a las redes de agua, riego, hidrantes contra incendios y alcantarillado, el documento del Plan Especial aprobado inicialmente incluye en su Disposición Adicional Primera, la necesidad de redactar un Plan Especial de Medidas vinculadas al Ciclo del Agua, documento que habría de contemplar, entre otros aspectos, los planos de ordenación indicados.

No obstante, en atención a lo solicitado, se propone incorporar al documento los planos de ordenación indicados, así como el desarrollo adecuado de su contenido en la Memoria de Ordenación, de tal modo que no sea necesario su remisión a un Plan Especial de Medidas vinculadas al Ciclo del Agua (y, en consecuencia, eliminando la citada Disposición Adicional).

En relación al plano de ordenación relativo a la conducción de productos derivados del petróleo, se informa que el documento del Plan Especial incorpora los planos de información correspondientes.

En cuanto a su inclusión en los correspondientes planos de ordenación, cabe reseñar que las redes de combustible suponen un caso singular en el ámbito portuario por el que no se considera procedente atender a lo observado, dado que: a) la red de combustibles está ya desarrollada y consolidada, b) no forma parte de la dotación de servicios requeridos para adquirir la condición de solar en los términos definidos en el apartado 1.3.2 del Anexo relativo a los conceptos fundamentales utilizado por el TRLOTENC'00 y c) su desarrollo en el ámbito portuario no se establece en sí mismo como un "servicio urbanístico" que se presta a pie de parcela mediante la correspondiente acometida (como sí lo son el resto de infraestructuras que, en efecto, sí se ordenan desde el Plan Especial).

En relación al plano de información solicitado de autorizaciones y concesiones demaniales vigentes, se entiende que no procede su incorporación al documento del Plan Especial, toda vez que el estado administrativo de la ocupación del dominio público portuario no se considera relevante para establecer la ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto.

***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.***

Si bien en el apartado segundo del anuncio en boletín oficial del acuerdo de aprobación inicial del documento del Plan Especial del Puerto (BOP nº 112, de 26 de agosto de 2013), se indica expresamente la duración de dicha suspensión (se suspende por un plazo de 2 años el otorgamiento de licencias) así como las áreas funcionales en las que es de aplicación (Cabo Llanos, Parque Marítimo, Dársena de Los Llanos, Muelle de Enlace, Dársena de Anaga, La Alegría, Equipamiento Náutico Deportivo, El Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte), sin perjuicio de su alzamiento automático cuando concurren los supuestos legalmente previstos, la Autoridad Portuaria, en virtud del dictamen jurídico solicitado y suscrito por D. Martín Orozco

Muñoz en fecha 27 de febrero de 2014 (que fue remitido a la Gerencia Municipal de Urbanismo con fecha 23 de abril de 2014), entiende que la suspensión contenida en el dispositivo segundo del acuerdo de la Junta de Gobierno de Santa Cruz de Tenerife de 29 de julio de 2013 es nula de pleno Derecho.

***C) No se ha atendido la recomendación de valorar económicamente en el cuadro del apartado 3 del Informe de Sostenibilidad Económica, 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).***

No se atiende tal recomendación, ya que tal y como se justifica en el documento mencionado, las nuevas infraestructuras que se pretenden implantar no son objeto de provisión económica por el Plan Especial, sino del correspondiente Plan de Inversiones del Puerto.

Y todo ello considerando que para aquellas actuaciones que puedan requerir la financiación de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y no se encuentren aún aprobadas, su ejecución y programación quedarán condicionadas a su previa tramitación y aprobación en el marco de los correspondientes planes de empresa, de acuerdo a lo establecido en el TRLPEMM.

#### **Consideraciones relativas a la ordenación propuesta respecto a las diversas áreas funcionales:**

##### **1) Área Funcional Parque Marítimo**

***En la parcela recreativa que ocupa el Parque Marítimo, el fichero autoriza como uso terciario compatible el uso comercial hasta la categoría de comercio medio, lo cual resulta incongruente con el actual artículo 65.2 de las Normas, que tan solo permite como compatible el uso comercial en la categoría de pequeño comercio.***

Considerando que según el art. 6.2 de las Normas Urbanísticas, tanto las fichas como las propias normas tienen el mismo orden jerárquico, se comparte que es necesario solventar tal contradicción, para lo que se añadirá un nuevo apartado al mencionado artículo en el sentido indicado.

##### **2) Área Funcional Dársena de Los Llanos**

***En relación a la ordenación de la rotonda de la desembocadura del barranco de Santos, recogida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y en el Plan Especial del Muelle de Enlace, en el plano O-1.1 del Plan Especial se grafía la rotonda como un área no ordenada remitida a Plan Especial Complementario. Sin embargo, en la Memoria del documento 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. Se solicita eliminar las determinaciones contradictorias entre el plano O-1.1 y las consideraciones efectuadas respecto a la rotonda en la Memoria del Plan Especial.***

Tal y como se explica en el apartado 2.4 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, relativo al ámbito de aplicación, el ámbito del Plan Especial deriva del establecido en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

No obstante, el Plan Especial en tanto que instrumento urbanístico y no de planificación portuaria, debe ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción (sin perjuicio de las excepciones contempladas en el mencionado apartado relativas a obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo). Considerando todo lo anterior, el espacio afectado por la citada rotonda se grafía en el plano O-1.1 de Áreas de aplicación, como área no ordenada pormenorizadamente por el Plan Especial del Puerto, remitiéndose su ordenación a un plan especial complementario. La concreta ubicación de esta citada rotonda en la desembocadura del Barranco de Santos se estableció por el planeamiento

sectorial en materia viaria (PTESVAM), localización que posteriormente fue recogida en el PUEP vigente.

Sin embargo, tras la reciente ejecución del proyecto de la Vía del Litoral, la mencionada rotonda se ha localizado íntegramente fuera del espacio portuario (por lo que el proyecto, de hecho, no se adaptó a las determinaciones del PTESVAM), habiéndose reducido su diámetro y trasladado hacia el sureste en intersección con la prolongación de la Calle San Sebastián. En consecuencia, y sin perjuicio de las consideraciones habidas sobre el ámbito de aplicación del Plan Especial, la ordenación del Plan Especial en el entorno de la desembocadura se adapta a la realidad existente y obra ejecutada.

Por tanto, las consideraciones sobre dicha rotonda no suponen determinaciones contradictorias, toda vez que se trata de una cuestión argumentativa cuya inclusión en la Memoria de Ordenación se entiende necesaria a los efectos de justificar la ordenación propuesta.

### **3) Área Funcional Muelle de Enlace**

***Reconsiderar 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 disminución de la sección de dicha vía.***

Se clarificará la representación gráfica del tramo final de la vía de servicio del puerto, conforme a la documentación más reciente recibida y a la realidad de la obra realmente ejecutada.

### **4) Área Funcional 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 de servicio del puerto. La determinación establecida en la ficha del área funcional relativa a 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”, no debiera hacerse depender de un acontecimiento futuro sino que constituye una cuestión a abordar en el documento del Plan Especial.***

No se atiende tal recomendación, en razón de lo previamente expuesto al efecto en el apartado 2.1 de este documento.

### **5) Área Funcional Litoral de Valleseco y Área Funcional Litoral de San Andrés**

***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.***

Sobre el deber de asumir en los ámbitos de Litoral de Valleseco y Litoral de San Andrés la delimitación establecida en el plano de ordenación O-1.1 (delimitación que no es otra que la contemplada en el vigente PUEP), cabe recordar que de entre las áreas remitidas a Plan Especial complementario, éstas destacan por su complejidad y singularidad, tal y como se expone a continuación (a partir de lo ya expuesto en la Memoria de Ordenación del documento):

- En el caso del Litoral de Valleseco, parte de las actuaciones planteadas, de acuerdo al proyecto de ordenación del área, está previsto que sean desarrolladas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, que ha impuesto como requisito previo la desafectación del espacio a ocupar. Dicho espacio, una vez desafectado, quedará fuera del ámbito portuario y no será objeto de ordenación por los instrumentos de planificación portuarios. A fecha del presente informe, la referida Dirección General no ha fijado el alcance de su actuación, desconociéndose, por tanto, el espacio que debe ser desafectado. Ello unido al impedimento legal de que en los puertos de interés general

se efectúen rellenos que no tengan como finalidad un uso portuario (una playa no la tiene), hace que no resulte conveniente la ordenación pormenorizada de este espacio desde el Plan Especial del Puerto. Es por ello, que se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial de carácter Complementario.

- En cuanto al Área Funcional Litoral de San Andrés, en dicho ámbito existe una concesión otorgada para la construcción y explotación de un puerto deportivo y club de mar, si bien sus términos se encuentran suspendidos hasta cumplimentar el trámite de evaluación de impacto ambiental actualmente en curso. En estos momentos, sin conocer el resultado del trámite ambiental referido, no resulta posible saber, de manera cierta, si el proyecto se mantiene en sus términos actuales, por lo que no resulta posible proceder a la ordenación urbanística de este espacio. Es por ello, que se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial de carácter Complementario.

En consecuencia, los Planes Especiales Complementarios que se redacten, se adaptarán a esta delimitación (en el caso de San Andrés) o bien podrán y/o deberán modificarse (en San Andrés y Valleseco, respectivamente) con base a las modificaciones de su ámbito de actuación que en su caso se realicen, según las condiciones establecidas previamente y en aplicación de lo dispuesto en el TRLPEMM.

#### **Consideraciones relativas a la normativa urbanística:**

##### **Uso Administración Pública**

***Corregir el artículo correspondiente de la normativa en el sentido de prohibir en la zona de servicio del puerto usos administrativos no vinculados a la actividad portuaria. Ello de conformidad con lo establecido en el artículo 72.2 del TRLPEMM.***

Se atiende la observación realizada, para lo que se modificarán las normas y fichas del Plan Especial en el sentido indicado.

##### **Artículo 48 de compatibilidad entre los usos de servicios portuarios, actividades vinculadas y otros**

***Sería conveniente que con carácter general, las normas urbanísticas estableciesen un porcentaje máximo de usos secundarios, en la medida en que los mismos están supeditados al principal (si bien son compatibles con éste aunque con menor intensidad).***

No se considera procedente atender a lo solicitado, dado que los usos que se regulan en el mencionado artículo, y en razón de la necesaria flexibilidad que debe presidir la ordenación urbanística en los ámbitos de naturaleza estrictamente portuaria, tienen el carácter de plenamente compatibles, no de usos secundarios o complementarios. En consecuencia, no ha lugar al establecimiento de los porcentajes señalados.

#### **VALORACIÓN DE LAS NUEVAS DETERMINACIONES QUE SE INTRODUCEN EN EL DOCUMENTO Y QUE RESULTAN MÁS SIGNIFICATIVAS:**

##### **Compatibilidad del uso específico de “industria vinculada a los usos primarios” con el uso de “almacén” en la Dársena de Los Llanos**

***Se 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, cuáles***



**son, Cueva Bermeja y Dársena Norte. Y ello, sin perjuicio de que el mencionado uso industrial habrá de ser específicamente valorado y evaluado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.**

Se considera atender lo observado, en los términos previamente expuestos en el apartado 2.3 de esta Memoria.

#### **Nueva terminal de cruceros en la Dársena de Anaga**

**La terminal de cruceros que, en su caso se legitime, habrá de contar con una tipología edificatoria que preserve la armonía del paisaje. El Informe de Sostenibilidad Ambiental habrá de efectuar una evaluación y análisis de la incidencia de la terminal de cruceros desde el punto de vista paisajístico. Habrá de motivarse la congruencia de mantener dicha determinación a la vista de las dos terminales existentes en la misma área funcional y de la gran terminal de pasajeros que también se prevé en el área funcional adyacente del Muelle de Enlace.**

Se remite a lo argumentado al respecto en el apartado 2.3 de esta Memoria.

#### **Necesidad de adaptación del ámbito del Plan Especial a la zona de servicio delimitada por el PUEP**

##### **Área Funcional de Cueva Bermeja**

**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.**

No se atiende la consideración indicada, considerando que la propuesta de ordenar pormenorizadamente desde el Plan Especial la explanada a generar en Cueva Bermeja se ha justificado suficientemente en el apartado 2.4 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, opción avalada mediante Informe de Puertos del Estado, que se incorporará como Anexo a la Memoria de Ordenación.

#### **Cuestiones de las que se requiere pronunciamiento jurídico por parte de la Dirección Técnica de Urbanismo:**

##### **Área Funcional de La Alegría**

**Imposibilidad de que el Estudio de Detalle a redactar pueda señalar la tipología edificatoria a adoptar. El Plan Especial habrá de asignar una tipología edificatoria a la parcela calificada como uso terciario de oficinas.**

El Plan Especial asigna una única tipología edificatoria a la parcela indicada (la de edificación abierta), remitiéndose a lo argumentado al respecto en el apartado 2.3 de esta Memoria.

##### **Normas Urbanísticas**

**Contradicción entre la Disposición Adicional Quinta y la Disposición Derogatoria Segunda. Se considera como solución más coherente dejar remitida la ordenación del área del Parque Marítimo a un Plan Especial específico (resultado de aplicación del actualmente vigente hasta la aprobación y entrada en vigor de la modificación que del mismo se tramita), máxime cuando su ámbito de ordenación se excede de la zona de servicio del puerto.**

No se atiende la propuesta indicada, si bien se propone corregir la redacción dada a dichas disposiciones, en los términos previamente expuestos en el apartado 2.3 de esta Memoria.

## 2.5. SECCIÓN DE PROYECTOS URBANOS Y OBRAS

La Sección de Proyectos Urbanos y Obras del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en su informe emitido con fecha 20 de marzo de 2014, realiza las siguientes consideraciones sobre las rotondas de conexión con el puerto en el frente de la Plaza de España, planteadas en el Plan Especial que se tramita:

***De acuerdo con el documento del Plan Especial del Puerto, el acceso a los aparcamientos previstos en el Área Funcional Muelle de Enlace, se realiza desde dos rotondas planteadas (Cabildo y extremo Plaza Duque Santa Elena), lo que supondrá un polo de atracción de tráfico al frente de la Plaza de España, que interfiere en el uso de los espacios peatonales ganados con el soterramiento de la Vía Litoral y de la Vía portuaria, donde se pretende minimizar la circulación de vehículos.***

***Por ello, se propone que los accesos a los aparcamientos previstos se realicen por la vía soterrada del puerto y conecten con la rotonda prevista en el planeamiento junto al edificio de Hacienda Estatal con la calle San Sebastián, quedando así el tráfico rodado en superficie limitado al estrictamente necesario para servicios de mantenimiento, posibilitando un mayor aprovechamiento de los espacios peatonales del frente marítimo, así como la conectividad de pasajeros de los cruceros con la ciudad.***

Sobre la propuesta de acceder a las plazas de aparcamiento previstas en el Área del Muelle de Enlace desde el túnel de la vía de servicio del puerto, no se considera factible acceder a lo solicitado, en razón de lo expuesto a continuación:

- En primer lugar, el objetivo de promover la interacción puerto-ciudad y recuperar, en parte, el ámbito portuario por la ciudadanía (reivindicación recurrente del Consistorio y de buena parte de la población local), es un objetivo que este Plan Especial comparte para el área funcional del Muelle de Enlace.
- No obstante, la propuesta municipal de acceder a los aparcamientos previstos en dicha Área Funcional (contraviniendo la solución contemplada en la propuesta ganadora del concurso de ideas convocado al efecto) resulta incompatible con la normal explotación portuaria, siendo necesario restringir el acceso a las instalaciones portuarias por condiciones de protección del puerto, atendiendo, entre otros aspectos, al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias y las previsiones del Plan de Protección del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- La ordenación propuesta en el Plan Especial desarrolla el proyecto ganador del concurso de ideas convocado al efecto en el ámbito de la Plaza de España (del que resultó ganador el presentado por el estudio HERZOG & DE MEURON, ARCHITEKTEN AG), y a partir de la ordenación contemplada en el vigente Plan Especial del Muelle de Enlace. En la Memoria de Información del Plan Especial se aporta documentación relativa al mencionado proyecto (aportándose el sistema viario inicialmente previsto), y cuya integración y adaptación en la ordenación del Plan se justifica el apartado 5.1.E de la Memoria de Ordenación. En el modelo de dicho sistema viario recogido en la Aprobación Inicial, se mantienen, con *carácter indicativo* (en tanto que ubicadas fuera del ámbito portuario) las dos glorietas inicialmente previstas (si bien su ubicación difiere de las inicialmente proyectadas por la necesidad de adaptarse a las obras realmente ejecutadas de la nueva glorieta en la Avenida Marítima y el soterramiento de la vía litoral frente a la Plaza de España).

---

Todo ello sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria comparte que la solución definitiva que se dé a este ámbito debe partir del consenso entre las Administraciones, toda vez que el ámbito global de actuación es de responsabilidad concurrente de varias administraciones. Por tanto, se propone realizar las modificaciones del sistema viario que, siendo técnica y económicamente viables, se estimen oportunas, siempre y cuando no se socave la funcionalidad y necesaria independencia funcional de la vía de Servicio del Puerto en los términos indicados previamente.

En consecuencia, con fecha 26 de mayo de 2014 se efectuó una reunión entre las Administraciones implicadas a los efectos de alcanzar un consenso relativo al diseño del sistema viario y acceso a los aparcamientos previstos en el Muelle de Enlace. Con tal motivo, se ha modificado en algunos aspectos la solución viaria propuesta, tal y como se define detalladamente en el capítulo 5. *Descripción general de la ordenación propuesta* de la Memoria de Ordenación así como en el plano de Tráfico anexo a dicho apartado.



### **3. INFORMES EMITIDOS EN EL TRÁMITE DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS**

Según sendos certificados emitidos por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (de fechas 14 de abril y 8 de mayo de 2014 y que se adjuntan en el Anexo II a esta Memoria), el documento técnico de la Aprobación Inicial del Plan Especial del Puerto debidamente diligenciado fue remitido a las siguientes administraciones con el fin de que emitieran informe:

1. Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial, Dirección General de Infraestructura viaria (con fecha 2 de agosto de 2013)
2. Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil (20 de diciembre de 2013)
3. Cabildo Insular de Tenerife, Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje (1 de agosto de 2013) y Área de Infraestructura Hidráulica (4 de octubre de 2013)
4. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Demarcación de Costas de Tenerife (7 de noviembre de 2013)
5. Ministerio de Defensa (7 de noviembre de 2013)
6. Consejo Insular de Aguas de Tenerife (28 de enero de 2014)
7. Presidencia del Gobierno, Viceconsejería de Turismo (28 de enero de 2014)
8. Cabildo Insular de Tenerife (27 de enero de 2014)
9. Consejería de Sanidad (29 de enero de 2014)
10. Consejería de Empleo, Industria y Comercio (31 de enero de 2014)
11. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas (27 de enero de 2014)
12. Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial (28 de enero de 2014), y el expediente administrativo debidamente diligenciado a la Dirección de Ordenación del Territorio de la misma Consejería (31 de marzo de 2014).
13. Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad (27 de enero de 2014)
14. Ministerio de Fomento (28 de enero de 2014)
15. Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (28 de enero de 2014)

Asimismo, el expediente se sometió a trámite de consulta de las siguientes organizaciones sociales y de defensa y conservación de la naturaleza.

1. WWW Adena (con fechas 28 de enero y 3 de febrero de 2014)
2. Plataforma en Defensa del Puerto (29 de enero de 2014)
3. Federación Ben-Magec (28 de febrero de 2014)

#### 4. ATAN (4 de febrero de 2014)

De todas las anteriores Administraciones intervinientes, a fecha 8 de mayo se ha recibido informe de las siguientes:

1. Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil (emitido con fecha 20 de diciembre de 2013)
2. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Demarcación de Costas de Tenerife (26 de diciembre de 2013)
3. Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (19 de febrero de 2014)
4. Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante (8 de abril de 2014)
5. Cabildo Insular de Tenerife (21 de abril de 2014)
6. Ministerio de Fomento, Puertos del Estado (6 de mayo de 2014)

Por último, la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial dio traslado del acuerdo adoptado por la COTMAC con fecha 28 de abril de 2014, en virtud del cual se acuerda informar favorablemente de manera condicionada al Plan Especial del Puerto.

### **3.1. DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE**

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (División para la protección del Mar) emite informe con fecha 2 de diciembre de 2013.

El informe resalta una serie de datos de interés extraídos del ISA, los cuales desde el punto de vista ambiental no requieren respuesta, ya que son datos/referencias extraídas del ISA.

No obstante, el informe recoge una consideración específica referente al ave “Charrán común” (*Sterna hirundo*), la cual se recoge íntegramente:

*En relación al charrán común (Sterna hirundo) que según se indica ha nidificado en el entorno portuario, se debe tener en cuenta que figura incluida en el anexo IV que incluyen las especies que deberán ser objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y requieren de la declaración de Zonas de Especial de Protección para las Aves (ZEPA). Por otra parte, el charrán común está incluido en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial regulado por el Real Decreto 139/2001, de 4 de febrero, por lo que se deberá tener en cuenta que resultan aplicables las prohibiciones establecidas en el artículo 54 de la citada Ley 42/2007, de 13 de diciembre, y teniendo en cuenta que las poblaciones reproductoras de charrán común están descendiendo moderadamente se deberán extremar las precauciones en el período de nidificación durante el desarrollo de las actuaciones y evitar la potencial entrada de predadores terrestres, así como establecer la vigilancia y seguimiento adecuados para garantizar su conservación.*

En relación al “charrán común” (*Sterna hirundo*), en el caso de que se observe su nidificación en la zona de servicio portuario, se atenderá a las consideraciones recogidas en el informe del Ministerio.

Por ello, las medidas correctoras del ISA recogidas en el punto 6.d), concretamente las descritas en el epígrafe “*Medidas correctoras y protectoras a aplicar durante la fase preoperacional y de obras de las actuaciones a realizar en el ámbito portuario*”, apartado “a) Biodiversidad” subapartado “Fauna”, se modificarán quedando con el siguiente contenido:

*Con respecto a la protección de la fauna, se procurará realizar una introducción gradual de las actividades más intensas de la obra para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies existentes en las áreas ajardinadas más cercanas.*

*No obstante, tal y como se describió en el inventario ambiental, se trata de una zona urbana completamente antropizada y desnaturalizada, por lo que la fauna existente es de hábitos generalistas, por lo que no tendrán problemas en la adaptación a nuevos espacios por la redistribución espacial.*

*En relación al “charrán común” (Sterna hirundo) en el caso de observar su nidificación en la zona de servicio portuario (el periodo de nidificación va desde finales de marzo hasta mayo, siendo lo más usual en el mes de abril), se procederá a extremar las precauciones durante el desarrollo de las obras que la Autoridad Portuaria pudiera desarrollar su entorno, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.*

De igual forma, la ficha del programa de vigilancia ambiental del ISA, concretamente el apartado “a) Biodiversidad”, se modificará incluyendo referencia específica a la especie *Sterna hirundo* (charrán común).

### **3.2. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

La Dirección General de Aviación Civil emite informe con fecha 16 de diciembre de 2013, informando favorablemente el Plan Especial del Puerto en tramitación, en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, con las condiciones que a continuación se detallan:

#### **Servidumbres Aeronáuticas:**

***Una parte del ámbito objeto del Plan Especial se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte, no encontrándose afectado dicho ámbito por las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME de la Cruz de Taborno.***

***Se remiten en el Anexo I del Informe emitido, los planos que representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas, respecto al nivel del mar, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.; y los medios necesarios para la construcción como las grúas de construcción y similares), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario y vía férrea.***

**Se establece que el Plan Especial deberá incorporar entre sus planos normativos, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte, debiendo dejar constancia expresa en su normativa de lo indicado anteriormente.**

***En particular, el ámbito se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Subida en el Despegue, Superficie de Aproximación, Superficie de Aproximación Frustrada del curso posterior de la maniobra LOC/ILS, Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra NDB y la Superficie de Aproximación Final de la maniobra NDB.***

***Asimismo, se recomienda hacer referencia en la normativa del Plan Especial al artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, en particular a que la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Tenerife Norte queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:***

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias.***
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.***
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.***
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.***
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.***
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.***
- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.***

El documento del Plan Especial, en el apartado 10.4 de la Memoria de Información relativo a la legislación de carácter sectorial o específico, hace referencia a las Servidumbres Aeronáuticas, adjuntando el correspondiente plano. En concreto, se hace referencia a que “*El Plan Especial del Puerto se encuentra principalmente afectado por la superficie de limitación de alturas del Radiofaro No Direccional NDB-TX, Superficie de Aproximación Frustrada NDB de operación de las aeronaves, y la zona de seguridad del radiofaro no direccional NDB\_TX*”.

No obstante, tal y como se explica en el Informe remitido por la Dirección General de Aviación Civil (según Informe de AENA de fecha 25 de abril de 2013):

*“La instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea NDB TX fue retirada en la enmienda AMDT 13/11, con fecha de efectividad 9 de febrero de 2012, y no se ha previsto el uso de esa parcela como emplazamiento de ninguna otra instalación sujeta a servidumbres aeronáuticas. Por lo tanto, no es necesario aplicar ninguna servidumbre aeronáutica asociada a esta instalación en los desarrollos urbanísticos del entorno.”*

En consecuencia se propone eliminar las referencias al radiofaro no direccional NDB\_TX incluidas en el documento del Plan Especial.

Por otra parte, en el sentido de lo indicado en el informe, se indicará en el apartado correspondiente de la Memoria de Información que una parte del ámbito objeto del Plan Especial se encuentra incluido en la zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Norte, si bien no encontrándose afectado dicho ámbito por las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME de la Cruz de Taborno.

Asimismo, se incluirá entre los planos normativos del Plan Especial, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte que acompañan al informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil.

Además, se incluirá en la normativa del Plan Especial, referencia expresa a las limitaciones habidas en relación a Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte que afectan al ámbito del Plan Especial, así como las disposiciones relativas a la limitación de actividades que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, en relación a lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, en el sentido indicado en el informe.

**Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas:**

***Al encontrarse parte del ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación, o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la AESA, conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, modificado por Real Decreto 297/2013, circunstancia que ha de recoger el documento de planeamiento.***

***Asimismo, en aquellas zonas del ámbito del Plan Especial que no se encuentran situadas bajo las Servidumbres Aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción o estructura y la instalación de los medios necesarios para su construcción, que se eleve a una altura superior a los 100 m sobre el terreno o sobre el nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, requerirá pronunciamiento previo de la AESA en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 del Decreto 584/72 en su actual redacción.***

Se incluirá en la normativa del Plan Especial referencia expresa a las limitaciones habidas en relación a lo dispuesto en los artículos 8, 30 y 31 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, en el sentido indicado en el informe.

### **3.3. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE REDES Y OPERADORES DE TELECOMUNICACIONES, DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO**

La Subdirección General de Redes y Operadores de Telecomunicaciones emite informe con fecha 11 de febrero de 2014 en relación al documento del Plan Especial del Puerto en tramitación, a los efectos de lo previsto en el artículo 26.2 de la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones.

***El informe de la Subdirección General de Redes y Operadores de Telecomunicaciones, en su apartado 1) Observaciones de carácter particular, y apartado 3) Observaciones al Instrumento de Planeamiento Urbanístico presentado, indica que analizado el instrumento de planeamiento urbanístico presentado, se comprueba que el mismo está alineado con la legislación vigente.***

No se realizan observaciones sobre el documento del Plan, por lo que el informe se entiende emitido en sentido favorable.

### **3.4. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

***La Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítimas de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, en su informe relativo al expediente del Plan Especial del Puerto, no formula ninguna observación o alegación en el marco de las competencias que ostenta en materia de seguridad marítima y de contaminación del medio marino.***

**No obstante, indica que el titular del proyecto deberá seguir las instrucciones relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Tenerife, al estar en su zona de responsabilidad.**

No se realizan observaciones sobre el documento del Plan, limitándose a recordar las competencias de la Capitanía Marítima de Tenerife en la lucha contra la contaminación marítima, por lo que el informe se entiende emitido en sentido favorable.

### 3.5. CABILDO INSULAR DE TENERIFE

El Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 7 de abril de 2013 acordó informar con carácter condicionado la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Se ha emitido informe por las siguientes áreas de la Corporación Insular:

- a) Sobre la adecuación al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), informe emitido por el Servicio Técnico de Planes Insulares con fecha 14 de marzo de 2014.
- b) En relación con las competencias insulares en materia de Patrimonio Histórico, informe emitido por el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico.
- c) En relación a las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de la Isla de Tenerife (PTEOR), informe emitido por el Servicio Técnico de Sostenibilidad de Recursos y Energía de fecha 28 de febrero de 2014.
- d) Sobre la afectación a los bienes y derechos de esta Corporación, informe emitido por el Servicio Administrativo de Hacienda y Patrimonio de fecha 5 de marzo de 2014.
- e) Sobre la adecuación al PTEO de Infraestructura del Tren del Sus (PTEOITS), documento de aprobación inicial, informe emitido por Metropolitano de Tenerife SA de fecha 13 de febrero de 2014.
- f) En relación a las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), informe emitido por el Servicio Administrativo de Movilidad.
- g) Sobre la compatibilidad con la política pesquera de esta Corporación, informe emitido por el Servicio Técnico de Ganadería y Pesca de fecha 13 de marzo de 2014.
- h) En relación con las competencias insulares en materia de Medio Ambiente, informe emitido por el Servicio Administrativo de Medio Ambiente.

**- Se realizan una serie de observaciones relativas a falta de articulación de las terminales de pasajeros con las principales terminales de transporte terrestres (en razón de lo expuesto en el apartado 3.2 de la Memoria de Ordenación) o en relación con las determinaciones del PTESVAM. Se alude a poner de manifiesto los problemas de relación del viario portuario con la ciudad (especialmente, en la zona del Auditorio), así como a proponer posibles soluciones como las que se plantean en el Muelle de Enlace (si bien se indica que deberán reestudiarse en razón del entorno en que se ubican).**

Sobre las alusiones habidas respecto a las determinaciones del PTESVAM, tal y como se detalla en el apartado 5.3.B de la Memoria de Ordenación, se indica que: [...] en aquellos puntos donde las conexiones al sistema viario afecten o limiten la operatividad del Puerto, se ha optado por mantener los actuales puntos de acceso, que podrán reconsiderarse en un futuro mediante el



*consenso entre las administraciones públicas implicadas. Todo ello considerando que la Disposición Adicional Tercera del mencionado PTESVAM establece que: “Las disposiciones relativas al ámbito “Vía Litoral” previsto en el indicado PTESVAM en la parte que transcurra por el espacio portuario, cumplirán las determinaciones de la legislación estatal en materia de puertos”.*

Sobre los problemas indicados y en especial a la intersección del viario portuario en la Zona del Auditorio, tal cuestión ha sido específicamente tratada en el Estudio de Movilidad del documento.

En cuanto a la solución viaria propuesta en el ámbito del Muelle de Enlace, recordar que la ordenación propuesta en este ámbito por el Plan Especial desarrolla el proyecto ganador del concurso de ideas convocado al efecto en el ámbito de la Plaza de España (del que resultó ganador el presentado por el estudio HERZOG & DE MEURON, ARCHITEKTEN AG), y a partir de la ordenación contemplada en el vigente Plan Especial del Muelle de Enlace. En la Memoria de Información del Plan Especial se aporta documentación relativa al mencionado proyecto (aportándose el sistema viario inicialmente previsto), y cuya integración y adaptación en la ordenación del Plan se justifica el apartado 5.1.E de la Memoria de Ordenación. En dicho modelo de sistema viario, se mantienen en el documento aprobado inicialmente (y con carácter indicativo, en tanto que ubicadas fuera del ámbito portuario) las dos glorietas inicialmente previstas (si bien su ubicación difiere de la inicialmente proyectada por la necesidad de adaptarse a las obras realmente ejecutadas de la nueva glorieta en la Avenida Marítima y el soterramiento de la vía litoral frente a la Plaza de España).

Todo ello sin perjuicio de que, tal y como se ha expuesto previamente en el apartado 2.5 de esta Memoria, la Autoridad Portuaria comparte que la solución definitiva que se dé a este ámbito debe partir del consenso entre las Administraciones, toda vez que el ámbito global de actuación es de responsabilidad concurrente de varias administraciones. Por tanto, se propone realizar las modificaciones del sistema viario que, siendo técnica y económicamente viables, se estimen oportunas, siempre y cuando no se socave la funcionalidad y necesaria independencia funcional de la vía de Servicio del Puerto en los términos indicados previamente.

En consecuencia, con fecha 26 de mayo de 2014 se efectuó una reunión entre las Administraciones implicadas a los efectos de alcanzar un consenso relativo al diseño del sistema viario y acceso a los aparcamientos previstos en el Muelle de Enlace. Con tal motivo, se ha modificado en algunos aspectos la solución viaria propuesta, tal y como se define detalladamente en el capítulo 5. *Descripción general de la ordenación propuesta* de la Memoria de Ordenación así como en el plano de Tráfico anexo a dicho apartado.

#### **Sobre la ordenación pormenorizada propuesta para las diferentes áreas funcionales:**

***- En la parcela de uso de oficinas en el área funcional de Cabo Llanos y en la parcela de uso comercial anexa a la parcela de terminal de pasajeros en el área funcional de Muelle de Enlace, no se especifican las categorías admisibles de uso comercial, por lo que debe entenderse que lo son todas. Además, se indica que dado que se excede de los 2.500 m<sup>2</sup> de superficie de venta útil, la ubicación de tal uso debe considerarse un equipamiento estructurante a justificar e incardinar por el planeamiento general.***

Cabe indicar que la ordenación establecida en la aprobación inicial del Plan Especial para la parcela indicada del Área Funcional de Cabo Llanos se adapta a la establecida en el plan general en relación a los usos y parámetros urbanísticos relativos a alineaciones de parcela, edificabilidad, alturas, ocupación por planta, etc.

No obstante, y en aras de una mayor coherencia entre las determinaciones del Plan Especial y el plan general en este ámbito (sin perjuicio de que las disposiciones de este último, en el recinto portuario, tienen carácter indicativo, tal y como se establece en la propia Revisión del Plan General en el artículo 6.4.4 de las Normas de Ordenación Estructural, apartados 1 y 2), se propone adaptar la compatibilidad del uso terciario a las determinaciones del plan general (reduciéndola respecto al documento aprobado inicialmente hasta un máximo del 18% de la edificabilidad de la parcela, resultando 3.990 m<sup>2</sup> edificables en total para este uso). Por otra parte,

se limita la compatibilidad de este uso hasta las categorías de gran comercio y de galería o agrupación comercial.

**- En las parcelas de uso terminal de pasajeros, uso náutico deportivo y uso recreativo del área funcional de Muelle de Enlace se establecen unas superficies edificables máximas destinadas a uso comercial con unas categorías y superficies, desconociéndose las condiciones de distribución del uso comercial, y realizándose la misma observación anterior respecto a la intensidad del uso comercial.**

Tal y como se ha expuesto previamente, la ordenación propuesta en el Muelle de Enlace desarrolla el proyecto ganador del concurso de ideas convocado al efecto en el ámbito de la Plaza de España, partiendo del planeamiento vigente en el ámbito (Plan Especial del Muelle de Enlace).

Entre la documentación relativa incluida en la Memoria de Información del Plan Especial, en su capítulo 4.4 se aporta un análisis detallado tanto del Plan Especial del Muelle de Enlace, como de los principales proyectos a desarrollar en esta Área Funcional (Marina del Atlántico, Terminal de Pasajeros y Edificio de Plaza y aparcamiento), incluyendo planos y cuadro de superficies por usos (entre ellos, los terciarios).

Todo ello sin perjuicio de que tal análisis se realiza en razón de justificar la ordenación propuesta, y toda vez que no es competencia del Plan Especial determinar la distribución interior del uso comercial.

**- Entre las áreas funcionales de Muelle de Enlace y Anaga se delimitan 4 terminales de pasajeros, no justificándose la necesidad de las mismas.**

Tal y como se ha informado previamente en el apartado 2.3 previo, y en relación a las funciones de cada una de las terminales de pasajeros propuestas en el ámbito Muelle de Enlace-Dársena de Anaga, se informa:

- *La Terminal del Muelle de Enlace, así como la nueva Terminal prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, son instalaciones destinadas a dar servicio al tráfico de pasajeros en régimen de crucero turístico, mientras que el denominado Edificio Puerto-Ciudad y la Estación de Muelle Norte (antigua estación marítima del Jet-Foil), son instalaciones para dar servicio al tráfico de pasajeros en régimen de transporte, fundamentalmente interinsular.*
- *El Edificio Puerto-Ciudad se encuentra operativo en la actualidad, asociado a la actividad desarrollada en el Muelle de Enlace por las compañías Naviera Armas y Fred Olsen, y en cuanto al Muelle Norte, resulta conveniente para optimizar el uso de los espacios portuarios, trasladar parte del tráfico de pasajeros que actualmente opera en el Muelle de Enlace a dicho ámbito.*
- *En cuanto al tráfico de pasajeros en régimen de crucero turístico, se informa que actualmente operan en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuatro compañías que realizan operaciones de embarque y desembarque de pasajeros en puerto, coincidiendo algunas de ellas en el mismo día. Para sus operaciones, dichas compañías se sirven de tres instalaciones todas ellas de carácter provisional. Así, se ha habilitado provisionalmente como estación marítima para acoger la operativa de embarque y desembarque de pasajeros de MSC Cruceros, el edificio originariamente concebido como helipuerto en el Muelle de Enlace. Por su parte, Thomson Cruises y Costa Crociere, realizan su operativa de puerto base en el intercambiador del Muelle de Enlace. Finalmente, se ha habilitado una carpa en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga para la operativa de Fred Olsen Cruise Line.*

*Por lo tanto, para poder atender y fomentar este tráfico en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife es deseable que en el futuro, además de la Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga (terminal que ha sido diseñada para poder atender cruceros de alta capacidad, hasta 4.000 pasajeros), se pueda desarrollar una segunda estación. Ello, sin perjuicio de poder seguir utilizando, en tanto en cuanto no se disponga de las nuevas edificaciones, las instalaciones provisionales descritas.*



**- En el área funcional de Valleseco, parece que el ámbito ocupado por el proyecto “Ordenación del Área Funcional de Valleseco” no requiere de un instrumento urbanístico que le de legitimidad.**

Tal y como se indica en la correspondiente ficha del área funcional, en este ámbito se deberá proceder a la desafectación de parte de los terrenos que actualmente son dominio público portuario, es decir, integrados en su vigente Zona de Servicio. En consecuencia, una vez se haya efectuado tal desafectación, sólo podrán ordenarse mediante un Plan Especial Complementario *formulado por la Autoridad Portuaria* aquellos terrenos incluidos dentro de su Zona de Servicio; Todo ello sin perjuicio de que aquellos terrenos que se excluyan del dominio público portuario, obviamente habrán de ordenarse mediante el correspondiente instrumento urbanístico que le dé legitimidad, si bien no a instancias de la Autoridad Portuaria, en tanto que no formarían parte de su ámbito competencial.

Por otro lado, tal y como se indica en la ficha del área funcional del documento de aprobación inicial, si parte de los terrenos incluidos dentro del *Bien de Interés Cultural, con categoría de Sitio Histórico, a favor del Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco* no fuesen desafectados, habrían de remitirse al correspondiente Plan Especial de Protección. No obstante, cabe considerar al respecto que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

En consecuencia, se harán las modificaciones necesarias en el texto de la ficha del área funcional, a fin de clarificar estas instrucciones en el sentido de lo indicado.

**- En las normas urbanísticas se incluyen entre los usos de infraestructuras la categoría de tratamiento de residuos y sin embargo no se regula su implantación.**

Si bien en el presente Plan Especial no se localiza expresamente ninguna infraestructura de tratamiento de residuos, la inclusión en las Normas Urbanísticas de esta categoría se justifica en razón de considerarse un uso compatible con las actividades y servicios portuarios.

**Con el fin de compatibilizar la ordenación del Plan Especial con las previsiones recogidas en el PTEO del Tren del Sur y en el Estudio de Tráfico de Mercancías del Tren del Sur se adjuntan:**

- **Los planos de usos pormenorizados del Plan Especial del Puerto con el trazado del tren del sur superpuesto y con el trazado del estudio de tráfico de mercancías del tren del sur en la zona del muelle de la Hondura.**
- **Plano de detalle del ramal y terminal de carga de La Hondura.**
- **Plano del Ramal y terminal de carga de El Bufadero.**

En la Memoria de Información, en su capítulo 5.7 se incluye el análisis del mencionado PTEO (documento de Aprobación Inicial), señalándose que “[...] el Plan Especial contempla la compatibilidad de esta infraestructura, lo que se determina como instrucciones y determinaciones específicas incluidas en las Fichas de Áreas Funcionales afectadas por su trazado”. Tal compatibilidad se incluye en el documento normativo, en las fichas de las Áreas Funcionales afectadas por su trazado (La Hondura, Cabo Llanos y Parque Marítimo), si bien no se expresa gráficamente toda vez que el citado PTEO aún no ha sido aprobado definitivamente.

No obstante, en relación a los “estudios” de los ramales y terminales de carga de La Hondura y El Bufadero, no le consta a la Autoridad Portuaria que hayan sido incluidos en el documento aprobado inicialmente, sin que formen parte del trazado de la Alternativa seleccionada en el propio PTEO.

Por último, tampoco consta que, con carácter previo a la formulación de la pretendida propuesta, se haya consultado su procedencia con la Autoridad Portuaria, considerando las competencias exclusivas que ostenta el Estado sobre la explotación de los Puertos de Interés General.

### **Consideraciones en materia de medio ambiente**

**- Se debería establecer un protocolo específico, a incluir en el seguimiento y vigilancia, para el control y erradicación de especies invasoras en el Puerto.**

Con respecto al control de la posible proliferación de especies introducidas, hay que indicar que:

a) En relación a la dispersión de propágulos y semillas:

Las competencias para el control de las mercancías que llegan al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, las tiene “Sanidad Exterior” y “Sanidad Vegetal”. Estas administraciones realizan las correspondientes inspecciones aplicando para ello los protocolos de actuación que tienen definidos.

Hay que señalar que, con el objeto de facilitar, optimizar y hacer más eficiente estas labores de inspección, la Autoridad Portuaria en la zona de servicio (concretamente en el Dique del Este) ha creado el “Centro de Inspecciones Portuarias (CIP)”, el cual integra y coordina a todas las administraciones encargadas de las inspecciones, incluidas las inspecciones sanitarias dirigidas a detectar la posible introducción de especies introducidas.

Por otro lado, hay que indicar que el ISA identificó este potencial riesgo y recogió en su apartado de medidas correctoras algunas consideraciones específicas:

*“Existe un cierto riesgo de entrada de especies agresivas derivado del trasiego de mercancías procedente de otros lugares (especialmente de arenas o materiales de construcción), que pudieran contener semillas o animales vivos con alto riesgo para los ecosistemas naturales del entorno, o incluso de la isla. Como medidas correctoras principales se propone la vigilancia exhaustiva de los posibles cúmulos de dichas mercancías, sobre todo en días posteriores a lluvias intensas, la realización de catas periódicas con el fin de corroborar posibles contenidos en semillas de especies foráneas y la erradicación manual de cualquier especie alóctona que se desarrolle.”*

De igual forma, el Programa de Vigilancia Ambiental del ISA incluye dentro de las labores de seguimiento y control:

*- Control de especies introducidas en los cúmulos de mercancías.*

Finalmente, hay que indicar que la actividad de descarga de gráneles sólidos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, es una actividad portuaria autorizada que cumple con la normativa vigente. Como tal, esta actividad está sujeta a labores de seguimiento y control, las cuales son desarrolladas por la autoridad competente, quedando aquí incluidas aquellas a las que hace referencia el informe del Cabildo.

No obstante, desde Puertos del Estado se está trabajando en un borrador de “Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias” (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado recientemente el “Código de Conducta Ambiental” (aprobado por la Asamblea General de la organización europea de Puertos Marítimos -ESPO-), documento igualmente de obligado cumplimiento.

b) En relación con *Pennisetum setaceum* (“rabo de gato”):

En el ISA, respecto a *Pennisetum setaceum* en el punto 5 “DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO” se identifican las áreas funcionales donde la presencia de “rabo de gato” es significativa. En este sentido, atendiendo a la consideración expuesta, en la Propuesta de Memoria Ambiental, se elaborará una ficha para cada área funcional donde se reflejará la localización y características de las poblaciones/ejemplares existentes.

**- En cuanto a la contaminación lumínica y los deslumbramientos a la avifauna, se deberá valorar la afección sobre la avifauna en lo largo del frente marítimo y si procede determinar aquellas áreas funcionales o ámbitos que puedan encontrarse excesivamente iluminados.**

Las luminarias instaladas en la zona de servicio portuario cumplen con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07. Estas luminarias presentan ópticas asimétricas puestas en la horizontal sin grado de inclinación.

No obstante, siendo uno de los objetivos de Puertos de Tenerife la mejora continuada en todas las facetas de la operatividad portuaria (donde se incluye la faceta ambiental), está procediendo a la sustitución de las luminarias por sistemas tipo LED, los cuales reducen el consumo energético de forma significativa.

Por otro lado, el ISA, en relación a las luminarias a instalar en la zona de servicio, establece:

- *Las luminarias para alumbrado vial deben estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación.*
- *Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso.*

En cualquier caso, en relación a los posibles deslumbramientos de la avifauna, hay que indicar que las luminarias del puerto y las de la ciudad, a efectos de la contaminación lumínica, forman una “unidad”. En este sentido, se valora que la contribución del puerto a la contaminación lumínica de esta “unidad” es poco significativa, en base a la dimensión significativa del área metropolitana (visible íntegramente desde el mar) respecto al Puerto.

**- No se valora la afección generada por la contaminación atmosférica sobre el Parque Rural de Anaga.**

El Parque Rural de Anaga se corresponde con un amplio ENP de más de 14.000 Ha, cuyo margen suroeste colinda con amplias superficies de carácter urbano, donde se incluye la zona de servicio del puerto. Respecto a la posible afección del ENP por el desarrollo de las actividades que se desarrollan en el puerto, como consecuencia de posibles efectos negativos que se pudieran asociar a una eventual contaminación de la calidad atmosférica, se valora que es y será (como consecuencia de la ordenación recogida en el Plan Especial) NADA SIGNIFICATIVA, ya que:

Las emisiones que se generan en la zona de servicio susceptibles de afectar negativamente a la calidad atmosférica son las mismas que las que se generan en entornos urbanos, estando asociadas éstas al tráfico de vehículos y al funcionamiento de los barcos principalmente; en ambos casos, las emisiones generadas están reguladas por su normativa específica, pasando las correspondientes inspecciones técnicas, siendo además objeto de vigilancia y control por parte de la Policía Portuaria la detección de un mal funcionamiento de los motores de combustión de los vehículos/barcos.

Por otro lado, en el ámbito portuario no existen industrias singulares que generen emisiones a la atmosfera de forma significativa. Hay que indicar que las actividades existentes potencialmente generadoras de emisiones están asociadas a la carga/descarga de graneles sólidos, correspondiendo el potencial impacto a la emisión de partículas sólidas. En cualquier caso, estas industrias están autorizadas siendo objeto de control ambiental por parte del órgano competente.

En relación a las actividades de descarga de graneles sólidos que realizan empresas estibadoras en el Dique del Este, cuya potencial contaminación está asociada a la emisión de partículas sólidas, hay que indicar que:

- Puertos del Estado está trabajando en un borrador de “Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias” (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- En la operativa de descarga de graneles sólidos las empresas estibadoras han invertido en maquinaria de última generación, la cual cumple con la normativa sectorial, habiendo sido diseñada específicamente para minimizar las emisiones de polvo (sistemas antipolvo) en cada uno de los pasos que intervienen en el proceso, desde la descarga del barco hasta la carga en camión de transporte (por lo tanto, tanto en la “cuchara” de la grúa que extrae el granel, la cual se cierra herméticamente, como en la tolva de recepción que conduce el material hasta los camiones, la cual consta de elementos mecánicos que minimizan las emisiones -p.e.: camisas antipolvo-).
- La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado recientemente el “Código de Conducta Ambiental (aprobado por la Asamblea General de la organización europea de Puertos Marítimos -ESPO-), documento igualmente de obligado cumplimiento. Este código incluirá la posibilidad de parar la operativa de descarga en el caso de que durante la misma se produzcan condiciones ambientales adversas, las cuales pudieran favorecer la emisión de partículas.

Por lo tanto, se valora que las potenciales emisiones que genera la actividad portuaria susceptibles de generar un deterioro de la calidad atmosférica es poco significativo. Atendiendo a esta valoración, y teniendo en cuenta la dirección dominante de los vientos alisios (con dirección Noreste) los cuales barren el aire hacia el mar, se puede concluir que la potencial afección de la actividad portuaria sobre el ENP del Parque Rural de Anaga como consecuencia de un potencial deterioro de la calidad atmosférica es NADA SIGNIFICATIVO.

***- Se debería valorar la afección generada sobre la ZEC marina “Sebadal de San Andrés” por la ordenación propuesta, ya que los usos y actividades que se desarrollen en el ámbito portuario terrestre, colindante con el espacio marino protegido, podrían afectar a éste.***

Los usos y actividades portuarias que se desarrollarán en la explanada de la Dársena de Péscara, los cuales colindarán con el ZEC marino “Sebadales de San Andrés”, no generarán afecciones sobre los criterios que motivaron su declaración (presencia del hábitat natural 1100 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, siendo los sebadales la comunidad de mayor interés), ya que las únicas potenciales afecciones derivadas de la ordenación podrían venir por la necesidad de instalar un emisario submarino que tuviera que evacuar/verter las aguas residuales depuradas generadas por las empresas a implantar; en relación a esta cuestión, no se identifica este potencial impacto, ya que en la ordenación del PE se contempla

el enganche a la red municipal de la red de saneamiento del área funcional de la Dársena Norte (bombeando las aguas vertidas a la estación depuradora de aguas residuales municipal).

Por lo tanto, las condiciones en la fase operativa tras haberse desarrollado la ordenación del Plan, respecto al medio marino serán las mismas, ya que no se contemplan vertidos en el mar, por lo que se valora la potencial afección sobre el ZEC “Sebadales de San Andrés” como NADA SIGNIFICATIVO.

**- Se considera conveniente establecer medidas ambientales para la integración paisajística de las áreas funcionales de Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte para las que se plantean aumento de superficie.**

El ISA en el punto 6.d) establece medidas correctoras dirigidas a la integración paisajística, las cuales se deberán de aplicar durante la fase de obras, siendo éstas:

*\*Medidas de integración paisajística:*

*- Vegetación:*

*Las plantaciones en los espacios libres proyectados por la ordenación es la medida correctora más adecuada para lograr una integración paisajística, ofreciendo un entorno portuario de alta calidad ambiental, factor muy importante ya que el conjunto del ámbito portuario presenta amplios sectores de alta incidencia visual debido al alto número de potenciales observadores.*

*- Mobiliario urbano:*

*Para favorecer la calidad ambiental del entorno portuario, todos aquellos elementos del mobiliario urbano que se vayan a instalar en las zonas peatonales, lugares de descanso, etc., tratarán de seguir el mismo diseño (materiales, formas, colores, etc.), de tal forma que se consiga una homogeneidad en el conjunto del ámbito ordenado, que confiera una sensación de orden, lo cual repercutirá de forma directa y positiva en la calidad ambiental.*

*- Muros de piedra natural:*

*Aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se procurarán realizar o chapar con piedra seca (roca basáltica), ya que es un elemento geológico ampliamente representado en toda la isla, ofreciendo una naturalidad que contribuye a la generación de un entorno de alta calidad paisajística.*

*- Nuevas edificaciones:*

*Como medida de integración paisajística y para darle al conjunto portuario una mayor calidad ambiental, es muy importante el acabado final de las edificaciones proyectadas, por lo que se tratará de emplear acabados o colores que no causen un impacto cromático en el medio.*

Finalmente, hay que destacar que el ISA recoge que las zonas ajardinadas existentes se conservarán en buen estado, pudiendo incluso verse mejoradas con vegetación más frondosa (para favorecer el apantallamiento vegetal) en las zonas donde la actividad portuaria de carácter industrial tenga una mayor incidencia visual (tal y como se ha hecho en la zona de María Jiménez), para lo que en el documento aprobado inicialmente se dispuso al efecto la siguiente instrucción recogida en las Medidas Correctoras Ambientales de las Normas Urbanísticas:

*- Se recomienda acometer la instalación de pantallas vegetales, o reforzamiento de las ya existentes, con el objeto de minimizar el impacto paisajístico y/o a la integración de determinadas infraestructuras portuarias.*

**- Se recomienda establecer un objetivo de reducción de los consumos de agua y energía, conforme al cual definir e implantar medidas para la mejora en la gestión del agua, prácticas de eficiencia energética e implantación de energías renovables.**

La Autoridad Portuaria se encuentra en la fase final de implantación del sistema de gestión ambiental basado en la Norma UNE-EN ISO 14001. Este sistema de gestión ha identificado como aspectos significativos el “consumo de agua” y el “consumo de energía”, por lo que el sistema incluye objetivos y metas específicas dirigidas a la optimización de su consumo, lo que incluye a la

sustitución de las infraestructuras más antiguas y/o la aplicación de sistemas más eficientes, como por ejemplo:

\*Consumos de agua:

- Mejora de la red de abastecimiento, mediante la reposición/sustitución de tuberías antiguas (minimización de pérdidas).
- Instalación de contadores con dispositivos de “telecontrol”, los cuales aportan datos en continuo referente al agua que entra en el sistema y la que es consumida. Estos dispositivos permiten plantear objetivos cuantitativos de reducción de consumo.

\*Consumos de energía eléctrica:

- Sustitución de luminarias tradicionales por sistemas LED, con lo que se reduce de forma significativa el consumo de energía.

Finalmente, hay que indicar que la Autoridad Portuaria recomienda a los concesionarios de la zona de servicio portuario que implanten sistemas de gestión ambiental. En este sentido, hay que indicar que el ISA, incluye un indicador ambiental que recoge el grado de implantación ambiental de las empresas que desarrollan su actividad. Por lo tanto, Puertos de Tenerife, en la medida de sus posibilidades, fomenta y fomentará la implantación de estos sistemas en las empresas concesionarias, de acuerdo al indicador recogido en el ISA:

### **Consideraciones en materia de transporte.**

***La metodología empleada en el estudio de movilidad se centra en la caracterización del tráfico rodado (ligero y pesado) como base para la elaboración de predicciones, que permiten evaluar la capacidad del viario, así como proponer las medidas que garantizan el correcto funcionamiento del mismo. Sin embargo, en esta caracterización no están incluidos los viajes producidos por la implantación de los equipamientos planificados en transporte colectivo, en taxi o en modos blandos, que permitan diagnosticar y proponer medidas de ordenación de la movilidad de estos modos.***

El estudio de movilidad que acompaña al Plan Especial atiende a los viajes atraídos por el puerto cuyo reparto modal es mayoritariamente el tráfico rodado ligado a la actividad portuaria, que será el que determine las necesidades viarias para que el Puerto de Santa Cruz desarrolle su actividad de forma satisfactoria.

No obstante, entre los objetivos de la política portuaria para el Puerto de Santa Cruz se contempla avanzar en la consecución de una movilidad más sostenible (especialmente, en los ámbitos de usos no portuarios en contacto con la ciudad), todo ello sin perjuicio de que determinados aspectos del transporte público y el tráfico peatonal que requieren soluciones más detalladas y precisas que las propias de la escala y ámbito competencial de este Plan Especial. Todo ello considerando que estos movimientos (transporte público y peatonal) son escasamente relevantes en la mayor parte del puerto, estando incluso restringidos en muchas de sus áreas por razones de seguridad y operativa portuaria.

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

En relación a lo solicitado, y considerando que las áreas de mayor atracción de los modos citados son las zonas donde se desarrolla el tráfico de pasajeros, se informa que:

- En la nueva Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, se contemplan áreas de servicio para taxis y la correspondiente reserva de espacio para guaguas de servicio discrecional, que a su vez podrá dar servicio también



al Edificio Puerto-Ciudad. Asimismo, el proyecto contempla los flujos peatonales que conectarán con la ciudad a través de una rampa prevista en el Edificio Puerto-Ciudad, edificio que actualmente conecta también con la ciudad a través de escaleras y ascensor. En la Memoria de Ordenación del Plan Especial se adjuntará la documentación del mencionado proyecto relativa a la urbanización del ámbito, con la configuración de los accesos rodados y peatonales. A tal efecto, el Plan Especial prevé que la fachada hacia la ciudad en dicho ámbito se libere de buena parte de las edificaciones actualmente existentes.

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

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

***Se debería analizar los siguientes planes territoriales especiales (PTE) relativos a la planificación del transporte público: PTE Ordenación del Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el área metropolitana, PTE Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte y PTE de Ordenación del Transporte de Tenerife.***

Se incluirá en el documento de información el correspondiente análisis de los citados planes territoriales, sin perjuicio de que los PTE de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte y de Ordenación del Transporte de Tenerife fueron en su día informados por la Autoridad Portuaria, y por Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria, respectivamente.

#### **Consideraciones en materia de Patrimonio Histórico**

***Se debería incluir la delimitación del BIC Castillo de Paso Alto y recogerse el régimen jurídico de los BIC.***

En relación a la delimitación del Bien de Interés Cultural “Castillo de Paso Alto” y su entorno de protección, se procederá a su inclusión en el plano nº 6 “Patrimonio” del Informe de Sostenibilidad, así como en los planos de ordenación correspondientes.

No obstante, hay que hacer notar que el BIC “Castillo de Paso Alto” queda fuera del ámbito del Plan Especial, por lo que no se ve afectado por la ordenación propuesta. En relación a la delimitación de su entorno de protección, una pequeña superficie queda incluida dentro de la zona de servicio, concretamente la acera y el viario de la TF-11.

Finalmente hay que indicar que la normativa del Plan Especial, concretamente en el artículo 14.f “Edificaciones catalogadas”, establece consideraciones que permiten el cumplimiento de la normativa a la que se refiere el informe:

*“Se contemplan los edificios y espacios incluidos en el Catálogo de Protección del Plan General de Ordenación o declarados como Bien de Interés Cultural. Las determinaciones de aplicación a estos elementos serán las establecidas en dicho Catálogo, siendo de aplicación en cualquier caso las determinaciones establecidas en la legislación de patrimonio. Las obras e intervenciones permitidas serán las reguladas en el Plan General.”*

**- Se deberá coordinar con el Plan Especial la posible solución alternativa de trazado del carril de ocio a su paso por la Batería de San Francisco.**

La Batería de San Francisco a la que se refiere el informe, queda fuera del ámbito del Plan Especial. En cualquier caso, hay que destacar que la implantación de un carril de ocio dentro del ámbito portuario (concretamente en el entorno de la referida Batería), no es posible, ya que resulta incompatible con el tráfico de vehículos de la vía de servicio portuaria.

**- Se debería preservar el antiguo almacén de la Autoridad Portuaria, al constituir uno de los últimos vestigios de la Autoridad Portuaria de la primera mitad del siglo XX.**

El inmueble al que se refiere el informe no está incluido en el catálogo de protección municipal, ni tampoco está catalogado como BIC (Bien de Interés Cultural).

Por otra parte, está afectado por la prevista modificación del viario estructural de la ciudad en este ámbito, en base a determinaciones del PTESVAM y de la Revisión del Plan General de Ordenación, que el Plan Especial reproduce en este ámbito.

**- Se recomienda la conservación del inmueble localizado en la parcela frente al Náutico por sus valores patrimoniales.**

El inmueble al que se refiere el informe no está incluido en los catálogos de protección municipales, ni tampoco está catalogado como BIC (Bien de Interés Cultural).

En cualquier caso, y respecto a la ordenación indicativa establecida en este ámbito por el Plan General de Ordenación (que supondría que el edificio quedase en situación de fuera de ordenación), la ordenación del Plan Especial permite su conservación.

**Se solicita a la Autoridad Portuaria que se excluya el ámbito territorial ordenado por el Plan Especial del Parque Marítimo, cuya modificación está actualmente en tramitación.**

No se atiende la propuesta realizada (en análogos términos a lo indicado en el apartado 2.3 de esta Memoria), dado que, siendo coherente la ordenación prevista para dicho ámbito en el Plan Especial del Puerto con la establecida en la mencionada Modificación que se tramita, en las normas del Plan Especial se han establecido las determinaciones necesarias a los efectos de regular adecuadamente los dos supuestos posibles:

- a) Que en primer lugar se apruebe definitivamente el presente Plan Especial (para lo que se ha dispuesto la expresa derogación del Plan Especial del Parque Marítimo vigente, así como una disposición transitoria relativa a la vigencia de la ordenación del Plan Especial del Puerto en este ámbito hasta la aprobación de la mencionada Modificación),  
o
- b) Que en primer lugar se apruebe definitivamente la mencionada modificación del Plan Especial del Parque Marítimo en trámite (por lo que, en aplicación de la disposición transitoria citada, quedaría sin efectos la ordenación propuesta en el presente Plan Especial).

Todo ello sin perjuicio de que en sesión celebrada en fecha 6 de noviembre de 2013, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó declarar la innecesidad para los usos portuarios, de los terrenos localizados en el "Área Funcional II. Parque Marítimo" definida en el vigente PUEP, y que siga el trámite reglamentario.

### **3.6. PUERTOS DEL ESTADO**



Se señala que en líneas generales, el Plan Especial es coherente con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios si bien se realizan las siguientes observaciones:

**- En las fichas particulares de algunas áreas y en la normativa urbanística se establecen compatibilidades de usos, que en algunos casos, podrían no adecuarse a lo establecido en el Plan de Utilización.**

**- Con el fin de restringir las compatibilidades de usos establecidas por el Plan Especial a aquellas efectivamente admitidas por el Plan de Utilización, proponen incluir en la normativa del Plan una referencia explícita a que los usos establecidos para cada una de las áreas funcionales sólo serán admisibles cuando se correspondan con los usos y actividades permitidos por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o documento que lo sustituya.**

Se comparte lo observado, en cuanto a que se deberá desarrollar más detalladamente la justificación de adaptación del Plan Especial a los usos portuarios y no portuarios del PUEP, y en particular a lo dispuesto en los artículos 72 del TRLPEMM y 48 de la Ley 48/2003.

Para ello, se añadirá un apartado específico al respecto en la Memoria de Ordenación, además de revisar puntualmente la redacción de aquellos artículos de la normativa relativos a la regulación entre usos, en particular el artículo 48 relativo a la *Compatibilidad entre los usos de servicios portuarios, actividades vinculadas y otros*.

**- Las actuaciones recogidas en el Informe de Sostenibilidad Económico que puedan requerir la financiación de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y no se encuentren aprobadas, se deberá explicitar que su ejecución y programación queda condicionada a su previa tramitación y aprobación en el marco de los correspondientes planes de empresa.**

Se atiende a lo observado en el informe, para lo que se incluirá la citada instrucción en el Informe de Sostenibilidad Económica.

**- Aunque en las zonas de servicio portuarias no existe limitación para edificar a una distancia determinada de la ribera del mar, consideran que por analogía con la Ley de Costas y la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral es recomendable que aquellos edificios que se prevea construir dentro de las zonas de servicios de los puertos y no tengan una finalidad portuaria o complementaria a ésta, se sitúen, siempre que esto sea posible, a una distancia superior a 20 m de dicha ribera o cantil del muelle. En todo caso, en estas áreas deberá dejarse libre de edificación una franja de 6 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o cantil del muelle.**

En el caso del Puerto de Santa Cruz, el frente portuario (conforme a los definidos conforme al art. 72 del TRLPEMM) se destina en su gran mayoría a usos portuarios o complementarios a éste, destacando entre ellos el uso de operaciones portuarias, y en menor medida considerando otros usos tales como sistema viario, graneles líquidos, contenedores-carga rodada-mercancía general, terminales de pasajeros o náutico deportivo.

En cuanto a aquellas áreas funcionales situadas en el frente portuario pero con predominancia de usos no portuarios, se considera lo siguiente

- En el área funcional de Parque Marítimo, los primeros 6 metros de frente se destinan a los usos de sistema viario, espacio libre público, recreativo y cultural. En estos dos últimos, no existen edificaciones que ocupen la mencionada franja, determinándose para la parcela de uso cultural "Auditorio", la conservación de la edificación en su actual morfología, mientras que para la parcela de recreativo "Anexo Auditorio" ya se prevé un retranqueo suficiente. En consecuencia, se propone introducir para la parcela de uso recreativo "Parque Marítimo" una instrucción relativa al deber de retranquear la edificación un mínimo de 6 metros

respecto a su límite este adyacente a las zonas de escollera y playa. Todo ello sin perjuicio de que se ha previsto la desafección como espacio portuario de esta área funcional (a excepción de la parcela de uso recreativo anexa al Auditorio).

- La ordenación del área funcional de Litoral de Valleseco se remite a Plan Especial Complementario, instrumento en el que habrá de contemplarse, en su caso, la instrucción citada. Todo ello considerando que en parte de la misma se prevé su desafección como espacio portuario.
- En el área funcional del Muelle de Enlace (donde conviven usos portuarios y no portuarios), las edificaciones previstas, bien tienen uso portuario, bien se retranquean más de 20 m respecto al cantil del muelle (la mayor parte del espacio no edificado se destina a espacio libre público). No obstante, en la parcela de uso recreativo se propone incluir una instrucción relativa al deber de retranquear la edificación un mínimo de 6 metros respecto al borde de la escollera adyacente a la desembocadura del barranco de Santos.

Por último, se realiza la observación de que una vez se concluya la tramitación del expediente del Plan Especial, con carácter previo a la aprobación definitiva, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife deberá remitir el Plan Especial a Puertos del Estado con el fin de que formulen las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

## 4. ACUERDO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS DE 28 DE ABRIL DE 2014

### **PRIMERO. Sobre el Informe de Sostenibilidad Ambiental (Art. 27.1.b D 55/2006 y Art. 10.1.b L 9/2006)**

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en la sesión celebrada el día 28 de abril de 2014 adoptó el Acuerdo de **informar en sentido favorable** el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto **condicionado** a que se subsanen las siguientes observaciones:

***- En la descripción y análisis de alternativas, en el Barrio de La Alegría, para la parcela del edificio de viviendas, las dos alternativas deben ser evaluadas ambientalmente, con el fin de conseguir la solución más idónea desde el punto de vista paisajístico.***

En primer lugar, cabe señalar que el Plan Especial no contempla dos “alternativas” de ordenación para la referida parcela de uso de oficinas. La tipología edificatoria de la parcela indicada es la de edificación abierta, tal y como se establece en el plano de parámetros de la edificación. No obstante, se entiende que tal error de interpretación se induce a partir de la siguiente instrucción incluida en la ficha del área funcional:

- *Se permite mantener la edificación actual y concentrar la edificabilidad restante en el patio interior. Como alternativa, se podrá concentrar toda la edificabilidad en un edificio desarrollado en altura.*

Tal instrucción es meramente argumentativa (más propia de la Memoria de Ordenación que del cuerpo normativo del Plan), dado que el Estudio de Detalle podrá optar no sólo entre las dos variantes o “alternativas” indicadas - a) mantenimiento íntegro de la edificación existente más edificación anexa o b) edificio singular desarrollado en altura -, sino entre las múltiples soluciones intermedias de ordenación volumétrica con base a la tipología de edificación abierta que puedan plantearse y según el resto de parámetros establecidos para la mencionada parcela.

En consecuencia, se eliminará tal instrucción de la ficha de ordenación, incluyéndose la justificación de la ordenación propuesta en el correspondiente apartado del capítulo 5 de la Memoria de Ordenación. Por otra parte, se complementarán los parámetros urbanísticos de la parcela, principalmente en relación a la ocupación de la edificación y de manera similar a lo ya establecido en edificios de similar uso y tipología situados en el ámbito del Plan Especial.

No obstante, y en lo específicamente relativo a aspectos ambientales, en la Propuesta de Memoria Ambiental se incluirá un análisis de la potencial incidencia sobre el paisaje urbano de la ordenación establecida en la parcela de referencia, donde se justificará que no supone un impacto significativo sobre el mismo.

***- Sobre las medidas correctoras para la protección de la fauna se deben adoptar medidas para la especie *Sterna hirundo*.***

Atendiendo a la consideración referente a la especie protegida *Sterna hirundo* (charrán común) del Informe Propuesta, las medidas correctoras del ISA (julio 2013) recogidas en el punto 6.d), concretamente las descritas en el epígrafe “Medidas correctoras y protectoras a aplicar durante la fase preoperacional y de obras de las actuaciones a realizar en el ámbito portuario”, apartado “a) Biodiversidad” subapartado “Fauna”, se modificarán al efecto.

De igual forma, la ficha del programa de vigilancia ambiental del ISA, concretamente el apartado “a) Biodiversidad”, se modificará incluyendo referencia específica a la especie *Sterna hirundo* (charrán común).

## **SEGUNDO. Sobre el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Art. 33 D 55/2006 y Art. 1 TRLTOTENC'00)**

En la misma sesión de la COTMAC también se acordó **informar en sentido favorable el Plan Especial del Puerto condicionado** a que se subsanen las siguientes observaciones:

**- La Disposición Adicional Quinta de las normas urbanísticas referida al Plan Especial del Parque Marítimo, debe ser incluida como Disposición Transitoria.**

Se atiende a lo indicado y se incluirá la citada Disposición como Transitoria.

**- Se relacionan una serie de errores materiales a subsanar en el documento.**

Se corregirán los errores materiales detectados salvo lo indicado sobre la página 13, ya que el párrafo no está incompleto, sino que se incardina con el siguiente.

**- En cuanto a la ordenación del Plan Especial, señalan que la de Cabo Llanos difiere de la del Plan General, por lo que se debe entender con carácter indicativo en los suelos incluidos en el Plan Especial.**

Con carácter general indicar que, de acuerdo al art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. En consecuencia, cualesquiera determinaciones que establezca el planeamiento municipal sobre la zona de servicio del puerto forzosamente han de entenderse de carácter indicativo, tal y como expresamente se indica en la propia Revisión del Plan General de Ordenación.

En aplicación de lo anteriormente expuesto sobre las competencias exclusivas del Estado sobre la explotación de los Puertos de Interés General, en efecto, las disposiciones establecidas por el Plan General en el recinto portuario tienen carácter indicativo, tal y como se establece en la propia Revisión del Plan General en el artículo 6.4.4 de las Normas de Ordenación Estructural, apartados 1 y 2:

*“1.- La zona de servicio del Puerto, conforme a la delimitación actualmente vigente, se califica por el Plan General como sistema general portuario.*

*2.- La ordenación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se desarrolla en el Plan Especial de Ordenación del Puerto y en sus documentos de modificación o revisión, así como en el planeamiento que se formule para la ordenación detallada específica de ámbitos concretos. La formulación de dichos instrumentos y proyectos compete a la Autoridad Portuaria y su tramitación y aprobación al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 18 de la Ley de Puertos del Estado.*

*Las determinaciones del presente PGO que afecten a la zona de servicio del Puerto en áreas que, de acuerdo al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tuvieran asignado alguno de los usos portuarios definidos en la legislación portuaria aplicable, tendrán carácter meramente indicativo; aplicándose como Recomendación las relativas al sistema general de la Vía del Litoral, según lo establecido en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife.*

*Las determinaciones que afecten a la zona de servicio portuaria en áreas con usos no portuarios tienen carácter indicativo y se condicionan a su compatibilidad con las determinaciones establecidas en la Revisión del Plan Especial del Puerto.”*

Tal y como se ha observado previamente en el capítulo 3.5 de esta Memoria, la ordenación establecida en la aprobación inicial del Plan Especial para la parcela indicada del Área Funcional de Cabo Llanos se adapta a la establecida en el plan general en relación a los usos y parámetros urbanísticos relativos a alineaciones de parcela, edificabilidad, alturas, ocupación por planta, etc.

No obstante, y en aras de una mayor coherencia entre las determinaciones del Plan Especial y el plan general en este ámbito, se propone limitar la compatibilidad del uso terciario hasta un máximo del 18% de la edificabilidad de la parcela (3.990 m<sup>2</sup> edificables en total, de manera análoga a lo establecido por el plan general). Por otra parte, se limita la compatibilidad de este uso hasta las categorías de gran comercio y de galería o agrupación comercial.

**- Lo mismo ocurre con la parcela situada en La Alegría, frente al Real Club Náutico, si bien las determinaciones de ordenación que da el Plan General para el recinto portuario son de carácter indicativo.**

Es de aplicación lo anteriormente indicado sobre el carácter indicativo de la ordenación del Plan General en el ámbito portuario.

No obstante, se observa que la ordenación prevista en este ámbito (tipología de edificación abierta), permitiría desarrollar una edificación en altura de manera sensiblemente similar a la dispuesta en el Plan General, si bien evitando que la edificación actualmente existente (de tres plantas de altura) quede en situación de fuera de ordenación en razón de su tipología.

**- Se aprecian discrepancias en el borde de contacto del área de ordenación de ambos documentos (plan especial y plan general).**

Es de aplicación lo anteriormente indicado sobre el carácter indicativo de la ordenación del Plan General en el ámbito portuario.

Por otra parte, y en lo relativo al sistema viario, el informe evacuado por la “Dirección técnica de Urbanismo de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife: revisión de las determinaciones relativas a la red viaria” señala que “[...] 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”, sin perjuicio del resto de observaciones habidas según se indica en el apartado 2.1 de esta Memoria.

**- Existe un recinto ordenado por el Plan Especial de Ordenación del Parque Marítimo que coincide parcialmente con terrenos objeto de ordenación por el Plan Especial. La Disposición Derogatoria Segunda del Plan Especial del Puerto deroga el Plan Especial del Parque Marítimo, en el ámbito del espacio portuario, por lo que se debe aclarar esta contradicción.**

Se incluye como Disposición Transitoria que 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 la Modificación del 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).

En consecuencia, se realizarán las correcciones necesarias en la citada Disposición Derogatoria a fin de clarificar su redacción, además de incluir el contenido de la Disposición Adicional Quinta como Disposición Transitoria (tal y como previamente se ha expuesto en las consideraciones de Régimen Jurídico).

**- La tramitación del Plan Especial de Medidas vinculadas al Ciclo del Agua (previsto en la Disposición Adicional Primera del Plan Especial), debe ser previa a la aprobación del Plan Especial del Puerto, ya que puede condicionar la ordenación final del recinto.**

Se eliminará de la normativa del Plan Especial la necesidad de redactar posteriormente un Plan Especial de Medidas vinculadas al Ciclo del Agua, ya que el propio Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife incluirá la documentación necesaria y suficiente para establecer las medidas vinculadas al ciclo del agua.

**- En algunas fichas del Plan Especial se regula la altura de la edificación condicionada a la rasante de la Avenida Anaga y de la Plataforma Portuaria, sin embargo no hay plano donde se establezcan las rasantes.**

Se atenderá lo indicado en el informe, de tal modo que en los planos de ordenación de parámetros urbanísticos, se incluirán las principales rasantes del entorno, sin perjuicio de que algunas de las rasantes solicitadas (como es la parte de la propia Avenida de Anaga) se localizan fuera del ámbito portuario.

**- Se aplica la tipología “mantenimiento de la edificación” a la edificación del Parque Marítimo, al Auditorio y a la Cementera con la regulación normativa que se establece en el artículo 14 d). Se estima que sería procedente establecer alguna condición normativa para las intervenciones permitidas en estas edificaciones.**

En el conjunto del Plan Especial, sólo tres parcelas han sido adscritas a la tipología de Mantenimiento de la Edificación, observándose, para cada una de ellas, lo siguiente:

- En el caso del edificio de uso de hostelería en el Parque Marítimo, se detecta un error material en el Plan Especial, dado que se ha adscrito a la tipología de Mantenimiento de la edificación, cuando debería haberse adscrito a la de Edificación Cerrada, por lo que se realizará la corrección en este sentido.
- En cuanto al edificio del Auditorio (incluido sólo parcialmente en el ámbito portuario) la correspondiente ficha del Área Funcional ya incluye instrucciones relativas a las intervenciones permitidas en esta edificación. Por otra parte, en la parcela colindante de uso recreativo, se complementarán los parámetros urbanísticos de la misma respecto a los establecidos en el documento aprobado inicialmente (a instancias de la Gerencia de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife), en el sentido de regular la altura máxima y retranqueos de esta edificación con respecto a la plaza del Auditorio.
- En el caso de la cementera (Área Funcional de Cueva Bermeja), en la correspondiente ficha del área funcional se establecerán instrucciones complementarias relativas a las intervenciones permitidas en esta instalación singular.

**- Se considera que la determinación sobre la ausencia de retranqueo para las edificaciones de uso industrial en la Dársena Norte con frente a la Autovía puede resultar contradictoria con las limitaciones legales de las servidumbres de la misma.**

Los retranqueos a los que hace referencia la ficha del área funcional son relativos a la distancia de la edificación respecto al talud de la Autovía, no en cuanto a las servidumbres de la mencionada Autovía. Cabe señalar que la Autovía es una vía de rango insular, y en el informe emitido por el Cabildo Insular, no se establece ninguna determinación en cuanto a las servidumbres legales para esta Autovía de su competencia. Por otra parte, la totalidad de la zona de servicio terrestre tiene la consideración de dominio público portuario.

No obstante lo anterior, se recuperará en las parcelas indicadas con frente a la autovía la obligatoriedad de retranquearse respecto al talud de la misma (en similares términos a lo establecido por el planeamiento especial vigente).

**- El Plan Especial mantiene la salida actual, mediante semáforos por el Auditorio. Esta solución difiere de la planteada por el PTESVAM, que propone la separación de los**

---

***tránsitos de la ciudad y del puerto a través de la Vía Litoral, propuesta por el PTESVAM, de manera que la actual intersección semaforizada desaparezca.***

Tal y como se indicó en la Ponencia Técnica previa a la COTMAC, las determinaciones de la vía del litoral en el PTESVAM tienen carácter indicativo para el espacio portuario, en aplicación de la Disposición Adicional Tercera del citado instrumento de ordenación. Y todo ello sin perjuicio de lo indicado en el capítulo 5.3.B de la Memoria de Ordenación sobre el citado PTESVAM:

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

En Santa Cruz de Tenerife, junio de 2014

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





# **PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

## **MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA ANEXOS**

**Junio 2014**



# **ANEXO I**

## **INFORME A LAS ALEGACIONES**



## ALEGACIÓN Nº 1

**D<sup>a</sup>. MARTA SÁNCHEZ DEL RÍO GONZÁLEZ-PALENZUELA DNI 43.826.324 P**

### SÍNTESIS E INFORME

Atendiendo a la reducida extensión literal de la alegación, se incluye una copia de su contenido, con el objeto de facilitar su comprensión:

*1. Que según el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife "el tránsito continuo de vehículos hacia y desde estos enclaves (Dársena Los Llanos, Dársena de Anaga y Dársena Este) ocasiona apreciables emisiones de contaminantes a la atmósfera, así como un incremento del nivel de ruidos.*

- Naturaleza: negativo
- Importancia: bajo
- Valoración: compatible

*2. Asimismo, dicho Informe también asegura que en relación a la Terminal de Contenedores, y más concretamente en relación a los impactos sobre el medio físico natural, que los mismos "no se han detectado". Pese a que asegura que en "estos sectores de carga/descarga de contenedores y su traslado generan los ruidos propios de la actividad"*

*3. Que en relación al impacto de las emisiones de ruido, hace una breve referencia a la limitación del ruido en horario nocturno, pero sólo para la ejecución de obras en la zona portuaria, incluidos el tránsito de camiones y/o maquinaria de obra. En ningún caso hace referencia a los ruidos producidos por la propia actividad portuaria de carga/ descarga de contenedores.*

*Al igual que ya ocurriera el 13 de febrero de 2008, cuando se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la resolución acerca de la declaración de Impacto Ambiental del proyecto Nueva Base de Contenedores de la Dársena Este, en el que sólo se aportaban medidas para evitar molestias por ruido y contaminación atmosférica durante la fase de obras, restringiendo la circulación de vehículos en horario nocturno, de 10 de la noche a 8 de la mañana.*

*Además de mencionarse en dicha resolución que serán objeto de especial seguimiento y control ambiental las viviendas más próximas del barrio de María Jiménez, pero sólo para la fase de construcción de la Nueva Base de Contenedores.*

*4. Ante esta falta de control y seguimiento, la reclamante tuvo que presentar un escrito el pasado 16 de abril de 2013 ante el Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, reclamando mediciones por las molestias producidas por el ruido y vibraciones que causan las maquinarias, contenedores y barcos a las viviendas próximas a la Nueva Terminal de Contenedores, en la Dársena Este, en el Barrio de María Jiménez.*

*Habiéndose emitido un informe con fecha del 29 de julio de 2013, en el que se concluye, por parte del Técnico de Análisis y Vigilancia del Servicio de Control y Gestión Medioambiental, que "se produce un incumplimiento de la Ordenanza de Protección de Medio Ambiente contra la Emisión de Ruidos y Vibraciones y del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a objetivos de calidad y emisiones acústicas, por la actividad portuaria".*

*Ante lo anteriormente expuesto, se SOLICITA*

*1. Que se tenga por presentada la presente alegación al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y que se incluya en el mismo el referido informe aportado por la reclamante acerca de los problemas de ruido en la Nueva Terminal de Contenedores de la Dársena Este.*

*2. Que se estudie la posibilidad de que a los barcos que atraquen en la Terminal de Contenedores de la Dársena Este se les suministre la energía eléctrica desde el propio muelle, tal y como se hace en la actualidad en puertos tan prestigiosos como el de Róterdam, a fin de evitar que los barcos atracados deban permanecer con los motores encendidos durante la fase de carga/*

*descarga de contenedores, con el objetivo de evitar emisiones de ruido y emisiones de CO2 a la atmósfera.*

### **Primera:**

Las cuestiones planteadas en los puntos 1, 2 y 3 de la alegación, están directamente relacionadas con las referencias a los “ruidos” recogidas en el informe emitido por el Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife - Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha de 29/04/2013 y nº Expte: 20130543), al ISA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En respuesta al referido informe del Servicio de Control y Gestión Medioambiental, el ISA en su Anexo V, incluyó un informe de ruidos realizado por empresa especializada. Una vez analizada esta documentación por el “Servicio de Control y Gestión Medioambiental”, mediante escrito de fecha de 22/07/2013, se informa:

*“En el nuevo documento presentado ahora se ha incluido un anexo V\_ruidos, que consta de un informe técnico y 3 anexos (planos, condiciones de funcionamiento de la actividad portuaria – buques y definiciones acústicas). En los planos de Mapa de Ruido Nocturno se comprueba ahora que hay ruido generado tanto en la nueva Terminal de Contenedores de María Jiménez como en el entorno del helipuerto. Si bien el informe técnico se expone que dicha actividad nocturna no supera la limitación que establece la Ley de Ruido Estatal, Ley 37/2003, que es la que se ha tomado como referencia según se argumenta en la página 12 de dicho informe. Por último, si bien no se explicita la inclusión de un Plan de Seguimiento y Medición de Ruido, sí que se concluye al final del informe técnico en la necesidad de actualizar de forma periódica el estudio, para valorar los cambios producidos.”*

Por lo tanto, con lo referido en el párrafo anterior se da respuesta a las consideraciones 1, 2 y 3 de la alegación.

Por otro lado, como información complementaria, hay que señalar que las labores de seguimiento ambiental que el propio puerto aplica de forma sistemática en el ámbito portuario, concretamente mediante el “Plan de Seguimiento y Medición de Ruido”, se encargarán de verificar que se sigue cumpliendo con los objetivos de calidad acústica definidos en el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Para asegurar su cumplimiento, el propio ISA en su página 244 define CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD específicos para la “Calidad del Aire” (se adjunta ficha):

<b>CALIDAD DEL AIRE (Ruidos)</b>				
<b>1. Denominación:</b> Ruido ambiental originado por la actividad portuaria.				
<b>2. Criterio de evaluación, definición del indicador:</b> REGLAMANTACIÓN ESTATAL: Ley 37/2003, RD1513/2005 y RD1367/2007 El indicador analiza los sectores más sensibles anexos a la zona de servicio teniendo como referencia los niveles de ruidos (objetivos de calidad acústica) recogidos en el anexo II (Tabla A) del RD 1367/2007 y modificación de éste que se recogió en el RD.1038/2012 de 6 de Julio y que hace referencia a esta misma tabla: ANEXO II Objetivos de calidad acústica Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.				
		Índices de ruido		
Tipo de área acústica		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)
<p>(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.</p> <p>(2) En el límite de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.</p>				
<b>3. Relevancia ambiental:</b> La lucha contra el ruido tiene su fundamento en el derecho a disfrutar de una calidad de vida digna y de un medio ambiente saludable, tal y como ampara la Constitución Española.				
<b>4. Periodicidad de actualización del estudio:</b> Cuando se produzcan cambios en cuanto a la ubicación de focos, nuevas operaciones o distintas condiciones de funcionamiento, respecto a las contempladas en el estudio inicial (ANEXO V del ISA). Con carácter anual se analizará si ha habido algún cambio sustancial en las condiciones de funcionamiento del puerto contempladas en el estudio de ruido ambiental, que requiera su actualización.				
<b>5. Metodología empleada para la realización del estudio:</b> Medida directa: Norma UNE-EN ISO 1996-2:2009 Cálculo: NORMA ISO 9613 Métodos recomendados para la evaluación del ruido ambiental de origen industrial por el RD.1513/2005 que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido.				
<b>6. Variables/Índices acústicos:</b>				
Índice de ruido día (L <sub>d</sub> ) (7-19 H)		Índice de ruido tarde (L <sub>t</sub> ) (19-23 H)		Índice de ruido noche (L <sub>n</sub> ) (23-7 H)
Denominación: Índice de ruido diurno Unidades: dB(A)		Denominación: Índice de ruido tarde Unidades: dB(A)		Denominación: Índice de ruido nocturno Unidades: dB(A)
<b>7. Unidad de medida del indicador:</b> Se evaluarán los índices acústicos aplicables en cada sector del territorio más afectado por la actividad portuaria, teniendo en cuenta los usos de suelo definidos en la zonificación acústica del territorio a realizar por la Administración Municipal. La unidad de medida será Leq (índice de medida de ruido día-tarde-noche) medido en dB(A).				
<b>8. Ámbito de aplicación:</b> Superficie de desarrollo del Plan Especial. Las valoraciones se realizarán en los puntos previamente identificados como más sensibles, de las poblaciones más cercanas al recinto portuario en toda su extensión, cuya elección deberá estar adecuadamente justificada.				
<b>9. Observaciones.</b> El criterio empleado para la evaluación de resultados, hace referencia a la reglamentación estatal en vigor, cumplimiento de los Objetivos de Calidad aplicables a áreas urbanizadas existentes, recogidos en el Anexo II del RD 1367/2007, y en el punto 2 del presente documento. Los parámetros de evaluación son niveles equivalentes de tiempos de observación largos. <ul style="list-style-type: none"> <li>• L<sub>d</sub>: nivel promedio día (de 7 a 19 h.)</li> <li>• L<sub>e</sub>: nivel promedio tarde (de 19 a 23 h.)</li> <li>• L<sub>n</sub>: nivel promedio noche (de 23 a 7 h.)</li> </ul> La valoración del cumplimiento de los límites se realizará teniendo en cuenta lo fijado en el Artículo 15 del RD 1367: Se considera que se respetan los Objetivos de Calidad, cuando cumplen en el periodo de un año que: <ul style="list-style-type: none"> <li>A) Ningún valor supera los valores fijados en la correspondiente Tabla A del Anexo II.</li> <li>B) El 97% de todos los valores diarios no superan en 3 dB, los valores fijados en la correspondiente Tabla A del Anexo II.</li> </ul>				

Finalmente, hay que indicar que el PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL del ISA hace referencia expresa a este indicador ambiental, concretamente en el apartado “e-Atmósfera”.

Por otra parte, en respuesta a la consideración 4 de la alegación, donde se hace referencia a:

- Que la reclamante presentó escrito con fecha 16 de abril de 2013 al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife solicitando mediciones de ruidos.
- Que el Ayuntamiento emitió informe con fecha de 29 de julio de 2013, que incluye mediciones y conclusiones referentes al cumplimiento de la Ley 37/2003 de 17 de noviembre.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con fecha de 07/10/2013 (nº registro de salida S-GEN-2013/004010) envió informe al Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (Servicio de Control y Gestión Medioambiental) denominado: VALORACIÓN DEL INFORME EMITIDO POR EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE A LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE SOBRE EL EXPEDIENTE 20130694, el cual ha fue redactado por la empresa AAC Centro de Acústica Aplicada, S.L.

Dicho informe concluye:

*Indicar que a partir de las mediciones realizadas, no se puede asegurar que la actividad Portuaria, incumpla los límites fijados en la reglamentación en vigor, por entre otros, los siguientes aspectos*

1. *Los tiempos de observación para la determinación de los niveles de inmisión no se consideran suficientemente representativos de los niveles diarios, y anuales originados por la infraestructura portuaria.*
2. *Se toma como referencia un nivel de evaluación  $L_{Aeq\ 1\text{ minuto}}$ , fijado en la Ordenanza Municipal, cuyos límites, para espacio interior, no son de aplicación a la actividad portuaria, localizada en el exterior y sin edificios colindantes.*
3. *Las correcciones por ruido de fondo se han efectuado comparando mediciones representativas de días diferentes, sin garantizar que correspondan a una misma situación del ruido de fondo, a la existente durante la medida del ruido de la actividad.*
4. *Sobre los niveles medidos se han aplicado penalizaciones de entre 7 y 12 dB (A), cuando estas penalizaciones no son de aplicación para evaluar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad fijados en la reglamentación en vigor.*
5. *Ninguna de las mediciones permite establecer el nivel promedio noche ni diario ni anual originado por la actividad del Puerto, Objetivo de Calidad fijado en el Anexo II, del RD 1367/2007, límite que regula la infraestructura objeto de estudio.*
6. *En las únicas mediciones en las que se indica que el ruido del Puerto es predominante y el ruido de tráfico nulo, incluso para mediciones de corta duración (1 minuto), en los tres resultados aportados se obtienen niveles inferiores al Objetivo de Calidad Fijado para ambiente interior y zonas con predominio de uso de suelo residencial, 30 dB (A)*

Por lo tanto, con dicho informe se da respuesta al punto 4 de la alegación.

### **Segunda:**

En relación a “la posibilidad de que a los barcos que atraquen en la Terminal de Contenedores de la Dársena del Este se le suministre la energía eléctrica desde el propio muelle”, señalamos que Puertos de Tenerife ha iniciado el estudio para el suministro eléctrico a



---

los buques; no obstante, en la actualidad, los buques no están adaptados para el enganche a este sistema de suministro eléctrico, lo cual, no permite su implantación a corto plazo.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 2

**FUNDACIÓN CANARIA DE LA CONSTRUCCIÓN  
D. ABELARDO RODRÍGUEZ ALBERTO**

**DNI 41.909.356 K**

### SÍNTESIS E INFORME

Se presentan alegaciones en relación con el área funcional Litoral de San Andrés, en concreto refiriéndose a las siguientes cuestiones:

***Primera: Proyecto de Protección del Frente Litoral de San Andrés. Tramitación de impacto ambiental.***

Analizada la alegación, se considera que no procede, toda vez que la tramitación ambiental del citado proyecto es independiente del presente Plan Especial, no obstante lo cual se hacen las siguientes observaciones:

- En relación a la tramitación reglada de impacto ambiental del Proyecto de Protección del Frente Litoral de San Andrés cabe informar que la Autoridad Portuaria, con fecha 28 de noviembre de 2012, remitió el Documento Inicial del Proyecto al Organismo Público Puertos del Estado para su traslado al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a efectos de iniciar su tramitación.
- En estos momentos, recibido el resultado de las consultas y el contenido mínimo que debe tener el Estudio de Impacto Ambiental, dicho documento ha sido sometido al trámite de información pública (B.O.E. nº 132 de 31 de Mayo de 2014).

No obstante lo anterior, Puertos del Estado estudia la tramitación de la exención de la tramitación reglada de evaluación de impacto ambiental al amparo de la legislación vigente.

***Segunda: Concesión otorgada a Parque Marítimo Anaga, S.A. para la Construcción y Explotación de un Puerto Deportivo y Club de Mar, modificada de oficio por la Autoridad Portuaria. Incorporación de la concesión en sus términos actuales o modificada o revisada, conforme al Dictamen del Consejo de Estado del año 2010, en el documento de Plan Especial en trámite.***

De conformidad con el Dictamen del Consejo de Estado, de 22 de abril de 2010, la revisión de la concesión autorizada mediante acuerdo de 8 octubre de 2004, está vigente en estos momentos y se han realizado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife los trámites necesarios para la evaluación ambiental del proyecto modificado, tal y como prescribe el citado Dictamen, pendiendo la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. Por ello, no cabe en estos momentos, desde el punto de vista administrativo, considerar proyecto distinto al modificado de fecha 2004.

Por otra parte, tal y como el alegante pone de manifiesto, en estos momentos, sin conocer el resultado del trámite ambiental referido, no resulta posible saber, de manera cierta, si el proyecto se mantiene en sus términos actuales, por lo que no resulta posible proceder a la ordenación urbanística de este espacio.

Es por ello, que en el documento del Plan Especial del Puerto en trámite se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial del carácter Complementario.

Por tanto, no se considera factible acceder a lo solicitado.

**Tercera: Proyecto de Modificación del de Puerto Deportivo en San Andrés. Tramitación de impacto ambiental. Respuesta a las alegaciones formuladas por la Fundación Canaria de la Construcción, con fecha 12 de diciembre de 2012 y número de registro 7018, con motivo del trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto.**

Esta alegación es ajena al alcance del Plan Especial, pues se cuestiona el proceder administrativo en el proceso de modificación de la concesión administrativa otorgada a Parque Marítimo Anaga, S.A. No obstante, a este respecto, en el Informe de fecha febrero de 2013, relativo al resultado del trámite de información pública y de consulta del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Modificación del de Puerto Deportivo en San Andrés, consta:

*“Cabe significar al respecto que, si bien, inicialmente, al tiempo de acordarse por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en el mes de octubre de 2004 la revisión de oficio de las condiciones de la concesión otorgada a Parque Marítimo Anaga, S.A. para la Construcción y Explotación de un Puerto Deportivo y Club de Mar en la zona de servicio del puerto de Santa Cruz de Tenerife, no se consideró necesario un nuevo EIA, toda vez que entre la documentación aportada por el concesionario obraba un Informe suscrito por un Ingeniero de Caminos en el que se concluía que las modificaciones propuestas encajaban en el supuesto del apartado k del anexo II de la Ley 6/2001, de Impacto Ambiental, como excluidas de la necesidad de un nuevo estudio - Informe que fue asumido por el entonces Director de la Autoridad Portuaria a la hora de proponer la revisión de oficio sin necesidad de sometimiento del proyecto a la consideración del Ministerio de Medio Ambiente para la obtención de la correspondiente DIA-, con posterioridad, como consecuencia de la experiencia de la Autoridad Portuaria en relación a la modificación de proyectos en entornos sensibles, y siguiendo las recomendaciones del Organismo Público Puertos del Estado, se decidió elevar consulta al Ministerio de Medio Ambiente el cual, mediante resolución de junio de 2007, concluyó la necesidad de una nueva evaluación de impacto ambiental del proyecto modificado de la concesión.*

*Por tanto, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con el trámite objeto de alegaciones, se está limitando a dar estricto cumplimiento a la decisión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente de someter el proyecto de modificación de Puerto Deportivo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, decisión que, por otro lado, es compartida por el Consejo de Estado en su Informe de 22 de abril de 2010 en el que, a la vista de los antecedentes del expediente, al tiempo de dictaminar que no procede declarar la nulidad de pleno derecho del acuerdo de 8 de octubre de 2004 por el que se autorizó la revisión de oficio de la concesión, estima, además, que debe continuarse la evaluación de impacto ambiental manteniendo la suspensión de la eficacia del título concesional hasta la terminación de este trámite.”*

## **PROPUESTA**

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.

## **ALEGACIÓN Nº 3**

**REAL CLUB NÁUTICO DE TENERIFE  
D. JOSE MIGUEL CONEJO DE LA ROCA**

**DNI 41.910.876 T**

### **SÍNTESIS E INFORME**

Tal y como indica el Real Club Náutico de Tenerife (en adelante RCNT) en su escrito de alegaciones, en el apartado de instrucciones y determinaciones de la Ficha del área funcional Equipamiento Náutico de Anaga incluida en el documento de aprobación inicial del Plan Especial del Puerto, se establece que la altura máxima del edificio del pabellón deportivo a reformar será de 8,00 metros medida a partir de la rasante de la Avenida de Anaga, por debajo de la que se permite desarrollar parte de las plantas admitidas.

Continúa el escrito de alegaciones explicando que el artículo 34 y siguientes de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, establecen que la limitación de altura de la edificación que se establezca deberá cumplirse en cualquier proyección vertical de la fachada del edificio, y otras prescripciones referentes a definiciones de sótanos y planta baja.

Considerando que el citado pabellón tiene en sus otras fachadas diferentes rasantes, y por lo tanto diferentes alturas, al objeto de evitar la posibilidad de interpretaciones distintas entre la Ficha y los citados artículos de las Normas Urbanísticas, se solicita modificar la redacción de la instrucción incluida en la Ficha del Área Funcional, en relación al pabellón deportivo a reformar, de la siguiente forma:

*“La altura máxima del pabellón, será de ocho metros en todas sus fachadas, medida cada una de ellas a partir de la rasante de la Avenida de Anaga, por debajo de la que se permiten otras plantas”.*

Se considera factible atender en parte a la alegación del RCNT, en cuanto al objeto de clarificar la instrucción relativa a la altura máxima del pabellón deportivo que se pretende reformar incluida en la Ficha del Área Funcional Equipamiento Náutico de Anaga. No obstante, considerando que la expresión *“será de ocho metros en todas sus fachadas, medida cada una de ellas a partir de la rasante [...]”* puede inducir a confusión, la nueva redacción de la citada instrucción no se establecerá en idénticos términos a lo propuesto por el alegante.

### **PROPUESTA**

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 4

**PLATAFORMA DE DEFENSA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE CIF G  
38858247D. CÁNDIDO QUINTANA ARTEAGA, D. PEDRO ANATAEL MENESES R.**

### SÍNTESIS E INFORME

Antes de formular las alegaciones al documento del Plan Especial del Puerto en tramitación, la Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz de Tenerife realiza dos puntualizaciones que se resumen a continuación:

***PRIMERA: Se reafirman en las alegaciones anteriormente formuladas y desestimadas en relación al Plan Especial del Puerto 2008 y al Plan Especial del Muelle de Enlace, este último Plan ya aprobado y recurrido judicialmente por esa Plataforma.***

En cuanto al Muelle de Enlace cabe señalar que con fecha 29 de mayo de 2008, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, desestimó el recurso interpuesto por la Asociación Plataforma de Defensa del Puerto de Santa Cruz, contra el acuerdo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife de 20 de enero de 2006, por el que se aprueba definitivamente, de forma parcial, el proyecto del Plan Especial del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, promovido por la Autoridad Portuaria.

En cuanto al denominado Plan Especial del Puerto 2008, se informa que mediante ORDEN de 28 de junio de 2012, de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, se procedió al archivo de las actuaciones contenidas en el expediente correspondiente al Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (BOC núm. 136, de 12 de julio de 2012). Asimismo, mediante resolución de 20 de septiembre de 2012, del Sr. Consejero-Director de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, se declara el archivo de las actuaciones relativas al expediente de la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

En consecuencia, se considera que la alegación no procede.

***SEGUNDA: Se señala que las contradicciones entre el Plan General de Ordenación de Santa Cruz (actualmente en fase de aprobación) determinará la nulidad de cualquier instrumento urbanístico que desarrolle el mismo con respecto al Puerto.***

Cabe señalar que de conformidad con el art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial que formulará la Autoridad Portuaria y cuya tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

El documento de Revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado definitivamente y de forma parcial mediante acuerdo adoptado por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 30 de julio de 2013, si bien no ha entrado aún en vigor, condicionando su publicación a la subsanación de una serie de reparos y rectificaciones.

El artículo 6.4.4 de las Normas de Ordenación Estructural de la Revisión del Plan General, en sus apartados 1 y 2, establece:

*“1.- La zona de servicio del Puerto, conforme a la delimitación actualmente vigente, se califica por el Plan General como sistema general portuario.*

*2.- La ordenación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se desarrolla en el Plan Especial de Ordenación del Puerto y en sus documentos de modificación o revisión, así como en el planeamiento que se formule para la ordenación detallada específica de ámbitos concretos. La formulación de dichos instrumentos y proyectos compete a la Autoridad Portuaria y su tramitación y aprobación al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 18 de la Ley de Puertos del Estado.*

*Las determinaciones del presente PGO que afecten a la zona de servicio del Puerto en áreas que, de acuerdo al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tuvieran asignado alguno de los usos portuarios definidos en la legislación portuaria aplicable, tendrán carácter meramente indicativo; aplicándose como Recomendación las relativas al sistema general de la Vía del Litoral, según lo establecido en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema viario del Área Metropolitana de Tenerife.*

*Las determinaciones que afecten a la zona de servicio portuaria en áreas con usos no portuarios tienen carácter indicativo y se condicionan a su compatibilidad con las determinaciones establecidas en la Revisión del Plan Especial del Puerto.”*

Considerando lo anteriormente expuesto, no ha lugar a lo alegado.

En el cuerpo de alegaciones presentadas por la Plataforma de Defensa del Puerto existen dos apartados, el primero de INTRODUCCIÓN y el segundo de PROPUESTA DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ.

**INTRODUCCIÓN:** Las ideas básicas que se plantean en este apartado son las siguientes:

***Primera: El Puerto de Santa Cruz es y debe seguir siendo uno de los motores principales de la economía de Santa Cruz de Tenerife y de la provincia, frente a planteamientos de desmantelamiento de gran parte de la actividad portuaria y su traslado a Granadilla, permitiendo sustituir el espacio por zonas de ocio sin ofrecer alternativas en Santa Cruz a la actividad portuaria.***

La ordenación prevista en el Plan Especial no supone el desmantelamiento de área alguna del Puerto, ni el traslado de tráfico a las futuras instalaciones del Puerto de Granadilla. Antes al contrario, del documento se desprende la potenciación y modernización de las infraestructuras para dar servicio a los distintos tráfico, sin olvidar la necesaria armonización de esta actividad con la ciudad.

Por otra parte, la ordenación urbanística del Plan Especial ha de adaptarse al PUEP vigente por determinación de la legislación sectorial portuaria, por lo que se considera que no procede la alegación.

***Segunda: El puerto de Santa Cruz de Tenerife no está agotado, ni saturado, ni sus posibilidades de crecimiento absolutamente limitadas.***

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife contempla la posibilidad de desarrollo de determinadas infraestructuras en el puerto. No obstante, sí es cierto que las condiciones físicas de su entorno y los espacios naturales protegidos, establecen serias limitaciones al desarrollo de nuevas dársenas en Santa Cruz.

***Tercera: Compatibilizar las alternativas de desarrollo portuario con las de ocio y esparcimiento para la ciudad.***

Se considera que la alegación no procede, dado que el documento del Plan Especial, preservando los espacios necesarios para la operativa portuaria, ya promueve el desarrollo de



actividades de ocio y esparcimiento para la ciudad, en desarrollo de las determinaciones del vigente PUEP.

### **PROPUESTA DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ**

Se proponen las siguientes modificaciones al Plan Especial del Puerto:

**Propuesta nº 1: Ubicación de un nuevo varadero para reparaciones de buques de hasta 5.000 toneladas de peso muerto, con una superficie de 35.000 a 40.000 m<sup>2</sup>, que podría estar ubicado en la futura Dársena Norte.**

Se considera que la alegación no procede, toda vez que el desarrollo de dicha dársena está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto. No obstante, se significa que el alegante obvia la existencia de la ZEC Sebadales de San Andrés en el lugar donde se pretende desarrollar la propuesta de Dársena Norte, que imposibilita el desarrollo de esta infraestructura portuaria.

Asimismo, obvia el elevado coste de las infraestructuras que propone, que hace igualmente inviable el desarrollo de la mismas, ello sin tener en cuenta la afección a las actividades existentes en la Dársena Norte actual (Dársena Pesquera), o el necesario rescate de concesiones existentes en la zona.

**Propuestas nº 2 y nº 5: Finalización de la primera fase de la ampliación del Dique del Este, en su proyecto original, y ejecución de la segunda fase de la ampliación.**

Se considera que la alegación no procede, dado que el desarrollo de infraestructuras portuarias está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto. No obstante, se informa que las obras de infraestructura de la terminal de contenedores de la Dársena del Este se encuentran terminadas, sin que penda una segunda fase de las mismas. La empresa concesionaria ejecuta en estos momentos las obras de superestructura.

La configuración de las infraestructuras ejecutadas fue fruto de las reuniones de seguimiento del Compromiso para el desarrollo del sistema portuario de Tenerife, resultando la más conveniente, entre otras cuestiones, por conseguir en la terminal de contenedores una longitud de muelle adecuada para el atraque simultáneo de dos barcos transoceánicos, y además conserva atraque suficiente para los tráficos de graneles sólidos de las terminales instaladas en la primera alineación del Dique del Este y para los tráficos de graneles líquidos y suministro de gabarras.

**Propuesta nº 3: Ejecución de una vía de salida a través de túnel desde las proximidades de El Bufadero hacia las conexiones exteriores de circunvalación, para evitar que el tráfico rodado y pesado generado cruce la ciudad.**

Al desarrollarse la propuesta fuera de la zona de servicio del puerto, queda fuera del ámbito ordenado por el Plan Especial, por lo que tal alegación no procede.

**Propuestas nº 4 y nº 12: Ejecución de la Dársena Polivalente en Cueva Bermeja o, en su caso, inicio de las obras de abrigo de la Dársena Norte. Se acompaña estimación económica y planos de la posible Dársena Norte.**

Se considera que la alegación no procede, pues el desarrollo de infraestructuras portuarias está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto.

No obstante, con respecto a la Dársena Norte se remite a lo ya informado para la propuesta nº 1.

En cuanto a la Dársena Polivalente, si bien el presupuesto es inferior al de la Dársena Norte, resulta igualmente una inversión muy costosa para los parámetros de funcionalidad que se obtienen de superficie abrigada, superficie terrestre y limitación de la eslora de buques que podrían acceder. Ello, atendiendo a la situación económica actual y a la capacidad financiera de la Autoridad Portuaria, hace que esta inversión no sea abordable en estos momentos.

***Propuesta nº 6: Uso compartido ciudad-puerto en la Dársena de Los Llanos-Muelle de Enlace. Una vez se inicien las obras de abrigo de la Dársena Norte, los muelles de ribera 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.***

***La cesión a uso ciudadano de los atraques L-1A y L1-B sería simultáneo al desarrollo del proyecto del Muelle de Enlace y Plaza de España.***

***Se ha interpuesto Recurso Contencioso-administrativo, contra el acuerdo plenario del 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.***

Con respecto a la Dársena Norte, se remite a lo ya informado para la propuesta nº 1.

Con respecto a la previsión de usos en el Área Funcional Dársena de Los Llanos, no se considera factible acceder a lo solicitado, ya que este ámbito mantendrá un uso portuario predominante mientras mantenga su funcionalidad portuaria. La implantación de los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad que menciona el alegante, tales como zonas lúdicas, paseos, plaza, etc., en los muelles de ribera, podrá ser viable una vez que el ámbito pierda su funcionalidad portuaria, requiriéndose, tal y como prevé el Plan Especial del Puerto, la redacción de una Modificación del Plan en este ámbito para concretar la ordenación y los parámetros de aplicación a los nuevos usos.

Por otra parte, se informa que el uso portuario náutico-deportivo en el área funcional Dársena de Los Llanos no se ajusta a la previsión de utilización del dominio público portuario contenida en el PUEP, por lo que el documento del Plan Especial no puede proponer la implantación de este uso en dicho ámbito.

Por último, en relación a lo indicado por el alegante con respecto al Muelle de Enlace, se remite a lo ya informado al inicio de la presente alegación.

***Propuesta nº 7: Se apuntan dos posibilidades de uso para el Muelle Norte: ubicar el Museo Marítimo de Tenerife y el atraque del Correílo La Palma o concentrar parte del tráfico interinsular que opera en el Muelle de Enlace.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que el Plan Especial del Puerto prevé que el Muelle Norte se dedique al tráfico de pasajeros, lo que hace viable la alternativa propuesta relativa a localizar en este muelle parte del tráfico interinsular.

***Propuesta nº 8: Reparación y mejora del muelle de la Escuela Náutica y ubicación de las embarcaciones de Salvamento Marítimo.***

Se considera que la alegación no procede, ya que además de que la reparación y mejora de infraestructuras portuarias es una actuación que está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto, se informa que la reparación del embarcadero del Centro Superior de Náutica no correspondería a la Autoridad Portuaria.

**Propuesta nº 9: Desarrollo del proyecto aprobado para la Playa de Valleseco y desafección en dicha zona de actividades de puertos deportivos y usos hoteleros.**

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado el carácter de las actuaciones contempladas en el Proyecto de Ordenación del Área Funcional de Valleseco, donde parte de las mismas serán ejecutadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, para lo cual, la zona a ocupar por dichas actuaciones habrá de ser desafectada del dominio público portuario con carácter previo, sin quedar sujeta, por tanto, a los instrumentos de planeamiento portuario. En la aprobación inicial del Plan Especial del Puerto se estableció que el resto del área no ordenada, que no resulte desafectada, habría de ordenarse pormenorizadamente mediante un Plan Especial de carácter Complementario, salvo la que, estando afectada por la delimitación del Bien de Interés Cultural con categoría de Sitio Histórico “El Conjunto de Muelles, Almacenes, Varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco”, hubiese de remitirse al correspondiente Plan Especial de Protección. Por otra parte, cabe considerar que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

Asimismo, se informa que el documento del Plan Especial en la ficha del Área Funcional Litoral de Valleseco prevé un uso característico o predominante de playa y usos comunitarios. Finalmente, el proyecto básico desarrollado para la ordenación del área, evaluado ya medioambientalmente, no contempla los usos que señala el alegante.

**Propuesta nº 10: Ampliación de la 3ª alineación del dique de Este en la forma y dimensión necesaria que evite los efectos del oleaje sobre los muelles de la Dársena del Este.**

Se considera que no procede la alegación, pues el desarrollo de infraestructuras portuarias está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto.

No obstante, se informa que la pretendida inoperatividad no es tal, lo cual ha sido constatado por la explotación de la nueva terminal por la empresa concesionaria desde el 15 de abril de 2013.

**Propuesta nº 11: Ampliación hacia el sur de la Terminal de El Bufadero en la medida que no incida en la ejecución del proyecto de la Playa de Valleseco.**

Se considera que no procede la alegación, dado que el desarrollo de infraestructuras portuarias está fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto.

**Propuesta nº 13: Zona Industrial de Jagua como zona industrial de reserva para ubicación de empresas destinadas a servicios portuarios.**

Dicho ámbito se encuentra fuera de la zona de servicio del puerto y, por tanto, fuera del ámbito ordenado por el Plan Especial, por lo que no procede la alegación.

**Propuesta nº 14: Eliminar la posibilidad de construcción de un puerto deportivo en el litoral de San Andrés y reservar la zona para la posible construcción de la Dársena Norte.**

El uso náutico-deportivo al que se alude está previsto en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, por lo que no se considera factible acceder a lo solicitado.

**Propuesta nº 15: Construcción de una escollera de protección del frente de San Andrés y un refugio pesquero. Se solicita también cambiar el PIOT y el PGO en revisión a fin de reconocer el carácter principal y elemento de referencia en el sistema portuario de la isla,**

---

***del Puerto de Santa Cruz. Por último, se solicita declarar como espacio de reserva para el desarrollo del puerto, el área 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 de El Bufadero, excluyendo cualquier destino para nuevas marinas deportivas u otros fines con ocupación de la lámina de agua que mermen las futuras ampliaciones portuarias.***

En relación a la protección del frente de San Andrés se informa que la mencionada protección litoral no es objeto de instrumentos de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto, y con respecto al resto de propuestas, las mismas están fuera del ámbito competencial del Plan Especial del Puerto, por lo que no procede la alegación.

## **PROPUESTA**

---

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.

## **ALEGACIÓN Nº 5**

**D. CÁNDIDO QUINTANA ARTEAGA**

**DNI 41.946.229 W**

### **SÍNTESIS E INFORME**

Se señala que en el documento del Plan Especial del Puerto en tramitación continúa figurando una marina deportiva en la zona de la Dársena de Pesca limítrofe con San Andrés, solicitando que se declare íntegramente dicha zona como reserva portuaria al ser el único espacio por donde el puerto de Santa Cruz puede crecer por batimetrías más asumibles.

No se considera factible atender a lo solicitado, pues es cuestión ajena al alcance del Plan Especial. El uso náutico-deportivo está previsto para esta zona en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El Plan Especial, atendiendo a lo reseñado y a que existe una concesión otorgada, si bien sus términos se encuentran suspendidos hasta cumplimentar el trámite de evaluación de impacto ambiental actualmente en curso, se limita a remitir la ordenación pormenorizada del ámbito a un Plan Especial de carácter Complementario, a redactar una vez concluya la tramitación ambiental y se conozca de manera cierta si el proyecto se mantiene en sus términos actuales, clarificándose el espacio físico a ordenar.

### **PROPUESTA**

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



---

## **ALEGACIÓN Nº 6**

**FUNDACIÓN CANARIA DE LA CONSTRUCCIÓN  
D. ABELARDO RODRÍGUEZ ALBERTO**

**CIF G 38437661  
DNI 41.909.356 K**

---

## **SÍNTESIS E INFORME**

Se solicita copia del escrito emitido por el Organismo Público Puertos del Estado, de fecha 11 de abril de 2013, mencionado en la página 12 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, apartado 2.4 Ámbito de aplicación del Plan Especial.

Se considera factible acceder a lo solicitado, para lo que se incluirá copia del mencionado escrito como Anexo en la Memoria de Ordenación del Plan Especial.

---

## **PROPUESTA**

Estimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



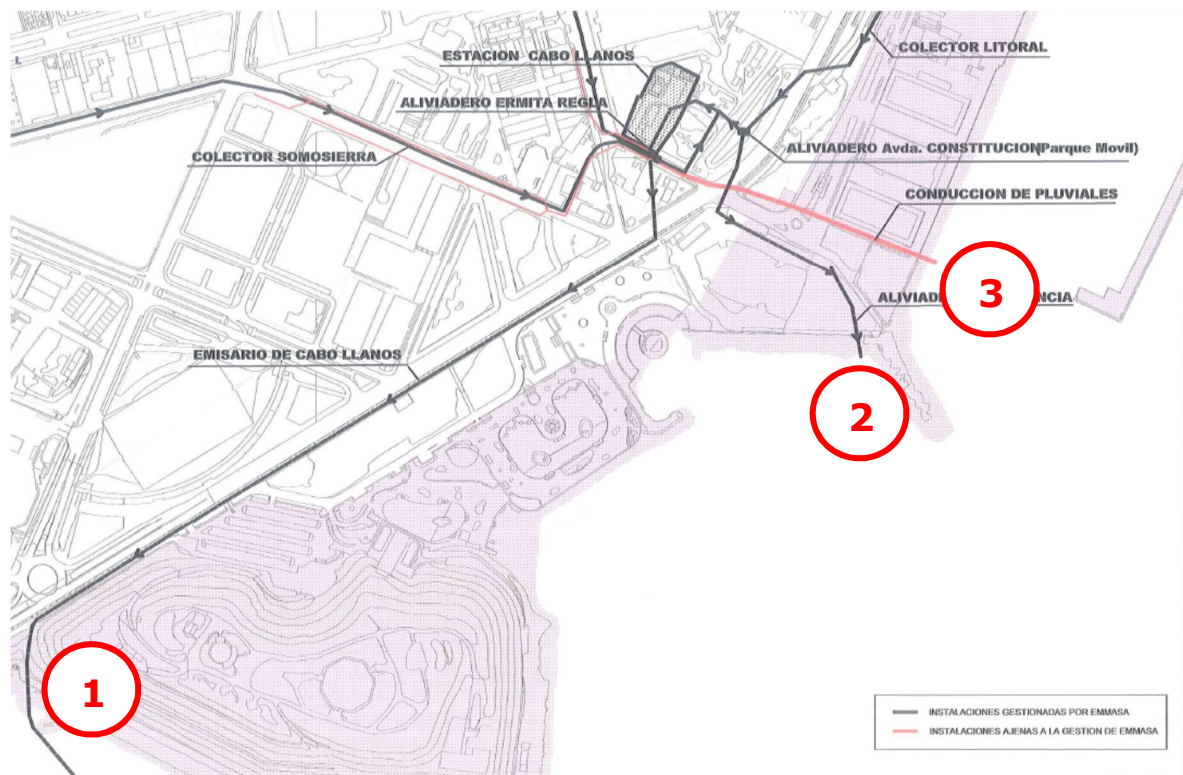


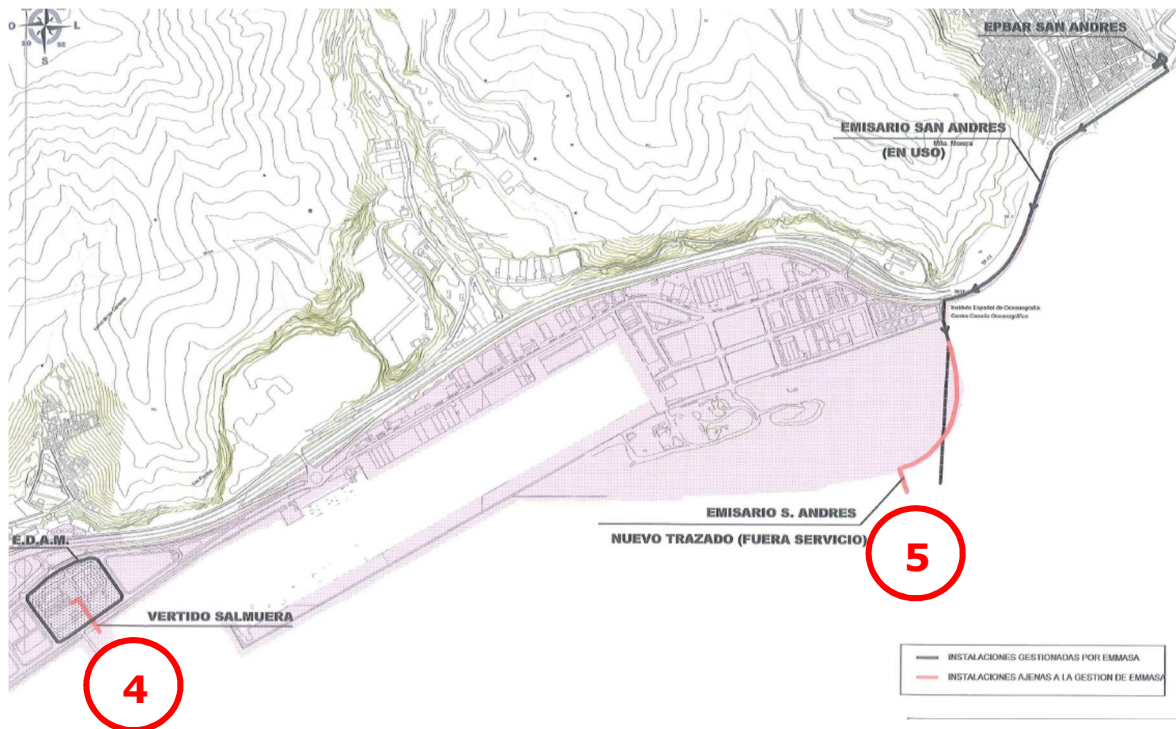
## ALEGACIÓN Nº 7

**EMMASA, EMPRESA MIXTA DE AGUAS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE S.A. CIF A 38002929**  
**D. JESÚS BLANCO GARCÍA DNI 35.103.895 F**

### SÍNTESIS E INFORME

La entidad EMMASA, en calidad de titular de las competencias relativas a la gestión del ciclo integral del agua en el municipio, en nombre y representación del Ayuntamiento de Santa Cruz, solicita que sean incluidas en el documento del Plan las instalaciones municipales gestionadas por la citada entidad, que se muestran en los planos adjuntos, al objeto de que los expedientes relativos a autorizaciones de vertido a mar no queden condicionados por su inclusión en el Plan Especial.





Se considera factible acceder a lo solicitado, para lo que se propone incorporar en los planos de información y ordenación la representación gráfica de las siguientes conducciones de vertido que se ubican dentro del ámbito portuario. Todo ello sin perjuicio de las autorizaciones que sea necesario obtener, y considerando que no es competencia del Plan Especial la regulación de la zona de aguas del Puerto.

1. Palmetum
2. Auditorio
3. Dársena de Los Llanos
4. Desaladora
5. Nuevos rellenos de la Dársena de Pesca

## PROPUESTA

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.

## **ALEGACIÓN Nº 8**

**ENTIDAD MERCANTIL “UNITED CONFECTIONARY, S.L.U.”  
D. OLEG KOVALENKO**

### **SÍNTESIS E INFORME**

Con el objetivo de posibilitar el desarrollo de una industria de elaboración, transformación, conservación y envasado de alimentos de consumo humano en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, mediante la solicitud y, en su caso, otorgamiento de la correspondiente concesión administrativa sobre una parcela ubicada en el ámbito de los nuevos rellenos realizados en la Dársena de Pesca, la entidad alegante solicita que se realicen las siguientes modificaciones en el documento:

#### ***Primera: Dotación de aparcamiento***

***La Ficha del Área Funcional Dársena Norte establece en relación al uso industrial una dotación mínima de aparcamiento de 1 plaza cada 100 metros cuadrados construidos, que podrá desarrollarse en superficie en el espacio libre de parcela.***

***Se solicita modificar el ratio establecido para determinar la dotación mínima de aparcamiento en esta área, por considerar que supera lo razonable para la implantación de la actividad que se pretende.***

Se considera factible acceder a lo solicitado, compartiendo la valoración de que el estándar de aparcamiento establecido para el uso indicado resulta excesivo en el ámbito portuario; siendo manifiesta tal cuestión especialmente en el caso de parcelas de gran dimensión, donde el estándar establecido daría lugar a enormes playas de aparcamiento, equivalentes o incluso superiores en número a la dotación de los principales centros comerciales del área metropolitana, lo que obviamente estaría muy por encima de las necesidades reales de movilidad asociadas a la actividad que se propone desarrollar. Y todo ello sin perjuicio de que dadas las características de la urbanización del ámbito (calles con doble banda de aparcamiento), no se detectan síntomas de déficit de aparcamiento en la Dársena Norte.

En consecuencia, para el conjunto del uso característico industrial y de almacenaje en el ámbito portuario, se establecerá un estándar más proporcionado para el uso indicado. Por otra parte, y a los efectos de justificar el estándar que se establezca, en la Memoria de Ordenación se cuantificará la superficie de aparcamiento prevista en el sistema viario para las mencionadas áreas funcionales.

#### ***Segunda: Altura permitida***

***Tal y como se establece en el plano O-3.7 de parámetros de la edificación, la altura máxima permitida en el área que se pretende ocupar es de 9,50 metros, si bien en la Ficha del Área Funcional se establece en relación al uso industrial la posibilidad de establecer una altura de 5 plantas y 16,50 metros en un 10% de la superficie de la parcela, sin que en ningún caso dicha superficie por planta supere los 150 metros cuadrados.***

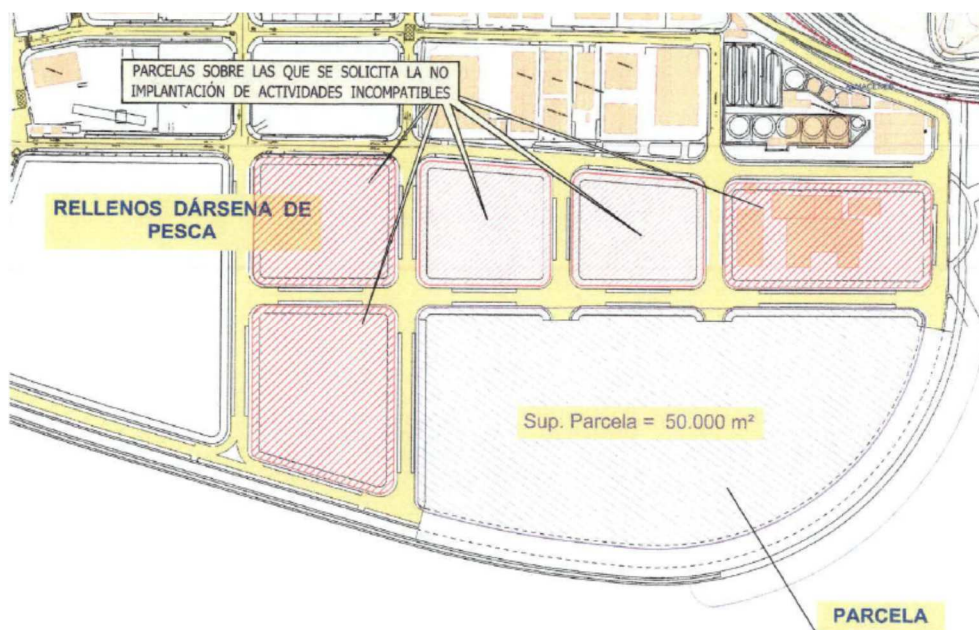
***Al objeto de posibilitar el desarrollo de un almacén automatizado, que superaría los 9,50 metros de altura sin alcanzar los 16,50 metros, en una superficie menor al 10% de la superficie de parcela, pero mayor de 150 metros cuadrados por planta, se solicita modificar la citada instrucción incluida en la Ficha del Área Funcional eliminando la limitación de 150 metros cuadrados de superficie por planta.***

Se considera factible acceder a lo solicitado, considerando que limitar a 150 m<sup>2</sup> la superficie de aumento de altura respecto a la altura tipo no se justifica, al establecerse como limitación de carácter absoluto no proporcionada a la superficie de parcela. Todo ello considerando además que tal limitación no figura en el planeamiento vigente para el ámbito de la Dársena Norte, donde se permiten alturas de hasta cinco plantas en un 7,5% de la superficie de parcela, sin mayores restricciones. En consecuencia, para las parcelas de uso industrial en el ámbito portuario se eliminará la restricción indicada en el sentido indicado anteriormente.

Por otra parte, y en relación con lo anteriormente expuesto, se considera igualmente conveniente homogeneizar el desarrollo edificatorio en las áreas funcionales destinadas al uso característico Almacenes-Industrial (Cueva Bermeja y Dársena Norte), tanto en relación al parámetro urbanístico anteriormente indicado (ocupación máxima de las construcciones por encima de la altura tipo), como en cuanto a determinar que, las construcciones por encima de la altura máxima se regularán según lo dispuesto en el artículo 38 de las normas urbanísticas. Por tanto, en las fichas de las correspondientes áreas funcionales se realizarán las modificaciones al efecto.

### **Tercera: Industrias incompatibles con la producción**

***Se solicita la introducción en el documento del Plan Especial, de una instrucción que garantice la no implantación de actividades incompatibles con la producción a desarrollar, de acuerdo al listado presentado, en las parcelas colindantes a la que se pretende ocupar, señaladas en el plano adjunto.***



Se considera factible acceder en parte a lo solicitado, en cuanto a establecer una subzona en la Dársena Norte que cuente con un régimen de usos específico para permitir el adecuado desarrollo de esta actividad altamente especializada.

En consecuencia, en la Dársena Norte y en las manzanas que rodean a la parcela objeto de alegación (es decir, todo su perímetro oeste y norte), a excepción de la ocupada por el Instituto Oceanográfico, se establecerá el siguiente régimen de usos:

- En la mitad de estas manzanas con fachada hacia la parcela objeto de alegación, se establecerá el uso característico de Almacenes (excluyendo por tanto el uso Industrial),

---

además de prohibir, en la correspondiente ficha del área funcional, aquellas actividades que sean incompatibles con el uso de industria alimentaria.

- En la mitad restante de estas manzanas, se establecerá el uso característico Industrial si bien limitado a las categorías de industria ligera y talleres industriales.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.





## ALEGACIÓN Nº 9

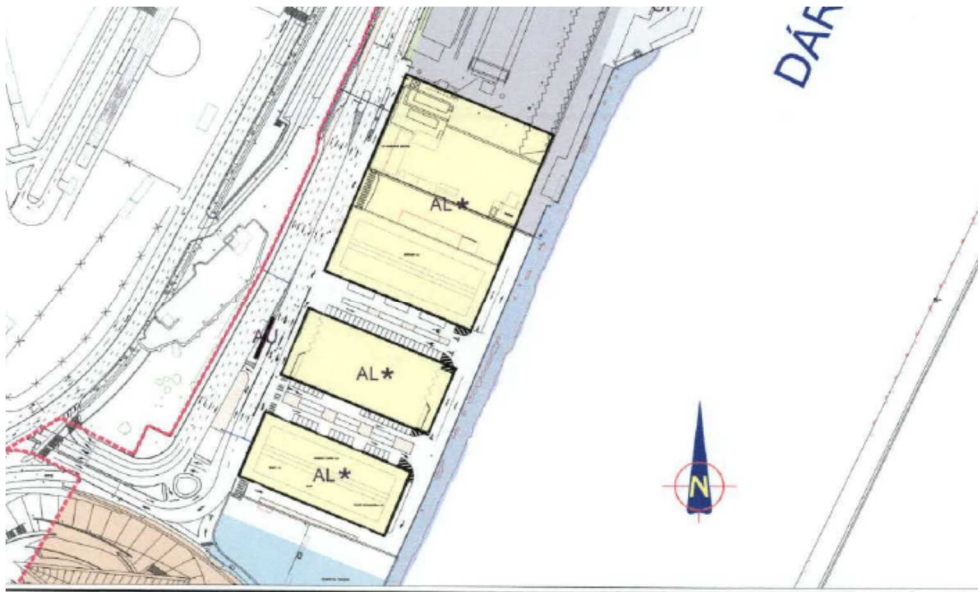
**ENTIDAD MERCANTIL “WORLDWIDE CONFECTIONARY, S.L.U.”  
D. OLEG KOVALENKO**

### INFORME Y SÍNTESIS

Con el objetivo de posibilitar el desarrollo de una industria de elaboración, transformación, conservación y envasado de alimentos de consumo humano en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, mediante la solicitud y, en su caso, otorgamiento de la correspondiente concesión administrativa sobre una parcela ubicada en el ámbito de la Dársena de Los Llanos, la entidad alegante solicita que se realicen las siguientes modificaciones en el documento:

#### ***Primera: Parcela y uso***

***Al objeto de disponer de un espacio mayor en el ámbito que se pretende ocupar en la Dársena de Los Llanos, se solicita ampliar a 12.000 m<sup>2</sup> de superficie aproximada la parcela más al norte de las tres calificadas en el documento del Plan Especial con uso almacenes, tal y como se muestra en el plano adjunto, ocupando el vial colindante con la nave por el norte, así como parte de la explanada de la antigua Terminal de Contenedores.***



*Propuesta de modificación de la zona de uso Almacenes*

#### ***Segunda: Edificabilidad***

**Se solicita modificar los parámetros de la edificación establecidos en el Plan Especial en relación a la parcela ampliada que se pretende ocupar, al objeto de permitir una edificación en dos plantas.**

No procede acceder a lo solicitado considerando que la propia entidad alegante ha manifestado a la Autoridad Portuaria que ha previsto concentrar las mencionadas instalaciones en el área funcional de Dársena Norte, iniciando los trámites para el otorgamiento de concesión administrativa.

### PROPUESTA

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 10

LIDL SUPERMERCADOS, S.A.U.  
D. FERNANDO MANUEL PÉREZ SOTO

CIF A 60195278  
DNI 47.353.367 R

## INFORME Y SÍNTESIS

Con el objetivo de posibilitar el desarrollo de un “Centro de Ventas al menor destinado a la actividad de supermercado” en el área funcional de la Dársena de Los Llanos, en concreto en la nave actualmente ocupada por Salvamento Marítimo, la entidad alegante solicita que se modifique el documento en tramitación tal y como se detalla a continuación.

*Tal y como indica la citada entidad, la nave que se pretende ocupar en el Área Funcional de la Dársena de Los Llanos tiene asignado un uso de almacenes, si bien el artículo 48 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, relativo a la compatibilidad entre los usos de servicios portuarios, actividades vinculadas y otros, establece, en su apartado 5, que se considera compatible con los usos de almacenes e industrial, los de comercio hasta la categoría de gran comercio, cuya localización esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.*

*Si bien LIDL SUPERMERCADOS considera compatible el desarrollo de la actividad de supermercado en la citada nave, atendiendo a que “independientemente del servicio que se preste a la población general de Santa Cruz, se presta servicio especialmente a los usuarios del puerto (abastecimiento de buques, trabajadores del puerto, cruceristas...)”, sugiere la posibilidad de no condicionar en esta zona el desarrollo de la actividad comercial a su relación con la actividad portuaria, atendiendo a que el área ha quedado en desuso perdiendo su funcionalidad por lo que, tal y como dispone el artículo 72.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de La Marina Mercante, es posible admitir espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, con usos comerciales, no estrictamente vinculados a la actividad portuaria, siempre que no se perjudique el desarrollo del puerto y las operaciones portuarias.*

*Continúa indicando que el centro de ventas proyectado dispone de una sala de ventas de 1.286 m<sup>2</sup> y un almacén de 388 m<sup>2</sup>, por lo que consideran que se dan los dos usos. No obstante, se propone que el artículo 46 de las Normas Urbanísticas, en su apartado 2e) relativo a la definición de almacenes, sea modificado para permitir la vinculación de los bienes guardados en el almacén a la actividad, haciendo también referencia a los límites dimensionales del uso principal para que se permita el uso comercial pretendido conforme a la documentación técnica presentada.*

*LIDL SUPERMERCADOS, S.A.U. concluye su escrito de alegaciones solicitando que se modifique el documento del Plan Especial en tramitación, permitiendo en la parcela objeto de alegación el uso terciario como uso compatible, ya sea en la Ficha del Área Funcional o como uso principal o característico, indicando que en ambos casos el uso terciario deberá contemplarse en su categoría de gran comercio sin vinculación alguna a la actividad portuaria, al haber quedado la Dársena de Los Llanos en desuso perdiendo su funcionalidad, por lo que sería posible admitir usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, siempre que no se perjudique el desarrollo del puerto y las operaciones portuarias.*

No se considera factible acceder a lo solicitado, considerándose más adecuado, y atendiendo a la localización de la parcela, mantener las determinaciones del Plan que admiten como uso compatible el de comercio (hasta la categoría de gran comercio), siempre y cuando su localización esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Por otra parte, en relación a la nave concreta donde se pretende la implantación de la actividad de supermercado, se significa que actualmente se encuentra ocupada por Salvamento Marítimo en virtud del Convenio de Colaboración suscrito el 7 de febrero de 2006 entre la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para la instalación de una base logística de salvamento y lucha contra la contaminación.

## **PROPUESTA**

---

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.

## **ALEGACIÓN Nº 11**

**GRUPO MUNICIPAL POPULAR EN EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE  
D<sup>a</sup>. CRISTINA TAVÍO ASCANIO**

### **INFORME Y SÍNTESIS**

Se propone la inclusión en el documento de unas denominadas “claves” del Plan, así como la realización de una serie de actuaciones, que se analizan a continuación:

#### **CLAVES DEL PLAN ESPECIAL:**

**1. *Contemplar la reconversión adecuada del frente marítimo de la ciudad, considerado en segundo término en el documento del Plan Especial.***

No se considera factible atender a lo solicitado, dado que a este respecto ha de señalarse que la ordenación propuesta en el Plan Especial pretende garantizar, en primer lugar, la adecuada prestación de los servicios portuarios y actividades complementarias, facilitando los usos propios de la interacción puerto-ciudad sin que merme la funcionalidad portuaria del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Por otra parte, en amplios tramos del frente marítimo de la ciudad el presente Plan Especial prevé en efecto coadyuvar a su reconversión, destacando el comprendido entre el Barranco de Santos y la parte de la Dársena de Anaga (donde se prevé ubicar la nueva Terminal de Pasajeros), de unos 1.200 metros de largo.

**2. *Garantizar la ejecución coordinada de los proyectos del Muelle de Enlace y de ampliación de la remodelación de la Plaza de España y disponer de los equipamientos apropiados para optimizar la actividad de cruceros turísticos.***

Si bien se comparte la necesidad de coordinar los mencionados proyectos por distintas administraciones, se considera que no procede en cuanto que está fuera del ámbito competencial del Plan Especial, por ser actuaciones que desbordan el dominio público portuario, promovidas por distintos organismos y con sus dotaciones presupuestarias correspondientes. No obstante, cabe informar que se realizan reuniones periódicas de coordinación de todas las administraciones intervinientes, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife y Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

En relación a la actividad de cruceros, no se considera factible atender a lo solicitado, ya que precisamente para optimizar el servicio que se presta a este tráfico, la ordenación del Plan Especial en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga se adapta específicamente a fin de permitir la adecuada implantación de una nueva estación de cruceros, actuación que acercará a la ciudad el flujo de cruceristas, localizando una actividad más amable en el frente marítimo de mayor uso por los ciudadanos de Santa Cruz.

**3. *Diversificar y garantizar la actividad económica tanto en relación al tráfico de pasajeros como de mercancías.***

Como se ha señalado anteriormente, este es el primer objetivo a garantizar por todo el Plan Especial.

**4. *Mejorar la accesibilidad y conexión de las áreas portuarias con la ciudad, eje viario del litoral, integrarlo en la ciudad con un tratamiento adecuado. Contemplar un Estudio de Movilidad dentro del Sistema Portuario y sus relaciones con la ciudad. Aparcamientos.***

***Relaciones con la Vía exterior del Litoral. No solo el viario de distribución portuaria actualmente limitado al uso interno.***

Sobre la integración viaria Puerto-Ciudad que se propone, no resulta posible acceder a lo solicitado, atendiendo a los planes de protección de los que se deben dotar los puertos, cuyo parámetro básico es el control de acceso a personas autorizadas a todas aquellas áreas donde se realicen operaciones de carga, descarga, embarque o desembarque y la necesidad de controlar los recintos aduaneros.

En cuanto al Estudio de Movilidad, el Plan Especial cuenta con el citado documento como parte integrante del mismo, denominado "D" en el organigrama del Plan.

Sobre el sistema viario y la vía litoral, así como en cuanto al sistema de aparcamientos, no se considera factible acceder a lo solicitado, pues se entiende que ambos aspectos ya son tratados suficientemente en los apartados 5.3 y 5.4 de la Memoria de Ordenación, respectivamente.

***5. Mejorar la imagen litoral de la ciudad. Se cita el oscurantismo de la propuesta de la nueva Terminal de Cruceros en la Dársena de Anaga.***

No se considera factible atender a lo solicitado, en razón de que el Plan Especial del Puerto sí se ocupa de la fachada marítima de la ciudad: contempla la ordenación del Área Funcional del Parque Marítimo, incorpora zonas ajardinadas en la antigua terminal de contenedores de la Dársena de Los Llanos, prevé la ordenación para el desarrollo del Área Funcional Muelle de Enlace con la ejecución del túnel de la vía de servicio, y en la Dársena de Anaga ordena el espacio donde se ubicará la nueva estación de cruceros, eliminando las naves frigoríficas existentes. Ello sin perjuicio de otras actuaciones ya ejecutadas por la Autoridad Portuaria en el borde puerto-ciudad, como la habilitación de un paseo desde el Club Náutico hasta prácticamente Cueva Bermeja.

En cuanto a la propuesta de nueva estación de cruceros prevista en el Muelle de Ribera, se señala que su proyecto básico ha sido convenientemente publicitado, dado que ha sido presentado a la comunidad portuaria del Puerto de Santa Cruz, a la Gerencia Municipal de Urbanismo, a las principales navieras del mundo a los efectos de convalidar el diseño funcional, y a los medios de comunicación en rueda de prensa convocada al efecto.

No obstante, se considera factible atender en parte a lo solicitado, por lo que se incluirá en el Plan Especial aquella documentación complementaria explicativa y gráfica que se entienda necesaria a fin de definir con mayor precisión la naturaleza de la Nueva Terminal prevista (documentación que, por otra parte, se incluye en el propio apartado 2.3 de la Memoria de Información Pública). Todo ello sin perjuicio de que en la documentación de ordenación del Plan Especial aprobado inicialmente (planos y fichas) ya se contempla la ubicación de esta nueva estación, además de justificarse su necesidad en la Memoria de Ordenación.

***6. Valleseco. Desarrollar la ordenación del área, adaptando las propuestas del Plan a las exigencias del informe medioambiental emitido.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, toda vez que las principales actuaciones planteadas en el área funcional de Valleseco está previsto que sean desarrolladas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, que ha impuesto como requisito previo la desafectación del espacio a ocupar. Dicho espacio, una vez desafectado, quedará fuera del ámbito portuario y no será objeto de ordenación por los instrumentos de planificación portuarios.

A fecha del presente informe, la referida Dirección General no ha fijado el alcance de su actuación, desconociéndose, por tanto, el espacio que debe ser desafectado. Ello unido al impedimento legal de que en los puertos de interés general se efectúen rellenos que no tengan

como finalidad un uso portuario (una playa no la tiene), hace que no resulte posible la ordenación urbanística de este espacio desde el Plan Especial del Puerto.

**7. *Dársena de Los Llanos. Armonizar las necesidades actuales de prestación de servicios portuarios, con la recuperación del espacio para actividades recreativas y de ocio.***

La Dársena de Los Llanos, tal y como se contempla en el Plan Especial, se destina principalmente a los tráficos portuarios de mercancía general y como tal se determina su uso característico. En este sentido se significa que la ubicación de la nueva Estación de Cruceros en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, que se propone en el Plan Especial en trámite, requiere el uso portuario en la explanada de la Dársena de Los Llanos, producto de la relocalización de los tráficos afectados por el desarrollo de estas nuevas instalaciones, tales como el embarque de tomate de exportación, fruta y bobinas de papel, entre otros tráficos.

Por tanto, en esta área funcional, calificada con el uso Contenedores-Carga Rodada-Mercancía General, su recuperación como espacio para actividades recreativas y de ocio que cita el alegante, podrá ser viable una vez que el ámbito pierda su funcionalidad portuaria. Para concretar la ordenación y los parámetros de aplicación a los nuevos usos se deberá redactar una Modificación del Plan Especial en este ámbito.

No obstante, se considera factible acceder en parte a lo solicitado, en cuanto a admitir en esta área funcional actividades recreativas y de ocio. En consecuencia, en las parcelas calificadas con el uso de Almacenes (situadas en colindancia al área funcional del Parque Marítimo), en la ficha correspondiente se establecerá la compatibilidad de determinadas subcategorías del uso terciario así como del uso comunitario, entre los que se contemplará la subcategoría de uso recreativo.

***No se definen proyectos de intervención estratégica que puedan dar entrada a la inversión privada de una manera clara. Si bien se relacionan las actuaciones no se desprende voluntad de establecer compromisos de gestión y de futuros desarrollos.***

Se considera que no procede atender a lo solicitado, dado que las cuestiones relativas a la estrategia de desarrollo portuario trascienden el ámbito competencial del Plan Especial, siendo objeto del correspondiente Plan Estratégico en aplicación de la legislación sectorial en materia portuaria. En cuanto a las observaciones relativas a la gestión, se remite al siguiente apartado 9 de la alegación.

**8. *Definir la gestión de las actuaciones desde el Plan Especial a través de convenios, consorcios y compromisos.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, motivado porque el Plan Especial ya da cumplimiento a la exigencia de organizar la gestión y programar las actuaciones públicas previstas en su ordenación, expresando la previsión temporal para su desarrollo, mientras que la programación de actuaciones privadas serán, en su caso, cuestiones de política portuaria. Tales aspectos se desarrollan en el documento de la *“Organización de la Gestión Pública del Plan”*, en base a lo contenido en el artículo 14 del Decreto 183/2004, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de gestión y ejecución del sistema de planeamiento de Canarias, por el que se determina la necesidad de establecer la organización y programación temporal para el desarrollo del plan especial.

En cualquier caso, si bien una parte de las intervenciones en el ámbito del puerto (como las previstas en el Plan de Inversiones y legitimadas por el PUEP) serán de ejecución exclusiva de la Autoridad Portuaria, existen otras actuaciones en las que podrán participar el resto de los diversos agentes que puedan operar en la zona de servicio del puerto, ya sean entidades privadas en régimen de concesión administrativa, operaciones de financiación mixta entre la Autoridad Portuaria y los agentes privados, o bien siendo intervenciones previstas por otras administraciones que contarían, en su caso, con su propia financiación.

## **ACTUACIONES:**

### **1. *Compromiso de la Autoridad Portuaria de modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en cuanto a la desafectación del Parque Marítimo, Dársena de Los Llanos y Litoral de Valleseco.***

No procede atender lo solicitado, por estar fuera del alcance de un instrumento de ordenación urbanística como es el Plan Especial del Puerto. La desafectación de terrenos del dominio público portuario es competencia del Ministerio de Fomento.

No obstante, se informa que con fecha 27 de noviembre de 2013, la Autoridad Portuaria remitió al Organismo Público Puertos del Estado, el acuerdo del Consejo de Administración relativo a la declaración de innecesariedad para los usos portuarios, de terrenos localizados en el "Área Funcional II. Parque Marítimo", definida en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, a efectos de su tramitación.

En cuanto a las observaciones relativas a las Áreas Funcionales de Litoral de Valleseco y Dársena de Los Llanos, se remite a lo expuesto en las Claves nº 6 y nº 7, respectivamente.

### **2. *Definición de las propuestas de la Autoridad Portuaria para San Andrés. Definición de la estrategia y el proyecto para proteger el litoral y clarificar si es realmente la Marina cuya concesión está otorgada, o continuar con el dique semisumergido.***

En relación a la protección del frente de San Andrés, no procede atender a lo solicitado, dado que la mencionada protección litoral no es objeto de un instrumento de ordenación urbanística como el Plan Especial del Puerto que se tramita. No obstante, se señala que la Autoridad Portuaria promueve el desarrollo del denominado Proyecto Básico de Protección del Frente Litoral de San Andrés, que se encuentra actualmente cumpliendo la tramitación reglada de impacto ambiental.

En cuanto al área funcional Litoral de San Andrés, en dicho ámbito existe una concesión otorgada para la construcción y explotación de un puerto deportivo y club de mar, si bien sus términos se encuentran suspendidos hasta cumplimentar el trámite de evaluación de impacto ambiental actualmente en curso.

En estos momentos, sin conocer el resultado del trámite ambiental referido, no resulta posible saber, de manera cierta, si el proyecto se mantiene en sus términos actuales, por lo que no resulta posible proceder a la ordenación urbanística de este espacio. Es por ello, que en el documento del Plan Especial del Puerto en trámite, se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial del carácter Complementario.

### **3. *Compromiso de la Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de materializar el sistema litoral conformado por Las Teresitas, Playa de Valleseco, Parque Marítimo, Añaza y Acorán. Que se definan por el Ayuntamiento todas las actuaciones estratégicas de nuestro Litoral y a través del Plan Especial se establezcan compromisos de gestión y ejecución de las actuaciones bajo la tutela de la Autoridad Portuaria.***

No procede atender a lo solicitado, por estar fuera del alcance del Plan Especial del Puerto.

### **4. *Compromiso de la Autoridad Portuaria y Ayuntamiento en relación a las actuaciones a desarrollar en la Dársena de Los Llanos, con el traslado de las actividades portuarias a fin de crear un área de ocio y recreativa desde el Palmetum hasta el Muelle de Enlace.***

Respecto a la Dársena de Los Llanos se remite a lo expuesto en relación al punto 7 del apartado "Claves del Plan Especial".

**5. Suscripción de un nuevo Convenio Marco de Colaboración Interadministrativa que acuerde la planificación futura de las áreas funcionales del puerto en relación a la ciudad, de acuerdo al criterio de incorporación de áreas a la ciudad en función del grado de obsolescencia de determinados usos portuarios.**

Si por "incorporación a la ciudad" se entiende que el alegante propone la desafectación de terrenos de dominio público portuario, tal competencia la ostenta el Ministerio de Fomento, por lo que no resulta procedente la suscripción del citado Convenio.

**6. Cuantificar la propuesta de aparcamientos públicos, rotatorios y de residentes dentro de los propuestos en el Plan Especial y relacionar en el contexto de movilidad global de la ciudad.**

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que ya en el capítulo 5.4 de la Memoria de Ordenación se desarrolla ampliamente el sistema de aparcamientos propuesto, indicando expresamente que uno de sus objetivos es el de contemplar "la necesaria colaboración que debe prestar el planeamiento del ámbito portuario en la resolución de los problemas de aparcamiento en las áreas urbanas colindantes".

Este capítulo incluye en su Cuadro nº 4 el número de plazas de aparcamiento en parcela, remitiéndose el establecimiento de porcentaje de plazas de carácter rotatorio a la correspondiente ficha del área funcional. No se establecen aparcamientos para residentes, toda vez que la legislación sectorial portuaria prohíbe el uso residencial en el ámbito portuario.

**7. Definir compromisos reales que definan una estrategia real de integración puerto-ciudad, abarcando:**

**a. El dominio del suelo, reflejando mediante Convenio la desafectación futura de los terrenos inherentes a las actuaciones del Parque Marítimo, Dársena de los Llanos y Valleseco, y aclarar la situación legal de la Marina de San Andrés.**

A este respecto se remite a lo expuesto en apartados anteriores.

**b. La gestión y órganos gestores de las actuaciones de transformación del frente portuario en los ámbitos citados.**

No se considera factible acceder a lo solicitado, ya que en razón de lo ya expuesto en epígrafes anteriores, en el documento "Organización de la gestión pública del plan" se detalla la programación indicativa de las principales actuaciones a desarrollar en el ámbito portuario, diferenciando aquellas a desarrollar por la propia Autoridad Portuaria, conjuntamente con otras administraciones o bien por la iniciativa privada.

**c. La gestión económica de las áreas de interacción en la ciudad basada en actuaciones a fondo perdido, actuaciones con rentabilidad a concesionarios y actuaciones de venta de suelo.**

En relación a la gestión económica de las áreas de interacción puerto-ciudad que se ordenan desde el Plan Especial que se tramita, y en concreto, con respecto al área funcional Muelle de Enlace, se informa, tal y como se refleja en el Informe de Sostenibilidad Económica del Plan Especial, que la Autoridad Portuaria tiene previsto ejecutar el túnel de la vía de servicio del puerto, siendo una actuación de financiación mixta entre la Autoridad Portuaria y el Gobierno de Canarias. Asimismo, la Autoridad Portuaria pretende el acondicionamiento a su cargo de los bordes marítimos peatonales.



---

Para el resto de actuaciones a desarrollar en el ámbito del Muelle de Enlace, se prevé su desarrollo a través de la iniciativa privada, tal y como se ha expuesto en epígrafes anteriores. Por último, las “*actuaciones de venta de suelo*” en ningún caso proceden como herramienta de gestión económica en el ámbito portuario, en su integridad dominio público.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 12

ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO “LOS NADIES” CIF G 76509710  
D. OLIVER EDUARDO ARMAS FUENTES

### INFORME Y SÍNTESIS

La entidad alegante formula 9 consideraciones al Plan Especial, de las que a continuación se incluye un resumen de cada una de ellas con su correspondiente respuesta:

***Primera: Descripción de los potenciales efectos negativos de la descarga de los graneles sólidos en el dique del este.***

En este apartado de la alegación, citan y describen (mediante memoria y fotos) efectos negativos que el desarrollo de la actividad de descarga de graneles sólidos en el “Dique del Este” tiene asociado. Los principales elementos que recoge la alegación son:

- Indican que la actividad de descarga de graneles sólidos está incluida en el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (aprobado por decreto 2414/1961, de 30 de noviembre).
- Indican que el citado Reglamento, como regla general solo podrían emplazarse a una distancia de 2.000 m a contar del núcleo más próximo de población agrupado.
- En base a esta distancia incluyen un listado de usos que quedan dentro de esta distancia (residencial, docente, deportivo, ...).
- Indican que esta actividad produce una situación negativa para la salud y el medio ambiente.
- Tras el análisis del expediente, indican que el ISA “... que no tiene en cuenta los impactos tanto sobre el medio físico natural de Calidad del aire, calidad aguas marinas, como el impacto sobre el medio biótico natural” ni tampoco tienen en cuenta “... la aplicación de medidas correctoras”.
- Aportan una propuesta para la mejora de las descargas de graneles sólidos en el punto de descarga del Dique del Este”, la cual, señalan, se aplica en puertos como Barcelona, País Vasco, Valencia y Sevilla, denominándose “TECNOLOGÍA DE INSTALACIÓN ESPECIAL”.
- Aportan una propuesta de actuaciones (20 puntos), las cuales se podrían aplicar mediante el empleo de tecnologías actuales.
- Observan que en la Memoria de Ordenación del Plan Especial no se menciona la descarga de Graneles Sólidos.

En base a todo lo anterior, se concluye:

***“Por último, acabar diciendo que desde esta asociación NO NOS NEGAMOS AL PROGRESO DE TENERIFE Y MUCHO MENOS CONTRA LAS DESCARGAS DE GRANELES SÓLIDOS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ, sino que exigimos a los técnicos de puertos, que existen otras maneras de descargar el Cemento, sin lanzarlo al aire y al mar, y sin que afecte a los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife. También recordarles que todos debemos cumplir las Leyes Medio***

**Ambientales y en la actualidad este tipo de descarga no cumple las normas mínimas de seguridad, es por ello que le exigimos: que o bien, mejoren el sistema de descargas, con las pautas que anteriormente se citan o sustituyan el sistema de descarga de Graneles Sólidos, por instalaciones de Carga, Descarga y Almacenamiento de Granel Sólido por INSTALACIÓN ESPECIAL (Cemento). Y en su caso, que no se pueda realizar esta inversión económica, cambien el lugar de extracción, colocándolo en el Muelle de Honduras, en un lugar que no envenene a los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife.”**

Sobre la observación de que en la Memoria de Ordenación no se menciona la descarga de Graneles Sólidos en esta área funcional, se informa que tal relación de usos característicos se corresponde con los usos determinados en el resto del documento normativo (planos de ordenación y fichas), donde en efecto, en esta área funcional no existe ninguna parcela específicamente destinada al uso característico de graneles sólidos, si bien éste se considera compatible en las parcelas de uso industrial. En cualquier caso, la operativa de descarga de graneles sólidos a la que alude el alegante se produce en las zonas de uso “Operaciones Portuarias”, áreas donde tienen cabida operaciones de atraque y movimientos tanto de pasajeros como de mercancías (entre las que se incluye, por tanto, la mencionada operativa).

Sin perjuicio de que la regulación de la operativa y explotación portuaria no es objeto del Plan Especial, por lo que no procede la alegación expuesta, se realizan las siguientes consideraciones:

- La actividad de descarga de graneles sólidos en el Dique del Este, es una actividad portuaria autorizada que cumple con la normativa vigente. Como tal, esta actividad está sujeta a labores de seguimiento y control, las cuales son desarrolladas por la autoridad competente.
- En cualquier caso, siendo sensible la Autoridad Portuaria a las consideraciones que expone la alegación, ésta recomendará a los concesionarios de la actividad de descarga de graneles sólidos que analicen las propuestas dirigidas a la mejora de las descargas de graneles sólidos, para que en su caso, sean tenidas en consideración.

No obstante, desde Puertos del Estado se está trabajando en un borrador de “Guía de Buenas Prácticas en la Manipulación y Almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones Portuarias” (actualmente el documento se encuentra en fase de cierre), las cuales, una vez aprobadas serán un referente a cumplir. La elaboración de este documento se enmarca en el desarrollo del artículo 245.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, en la cual se atribuye a Puertos del Estado la competencia para elaborar guías de buenas prácticas ambientales, que sirvan de referencia a la hora de establecer las condiciones técnicas y operativas exigidas a los operadores en los convenios de buenas prácticas firmados. En la elaboración de esta guía está participando activamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Por otro lado, hay que destacar que en la operativa de descarga de graneles sólidos, las empresas estibadoras ha invertido en maquinaria de última generación, la cual cumple con la normativa sectorial, habiendo sido diseñada específicamente para minimizar las emisiones de polvo (sistemas antipolvo) en cada uno de los pasos que intervienen en el proceso, desde la descarga del barco hasta la carga en camión de transporte (por lo tanto, tanto en la “cuchara” de la grúa que extrae el granel, la cual se cierra herméticamente, como en la tolva de recepción que conduce el material hasta los camiones, la cual consta de elementos mecánicos que minimizan las emisiones -p.e.: camisas antipolvo-). Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado recientemente el “Código de Conducta Ambiental ESPO”, documento que será igualmente de obligado cumplimiento.

Finalmente, hay que indicar que técnicamente la operativa de descarga de graneles sólidos, solo se puede realizar en la Dársena del Este, ya que es el único sector del puerto donde

la batimetría admite los calados de los buques que participan en este proceso. Además, la maquinaria especializada que interviene en las labores de carga/descarga (grúa y tolvas) son de escasa movilidad, estando el Dique del Este adaptado para este fin, contando además con el espacio mínimo necesario (se trata de maquinaria de gran volumen) y una buena accesibilidad con el sistema viario portuario y urbano.

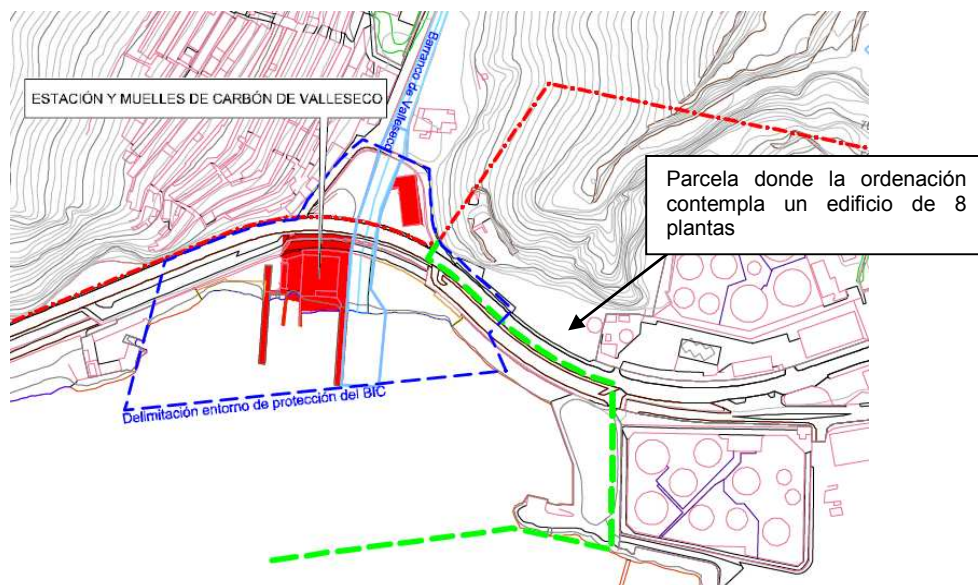
### **Segunda: edificación de 8 plantas en el Área Funcional de El Bufadero**

En relación a la edificación de 8 plantas localizada en el Área Funcional El Bufadero, la alegación recoge:

**a) La edificación queda contigua/anexa al Conjunto Histórico catalogado como sitio de histórico (BOC-A-2012-233-5953) Decreto 89/2012, de 22 de noviembre, por el que se declara Bien de Interés Cultural “El conjunto de muelles, almacenes, varaderos y puente del barranco y playa de Valleseco”, por lo que se afecta al “AREA DE INFLUENCIA DE LOS BIENES INMUEBLES AL ENTORNO LIBRE O EDIFICADO” vulnerando un instrumento de rango superior en el planeamiento, caso del Plan Territorial Especial de Ordenación del patrimonio Cultural (Título II, capítulo 1, sección I, apartado 3.1.7.5 “área de Influencia de Los Bienes Inmuebles”**

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la actuación a la que hace referencia la alegación, ni afecta al Bien de Interés Cultural (BIC), ni a la Delimitación del Entorno de Protección del BIC del “Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y puente del barranco y playa de Valleseco”, ya que la edificación, como recoge la propia alegación, queda contigua/anexa (y por lo tanto fuera) de la superficie objeto de protección (ver imagen).

Por otra parte, cabe considerar que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013), anulación fundamentada en la prevalencia de la competencia estatal sobre la ordenación de este ámbito. Y por último, el instrumento de rango superior al que alude el alegante forma parte del planeamiento de desarrollo del PIOT, del que no consta que se haya formulado ni tan siquiera en su fase de Avance.



Fuente: imagen extraída del Plano nº 6 del ISA “PATRIMONIO”

***b) La edificación se localiza en las faldas de la Montaña de La Jurada, lo que implica un “riesgo elevado por escorrentía” y por “desprendimiento”.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, ya que la situación que indica la alegación, ya ha sido tenida en consideración en el Plan Especial en la ficha del Área Funcional de El Bufadero, concretamente en el apartado de “Instrucciones y Determinaciones”, donde se recoge lo siguiente:

- Como medida correctora tendente a minimizar los riesgos de carácter hidrológico, se deberá ejecutar una obra de canalización de desagüe que desvíe la escorrentía procedente del Barranco de La Jurada desde el Espacio Libre de Protección hasta su desagüe hacia el mar (considerándose compatible en las parcelas, en su caso, afectadas, el uso de infraestructura hidráulica), así como un estudio de riesgo de desprendimiento del macizo.

***c) Se alude a la sesión de la COTMAC de 30 de julio de 2013, donde, entre otros, se adoptó el acuerdo de reclasificación a rústico del SSU. 1.4. Valleseco Este, entre otros motivos por el elevado riesgo de escorrentía hídrica y dinámica de vertientes.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que tal y como se indica en el epígrafe precedente, en el Plan Especial se han adoptado las pertinentes medidas correctoras a los efectos de minimizar los riesgos indicados.

***d) El Estudio de Impacto Ambiental del PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO (el cual cuenta con Declaración de Impacto Ambiental -BOC nº7 de martes de 8 de enero de 2013) debería de repetirse, ya que en él no estaba incluida la edificación de 8 plantas a la que se refiere la alegación.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la edificación a la que hace referencia la alegación queda incluida en el área funcional de El Bufadero, por lo que no procedió en su momento su inclusión y valoración en el “Proyecto constructivo de ordenación del Área Funcional de Valleseco”.

***e) Se propone que se cambie el uso de oficinas desarrollado en tipología abierta de 8 plantas de altura, por el uso de aparcamiento de vehículos, indicando que no puede colmatarse ni edificarse todo el espacio portuario y que han de cumplirse los estándares urbanísticos mínimos para edificar en altura.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la dotación de aparcamiento establecida en el Plan Especial se considera adecuada y suficiente para las necesidades y usos previstos en esta área funcional. Por otra parte, no se comparte la valoración de que la ordenación del Plan Especial propugne la colmatación edificatoria del espacio portuario, toda vez que la edificabilidad contemplada en el conjunto de esta área funcional es de 0,12 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s (comparativamente mucho más baja que la de los barrios colindantes), siendo además la altura de la edificación de la mencionada parcela considerablemente menor a las del resto de parcelas de igual uso y tipología en el ámbito del presente Plan Especial.

**Tercera: estación de almacenamiento y suministro de combustibles líquidos**

***La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco la “Estación de almacenamiento y suministro de combustible líquidos” situada a 300 m de Valleseco y a ambos lados de la carretera TF-11.***

***Por ello, exigen que “... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos ...”, ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que en relación a los riesgos de las actividades que se desarrollan en el Puerto a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y los concesionarios ya cuentan, en cumplimiento con la normativa vigente, con planes específicos dirigidos a su adecuada gestión, siendo éstos:

- Plan de Emergencia de la Instalación (de obligada elaboración en cumplimiento de la legislación para estas actividades industriales).
- Plan de Emergencia Interior del Puerto (elaborado por la Autoridad Portuaria).
- Plan de Emergencia Exterior del Puerto (la Autoridad Portuaria colabora con el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, organismo que tiene las competencias para su redacción y aplicación).

Por lo tanto, cada instalación de almacenamiento y suministro de combustible tiene su propio “Plan de Emergencia de la Instalación”, los cuales son aprobados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

A su vez mediante el “Plan de Emergencia Interior del Puerto”, la Autoridad Portuaria coordina cada “Plan de Emergencia de la Instalación”, así como todas las áreas comunes de la zona de servicio del puerto.

Finalmente es el “Plan de Emergencia Exterior del Puerto”, el que sería de aplicación en el caso de una eventual afección a Valleseco como indica la alegación, siendo el competente para su aplicación y coordinación el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, quedando la Autoridad Portuaria subordinada a lo que ellos indiquen.

#### **Cuarta: Descargas en el muelle del bufadero**

***La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco “... el tener a menos de 500 metros de un núcleo de población y a ambos lados de la TF-11 con gran densidad de tráfico diario, las descargas en el muelle del bufadero, en su sector más oeste, se realizan descargas a buques de combustibles líquidos de gasolina y queroseno a 500 metros de núcleos urbanos caso de Valleseco y a 100 metros su litoral y zonas de baño”.***

***Por ello, exigen que “... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos ...”, ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.***

No se considera factible acceder a lo solicitado al igual que lo indicado en la respuesta a la alegación TERCERA, en relación a los riesgos a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y los concesionarios que allí operan ya cuentan, en cumplimiento con la normativa vigente, con planes específicos dirigidos a su adecuada gestión.

Por lo tanto, los concesionarios que desarrollan las labores de descarga de combustible en el Muelle del Bufadero, además de tener la autorización del órgano competente para el desarrollo de la actividad, cuentan con su correspondiente “Plan de Emergencia de la Instalación”.

Mediante el “Plan de Emergencia Interior del Puerto”, la Autoridad Portuaria coordina los respectivos “Planes de Emergencia de las Instalaciones”, integrándolos dentro de la zona de servicio portuario, con el objeto de poder movilizar equipos y personal por el interior del puerto.

No obstante, es el “Plan de Emergencia Exterior del Puerto”, el que sería de aplicación en el caso de una eventual afección a Valleseco, siendo el competente para su aplicación y



coordinación el “Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias”, quedando la Autoridad Portuaria subordinada a lo que ellos indiquen.

Por otro lado, hay que indicar que las labores de descarga de graneles líquidos (con consideración de mercancía peligrosa) en el Muelle del Bufadero, están regulados por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (BOE núm. 37, lunes 13 de febrero 1989). En este sentido, el Proyecto SALVIA se encarga de integrar en una plataforma digital todos los operadores y las operaciones reguladas por el citado RD, pudiendo ser consultada en la página web de Puertos de Tenerife.

Finalmente, en relación a los riesgos ambientales, la Autoridad Portuaria tiene desarrollados planes específicos dirigidos a la adecuada gestión de eventuales accidentes, siendo estos planes:

- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA).
- Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

#### **Quinta: Vertidos de fuel oil-combustible que alcanzar el litoral de Valleseco**

***La alegación recoge que “... en el documento del (PEPT), no se aprecia ninguna medida correctora al problema que surge en el litoral de Valleseco, más concretamente en su playa, con los vertidos de fuel oil, combustible que llegan desde el exterior, de las actividades que se realizan en el puerto, provenientes en su mayoría de los barcos y buques que atracan y cargan combustible, en el puerto (zona del dique del este) o en sus fondeaderos naturales, alejados del puerto ...”.***

***Señalan que “este hecho es muy común, los días de tiempo de componente S, SE y SW, haciendo que los usuarios no se puedan bañar ...”. De igual forma recogen que “... hemos observado que este problema no sucede con los grandes transatlánticos de lujo que atracan en el interior del puerto, a estos le colocan unas boyas alrededor, para retener el Fuel Oil ...”.***

***Finalmente, señalan que “... es su deber, el establecer un protocolo de limpieza de las aguas de la Bahía de Valleseco ...”.***

Las operaciones de avituallamiento de combustible que se desarrollan tanto en muelle como en zona de fondeo, cumplen con los requisitos de seguridad que marca la normativa y están coordinadas con el Centro de Coordinación de Servicios del Puerto.

La instalación de la boyas alrededor de la zona de descarga no es oportuna ni operativa, solo utilizando escasamente esta medida en simulacros de contención de posibles derrames.

Por otro lado, hay que indicar que, la Autoridad Portuaria cuenta con planes dirigidos a la detección y en su caso contención de eventuales vertidos accidentales, siendo estos:

- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA).
- Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).

El contenido de estos planes, y por lo tanto su aplicación, se ajusta a la normativa vigente. Finalmente, hay que destacar que la Autoridad Portuaria, aplica el PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD AMBIENTAL con el que hace un seguimiento sistemático de la calidad de las aguas portuarias. Este plan se incluye dentro del Programa de Vigilancia Ambiental que recoge la ROM 5.1-13.

### **Sexta: Tuberías bajo el subsuelo con fuel-oil**

**La alegación recoge que el Plan especial en ninguna de sus partes tiene en cuenta ni valora el peligro que supone para el barrio de Valleseco "... el tener situadas a apenas 50 metros de núcleo de población y a un lado de la carretera TF-11, con gran densidad de tráfico diario, toda una infraestructura de tuberías bajo el subsuelo, que contienen Fuel-Oil ...".**

**Por ello, exigen que "... se dote de un protocolo de emergencia, plan de emergencias o Plan de Actuación, preventivos o en supuestos de incidentes ...", ya que a fecha de redacción de la alegación desconocen su existencia.**

En relación a las tuberías a las que hace referencia la alegación, el ISA (en el punto 5 "DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO"), recoge para el sector de Valleseco:

*"En este sector litoral se ha detectado la presencia de hidrocarburos en el subsuelo, asociados a pérdidas en las antiguas canalizaciones de transporte. Se está procediendo a su retirada. Estas labores son visibles desde la avenida que lleva a Valleseco.*

*Hay que destacar las obras acometidas en el tendido de tuberías para el transporte de combustible que discurren por este frente litoral, de manera que en la actualidad éstas quedan en el interior de una galería hormigonada, la cual, en el caso de rotura o pérdida de hidrocarburos, dirige el potencial vertido hasta unas arquetas de almacenamiento para su recuperación. Con esta medida se pretende evitar la producción de nuevos vertidos en el subsuelo".*

Por lo tanto, en relación al riesgo de vertidos accidentales, con la galería hormigonada estanca donde se localizan las tuberías, se evitan nuevos vertidos al subsuelo.

En relación a la presencia de hidrocarburos en el subsuelo (como consecuencia de los referidos vertidos y/o pérdidas que se producían en el pasado), hay que indicar que CEPSA, en coordinación con Autoridad Portuaria, está procediendo a su retirada, correspondiendo estas labores con lo descrito en la alegación en la zona de Ligrasa.

En relación a estas labores de retirada de hidrocarburos del subsuelo, CEPSA concluye en su informe que:

*"[...] el sistema de remediación aplicado para el saneamiento de la zona es adecuado; que la zona contaminada está bajo control sin riesgo de migración de la fase libre hacia el mar; y por último que las obras de canalización estanca ejecutadas para los tramos de tubería de CEPSA que discurren por la zona, anulan el riesgo de fugas de hidrocarburo al suelo circundante".*

Por otro lado, hay que indicar que la empresa CEPSA (propietaria y responsable de las tuberías que comunican la Refinería con el Dique del Este), en cumplimiento con la normativa vigente, cuenta con resolución del Viceconsejero de Medio Ambiente por la que se les otorga Autorización Ambiental Integrada a las "Instalaciones existentes de la Refinería de Tenerife y COTESA" situadas en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, incluyendo de forma expresa las referidas tuberías. Por ello, el órgano competente del Gobierno de Canarias, es el encargado de realizar las labores de verificación y seguimiento-control de las consideraciones recogidas en la Autorización Ambiental Integrada.

Finalmente, al igual que lo indicado en la respuesta a la alegación TERCERA y CUARTA, en relación a los riesgos a los que se refiere la alegación, la Autoridad Portuaria y CEPSA cuentan con los siguientes planes de emergencia:

- Plan de Emergencia de la Instalación (elaborado por CEPSA).

- Plan de Emergencia Interior del Puerto (elaborado por la Autoridad Portuaria).
- Plan de Emergencia Exterior del Puerto (la Autoridad Portuaria colabora con el "Centro Coordinador de Emergencia y de Seguridad 1-1-2 del Gobierno de Canarias", Administración que ostenta las competencias para su redacción y aplicación).

**Séptima: Parcela colindante a los depósitos de combustible de graneles líquidos del Bufadero**

**La alegación recoge que en la parcela colindante a los depósitos de combustible de graneles líquidos del Bufadero, se han realizado labores de**

- **Acopios de miles de toneladas de tierras y escombros (con la consiguiente generación de ruidos y contaminación de aguas marinas colindantes con la Playa de Valleseco).**
- **Limpieza de boyas flotantes de buques (con el consiguiente empleo de maquinaria extremadamente inflamable colindantes a los tanques de combustibles).**

Sin perjuicio de que no es objeto del Plan Especial la regulación de la operativa y explotación portuarias ni de las actividades a desarrollar en la zona de aguas del puerto, por lo que no procede la alegación expuesta, se realizan las siguientes consideraciones:

En relación al primer epígrafe, hay que indicar que los acopios a los que hace referencia se corresponden con acopios temporales de escolleras, todo uno y pedraplén (material inerte limpio que no admite escombros ni otros inertes) para la ejecución de obras en el dominio público portuario.

En relación al segundo epígrafe, hay que indicar que las actividades indicadas de limpieza de boyas se realizan conforme a la normativa de Protección de Riesgos Laborales, además de cumplir en todo momento con los planes de seguridad y salud establecidos, y la normativa de seguridad industrial de aplicación. En cualquier caso, estas labores de mantenimiento de boyas son puntuales (se realizan con una frecuencia de cada 2 años), realizándose bajo la supervisión ambiental de la Autoridad Portuaria.

No obstante, la Autoridad Portuaria, para cualquier actividad asociada al Puerto que se realice en la parcela de referencia, realizará las labores de seguimiento y control ambiental, de tal forma que se eviten y/o minimicen potenciales efectos negativos sobre el medio ambiente derivados de su desarrollo, mediante la aplicación de las pertinentes medidas correctoras, protectora y/o de seguridad pertinentes, además de seguir cumpliendo estrictamente con la normativa referida en respuesta al segundo epígrafe.

**Octava: Vallas publicitarias en parcela del Área Funcional del Bufadero**

**La alegación recoge que en la parcela de la Autoridad Portuaria localizada en el Área Funcional El Bufadero se encuentra en "mal estado" por:**

- **Presencia de 6 carteles publicitarios (los cuales justifican que se encuentran en estado de "alegalidad" citando de forma expresa la normativa correspondiente al Plan General de ordenación Urbana (PGOU) y la Ley de carreteras de Canarias.**
- **La parcela se encuentra en mal estado, presencia de chatarra, papeles y basura, así como vegetación espontánea en forma de matorral. En este sentido hacen referencias a citas de la Normas urbanísticas del vigente Plan General y al Texto refundido de 8 de mayo de 2000, de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales Protegidos.**



Sin perjuicio de que las alegaciones observadas no entran a valorar el propio contenido del Plan Especial, se indica que con el objeto de mejorar la calidad paisajística de la parcela, se procedió a la realización de ajardinamiento perimetral. No obstante, atendiendo al contenido de la alegación, se procederá a realizar una campaña de limpieza en la parcela de referencia (consistente en la retirada de residuos y vegetación de sustitución medida contemplada de forma expresa en el ISA), así como a la sustitución de ejemplares plantados que se encuentran muertos y/o en mal estado de conservación, con el objeto de que la misma presente una mejor calidad paisajística.

Finalmente, se ha requerido a los propietarios de los carteles publicitarios que procedan a su retirada, habiéndose iniciado este proceso de desmantelamiento.

***Novena: Bien de Interés Cultural (BIC) “Muelles, almacenes, varaderos, y puente del barranco y playa de Valleseco”***

***La alegación solicita a la Autoridad Portuaria la “... retirada inmediata de dicha denuncia (previamente indican que se refiere a la solicitud de la Autoridad Portuaria de la suspensión del Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, de la Consejería de Cultura del Gobierno de Canarias, por el que declaró BIC “Muelles, almacenes, varaderos, y puente del barranco y playa de Valleseco”).***

El recurso del contencioso al que hace referencia la alegación, no es objeto en sí mismo del Plan Especial ni del Informe de Sostenibilidad Medioambiental, por lo que no procede atender la alegación realizada.

No obstante, sí ha de considerarse al respecto del mencionado Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, que ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.



## **ALEGACIÓN Nº 13**

**FUNDACIÓN CANARIA DE LA CONSTRUCCIÓN  
D. JOSÉ ANA PÉREZ LABAJOS**

**CIF G 38437661  
DNI 41.907.247 M**

### **INFORME Y SÍNTESIS**

La entidad alegante solicita que el Plan Especial del Puerto mantenga para el área funcional Litoral de San Andrés, los condicionantes inherentes a la concesión administrativa otorgada a Parque Marítimo Anaga en el año 2002, conforme al proyecto elaborado por Tecamac, siendo necesaria una modificación puntual del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios en dicho ámbito.

En relación a lo solicitado, con carácter general se informa que el Plan Especial en trámite ha de adaptarse al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios actualmente vigente.

Sobre el tratamiento que hace el documento del Plan Especial en trámite, de las áreas de Valleseco, Cueva Bermeja y San Andrés, se informa que tal y como se explica en el apartado 2.4 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, relativo al ámbito de aplicación, el ámbito del Plan Especial deriva del establecido en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. No obstante, el Plan Especial, en tanto que instrumento urbanístico y no de planificación portuaria, debe ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción, si bien, y según escrito de Puertos del Estado de fecha 11 de abril de 2013, sí se justifica que para ciertos casos el Plan Especial pueda (principalmente, por razones de economía administrativa) contemplar superficies que vayan a ser generadas por obras que ya se encuentren en ejecución o cuyo desarrollo se prevea a corto plazo (siendo en esta última situación condición de imprescindible cumplimiento que cuenten con su tramitación ambiental finalizada), como es el caso de la explanada a generar en Cueva Bermeja. La ordenación propuesta en esta zona, en tanto que definida sobre superficies aún no existentes, sólo surtirá efecto en el momento en que se finalicen las citadas obras y los terrenos hayan emergido.

En consecuencia, en el presente Plan Especial se ordena pormenorizadamente la actual zona de servicio terrestre del puerto (salvo la parte de las áreas funcionales de Litoral de Valleseco y de San Andrés remitida a Plan Especial Complementario), más la explanada a generar en el ámbito de Cueva Bermeja que cuenta con Resolución, de 9 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se considera que no es necesario su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental (BOE nº 29, de 3 de febrero de 2004), explanada que podría ser necesario acometer total o parcialmente a corto plazo. En esta zona, si de la configuración definitiva de las obras resultasen variaciones que afectasen a la ordenación urbanística prevista en la plataforma portuaria, se deberá realizar la correspondiente modificación del Plan Especial.

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

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

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

En el caso del Litoral de Valleseco, parte de las actuaciones planteadas, de acuerdo al proyecto de ordenación del área, está previsto que sean desarrolladas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, que ha impuesto como requisito previo la desafectación del espacio a ocupar. Dicho espacio, una vez desafectado, quedará fuera del ámbito portuario y no será objeto de ordenación por los instrumentos de planificación portuarios.

A fecha del presente informe, la referida Dirección General no ha fijado el alcance de su actuación, desconociéndose, por tanto, el espacio que debe ser desafectado. Ello unido al impedimento legal de que en los puertos de interés general se efectúen rellenos que no tengan como finalidad un uso portuario (una playa no la tiene), hace que no resulte conveniente la ordenación pormenorizada de este espacio desde el Plan Especial del Puerto. Es por ello, que se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial del carácter Complementario.

En cuanto al área funcional Litoral de San Andrés, en dicho ámbito existe una concesión otorgada para la construcción y explotación de un puerto deportivo y club de mar, si bien sus términos se encuentran suspendidos hasta cumplimentar el trámite de evaluación de impacto ambiental actualmente en curso.

En estos momentos, sin conocer el resultado del trámite ambiental referido, no resulta posible saber, de manera cierta, si el proyecto se mantiene en sus términos actuales, por lo que no resulta posible proceder a la ordenación urbanística de este espacio. Es por ello, que se difiere su ordenación hasta que se conozca de manera cierta el espacio a ordenar, a través de la remisión a un Plan Especial del carácter Complementario.

Ello sin perjuicio de que el ámbito previsto para ambas áreas de acuerdo al vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios, queda reflejado en el documento del Plan Especial en el plano de ordenación O-1.1. Áreas de aplicación.

Finalmente, para ambas áreas, la superficie indicada en la ficha del área funcional (67.773 m<sup>2</sup>s en el caso de Valleseco, y 14.775 m<sup>2</sup>s en el caso de San Andrés), corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción del plan especial, que comprende, en el caso de Valleseco, fundamentalmente sistema viario (carretera TF-11 así como parte de la Vía de Servicio del Puerto), la zona de muelles, varaderos y naves, el CIDEMAT y escolleras; y en el caso de San Andrés, la escollera adosada al dique exterior del área funcional de Dársena Norte y a la carretera TF-11.

Por otra parte, respecto a lo indicado en la alegación sobre los informes emitidos por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en relación al Plan Especial en trámite, se remite al capítulo 2 de la Memoria de Información Pública.

Con respecto al resto del contenido de la alegación presentada, se considera que la alegación no procede, significándose que supera el alcance y objetivo del Plan Especial del Puerto, en tanto que instrumento de ordenación urbanística.

## **PROPUESTA**

---

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.

## ALEGACIÓN Nº 14

**COMPAÑÍA CONSTRUCCIONES DIQUE DEL ESTE, S.A.  
D. MANUEL CAREAGA HORMAZA**

**DNI 16.029.606 D**

### INFORME Y SÍNTESIS

La entidad alegante plantea tres cuestiones principales y otra complementaria de orden normativo transitorio, cuestiones que se analizan a continuación.

***Primera: Oposición a la implantación de un nuevo edificio destinado a servicios de marina para macroyates en la subdársena sur del Puerto deportivo proyectado. Se alega que el Edificio de la Marina proyectado está concebido para atender las necesidades del espacio marítimo, espacio que se considera una unidad de explotación indivisible. Se añade que se trata de un volumen no justificado que supondrá una barrera visual innecesaria.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que en el documento del Plan Especial en trámite se propone el desarrollo de una marina de megayates al sur de las actuales instalaciones náutico-deportivas en el Muelle de Enlace, por estimarse como más adecuado para el desarrollo de dichas instalaciones que puedan ser objeto de explotación independiente del edificio de la Marina previsto, para lo que se requiere que el explotador pueda contar con el área de servicios correspondiente.

Atendiendo a los parámetros edificatorios propuestos en el Plan Especial del Puerto en trámite (superficie edificable  $\leq 900 \text{ m}^2$ , ocupación  $\leq 750 \text{ m}^2$ s y altura  $\leq 2$  plantas – 8,00 m), se estima que la citada edificación no supondrá la pretendida barrera visual y que tendrá fácil integración en la nueva topografía del área tras el desarrollo pleno del planeamiento.

***Segunda: Planteamiento de otros parámetros urbanísticos en la Dársena de Los Llanos en la continuación de la zona ordenada por el Plan del Muelle de Enlace. Se apunta la posibilidad de desarrollo de instalaciones náutico deportivas y hoteleras.***

No se considera factible atender a lo solicitado, ya que debido al desarrollo de nuevas instalaciones que propicia el Plan Especial en trámite (como son la nueva Estación de Cruceros a construir en la Dársena de Anaga y la nueva marina de megayates en el Muelle de Enlace), se hace necesario reubicar en el área de la antigua Terminal de Contenedores de la Dársena de los Llanos, los tráficos afectados por el desarrollo de estas nuevas instalaciones, por lo que no se estima en el corto plazo la posibilidad del desarrollo propuesto.

Por otra parte, se informa que el uso portuario náutico-deportivo en el área funcional Dársena de Los Llanos no se ajusta a la previsión de utilización del dominio público portuario contenida en el PUEP, por lo que el documento del Plan Especial no puede proponer la implantación de este uso en dicho ámbito.

Asimismo, la Autoridad Portuaria concentra ahora sus esfuerzos en desarrollar el ámbito desde el barranco de Santos hasta la segunda alineación del Muelle de Ribera en la Dársena de Anaga, con importantes inversiones que alcanzan al túnel de la Vía de Servicio a su paso por el Muelle de Enlace, la nueva Estación de Cruceros, y el acondicionamiento de los bordes marítimos peatonales, que facilitan la integración Puerto-Ciudad y acercan actividades portuarias más amables y generadoras de riqueza para la misma.

***Tercera: Replantear el Estudio de Movilidad y Tráfico del Puerto. Se propone que contemple los movimientos peatonales internos y sus conexiones con la ciudad.***

No se considera factible atender a lo solicitado, dado que la movilidad peatonal en la zona del Muelle de Enlace (una vez desarrollada la ejecución del planeamiento y cuando el frente de ciudad tenga el uso de plaza), no requiere estudios de capacidad para los flujos peatonales, que podrán circular libremente por este gran espacio hasta alcanzar el paseo marítimo o las edificaciones previstas en la zona, que se configurarán como polos de atracción de los peatones.

***Cuarta: Normativa de aplicación transitoria durante el período de implantación de las nuevas edificaciones y servicios que son consecuencia del Plan del Muelle de Enlace. Se solicita que la normativa transitoria garantice suficientemente la permanencia de la edificación que, con el carácter de instalaciones provisionales, alberga actualmente los servicios de la Marina. Asimismo, teniendo prevista la explotación del plano de agua de la denominada subdársena sur, para lo cual resulta indispensable la existencia de un dique de abrigo igualmente provisional, se solicita que su previsión y viabilidad se integren también en la normativa transitoria.***

Se considera factible acceder a lo solicitado, para lo que se incorporará a la normativa del Plan Especial una disposición relativa a la regulación de las obras provisionales de nueva implantación permitidas en esta área funcional, de manera análoga a lo establecido en el vigente Plan Especial del Muelle de Enlace. Además, y en cuanto a las construcciones y obras actualmente existentes, sería de aplicación, en su caso, lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, relativa a las edificaciones y usos existentes en situación de disconformidad con la ordenación establecida.

Por otra parte, se informa que la adaptación a las previsiones del planeamiento de la concesión de la marina y la construcción del área de servicio de la marina, nada tienen que ver con la explotación del plano de agua al sur de esta área.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.

## ALEGACIÓN Nº 15

ENTIDAD MERCANTIL “FRED OLSEN, S.A.”  
D. SEBASTIÁN CEREZO MONTAÑEZ

CIF A 38010567  
DNI 24.277.336 P

### INFORME Y SÍNTESIS

La entidad alegante, que desarrolla la línea marítima interinsular de cabotaje regular entre Santa Cruz de Tenerife y Agaete (Gran Canaria), realizando sus operaciones en el Muelle de Ribera del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, formula las siguientes alegaciones:

***Primera: Al objeto de no obstaculizar las rápidas operaciones de carga y descarga que realiza la naviera, se solicita aclarar la salida y acceso desde la zona autorizada a la entidad para llevar a cabo las operaciones de preembarque, al semi-túnel por el que se pretende discurra todo el tráfico rodado portuario, sin que haya otra alternativa o vía de servicio paralela. Asimismo, en relación a la organización del tráfico en el citado semi-túnel, a la altura del Muelle de Ribera, se cuestiona el uso de semáforos o ceda el paso en el interior de un túnel. Finalmente, se pone de manifiesto la mínima distancia existente entre la salida de la zona de preembarque y la entrada al citado túnel, que ahoga la zona de las rampas.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, en relación a lo que a continuación se informa:

1. La ordenación propuesta, en el aspecto alegado, no altera la ordenación contenida en el vigente Plan Especial del Muelle de Enlace, aprobado definitivamente, de forma parcial, por el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el 20 de enero de 2006.
2. La ordenación de la citada explanada de preembarque no es objeto del Plan Especial. El documento en trámite no desciende al detalle pretendido, estando como siempre la Autoridad Portuaria dispuesta a tratar y analizar con la compañía sus inquietudes.
3. La zona autorizada puede ser modificada para mejor acomodarla a la operativa de Fred Olsen, pudiendo, en último término, variarse la localización tanto del atraque como de la zona de preembarque. Así, en el Plan Especial en trámite se ordenan otros espacios susceptibles de acoger el tráfico de esa compañía.
4. La intersección semaforizada, que replica la actual si bien en el interior del túnel, no es una solución novedosa, y contará con una operatividad similar a la actual.
5. La distancia desde la rampa al túnel no varía de manera significativa la actual desde la rampa a la vía de Servicio.

***Segunda: A fin de agilizar el tráfico interior del puerto, se propone priorizar la salida del puerto respecto a la circulación de la ciudad en el denominado acceso Sur (Auditorio), mediante regularización de semáforos o mediante una gran rotonda del tipo “Belén y María” de la ciudad de Las Palmas.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, en relación a lo que a continuación se informa:

## Regulación semafórica

El Estudio de Tráfico que acompaña al Plan Especial ya contempla, a nivel de propuesta, la posibilidad de establecer una nueva regulación de la intersección vía de servicio – Avda. de La Constitución en el acceso al puerto a la altura del Auditorio, que teniendo en cuenta las intensidades de tráfico de ambas vías (mucho más elevadas en la vía de la ciudad que en la vía portuaria), optimice el funcionamiento de la intersección. En este sentido el Estudio de Tráfico indica:

*“Teniendo en cuenta que los problemas identificados se encuentran durante un periodo de tiempo establecido, no mostrando inconvenientes el resto de la duración del día de estudio, se propone realizar una nueva regulación de la intersección que aumente el tiempo de verde del movimiento de salida de los vehículos desde la vía de servicio hacia la ciudad (TF-4) durante la franja horaria definida (12:00 a 13:00 horas). De esta manera se reducirán sustancialmente las posibles congestiones puntuales que se presenten.*

*Aunque la competencia del presente estudio se encuentra en el ámbito portuario no se puede ignorar la importancia que la Avenida de La Constitución supone para el municipio de Santa Cruz de Tenerife. Esta arteria principal de la ciudad presenta intensidades de tráfico mucho más elevadas que las que se registran en la vía portuaria por lo que se entiende que sea objetivo prioritario en la regulación semafórica. Aún con todo lo expuesto un cambio en el sistema de regulación sería lo más conveniente para una mejora en el funcionamiento de la intersección.*

*La primera medida ante un aumento significativo del tráfico portuario residiría en una nueva regulación que suponga un consenso entre ambas carreteras por lo que habrá que unir requerimientos de cada organismo para la búsqueda de una postura óptima.*

*En el caso de presentarse situaciones críticas que superen las hipótesis establecidas en el presente estudio la solución propuesta pasa por un cambio en la modalidad de operación de la semaforización pudiendo optar por una operación semiaccionada por el tráfico en la que la calle principal en cuestión (Avenida La Constitución) tiene la indicación de verde durante todo el tiempo hasta que los detectores de la calle secundaria (Vía de servicio) indiquen que un vehículo, o vehículos, han llegado a uno o ambos accesos secundarios. El semáforo muestra entonces una fase verde para la secundaria, después de un intervalo de cambio apropiado, que se mantiene hasta que todos los vehículos hayan pasado, o hasta que el verde de la calle secundaria alcance un tiempo preestablecido máximo.”*

## Gran Rotonda

La viabilidad de una intersección tipo rotonda en el encuentro de la vía de servicio con la Avda. de La Constitución en el acceso al puerto a la altura del Auditorio, parece, a priori, cuestionable, atendiendo fundamentalmente a la trama urbana existente y a los requerimientos de superficie a ocupar considerando la intensidad de tráfico de la Avda. de la Constitución, así como la necesidad de garantizar la funcionalidad para el tráfico pesado portuario.

En cualquier caso, escapa de las competencias de la Autoridad Portuaria la construcción de tal infraestructura, requiriéndose el consenso de las Administraciones Públicas implicadas.

## **PROPUESTA**

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 16

### FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE D. PEDRO FERNÁNDEZ ARCILA Y D<sup>a</sup>. ASUNCIÓN FRÍAS HUERTA

#### INFORME Y SÍNTESIS

Se formulan las siguientes alegaciones:

***Primera:* Se alega escaso interés de la Administración Municipal para tramitar el documento, en el sentido de no fomentar actuaciones que faciliten el debate. Se alega la exigencia de una correcta evaluación ambiental; evaluación de las afecciones sobre la calidad de vida de determinados barrios y las repercusiones económicas sobre sectores claves. Se califica como error capital la propuesta del sistema portuario insular.**

En relación a la exigencia de una correcta evaluación ambiental, recordar que entre la documentación integrante del Plan Especial se cuenta con el preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental, redactado conforme al Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo. Este Documento fue aprobado definitivamente por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, mediante Resolución de 28 de diciembre de 2006 (BOC nº 31, de 12 de febrero de 2007).

En relación a la evaluación de las afecciones sobre la calidad de vida de determinados barrios, el Anexo I del ISA "Profundización en la caracterización y evaluación del bienestar social y la salud pública", identifica las zonas sensibles del entorno portuario (donde se incluyen barrios, espacios públicos y un centro docente), valorando de forma expresa la posible incidencia negativa sobre la salud humana respecto a la ordenación propuesta.

En relación a la propuesta del sistema portuario insular que se afirma contiene el Plan Especial, se informa que el Plan Especial es un instrumento de ordenación urbanística que debe ajustarse a los Planes de Utilización de Espacios Portuarios o, en su caso, a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, instrumentos éstos donde se establece la ordenación básica portuaria. No es en el Plan Especial donde se establece la pretendida política de transporte marítimo, y menos aún, sobre instalaciones portuarias de otros municipios, por lo que no procede la alegación expuesta.

Por último, y en relación con lo observado en el cuerpo de la alegación sobre la competencia que la instalación de un hotel en primera línea pudiera ocasionar a la oferta existente, se considera que tal alegación no procede, ya que en la ordenación propuesta en el área funcional del Muelle de Enlace se ha eliminado la previsión del hotel urbano que contemplaba, en su momento, la propuesta ganadora del concurso de ideas.

***Segunda:* Frente de Valleseco. Se considera que debe detallarse la ordenación en el ámbito del BIC, debiendo mantenerse elementos identificativos del mismo como los callaos y las construcciones que dan valor patrimonial. Se solicita eliminar el edificio de planta baja más siete plantas de altura, previsto en el Plan Especial en el área de influencia del BIC, por razones de afección paisajística y por contravenir el PGO aprobado definitivamente por la COTMAC.**

En el documento del Plan Especial del Puerto aprobado inicialmente, se remite la ordenación pormenorizada del área afectada por la delimitación del Bien de Interés Cultural (BIC), con categoría de Sitio Histórico, del "Conjunto de Muelles, Almacenes, Varaderos y Puente

del Barranco y Playa de Valleseco”, al correspondiente Plan Especial de Protección (se significa además que parte del BIC se desarrolla fuera de la zona de servicio terrestre del puerto, excediendo por tanto el ámbito de ordenación del Plan Especial del Puerto en trámite). Además, se ha de considerar que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013).

En relación al edificio de ocho plantas de altura propuesto (parcela calificada con uso terciario en la categoría de oficinas y ubicada en el extremo oeste del Área Funcional El Bufadero), éste se sitúa entre la autovía Santa Cruz – San Andrés TF-11 y el macizo de la Jurada. Dicha parcela se ubica tras el citado macizo (y por lo tanto, quedando oculta su visión a la mayor parte de los potenciales observadores situados en las edificaciones de Valleseco) y con una altura máxima notablemente inferior a aquél (unos 26 m la edificación frente a 130 m la coronación del macizo), por lo que no supone en absoluto una barrera paisajística para el barrio de Valleseco. Por otra parte, esta parcela se halla fuera de la delimitación del entorno de protección del BIC, no apreciándose interferencia con el mismo.

Por último, sobre las determinaciones que en el ámbito portuario haya establecido el Plan General de Ordenación, en la legislación sectorial portuaria se determina que los planes generales deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario, sin que puedan incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado en la materia. En tal sentido, tal y como se recoge en el apartado “*Alcance de las determinaciones de ordenación*” incluido en la ficha de ordenación urbanística del ámbito El Bufadero de la Revisión del Plan General (ámbito donde se ubica la citada parcela):

*Todas las determinaciones de ordenación y las calificaciones de usos establecidas por el PGO en la zona de servicio del puerto son meramente indicativas e integrantes del uso global de sistema general portuario. En todo caso, respecto a tales determinaciones prevalecerán las contenidas en los instrumentos previstos en la legislación portuaria, aplicándose lo dispuesto en el artículo 6.4.4 de las Normas de Ordenación Estructural.*

**Tercera: Frente de María Jiménez. En relación a las obras de encauzamiento del Barranco del Bufadero, se considera necesario encargar un informe técnico para que se analice el riesgo de inundación al que está sometido el barrio, detallando propuestas para eliminar dicho riesgo.**

No se considera factible acceder a lo solicitado, toda vez que sobre el funcionamiento hidráulico del Barranco de El Bufadero, el proyecto de las obras de encauzamiento incluye los correspondientes informes técnicos que le dan soporte, además de haber sido informado favorablemente por la administración competente en la materia, el Consejo Insular de Aguas de Tenerife. Los posibles riesgos de inundación del barrio que se señalan en la alegación no son debidos a la canalización efectuada por la Autoridad Portuaria.

**Cuarta: Frente de San Andrés. Se solicita resolver el problema de protección del frente de San Andrés frente a los temporales, fomentando la participación de representantes sociales, al objeto de diseñar un proyecto que permita optimizar, además de la función de protección, la recuperación del uso público del litoral y prestar atención a la demanda de ejecución de un refugio pesquero.**

Se considera que la alegación no procede, dado que la mencionada protección litoral no es objeto de instrumentos de ordenación urbanística como es el caso del documento del Plan Especial del Puerto que se tramita.

No obstante, se informa que la Autoridad Portuaria promueve el desarrollo del denominado Proyecto Básico de Protección del Frente Litoral de San Andrés, que se encuentra actualmente cumpliendo la tramitación reglada de impacto ambiental.

***Quinta: Sobre el uso público del Litoral. Se describen una serie de propuestas para mejorar algunos puntos del litoral de Santa Cruz en el ámbito del Puerto:***

***A) Zona de Ligrasa. Mejora del entorno, creación de varios solariums de arena y colocación de plataformas de acceso al mar.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la propuesta se refiere a la ejecución de determinadas actuaciones, pero sin contenido urbanístico.

***B) Antigua Playa de Los Cañones. Garantizar un camino de acceso al tramo del litoral donde se encontraba la playa e instalación de plataformas para el baño.***

Se considera que la alegación no procede, dado que el espacio a que se refiere el alegante no forma parte de la zona de servicio del puerto y, por tanto, no es objeto de ordenación del Plan Especial que se tramita.

***C) Playa de Tahodio. Mejora del entorno, instalación de plataformas de acceso al mar y delimitación de la zona de baño mediante boyas.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la propuesta se refiere a la ejecución de determinadas actuaciones, pero sin contenido urbanístico.

***D) Playa de Valleseco (escollera de la autovía y zona anexa). Instalación de plataformas de baño, mejora del entorno y delimitación de la zona de baño mediante boyas.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que la propuesta se refiere a la ejecución de determinadas actuaciones, pero sin contenido urbanístico.

**Sexta: Otros asuntos del Plan Especial.**

***A) Indefinición de uso de la Dársena de Los Llanos. Plantear usos y funciones de carácter público y urbano que no supongan generar fachada.***

En el Plan Especial, la Dársena de Los Llanos sí tiene un uso definido, destinándose principalmente a los tráficos portuarios de mercancía general y como tal se determina su uso característico. En este sentido se significa que la ubicación de la nueva Estación de Cruceros en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, que se propone en el Plan Especial, requiere el uso portuario en la explanada de la Dársena de Los Llanos, producto de la relocalización de los tráficos afectados por el desarrollo de estas nuevas instalaciones, tales como el embarque de tomate de exportación, fruta y bobinas de papel, entre otros tráficos.

Desde el acceso principal al puerto, a la altura del Auditorio, el Plan Especial delimita tres parcelas de uso pormenorizado Almacenes (correspondientes a las tres naves existentes), a partir de las cuales se encuentra la gran explanada calificada con el uso Contenedores – carga rodada – mercancía general, mientras que tanto el frente de la explanada como el propio dique de Los Llanos se califican con el uso Operaciones Portuarias.

El planteamiento de usos y funciones de carácter público y urbano requiere la reconversión de este área funcional, lo que podrá ser viable una vez que el ámbito pierda su funcionalidad portuaria, siendo necesaria, tal y como prevé el Plan Especial del Puerto, la redacción de una Modificación del Plan en este ámbito para concretar la ordenación y los parámetros de aplicación a los nuevos usos.

No obstante, se considera factible acceder en parte a lo solicitado, en cuanto a admitir en parte de esta Área Funcional la compatibilidad de usos y funciones de carácter público que no supongan generar nueva fachada. En consecuencia, en las parcelas calificadas con el uso de Almacenes (situadas en colindancia al Área Funcional del Parque Marítimo), en la ficha correspondiente se establecerá la compatibilidad de determinadas subcategorías del uso terciario así como del uso comunitario, manteniendo respecto al documento aprobado inicialmente los parámetros relativos a la edificación (altura, edificabilidad, ocupación, etc.).

***B) La marina deportiva de San Andrés. Imposibilidad de ejecución por afectar a la ZEC Sebadales de San Andrés.***

La modificación del proyecto Puerto Deportivo en San Andrés se encuentra, a la fecha de redacción del presente informe, pendiente de Declaración de Impacto Ambiental, la cual se pronunciará sobre la viabilidad ambiental del proyecto. Atendiendo a esta circunstancia, el Plan Especial del Puerto remite la ordenación pormenorizada del área funcional Litoral de San Andrés a un Plan Especial de carácter Complementario.

***C) Frente de la Plaza de España. Oposición a su privatización.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, ya que tal y como se desarrolla detalladamente en la Memoria de Ordenación, la ordenación que se plantea en el Área Funcional Muelle de Enlace se desarrolla con base a la propuesta ganadora del concurso internacional de ideas convocado en esta zona, coincidiendo esencialmente con las determinaciones del Plan Especial del Muelle de Enlace vigente, salvo en algunos aspectos tal y como se detalla en la Memoria de Ordenación (por ejemplo, en cuanto a la eliminación del hotel inicialmente previsto).

Sin perjuicio de la futura inversión privada y los aprovechamientos urbanísticos que se determinan para este ámbito (donde actualmente se desarrollan actividades de naturaleza portuaria), la ordenación prevé amplios espacios destinados al disfrute de la ciudadanía, entre los que destaca la habilitación dentro del ámbito portuario de más de 50.000 m<sup>2</sup> de espacio libre público.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.

## ALEGACIÓN Nº 17

**D. ALEJO SALGADO IZQUIERDO**

**DNI 43.797.791 H**

### INFORME Y SÍNTESIS

Se formulan las siguientes alegaciones al Plan Especial del Puerto en tramitación, en el denominado DOCUMENTO 1:

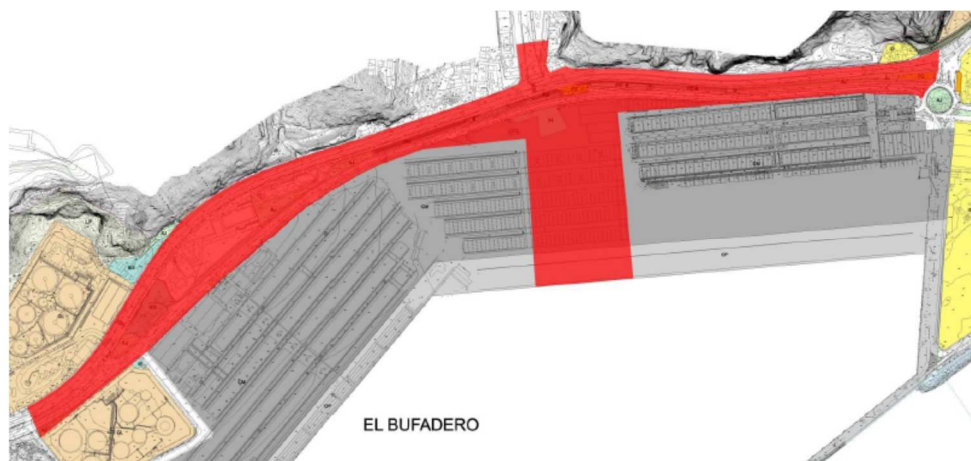
#### **Desembocadura del Barranco del Bufadero**

***Se solicita que se encargue un informe técnico, externo e independiente de la Autoridad Portuaria y el Consejo Insular de Aguas, para analizar el riesgo que, sobre las personas y los bienes, ocasionan las obras portuarias en la desembocadura del barranco ante distintos supuestos de caudal, incluido el de los 500 años, así como incluir las medidas a tomar para solventar esos daños.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, toda vez que sobre el funcionamiento hidráulico del Barranco de El Bufadero, el proyecto de las obras de encauzamiento incluye los correspondientes informes técnicos que le dan soporte, además de haber sido informado favorablemente por la administración competente en la materia, el Consejo Insular de Aguas de Tenerife. Los posibles riesgos de inundación del barrio que se señalan en la alegación no son debidos a la canalización efectuada por la Autoridad Portuaria.

#### **Litoral María Jiménez**

***Para desarrollar su ordenación detallada se solicita un Plan Especial Complementario que comprenda la desembocadura hasta el mar del barranco del Bufadero y la franja del Litoral de María Jiménez desde Valleseco hasta la entrada del Dique del Este, que incluya, como mínimo, desde el pie de la montaña hasta el borde de la vía portuaria (autovía, paseo, vía de servicio portuaria), así como la bolsa espacial del Balneario y la Batería Militar. Se solicita la actualización del límite del ámbito portuario sobre todo en la autovía a San Andrés desde el barranco de Tahodio hasta Cueva Bermeja y más en concreto en el Litoral de María Jiménez.***





En relación a lo alegado sobre la actualización del límite del ámbito portuario, se considera que no procede, pues excede del ámbito competencial del Plan Especial. El instrumento que el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece para tal fin es la denominada Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En cuanto al Plan Especial Complementario que se propone, en parte excede la zona de servicio del puerto delimitada en el PUEP, por lo que se extralimita del ámbito a ordenar por el Plan Especial del puerto.

Por otra parte, el ámbito propuesto para dicho Plan Complementario afectaría a espacios básicos para el puerto como son las explanadas para el desarrollo de usos portuarios y la vía de servicio portuaria. Asimismo, afecta a diversas infraestructuras existentes como son una estación de servicio, redes de servicio, infraestructuras de energía eléctrica, así como otras (hidráulica y de telecomunicaciones) en la embocadura de la canalización del barranco. Por ello, no se estima necesario ni conveniente la remisión de la ordenación pormenorizada del ámbito propuesto a un Plan Especial Complementario, considerando que dicha ordenación debe realizarse desde el Plan Especial del Puerto que se tramita.

## PROPUESTA

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 18

D. CARLOS BERNAL LIMIÑANA

DNI 43.821.366 H

### INFORME Y SÍNTESIS

Se formulan las siguientes alegaciones:

***Primera: Concordancia del ámbito propuesto en el Plan Especial con la zona de servicio terrestre del puerto delimitada en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP). Conforme al PUEP, no se encuentran incluidos en la zona de servicio terrestre del puerto, sino en la zona de aguas, los diques y dotaciones recreativas (piscinas de César Manrique) del Área Funcional Parque Marítimo y algunos diques en Cueva Bermeja.***

En relación a los terrenos que se señalan en el área funcional Parque Marítimo, se entiende que se refieren a las obras ejecutadas tras el temporal ocurrido en enero de 1999 que afectó a la defensa marítima del Parque Marítimo. Con objeto de alcanzar calados más adecuados (mayor profundidad para evitar el descalzamiento por efecto de las olas), además de adoptar un talud más suave (más estable), se desplazó la defensa marítima aguas adentro generándose una pequeña superficie posteriormente incorporada al Parque Marítimo.

Se trata, por tanto, de terrenos efectivamente incorporados por obras a la zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, previamente a la formulación del PUEP, y no reflejados en el documento del PUEP aprobado por error material debido a la cartografía empleada.

En relación a los citados diques en Cueva Bermeja, se entiende que el alegante se refiere a la protección en talud existente en el quiebro de la primera y segunda alineación del dique del Este, que no aparece con trama de color en el PUEP y sí en el Plan Especial. Sin perjuicio de que dichos terrenos debieran o no aparecer tramados en el documento del PUEP, se significa que en realidad no son más que la superficie sobre el nivel del mar ocupada por la escollera de protección de la obra marítima, superficie no susceptible, por tanto, de uso urbanístico alguno.

***Además, según el PUEP, los terrenos de la desembocadura del barranco, en el Área Funcional Equipamientos Náuticos de Anaga, así como parte de la plaza propuesta, no se encuentran incluidos en la zona de servicio del puerto, ni se destinan a uso portuario, o no portuario alguno, por lo que deben excluirse del ámbito del Plan Especial.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, ya que se justifica que dichos terrenos 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 el apartado 4.1.1 y 6.9.1 de la Memoria del PUEP, y que aparece reflejada también en el apartado 2 de la Memoria de Información del Plan Especial.

En dicha descripción se establece que en dicho ámbito la zona de servicio del puerto queda delimitada por el lindero definido y el mar, salvo en la zona inmediatamente al nordeste del Real 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 comprendidas 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.

Asimismo, la Sección de Régimen Jurídico de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en informe de fecha 23 de julio de 2013, refrenda estas observaciones puestas de manifiesto por la Autoridad Portuaria, al considerar que el análisis de la descripción de la zona de servicio del

puerto permite sostener que, efectivamente, los terrenos de la desembocadura del Barranco de Tahodio sí forman parte de la zona de servicio del puerto.

***Segunda: Se echa en falta documentación sobre la adecuación de la ordenación del Plan Especial a los usos portuarios y no portuarios del PUEP. Se echa en falta también justificación sobre los usos no portuarios admitidos en el dominio público portuario y sobre los usos no portuarios que conviven con usos portuarios en una misma área funcional.***

Se considera factible acceder a lo solicitado, en cuanto a la posibilidad de desarrollar más detalladamente la justificación de adaptación del Plan Especial a los usos portuarios y no portuarios del PUEP. Para ello, se añadirá un apartado específico al respecto en la Memoria de Ordenación, además de revisar puntualmente la redacción de aquellos artículos de la normativa relativos a esta cuestión.

***En lo que respecta a alteraciones significativas que afectan a usos no portuarios, se concreta:***

- ***En relación a la futura reconversión del área de la Dársena de Los Llanos, se señala que, tal y como recoge el Plan de Utilización, deben incluirse usos no portuarios (espacios libres públicos, zonas recreativas y de esparcimiento...) coexistiendo con los usos portuarios comerciales y complementarios, los cuales, de acuerdo al PIOT, debieran paulatinamente desaparecer.***

***Además, parte de la zona destinada a contenedores-carga rodada se encuentra en una zona que el PUEP destina a usos náutico-deportivos y compatibles, debiendo por tanto establecerse usos no portuarios en dicha zona.***

Sobre la Dársena de Los Llanos, indicar que tal y como se contempla en el Plan Especial, se destina principalmente a los tráficos portuarios de mercancía general y como tal se determina su uso característico. En este sentido se significa que la ubicación de la nueva Estación de Cruceros en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, que se propone en el Plan Especial, requiere el uso portuario en la explanada de la Dársena de Los Llanos, producto de la relocalización de los tráficos afectados por el desarrollo de estas nuevas instalaciones, tales como el embarque de tomate de exportación, fruta y bobinas de papel, entre otros tráficos. La recuperación del espacio para espacios libres públicos que cita el alegante, podrá ser viable una vez que el ámbito pierda su funcionalidad portuaria, requiriéndose, tal y como prevé el Plan Especial del Puerto, la redacción de una Modificación del Plan en este ámbito para concretar la ordenación y los parámetros de aplicación a los nuevos usos.

No obstante, se considera factible acceder en parte a lo solicitado, en cuanto a admitir en parte de esta área funcional la compatibilidad del uso recreativo. En consecuencia, en las parcelas calificadas con el uso de Almacenes (situadas en colindancia al área funcional del Parque Marítimo), en la ficha correspondiente se establecerá la compatibilidad de determinadas subcategorías del uso terciario así como del uso comunitario, incluyendo entre ellas la subcategoría de uso recreativo.

En cuanto a la zona de uso náutico-deportivo y compatible en el PUEP, que conforme a la ordenación del Plan Especial es ocupada por la explanada de contenedores-carga rodada-mercancía general, se entiende que el alegante se refiere al ligero "mordisco" que se produciría en la citada explanada si se considerara la rotonda que el planeamiento sectorial en materia viaria determinaba ubicar en la desembocadura del Barranco de Santos, y que aparece recogida tanto en el PUEP como en el vigente Plan Especial del Muelle de Enlace. Tal y como se explica en la Memoria de Ordenación del documento, considerando que tras la ejecución del proyecto de la Vía del Litoral, la mencionada rotonda ha sido localizada íntegramente fuera del espacio



portuario, la ordenación en el entorno de la desembocadura se ha adaptado a la realidad existente y obra ejecutada.

- ***Se señala que la ordenación propuesta en la Terminal de Pasajeros del Muelle de Enlace ha de adaptarse a la zonificación que establece el PUEP, alegando la ligera curvatura que presenta el contacto entre el edificio de la Terminal y el viario en el PUEP.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, pues se entiende que esta diferencia puede informarse en razón de la escala y detalle que deben tener un PUEP y un Plan Especial, más aún cuando la discrepancia que se señala está relacionada con el uso de viario en el PUEP vigente, uso cuya representación podía haberse omitido, delimitando los espacios portuarios considerando exclusivamente los usos definidos en la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

***En lo que respecta a modificaciones entre usos portuarios, que deberán justificarse expresamente, se concreta:***

- ***Se señala la imposibilidad de contemplar los usos náutico-deportivos, que constituyen un uso portuario, como compatibles en la Dársena de Los Llanos una vez que desaparezca la actividad portuaria, ya que dichos usos portuarios deben situarse en las áreas que el PUEP destine expresamente a los mismos.***

Se considera factible acceder a lo solicitado, por lo que se propone modificar la instrucción incluida en la ficha del área en el sentido indicado en la alegación.

- ***Se señala que de acuerdo al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios el edificio destinado a Autoridad Portuaria en la Dársena de Anaga, situado en la parcela 6' de los terrenos que se incorporaron a la zona de servicio del puerto, debiera destinarse a un uso portuario comercial y no a un uso portuario complementario. Se propone destinar el edificio al uso pasajeros, tal y como propone el Plan de Utilización en sus usos específicos.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, significándose que la parcela 6' que indica el alegante se corresponde en el PUEP con terrenos a incorporar por obras previstas. El Plan Especial remite la ordenación de dichos terrenos a un Plan Especial Complementario.

***Tercera: Se indica que las únicas tipologías edificatorias propiamente dichas son la Edificación Cerrada, la Edificación Abierta y el Mantenimiento de la Edificación. Por ello, se solicita que se corrija tanto el artículo 14 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, como la leyenda incluida en los planos de ordenación O-3 del documento, a fin de señalar únicamente dichas 3 tipologías, y aquellas otras construcciones que debiendo incluirse en una tipología de mantenimiento de la edificación se encuentran catalogadas o declaradas BIC. Se indica que los muelles y plataformas, así como las infraestructuras, son zonas destinadas a estos usos, no tipologías edificatorias. Se añade que se deberá eliminar la tipología "dotaciones" (con trama rosa en los planos), asignando alguna de las tipologías anteriores.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que tanto en la leyenda de los planos de ordenación O-3 "Parámetros de la edificación" como en el correspondiente artículo 14 de las Normas Urbanísticas, expresamente se indica que entre los parámetros de la edificación que se ordenan figuran las "Zonas Y Tipologías Edificatorias", sin perjuicio de que para la Zona de "Muelles y plataformas", se determine en la propia leyenda que la tipología de aplicación es la de edificación abierta. En consecuencia, y dado que los muelles y plataformas son espacios portuarios de carácter singular, a los efectos de una mejor interpretación del plano O-3 se ha

considerado conveniente grafiar estos espacios de manera diferenciada, de manera análoga al plano O-2.

Sobre las edificaciones catalogadas, se establece en las Normas Urbanísticas que las determinaciones de aplicación en estos elementos serán las que al efecto determine el Catálogo de Protección municipal, por lo que no procede desde el Plan Especial establecer la distinción de la tipología edificatoria para cada elemento catalogado, a todas luces inoperativo; Sobre la consideración de las dotaciones como una tipología diferenciada, se expresa en las Normas Urbanísticas que estas edificaciones necesitan de un tratamiento específico para su desarrollo en razón de su singularidad.

***Cuarta: Se echa en falta una disposición transitoria que prevea la reducción paulatina del tráfico y volumen de mercancías en las Dársenas de Anaga y de Los Llanos, sin que se permitan edificaciones que puedan condicionar tal cambio de funciones.***

***En relación a la Dársena de Los Llanos se añade que el Plan continúa sin incluir usos no portuarios como establece el PUEP. Además, se considera más conveniente remitir la ordenación del ámbito a un Plan Especial Complementario, en vez de proponer la modificación del que se pretende aprobar. Asimismo, a fin de no condicionar la ordenación futura se entiende que debieran considerarse los parámetros de la edificación propuestos en la explanada portuaria, y permitir únicamente usos y construcciones de carácter provisional hasta la aprobación del propuesto Plan Especial complementario o la modificación puntual a que se remite.***

No se considera factible atender a lo solicitado, dado que el Área Funcional de la Dársena de Anaga no constituye un ámbito sujeto a posible reconversión para usos y actividades de carácter urbano. Esta área continuará destinada a actividades portuarias, fundamentalmente de tráfico de pasajeros y mercancía general.

En relación al área funcional de la Dársena de Los Llanos se remite a lo expuesto anteriormente. La Dársena de Los Llanos, tal y como se contempla en el Plan Especial, se destina principalmente a los tráficos portuarios de mercancía general y como tal se determina su uso característico. Dichos tráficos requieren del uso de tinglados, almacenes e instalaciones propias de la actividad.

En este sentido se informa que la ubicación de la nueva Estación de Cruceros en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga, que se propone en el Plan Especial, requiere el uso portuario en la explanada de la Dársena de Los Llanos, producto de la relocalización de los tráficos afectados por el desarrollo de estas nuevas instalaciones, tales como el embarque de tomate de exportación, fruta y bobinas de papel, entre otros tráficos.

Por tanto, el cambio de funciones que cita el alegante, podrá ser viable una vez que el ámbito pierda su funcionalidad portuaria, requiriéndose, tal y como prevé el Plan Especial del Puerto, la redacción de una Modificación del Plan en este ámbito para definir una ordenación pormenorizada adecuada a las nuevas necesidades (sin perjuicio de la mayor flexibilidad en la compatibilidad de usos que se ha considerado introducir en las parcelas de uso Almacenes, según se ha expuesto en el apartado Segundo).

En relación con la conveniencia de remitir la ordenación de dicha área funcional a un Plan Especial Complementario, esta técnica urbanística se emplea en el Plan Especial para aquellos espacios que no se ordenan pormenorizadamente en el presente documento (tal y como se detalla en la Memoria de Ordenación del documento), por lo que no ha lugar para el caso de la Dársena de los Llanos en razón de lo anteriormente expuesto.

En consecuencia, considerando, por una parte, que el Plan Especial establece la ordenación pormenorizada del ámbito indicado, y por otra parte, que el desarrollo de los nuevos

usos asociados a la reconversión del área requerirá una modificación del Plan en dicho ámbito, no se estima necesario ni conveniente el permitir, únicamente, hasta ese momento, usos y construcciones de carácter provisional.

***Quinta: En relación al Área Funcional de la Dársena de Anaga, se propone prolongar y reconocer en los planos de ordenación, el viario existente entre las zonas destinadas a actividades asociadas al tráfico adyacente y las zonas destinadas a uso mixto pasajeros-mercancía general, adecuándose al existente, de manera que las edificaciones destinadas a actividades asociadas puedan seguir considerando este lindero como frontal y ofrecer fachada al mismo y evitar una enorme medianera vista entre dos zonas en el frente urbano del puerto.***

Se considera que parte de la alegación no procede, en cuanto a la posibilidad de que se genere una medianera entre ambos usos indicados, toda vez que en la ficha del Área Funcional se determina para las construcciones en la zona de uso mixto pasajeros-mercancía general-carga rodada, la obligación de retranquearse un mínimo de 8,00 metros con respecto a la zona de actividades asociadas al tráfico adyacente.

No obstante y en relación con la observación indicada, se considera factible atender en parte a lo solicitado, para lo que se valorará modificar la actual tipología edificatoria cerrada de la parcela de actividades asociadas al tráfico adyacente, por la de edificación abierta, más acorde con la naturaleza de los usos existentes y previstos.

***Sexta: En relación al Estudio de Tráfico y Movilidad, se indica que si bien en la Memoria se dice que forma parte integrante del documento del Plan Especial, no consta dicho estudio entre la documentación que ha sido expuesta al público.***

El documento D. *Estudio de Movilidad y Tráfico. Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, forma en efecto parte integrante del Plan Especial, pudiendo ser consultado junto con el resto de documentos del Plan Especial (A. Información, B. Ordenación y C. Informe de Sostenibilidad Ambiental) en el “Área de Urbanismo” de la página oficial del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

***Séptima: Se indica que deben tenerse en cuenta las determinaciones del vigente Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana, principalmente las que se refieren al trazado, líneas de dominio público y límites de la edificación de la circunvalación Norte, cuyas determinaciones son normas de aplicación directa y afectan a la ordenación propuesta, no siendo válida la propuesta con “carácter indicativo” a la que alude la Memoria de Ordenación. Asimismo, se indica que el tramo de la circunvalación Norte comprendido entre la rotonda de Tahodio y Valleseco previsto en el Plan Especial no coincide con el previsto en el citado PTEO.***

En relación a la “Vía de Circunvalación Norte”, tal y como también se indica en la Memoria de Información del Plan, de las 12 intersecciones tipo glorieta que dividen el trazado propuesto para esta vía en 11 tramos, solamente las 2 primeras afectan a la zona de servicio del puerto, la primera en Valleseco y la segunda sobre el Barranco de Tahodio, estando ambas intersecciones previstas en el documento del Plan Especial en trámite. Sobre el “carácter indicativo” al que se alude, tal determinación se establece a fin de que permitir que el concreto diseño de las glorietas mencionadas, en su caso, pueda reajustarse respecto a lo inicialmente previsto por el PTE.

Asimismo, en los planos de ordenación correspondientes al área funcional de La Alegría las alineaciones de las parcelas de uso docente y deportivo incluyen el correspondiente chaflán de acuerdo al trazado previsto para la Vía de Circunvalación Norte, tal y como a su vez viene

recogido en el documento de Revisión del Plan General de Ordenación (sin perjuicio de que tales determinaciones tengan carácter indicativo para el ámbito portuario).

***Octava: Se señala que el Plan Especial no se adecúa a la ordenación del vigente Plan General – Adaptación Básica (PGOU-AB). Entre otros extremos, el Plan Especial produce interferencias respecto a gran parte del viario limítrofe del vigente Plan General. Se añade que el Plan Especial debe incluir entre sus determinaciones la conexión con los sistemas generales de transporte.***

Con carácter general indicar que, de acuerdo al art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial que formulará la Autoridad Portuaria y cuya tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo. En consecuencia, cualesquiera determinaciones que establezca el planeamiento municipal sobre la zona de servicio del puerto forzosamente son de carácter indicativo, tal y como expresamente se indica en la propia Revisión del Plan General de Ordenación, en su artículo 6.4.4 de las normas de ordenación estructural.

Por otra parte, en el apartado 5.3 de la Memoria de Ordenación del Plan Especial, se analiza el sistema viario y la accesibilidad, incluyéndose en el apartado B, el estudio de los accesos desde el sistema general viario.

Finalmente, se remite al informe, de fecha 25 de abril de 2013, de la Dirección Técnica de Urbanismo de la Gerencia Municipal de Urbanismo relativo a la coherencia del Plan Especial del Puerto con las determinaciones de los instrumentos de planeamiento concernientes a la red viaria, en el que se analiza la compatibilidad entre las conexiones puerto-ciudad previstas en el Plan Especial y las previstas tanto en el Plan General vigente, el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana, así como la Revisión del Plan General, donde 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”.*

***Novena: Se alega el no cumplimiento de las determinaciones contenidas en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, ya que no se aportan alternativas de ordenación a la globalidad del ámbito de estudio, ni pormenorizadamente, respecto a todas y cada una de las áreas funcionales. Asimismo, no se aportan planos y documentos gráficos en los que se analice el impacto paisajístico de la actuación. Asimismo, indica que debe corregirse el ámbito territorial del ISA, y contemplarse el impacto potencial que el uso del suelo portuario puede producir en los factores determinantes de la salud y bienestar.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, remitiéndose a lo dispuesto en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento del Plan Especial, en concreto al apartado 6.c) en relación a las alternativas de ordenación (donde se describen las alternativas planteadas, incluida la “alternativa 0”, y se justifica detalladamente el contenido dado), y al Anexo denominado “Profundización en la caracterización y evaluación del bienestar social y la salud pública”, en relación a los factores de la salud y bienestar.

En relación al impacto paisajístico, el plano ISA 11 incluye una simulación de la actuación prevista en el ámbito del Muelle de Enlace. Asimismo, en atención a la solicitud formulada por

parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en los informes emitidos con motivo de la aprobación inicial del expediente, se incorpora en el ISA, la evaluación y análisis de la incidencia en el paisaje de la nueva Terminal de Cruceros prevista en el Muelle de Ribera de la Dársena de Anaga.

Además, se informa que el ámbito del ISA se adecúa al del Plan Especial.

Por último, cabe significar que el Órgano Ambiental ha avalado la adaptación del ISA del Plan Especial a la mencionada Ley 9/2006 (habiendo sido informado favorablemente si bien condicionado a la subsanación de dos aspectos puntuales), tal y como se desarrolla en el capítulo 4 de la Memoria de la Información Pública relativo al Acuerdo de la COTMAC de 28 de abril de 2014.

***Décima: Se alega que tal y como establece el artículo 14 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, debió haberse invitado a otras Administraciones a participar en una Comisión de Seguimiento con objeto de coordinar previamente la propuesta que se incorpore a la aprobación inicial del Plan y de propiciar el seguimiento conjunto de la tramitación.***

Tal y como indica el propio alegante, la citada Comisión de Seguimiento tiene el carácter de órgano voluntario interadministrativo de cooperación de carácter temporal, previo a la aprobación inicial. En consecuencia, por su naturaleza potestativa y extemporánea al actual estado de tramitación del documento, no se considera factible acceder a lo solicitado.

No obstante, cabe recordar que en el Documento de Información del Plan Especial, y particularmente en su capítulos 4 al 6, se han analizado los diferentes instrumentos de ordenación y determinaciones de las Directrices de Ordenación que afectan a la zona de servicio portuaria, con la voluntad de facilitar el desarrollo de sus objetivos, siempre y cuando se garantice la compatibilidad de sus determinaciones con el desarrollo de la actividad portuaria.

***Décimo Primera: Se indica que en la documentación expuesta al público se omite el resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:***

- a. Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación y alcance de dicha alteración.***
- b. Los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, toda vez que la Memoria de Ordenación ya incluye en su apartado 7 el Resumen ejecutivo de las alteraciones de carácter general del Plan en relación a la ordenación vigente, conforme a lo establecido en el art. 11.3 de la Ley 2/2008, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, incluyéndose entre la documentación gráfica del Plan Especial, los planos A.1, A.2 y A.3, denominados "Alteraciones Ordenación Vigente".

Asimismo, en el apartado segundo del anuncio en boletín oficial del acuerdo de aprobación inicial del documento del Plan Especial del Puerto (BOP nº 112 de 26 de agosto de 2013), se indican expresamente la duración de dicha suspensión (se suspende por un plazo de 2 años el otorgamiento de licencias) así como las áreas funcionales en las que es de aplicación (Cabo Llanos, Parque Marítimo, Dársena de Los Llanos, Muelle de Enlace, Dársena de Anaga, La Alegría, Equipamiento Náutico Deportivo, El Bufadero, Cueva Bermeja y Dársena Norte), sin perjuicio de su alzamiento automático cuando concurren los supuestos legalmente previstos.

***Duodécima: Se indica que el proyecto del Puerto de Granadilla dará cabida al tráfico de contenedores, de graneles secos y de mercancías en general de la isla, descongestionando al mismo tiempo el de Santa Cruz, por lo que la presente revisión del Plan Especial debe contemplar la reducción paulatina de estos usos en el “ámbito de actuación prioritaria” del frente marítimo de Santa Cruz, permitiendo el acceso al mar y uso ciudadano de la Dársena de Los Llanos.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, considerando que la ejecución del Puerto de Granadilla no sustituye al Puerto de Santa Cruz en cuanto a su función como principal instalación portuaria de la isla, tal y como se desarrolla en el apartado 2.3 de la Memoria:

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

Por otra parte, abunda este punto de la alegación en aspectos ya tratados anteriormente, como en lo relativo a la inmediata reconversión de la Dársena de Los Llanos. A este respecto ha de señalarse que la ordenación propuesta en el Plan Especial pretende garantizar, en primer lugar, la adecuada prestación de los servicios portuarios y actividades complementarias, facilitando los usos propios de la interacción puerto-ciudad sin que merme la funcionalidad portuaria del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. El “*ámbito de actuación prioritaria*” del frente marítimo de Santa Cruz al que alude el alegante (y donde es, en efecto, objetivo de la presente Revisión del Plan Especial coadyuvar a la reconversión de la ciudad), no es otro que el comprendido entre el Barranco de Santos y la parte de la Dársena de Anaga donde se prevé ubicar la nueva Terminal de Pasajeros (de unos 1.200 metros de largo).

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.



## ALEGACIÓN Nº 19

D. FELIPE CAMPOS MIRANDA

DNI 42.058.079 R

### INFORME Y SÍNTESIS

Se formulan las siguientes alegaciones:

***Primera: Corregir el Informe de Sostenibilidad Ambiental al objeto de valorar y estudiar las preceptivas alternativas exigibles según la Ley 9/2006, y repetir el trámite de información pública.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, remitiéndose a lo dispuesto en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del documento del Plan Especial, en concreto al apartado 6.c) en relación a las alternativas de ordenación (donde se describen las alternativas planteadas, incluida la "alternativa 0", y se justifica detalladamente el contenido dado).

Además, cabe significar que el Órgano Ambiental ha avalado la adaptación del ISA del Plan Especial a la mencionada Ley 9/2006 (habiendo sido informado favorablemente si bien condicionado a la subsanación de dos aspectos puntuales), tal y como se desarrolla en el capítulo 4 de la Memoria de la Información Pública relativo al Acuerdo de la COTMAC de 28 de abril de 2014.

***Segunda: En relación a la zona de piscinas y playa del Parque Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, se solicita que se destinen exclusivamente al ocio diurno (cierres a las 21:00 horas máximo). Asimismo, se solicita que no se alteren los usos y actividades reglados en el Plan Especial del Parque Marítimo en vigor para estas zonas.***

En relación a la propuesta de regular el horario de las actividades a desarrollar en el ámbito señalado, se considera que la alegación no procede por no formar parte del objeto del presente Plan Especial, constituyendo una cuestión más propia de Ordenanza.

En relación a los usos y actividades a desarrollar en los ámbitos señalados del Parque Marítimo, se significa que durante el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del Plan Especial del Parque Marítimo, por la sociedad Parque Marítimo Santa Cruz, S.A. (sociedad participada al 50% por la Autoridad Portuaria y por el Ayuntamiento de Santa Cruz) y, por ende, por sus socios, se ha constatado la necesidad de proceder a la revisión del Plan para, entre otras cuestiones, definir con mayor precisión los usos admisibles en este espacio, entre otros motivos, en aras a garantizar el sosiego de los vecinos del entorno.

Todo ello sin perjuicio de que la ordenación propuesta en esta Área Funcional es acorde a la establecida en la Modificación del Plan Especial "Parque Marítimo", documento que se encuentra también en fase de tramitación, y que, una vez aprobado, dejará sin efecto la ordenación establecida por el Plan Especial del Puerto en el Área Funcional Parque Marítimo (a excepción de la parcela de uso recreativo anexa al Auditorio), tal y como se determina en la Disposición correspondiente incluida en las Normas del Plan Especial portuario.

***Tercera: Eliminar de la ficha del Área Funcional Parque Marítimo, el texto: "En relación a las zonas colindantes del Parque Marítimo y situadas fuera del espacio portuario, se permite en esta parcela el acceso a través de la misma y el desarrollo de actividades complementarias al uso principal que se permita en aquellas", pues dichas actividades***

***complementarias, situadas fuera de la zona de servicio del puerto, no pueden ser ordenadas a través del Plan Especial.***

No se considera factible atender a lo solicitado, pues la instrucción mencionada (en relación al uso recreativo “Parque Marítimo” que abarca básicamente la zona de piscinas) se establece a los efectos de garantizar el acceso a través del espacio portuario a los locales ubicados fuera de la zona de servicio, es decir, en ningún caso se están estableciendo determinaciones sobre parcelas situadas fuera del ámbito portuario.

***Cuarta: Eliminar del documento toda alusión a la compatibilidad del uso infraestructura ferroviaria “tren del sur”, ya que el Plan Especial no es el instrumento competente para la implantación del referido tren, ni para proponer alternativas en su ordenación, ni para proponer su compatibilidad.***

En relación a esta nueva infraestructura ferroviaria que se pretende desarrollar en la isla, no se objeta lo expuesto por el alegante, en cuanto a que el Plan Especial del Puerto no es el instrumento competente para concretar su efectiva implantación ni para proponer alternativas en su ordenación, toda vez que el desarrollo de infraestructuras ferroviarias no forma parte de las competencias de Puertos del Estado. En consecuencia, el Plan Especial del Puerto no ha establecido determinación alguna en el sentido anteriormente expuesto, cuestión que le corresponde al correspondiente Plan Territorial Especial (cuyo contenido se analiza en el capítulo 5.7 de la Memoria de Información, en particular en cuanto a su afección al ámbito portuario).

No obstante, y en aras de la necesaria cooperación administrativa que debe presidir las relaciones entre las distintas administraciones en el legítimo ejercicio de sus respectivas competencias, el Plan Especial del Puerto sí puede prever, en su caso, la compatibilidad del desarrollo de dicha infraestructura ferroviaria en el ámbito portuario, siempre y cuando no perjudique el normal desarrollo de la actividad portuaria, por lo que no se considera factible acceder a lo solicitado.

Por ello, el Plan Especial contempla ciertas instrucciones y determinaciones incluidas en las Fichas de las áreas funcionales afectadas por su trazado (La Hondura, Cabo Llanos y Parque Marítimo), a los efectos de considerar compatible bajo rasante el uso de infraestructura ferroviaria en función del trazado que en su caso determine el instrumento de ordenación y/o proyecto correspondiente.

***Quinta: En relación a la zona C (plaza aparcamiento) del ámbito del Parque Marítimo se solicita se prohíban expresamente aquellas instalaciones, usos y actividades incompatibles con los que determina el vigente Plan Especial del Parque Marítimo (usos comerciales, lavacoches, hostelería y restauración). Asimismo, se solicita que esta Zona C se siga remitiendo a un Estudio de Detalle, tal y como se establece en el vigente Plan Especial del Parque Marítimo para poder desarrollar la zona como Equipamiento Complementario. Finalmente, se solicita prever una reserva de suelo frente al acceso al Palmetum, para el correcto funcionamiento del Parque del Palmeras que permita al menos el correcto giro de las guaguas.***

En relación con la prohibición de los usos terciarios indicados (que, en todo caso, se limitan al 30% de la edificabilidad total de la parcela), no se considera factible acceder a lo solicitado, dado que justifica su compatibilidad en razón de su complementariedad con el principal, de carácter recreativo. En cuanto al uso de lavacoches, este uso no se admite en superficie en el Plan Especial.

En cuanto a la remisión de esta parcela a Estudio de Detalle, no se considera necesaria tal determinación, toda vez que la edificación no supondrá en ningún caso un volumen edificatorio significativo: se ha limitado la altura a una sola planta sobre rasante, la ocupación máxima



escasamente supera el 20% de la parcela, y se han definido igualmente los retranqueos mínimos respecto a linderos del cuerpo edificado.

Sobre la reserva de suelo para el correcto giro de las guaguas, no se considera factible acceder a lo solicitado, pues tal necesidad podrá atenderse en la propia parcela de uso recreativo Anexo al Palmetum, dado que en el resto del espacio no ocupado por la edificación, se admite el uso de aparcamiento para el transporte público (instrucción incluida en la correspondiente Ficha del área funcional).

***Sexta: En relación a la zona del embarcadero del ámbito del Parque Marítimo se solicita no ubicar ningún bar, restaurante, terraza de verano u otro tipo de instalación o negocio que limite su uso general por la ciudadanía.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, dado que en el denominado embarcadero (ámbito calificado en el documento del Plan Especial del Puerto como espacio libre público con la categoría de Plaza) no se justifica establecer un tratamiento diferenciado respecto al resto de espacios libres públicos incluidos en el ámbito del Plan Especial. En consecuencia, se consideran compatibles en dicho ámbito aquellos usos que, con carácter general, se admiten para el conjunto de los espacios libres públicos en las Normas Urbanísticas.

***Séptima: Se solicita remitir la zona “Parque Palmetum” a un Estudio de Detalle.***

No se considera necesario remitir la zona del Palmetum a un Estudio de Detalle, toda vez que la edificación no supondrá en ningún caso un volumen edificatorio significativo en relación a la parcela del Palmetum: la altura de la edificación se limita a un máximo de dos plantas y 8 metros de altura, y con una edificabilidad muy baja (inferior a 0,02 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s).

No obstante, en relación a lo alegado, se considera factible definir con mayor precisión las condiciones de implantación de dicha edificación permitida, para lo que se incluirá en la correspondiente ficha del área funcional, una instrucción relativa al respecto.

***Octava: Se solicita remitir la edificación abierta en el Paseo Litoral del Palmetum a un Estudio de Detalle. Asimismo, en caso de permitirse construcciones en esta zona, se solicita obligar a que las cubiertas sean tratadas para evitar un mayor impacto visual desde el Palmetum.***

Por análogas razones a lo expuesto en anteriores epígrafes, no se considera factible acceder a lo solicitado en cuanto a remitir la parcela a Estudio de Detalle, toda vez que la edificación no supondrá en ningún caso un volumen edificatorio significativo: la altura de la edificación se ha limitado a un máximo de una planta y 4 metros de altura (insignificante en relación a los más de 45 m del propio Palmetum), habiéndose definido en las instrucciones de la correspondiente Ficha del área funcional la relación entre los cuerpos edificados que, en su caso, se desarrollen (un máximo de tres y separados no menos de 50 metros entre sí).

En cuanto al deber de que las cubiertas de la edificación tengan un tratamiento adecuado, se considera factible acceder a lo solicitado, a fin de lo que se incluirá en la mencionada Ficha del área funcional una instrucción en tal sentido.

***Novena: Se solicita no admitir ninguna construcción, ni siquiera provisional, en la zona de Playa del Parque Marítimo, eliminando la instrucción correspondiente incluida en la Ficha del Área Funcional.***

No se considera factible acceder a lo solicitado, habida cuenta de que el uso compatible de kioscos y terrazas se considera necesario para el mejor disfrute del espacio de playa. Por otra

parte, actualmente existe una construcción adecuada para tal uso, que quedaría inoperativa y en situación de fuera de ordenación en caso de no admitirse tal uso como compatible.

***Décima: Se alega que de conformidad con lo establecido en el art. 54.2 del Reglamento de Procedimientos en vigor, la Memoria del Instrumento de Ordenación debe incluir la fecha de publicación y entrada en vigor del documento que se pretende alterar.***

Sin perjuicio de que tanto la Memoria de Ordenación como la de Información del Plan Especial desarrollan detalladamente en su capítulo 1 los antecedentes de tramitación y entrada en vigor del Plan Especial, se considera factible atender a lo solicitado. En consecuencia, se incorporará en los mencionados capítulos las expresas fechas de publicación y de entrada en vigor del planeamiento vigente.

***Décimo Primera: Las zonas de piscina y escolleras se extralimitan de la zona de servicio terrestre del vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios e invaden la zona de aguas.***

En relación a los terrenos que se señalan en el Área Funcional Parque Marítimo, se entiende que se refieren a las obras ejecutadas tras el temporal ocurrido en enero de 1999 que afectó a la defensa marítima del Parque Marítimo. Con objeto de alcanzar calados más adecuados (mayor profundidad para evitar el descalzamiento por efecto de las olas), además de adoptar un talud más suave (más estable), se desplazó la defensa marítima aguas adentro generándose una pequeña superficie posteriormente incorporada al Parque Marítimo.

Se trata, por tanto, de terrenos efectivamente incorporados por obras a la zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, previamente a la formulación del PUEP, y no reflejados en el documento del PUEP aprobado por error material debido a la cartografía empleada.

## **PROPUESTA**

---

Estimar parcialmente la alegación en el sentido indicado en el informe.

## ALEGACIÓN Nº 20 (Fuera de plazo)

**D. ALEJO SALGADO IZQUIERDO**

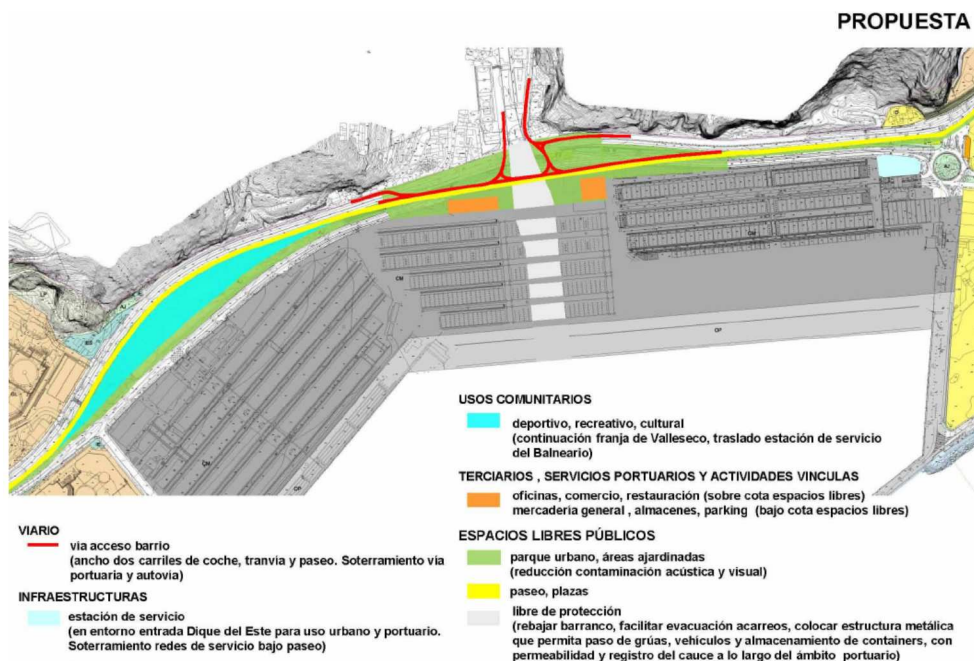
**DNI 43.797.791 H**

### INFORME Y SÍNTESIS

El alegante, sin desconsiderar la solicitud de un Plan Especial Complementario, incluida en su Documento 1 de alegaciones, como herramienta básica para la ordenación detallada del litoral de María Jiménez, en su Documento 2 de alegaciones realiza una propuesta con posibles soluciones, que se detalla a continuación:

#### Ordenación del Litoral María Jiménez.

*La propuesta tiene como objetivo mejorar el frente del barrio, el acceso y la seguridad, a la vez que establecer el diálogo puerto-barrio-ciudad. El ámbito de la propuesta abarca Balneario-Batería Militar, paseo, autovía, vía portuaria, y acceso al barrio de María Jiménez y al Dique del Este.*



*La propuesta se detalla a continuación:*

#### **VIARIO:**

- *Se propone el soterramiento de la autovía y de la vía de servicio del puerto, aproximadamente 300m, por debajo de la fachada litoral del barrio, para mejorarla, y del barranco del Bufadero, para reducir sus cubriciones y el riesgo.*
- *Se solicita plantear un acceso al barrio de María Jiménez con la mínima afectación sobre el cauce del barranco del Bufadero, compactando y desplazando hacia el espacio portuario, el mínimo cubrimiento posible: dos carriles para coches, dos para el tranvía y el paseo, resolviéndose los cambios de dirección y sentido en los laterales del barranco, no sobre él.*

### **ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS:**

- **Parque Urbano.** Al objeto de crear un parque urbano en el frente marítimo del barrio, se solicita compartir o ceder espacio portuario desde la línea de fachada litoral hasta las líneas operativas de las grúas para usos mixtos puerto-ciudad de los tipos terciarios (oficinas comercio, restauración) y espacios libres públicos (parque, paseo, plazas, protección del cauce).

**Paseo.** Garantizar un ancho mínimo, en torno a los 10 m, a lo largo de todo el paseo litoral de la ciudad, en particular en el tramo Batería Militar - entrada Dique del Este. Sustituir como espacio libre público (parque urbano, área ajardinada, paseo, plaza o libre de protección), según los requerimientos de cada tramo, el calificado para infraestructuras de las redes de servicio.

### **USOS TERCIARIOS:**

- **Plantear edificación en ámbito cedido por el puerto o compartido con la ciudad, introduciendo actividades terciarias (oficinas, comercio, restauración) e incluso, aunque por debajo de la cota de la actual autovía, servicios portuarios y actividades vinculadas (mercadería general, almacenes o parking).**

### **USOS COMUNITARIOS:**

- **Sustituir el uso de servicios generales (estación de servicios) por el de recreativo o deportivo para continuar la franja comunitaria de Valleseco y potenciar la futura rehabilitación de la Batería Militar y del Balneario que plantea el PGO.**
- **Redibujar el área ajardinada de la bolsa delimitada por la autovía y la vía de servicios portuarios, a lo largo del lateral de la vía portuaria para atenuar de impacto de las actividades y paisaje portuario.**

### **INFRAESTRUCTURAS:**

- **Sustituir la infraestructura hidráulica (retenedor de acarrees), por el riesgo que ello supone para el desbordamiento, por espacio libre de protección hasta el mar, ampliando la sección del barranco en ancho y profundidad, para facilitar el desagüe y la llegada al mar de acarrees.**
- **Estudiar una posible estructura metálica o de otros materiales que permita el paso de grúas, vehículos y almacenamiento de containers, pero con permeabilidad y registro del cauce a lo largo del ámbito portuario.**
- **Soterrar las redes de servicio para mejorar la seguridad y ganar espacio que atenúen el impacto de las terminales de contenedores.**
- **Desplazar la estación de servicio del Balneario a algún punto en la entrada del Dique del Este, por presentar esa área más posibilidades para dar servicio tanto al tráfico urbano como portuario.**

Por una parte, la propuesta excede de la zona de servicio del puerto delimitada en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, desarrollándose, por tanto, parte de la misma, fuera del ámbito a ordenar por el Plan Especial del puerto.

Por otra parte, la propuesta no se ajusta a las previsiones de usos del dominio público portuario contempladas para dicho ámbito en el PUEP vigente.

---

Asimismo, la propuesta afecta a espacios básicos para el puerto como son las explanadas para el desarrollo de usos portuarios y la vía de servicio portuaria, además de afectar a diversas infraestructuras existentes como son una estación de servicio, redes de servicio, infraestructuras de energía eléctrica, así como otras (hidráulica y de telecomunicaciones) en la embocadura de la canalización del barranco.

Finalmente, se significa que la cesión de espacios que se apunta, excede del ámbito competencial del Plan Especial.

Por todo ello, no se considera factible atender lo solicitado. No obstante se señala que la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo diversas actuaciones de acondicionamiento y adecuación paisajística de la Vía Litoral frente a María Jiménez.

## **PROPUESTA**

---

Desestimar la alegación en el sentido indicado en el informe.



## **ANEXO II**

### **CERTIFICADOS MUNICIPALES DE ALEGACIONES PRESENTADAS DURANTE EL PERÍODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE INFORMES SOLICITADOS Y EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS DURANTE EL TRÁMITE DE CONSULTA**







**DOÑA LUISA ESTHER DEL TORO VILLAVICENCIO, SECRETARIA DELEGADA DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE,**

**CERTIFICA:** Que visto el expediente promovido la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife relativo a la Revisión del Documento del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife; son de exponer y recoger las siguientes consideraciones:

**Primero.-** El expediente fue aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad con fecha de 29 de julio de 2013.

El expediente fue expuesto al público previa inserción de los oportunos anuncios en el Boletín Oficial de la Provincia nº 112, de fecha 26 de agosto de 2013, Boletín Oficial de Canarias nº 176, de 12 de septiembre de 2013, y en diario La Opinión de Tenerife de fecha 20 de septiembre de 2013.

**Segundo.-** El documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial, Dirección General de Infraestructura Viaria, con fecha de 2 de agosto de 2013.

**Tercero.-** El documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a la Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento, con fecha de 1 de agosto de 2013; quienes emiten informe con fecha de 20 de diciembre de 2013.

**Cuarto.-** El documento técnico debidamente diligenciado fue remitido al Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje, con fecha de 1 de agosto de 2013 y al Área de Infraestructura Hidráulica con fecha de 4 de octubre de 2013.

**Quinto.-** El documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a la Demarcación de Costas de Tenerife del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino con fecha de 7 de noviembre de 2013. Esta Dirección General de la Costa y el Mar emite informe con fecha de 26 de diciembre de 2013.

**Sexto.-** El documento técnico debidamente diligenciado fue remitido al Ministerio de Defensa con fecha de 7 de noviembre de 2013.

**Séptimo.-** En cumplimiento del apartado cuarto del aludido acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad, de fecha de 29 de julio de 2013, y de la Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el acuerdo de la COTMAC de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del documento de referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo, el documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a:

- a.- WWW Adena, con fecha de 28 de enero de 2014.
- b.- Plataforma en Defensa del Puerto, con fecha de 29 de enero de 2014.
- c.- Consejo Insular de Aguas de Tenerife, con fecha de 27 de enero de 2014.
- d.- Presidencia del Gobierno, Viceconsejería de Turismo, con fecha de 28 de enero de 2014.
- e.- Cabildo Insular de Tenerife, con fecha de 27 de enero de 2014.
- f.- Consejería de Sanidad, con fecha de 29 de enero de 2014.
- g.- Consejería de Empleo, Industria y Comercio, con fecha de 31 de enero de 2014.
- h.- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas, con fecha de 27 de enero de 2014.
- i.- Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial, con fecha de 28 de enero de 2014 y el expediente administrativo debidamente diligenciado a la Dirección General de Ordenación del Territorio de la misma Consejería, con fecha de 31 de marzo de 2014.
- j.- Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad, con fecha de 27 de enero de 2014.
- k.- WWW Adena, con fecha de 3 de febrero de 2014.
- l.- Ministerio de Fomento, con fecha de 28 de enero de 2014.
- ll.- Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, con fecha de 28 de enero de 2014.
- m.-. Federación Ben-Magec, con fecha de 28 de febrero de 2014.
- n.- ATAN, con fecha de 4 de febrero de 2014.

**Sexto.-** De todas las anteriores Administraciones intervinientes respecto del Informe de Sostenibilidad Ambiental han emitido informe el Ministerio de Industria, Energía y Turismo con fecha de 19 de febrero de 2014 y el Ministerio de Fomento con fecha de 8 de abril de 2014. Del resto de las Administraciones no ha habido pronunciamiento expreso, habiendo transcurrido los plazos legalmente previstos para la emisión de los mismos, por lo que éstos han de ser considerados emitidos con carácter de favorables; a excepción de la Federación Ben Magec cuyo plazo finaliza el próximo día 25 de abril de 2014 al haberseles notificado mediante publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y a la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial, cuyo plazo finaliza el próximo día 27 de mayo de 2014.

Y para que así conste ante la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y a los efectos que correspondan, expide la presente en Santa Cruz de Tenerife a catorce de abril de dos mil catorce.





**DOÑA LUISA ESTHER DEL TORO VILLAVICENCIO, SECRETARIA DELEGADA DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE,**

**CERTIFICA:** Que como ampliación al Certificado emitido con fecha de 14 de abril de 2014 y visto nuevamente el expediente promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife relativo a la Revisión del Documento del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife; son de exponer y recoger las siguientes consideraciones:

Primero.- El Area de Proyectos Urbanos, Infraestructuras, Obras y Servicios Públicos, Servicio de Gestión y Control de Servicios Públicos, emitió informe con fecha de 20 de marzo de 2014; informe del que se dio traslado a la Autoridad Portuaria con fecha de 15 de abril de 2014.

Segundo.- Asimismo, el Servicio Administrativo de Planeamiento del Cabildo Insular de Tenerife, con fecha de 21 de abril de 2014, emitió informe con carácter de condicionado; del que se dio traslado a la Autoridad Portuaria con fecha de 29 de abril de 2014.

Tercero.- El Ministerio de Fomento con fecha de 2 de abril de 2014 emite informe no formulando ninguna observación o alegación en el marco de las competencias que ostenta; del que se dio traslado a la Autoridad Portuaria con fecha de 7 de mayo de 2014.

Cuarto.- La Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial da traslado del acuerdo adoptado por la COTMAC con fecha de 28 de abril de 2014, por virtud del cual se acuerda informar favorablemente de manera condicionada.

Quinto.- Asimismo, la Federación Ben Magec en el tiempo conferido no ha formulado alegaciones al respecto.

Y para que así conste ante la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y a los efectos que correspondan, expide la presente en Santa Cruz de Tenerife a ocho de mayo de dos mil catorce.



# **PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

## **ADENDA I: CORRECCIÓN DE ERRORES MATERIALES**

**Junio 2014**



## ADENDA: CORRECCIÓN ERRORES MATERIALES

Después de entregado por el equipo redactor a la Autoridad Portuaria el día 10 de junio de 2014 el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife para su aprobación en Consejo de Administración celebrado el día 12 de junio de 2014, se han advertido una serie de errores materiales en el documento. Dado que estos errores no pueden considerarse como sustanciales, se podrá continuar la tramitación administrativa del expediente del Plan Especial.

Sin embargo, y con el fin de mejorar el documento y como complemento a la documentación integrante del Plan Especial, se adjunta la presente adenda, en la que se relacionan los errores materiales detectados en los distintos documentos (excluyendo errores ortográficos, gramaticales o correcciones de estilo), así como aportándose la subsanación de los mismos.

### MEMORIA DE INFORMACIÓN

- Pág. 65: Se incorpora el siguiente párrafo en relación al Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife:

*“[...] La aprobación de este instrumento de ordenación ha sido recientemente anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias. [...]”*

- Pág. 66: Se elimina el último párrafo del epígrafe 5.7, por ser una instrucción propia de la Memoria de Ordenación, no de Información.
- Pág. 116: Se incorporan los planos adjuntos al informe evacuado por la Dirección General de Aviación Civil y se alude a las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME de la Cruz de Taborno, y por el contrario se elimina el plano y se actualiza la referencia al Radio Faro No Direccional NDB\_TX ubicado en la zona del Palmetum (instalación fuera de servicio), quedando el texto en el sentido siguiente:

*“[...] Las Servidumbres Aeronáuticas se encuentran reguladas conforme a la Ley 48/60 de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218 de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre); por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).*

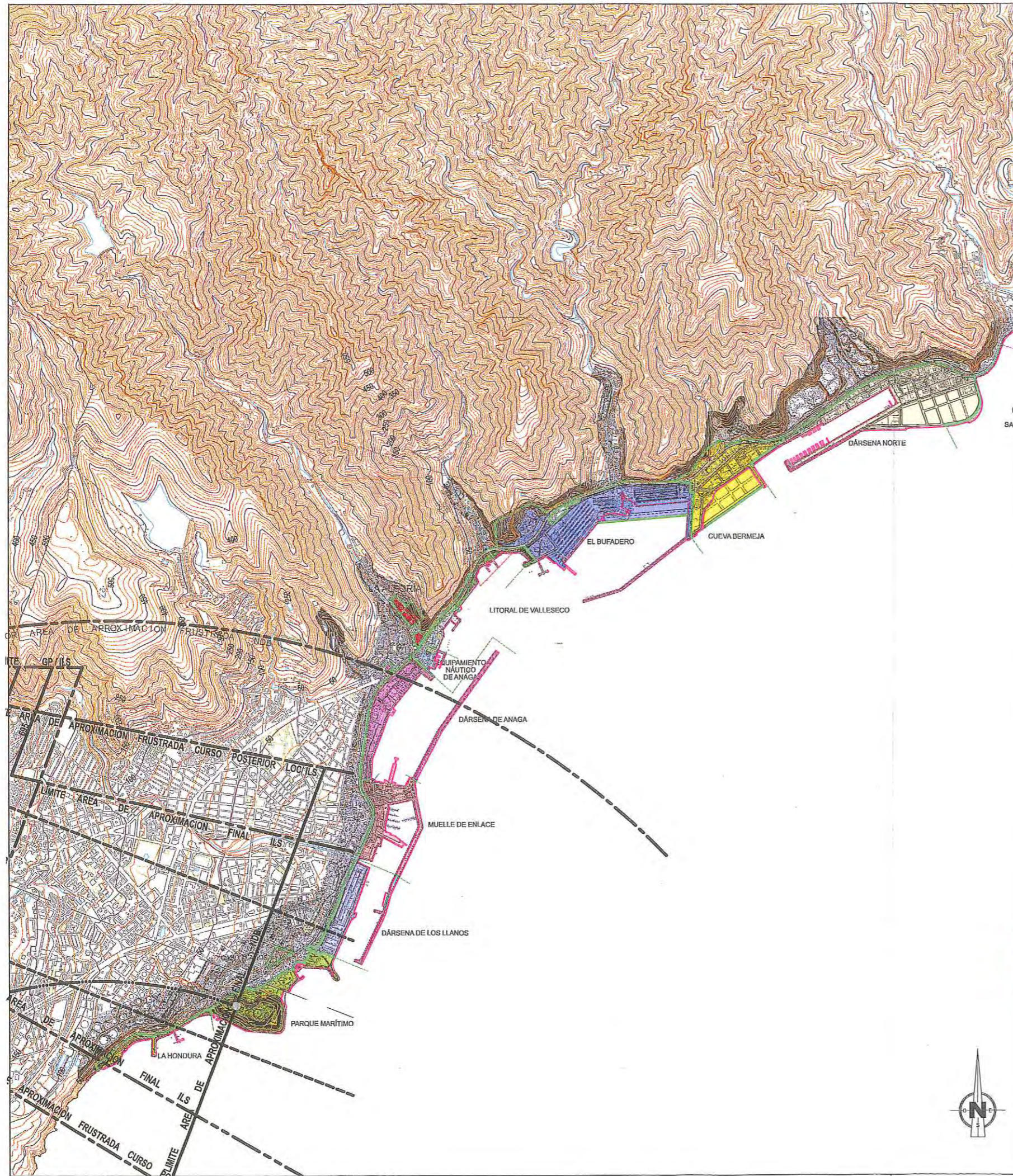
*Por otra parte, se habrán de respetar las nuevas Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife conforme al Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio (B.O.E. nº 210, de 1 de septiembre); la propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Norte, aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional; El ámbito del Plan Especial no se encuentra afectado por las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME de La Cruz de Taborno, establecidas conforme al Real Decreto 2033/1986, de 28 de junio (B.O.E. nº 237, de 3 de octubre).*

*En cuanto a la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea NDB\_TX (situada en el Palmetum), fue retirada por la administración competente en la enmienda AMDT 13/11, con fecha de efectividad 9 de febrero de 2012, y no se ha previsto el uso de esa parcela como emplazamiento de ninguna otra instalación sujeta a Servidumbres Aeronáuticas. Por lo tanto, no es necesario aplicar ninguna servidumbre aeronáutica asociada a esta instalación.*



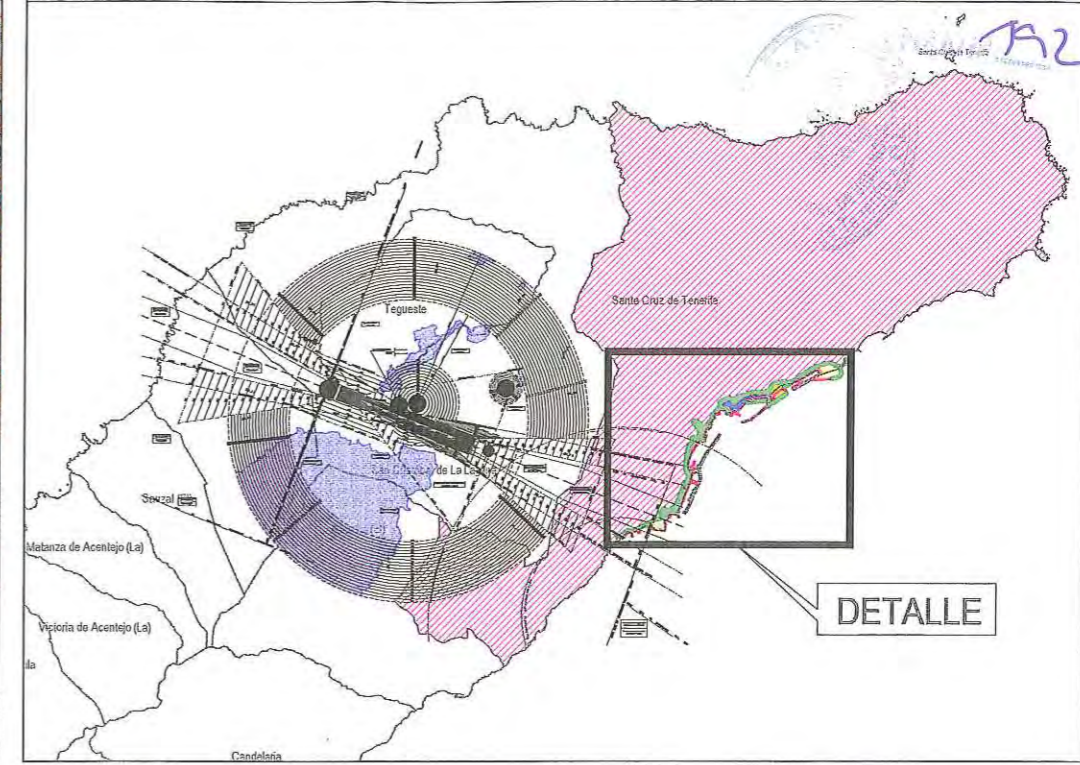
*Se adjuntan planos de Servidumbres Aeronáuticas aportados por la Dirección General de Aviación Civil. “[...]”*





VISTA GENERAL

E 1:300.000



LEYENDA DE PLANEAMIENTO: ÁREAS FUNCIONALES

	GRANELES LÍQUIDOS		PASAJEROS Y USOS COMUNITARIOS		PLAYA Y USOS COMUNITARIOS
	TERCIARIO		PASAJEROS Y MERCANCÍA GENERAL		BASE DE CONTENEDORES
	USOS COMUNITARIOS RECREATIVOS Y CULTURALES		USOS COMUNITARIOS Y TERCIARIO (Oficinas)		ALMACENES - INDUSTRIAL
	MERCANCÍA GENERAL		NÁUTICO-DEPORTIVO		ALMACENES - INDUSTRIAL

	ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL		ÁMBITO DE ÁREA FUNCIONAL		ESPACIO NATURAL		BIEN DE INTERÉS CULTURAL (B.I.C.)
	PESCA, NÁUTICO-DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIOS (Recreativo y Comercial)						
	LÍMITE DE PROTECCIÓN DEL B.I.C.						

LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

150	COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS Y DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES.
	ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
	VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	CURVA DE NIVEL Y COTA DEL TERRENO
	LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES
	ÁMBITO EN ESTUDIO
	TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

GOBIERNO DE ESPAÑA  
 MINISTERIO DE FOMENTO  
 SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
 SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES  
 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

AEROPUERTO DE TENERIFE-NORTE

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO,  
 INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS  
 Y DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES  
 REAL DECRETO 2025/1976

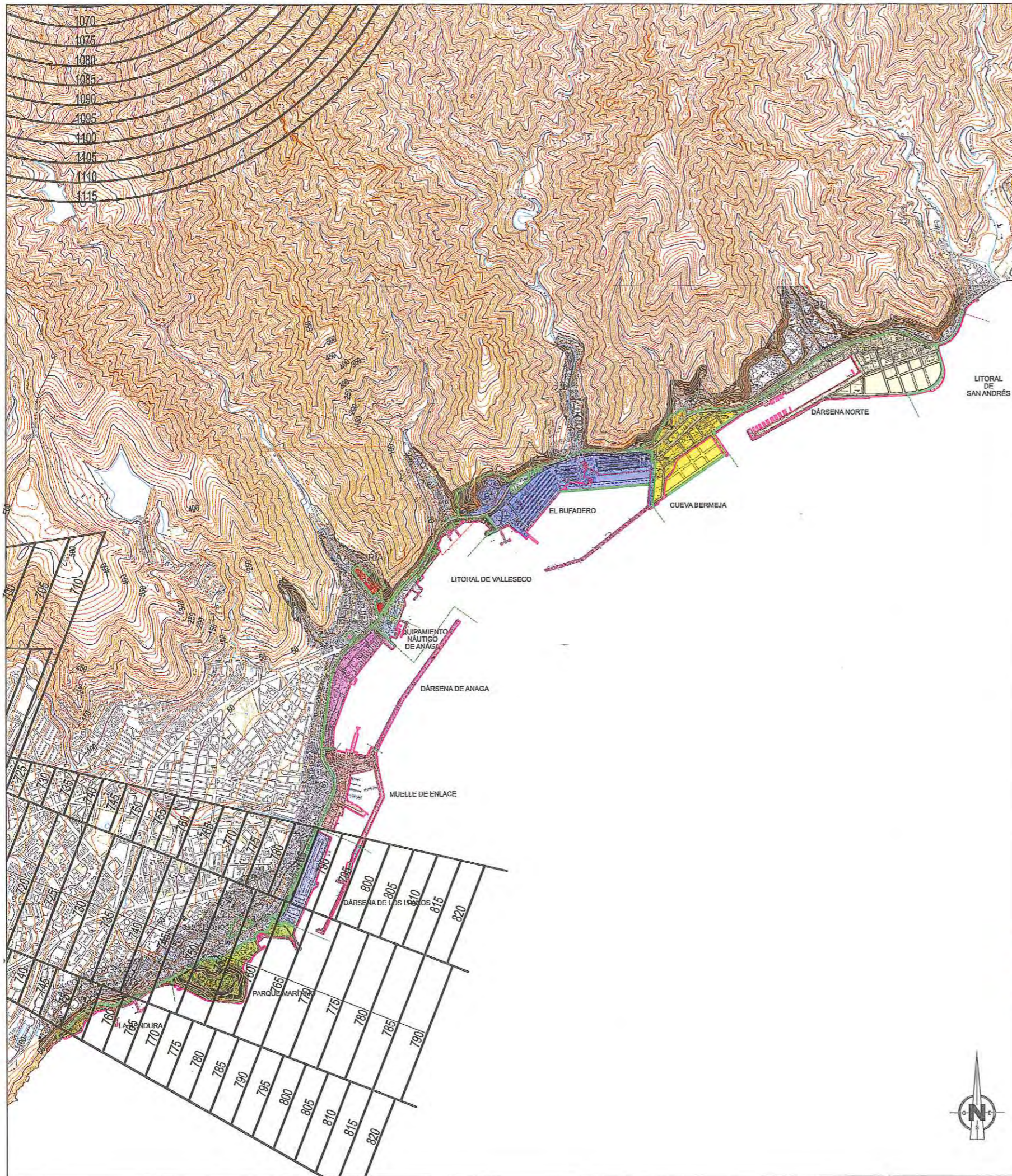
ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:35.000	OCTUBRE 2013		1.1





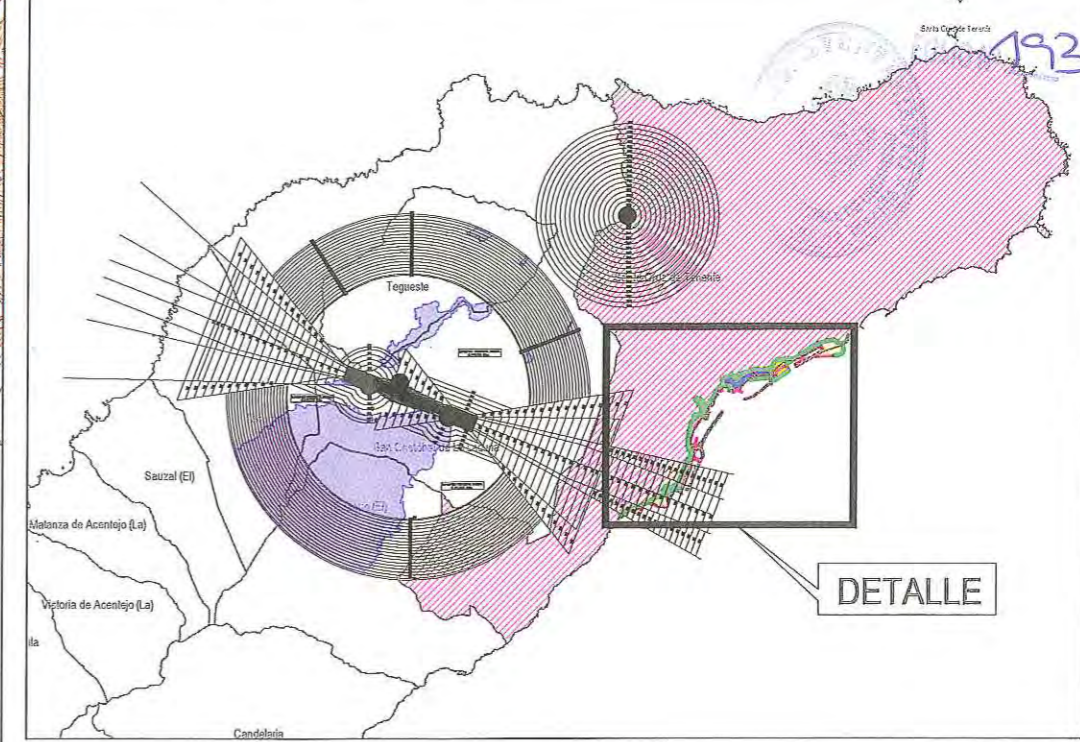






VISTA GENERAL

E 1:300,000



LEYENDA DE PLANEAMIENTO: ÁREAS FUNCIONALES

	GRANDES LÍQUIDOS		PASAJEROS Y USOS COMUNITARIOS		PLAYA Y USOS COMUNITARIOS
	TERCIARIO		PASAJEROS Y MERCANCÍA GENERAL		BASE DE CONTENEDORES
	USOS COMUNITARIOS RECREATIVOS Y CULTURALES		USOS COMUNITARIOS Y TERCIARIO (Oficinas)		ALMACENES - INDUSTRIAL
	MERCANCÍA GENERAL		NAÚTICO-DEPORTIVO		ALMACENES - INDUSTRIAL

	ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL		ÁMBITO DE ÁREA FUNCIONAL		ESPACIO NATURAL		BIEN DE INTERÉS CULTURAL (B.I.C.)
	PESCA, NAÚTICO-DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIOS (Recreativo y Comercial)						
	LÍMITE DE PROTECCIÓN DEL B.I.C.						

LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

150	COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
	ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
	VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	CURVA DE NIVEL Y COTA DEL TERRENO
	LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES
	ÁMBITO EN ESTUDIO
	TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

GOBIERNO DE ESPAÑA  
 MINISTERIO DE FOMENTO  
 SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA  
 SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES  
 DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

AEROPUERTO DE TENERIFE-NORTE  
 PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS  
 SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO  
 E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:15.000	OCTUBRE 2013		1.2







## MEMORIA DE ORDENACIÓN

- Se observa un error en el paginado, dado que el capítulo 1. ANTECEDENTES debe comenzar en la página 3 y no la página 1, de acuerdo al índice del documento.
- Págs. 5: Se corrigen dos errores materiales, el indicado en el punto 2.1 del Acuerdo de la COTMAC relativo al indebido uso de las siglas PUEP para el Plan Especial del Muelle de Enlace, y otro relativo a que el PUEP no tiene consideración de plan especial, quedando tal y como sigue:

*“[...]”*

*- El Plan Especial del Muelle de Enlace fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en sesión celebrada el día 20 de enero de 2006.*

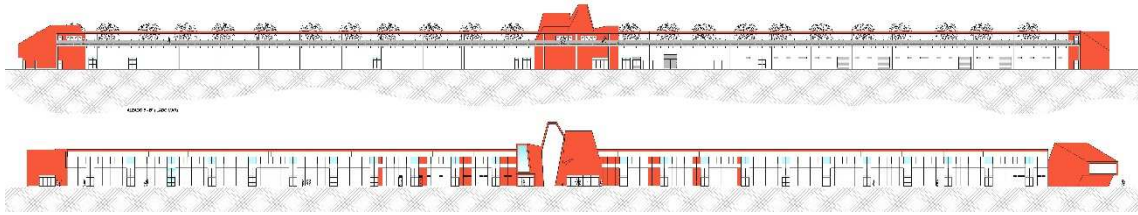
*- El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, fue aprobado mediante Orden FOM 2493/2006, de 13 de julio. [...]”*

- Págs. 6: Se completan los antecedentes de tramitación de la revisión del Plan Especial, aportando dos párrafos suplementarios que quedan tal y como sigue:

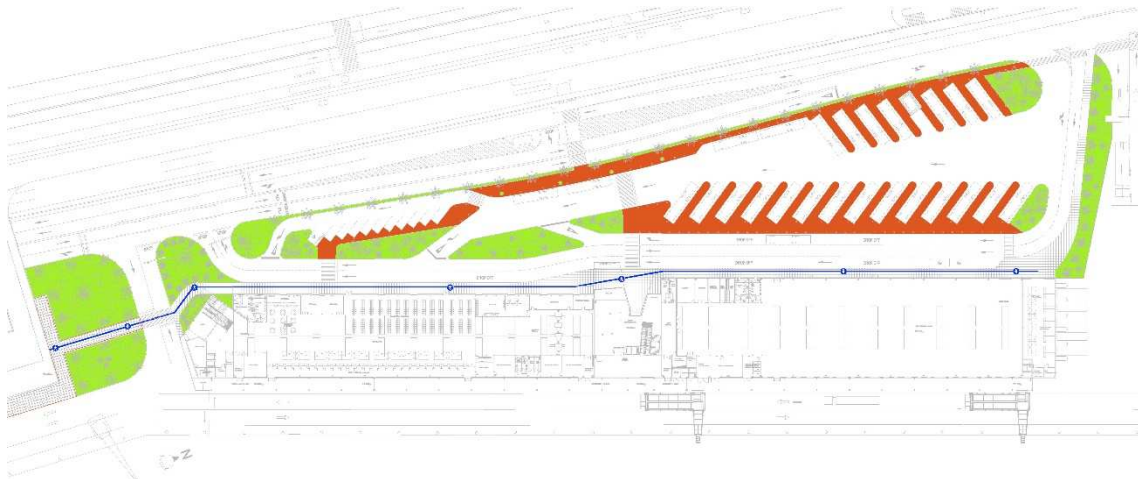
*“[...] Se emiten los siguientes informes por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife respecto al expediente del Plan Especial del Puerto: por la Dirección Técnica de Urbanismo (con fechas 19 y 22 de julio de 2013), por el Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2013)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

*El documento del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue aprobado inicialmente mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el día 29 de julio de 2013. [...]”*

- Pág. 11: Sobre la documentación aportada del proyecto de la nueva Terminal de pasajeros, se sustituye parte de la misma al objeto de definir con mayor precisión el mencionado edificio, aportándose los alzados y plano de urbanización del Proyecto de Ejecución (en lugar de los incluidos previamente, que correspondían al Proyecto Básico), así como planos de distribución de las plantas baja, entreplanta y primera (en lugar de plano previamente aportado de Referencias de Carpintería). La mencionada información se aporta a continuación.

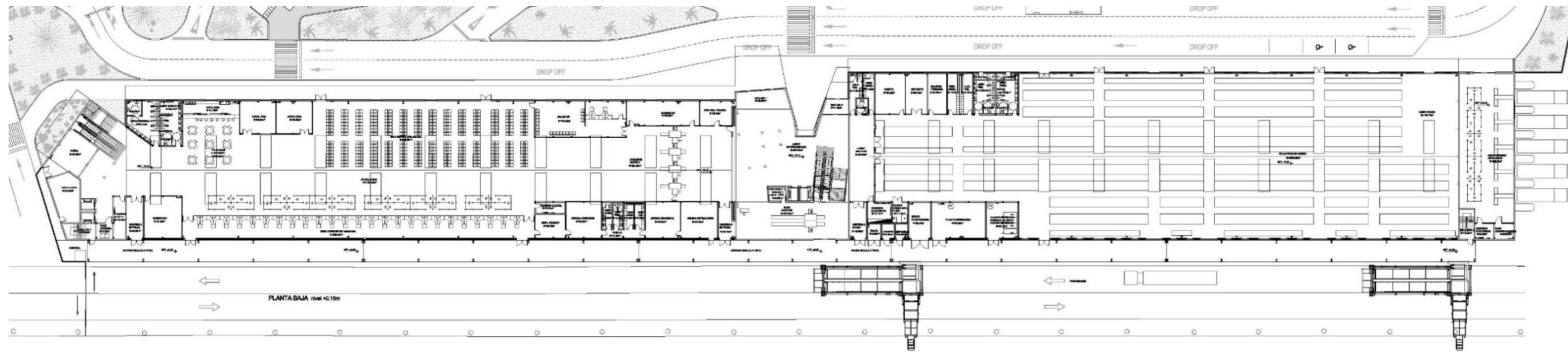


*Alzados principales de la Terminal vistos desde la ciudad y el mar, respectivamente*

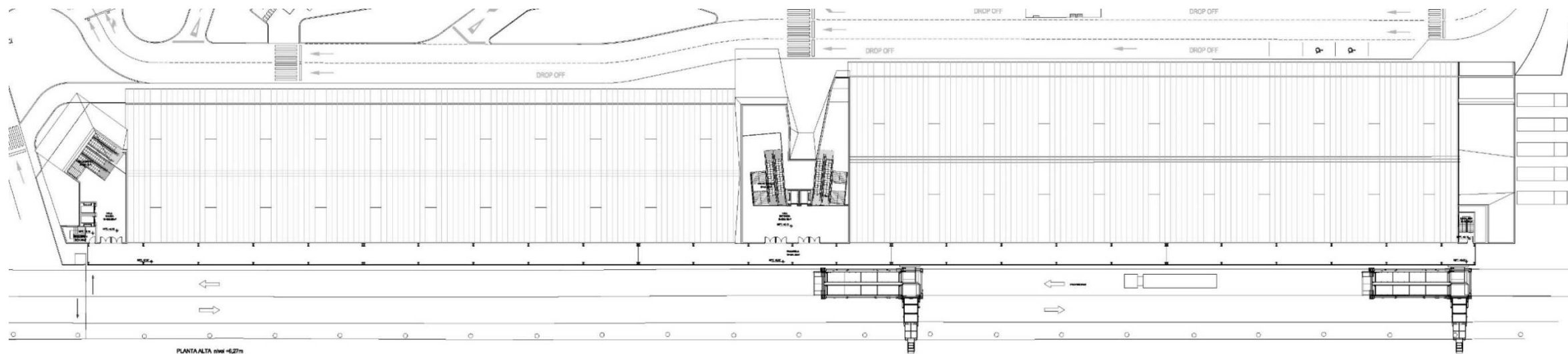


*Diseño en planta de la estación, pudiendo apreciarse las zonas verdes y el área intermodal*

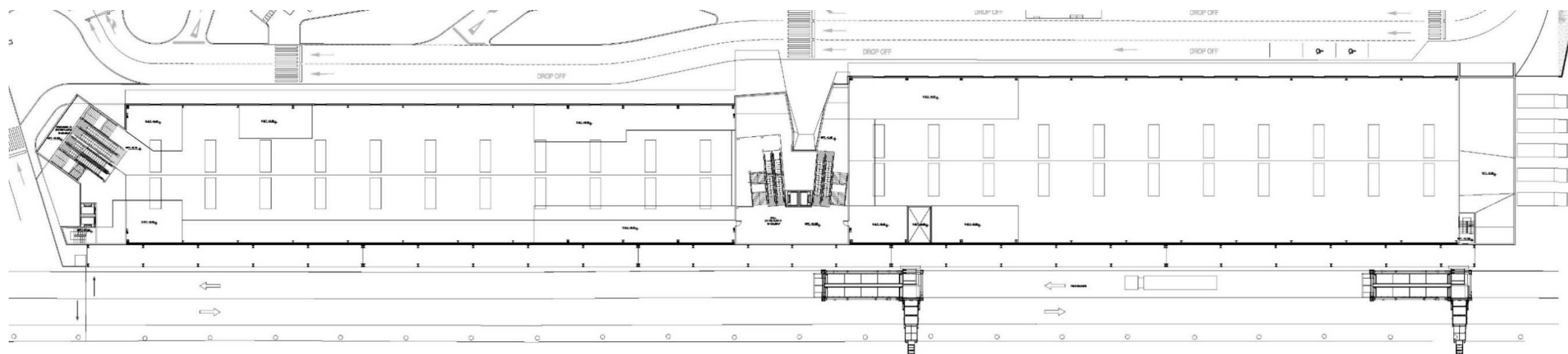




Distribución y superficies: Planta Baja (Nivel +0,15 m)



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



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



- Pág. 25: Se corrige el error material relativo al contenido del capítulo 5, desglosado en siete apartados que quedan tal y como sigue:

*“[...]”*  
*5. Sistema de usos comunitarios y espacios libres públicos*  
*6. Sistema de infraestructuras vinculadas al Ciclo del agua.*  
*7. Edificaciones y elementos protegidos. [...]”*

- Pág. 30: Se completa la descripción de los usos compatibles en la zona de uso almacenes de la Dársena de Los Llanos y se corrige la descripción de los usos a contemplar una vez desaparezca la actividad portuaria por su pérdida de funcionalidad (de manera análoga a lo ya contemplado en la correspondiente ficha del área funcional), quedando tal y como sigue:

*“[...] así como del uso comunitario (en las subcategorías de uso deportivo, recreativo y cultural), en sintonía con los usos comunitarios contemplados en las áreas funcionales adyacentes.*

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

- Pág. 32: Se completa la relación de usos compatibles de la parcela de uso Náutico-Deportivo vinculada al tráfico de grandes yates, quedando tal y como sigue:

*“[...] se consideran compatibles los usos terciarios de puesto de venta, kioscos y terrazas, bar-cafetería y restaurante, además de en la modalidad de local de ocio y espectáculos. [...]”*

- Pág. 38: Se completa la descripción de la ordenación propuesta en relación a la parcela de la cementera:

*“[...] En la parcela de la fábrica de cemento, no se permite aumentar la capacidad de producción de las actuales instalaciones, autorizándose sólo aquellas obras que se requiera ejecutar para adaptarse a las exigencias de la legislación sectorial o ambiental de aplicación. [...]”*

- Pág. 52: Se corrige el cuadro nº 4, donde la unidad del resultado final expresado es el número de plazas de aparcamiento y no metros cuadrados.

- Págs. 55-56: Se aportan textos aclaratorios sobre el esquema del ciclo integral del agua vinculado al Puerto, relativos al vínculo entre el texto de la Memoria y los Planos de Ordenación que definen el mencionado esquema, y sobre el desarrollo de la red de agua regenerada, respectivamente:

*“[...] A continuación se exponen los planteamientos de ordenación de dichos sistemas hidráulicos, agrupándolos por su afinidad en los apartados Abastecimiento y Riego, y Saneamiento y Drenaje, y definidos gráficamente en los planos O-5.1 a 5.3 de Red de abastecimiento, O-6.1 a 6.3 de Red de saneamiento y O-7.1 a 7.3 de Red de drenaje de aguas pluviales (que en todo caso tienen carácter de esquema susceptibles de ajuste, en su caso, en los correspondientes proyectos que los definan). [...]”*

*“[...] El riego de espacios libres y limpieza de viales (150 m3/día) se prevé realizarlo conectando con la red municipal de riego de agua regenerada de Santa Cruz, a medida que ésta se vaya ampliando. Ante la posibilidad de que no se pueda disponer de agua regenerada procedente de la red municipal en la totalidad del ámbito portuario, se dejará previsto el suministro a partir de la red de agua potable. [...]”*

- Pág. 57: Se aporta referencia a la sentencia judicial relativa a la delimitación del BIC en el entorno de Valleseco, quedando tal y como sigue:

*“[...] entorno declarado Bien de Interés Cultural (área parcialmente incluida dentro del ámbito remitido a Plan Especial Complementario). No obstante, cabe considerar al respecto que el Decreto 89/2012 de 22 de noviembre, por el que se declara el mencionado BIC, ha sido*

*declarado nulo por sentencia de 20 de mayo de 2014 del Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, Procedimiento Ordinario nº 13/2013). [...]*

## **NORMAS URBANÍSTICAS**

- Pág. 40: En la Disposición Adicional 4ª y sobre las Servidumbres Aeronáuticas de aplicación, se corrige un error material detectado en el apartado 1 y se elimina en el apartado 2 la referencia a las servidumbres de la instalación radioeléctrica de la Cruz de Taborno, y además se indica expresamente el plano de ordenación de aplicación, quedando tal y como sigue:

*“[...] modificado por el Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218 de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre); por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo) [...]*”

*“[...] - Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas, reflejadas en el plano de ordenación O-11 [...]*”

- Pág. 46: En la Disposición Transitoria 4ª, apartado 1, se corrige un error material relativo al planeamiento al que ha de ser acorde el presente Plan Especial, quedando tal y como sigue:

*“[...] - siempre y cuando no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial y sean acordes con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios – [...]*”

## **ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

- Págs. 4 y 9: Se matiza que el soterrado de la Vía del Litoral es obra ya finalizada, quedando tal y como sigue:

*“[...] la Vía del Litoral en el tramo frente a la Plaza de España (ya finalizada y en funcionamiento) [...]*”

- Pág. 5: El párrafo relativo al deber de tramitar y aprobar las actuaciones financiadas a cargo de la Autoridad Portuaria dentro del correspondiente plan de empresa se traslada al final del epígrafe 2.

## **MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA**

- Pág. 3: Se corrige un error material relativo al número de alegaciones que se estiman parcialmente, quedando tal y como sigue

*“[...] De las 20 alegaciones estudiadas, una (1) se estima totalmente, diez (10) se estiman parcialmente y nueve (9) se desestiman [...]*”

- Pág. 29: Se corrige un párrafo con un error material relativo al número del apartado de la Memoria de Ordenación al que se hace referencia, quedando tal y como sigue:

*“[...] Sobre las alusiones habidas (...) en el apartado 5.3.B de la Memoria de Ordenación [...]*”

- Pág. 31: Se corrige un error material relativo al número del apartado de la Memoria de Información quedando tal y como sigue:

*“[...] En la Memoria de Información, en su capítulo 5.7 se incluye el análisis del mencionado PTEO [...]*”

- Pág. 33: Se actualiza la información relativa al estado de tramitación del “Código de Conducta Ambiental ESPO” del Puerto, quedando tal y como sigue:

*“[...] Asimismo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado recientemente el “Código de Conducta Ambiental” (aprobado por la Asamblea General de la organización europea de Puertos Marítimos -ESPO-), documento igualmente de obligado cumplimiento. [...]”*

### **MEMORIA DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA (ANEXO I: ALEGACIONES)**

- Pág. 22: En la Alegación nº 7, se amplía la documentación en la que se incluirán las infraestructuras señaladas (incluyendo los planos de ordenación), redacción que queda tal y como sigue:

*“[...] Se considera factible acceder a lo solicitado, para lo que se propone incorporar en los planos de información y ordenación la representación gráfica de las siguientes conducciones de vertido que se ubican dentro del ámbito portuario. Todo ello sin perjuicio de las autorizaciones que sea necesario obtener, y considerando que no es competencia del Plan Especial la regulación de la zona de aguas del Puerto. [...]”*

- Pág. 50: En la Alegación nº 14, se corrige la referencia a la D.T. 1ª de las Normas Urbanísticas, quedando tal y como sigue:

*“[...] sería de aplicación, en su caso, lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, relativa a las edificaciones y usos existentes en situación de disconformidad con la ordenación establecida. [...]”*

- Pág. 68: En la Alegación nº 19, se corrige un error material relativo al número del apartado de la Memoria de Información, quedando tal y como sigue:

*“[...] (cuyo contenido se analiza en el capítulo 5.7 de la Memoria de Información, en particular en cuanto a su afección al ámbito portuario). [...]”*

### **PLANOS**

- Se corrigen y aportan los planos I.3 y O.6 (Red de saneamiento), en relación a corrección de la pág. 22 de la Memoria de Información Pública (Anexo I: Alegaciones).
- Se corrige y aporta el plano O.5 (Red de abastecimiento), subsanando la omisión de algunas acometidas y conducciones (tramo de agua desalada hasta el barranco de La Leña y pequeño tramo de abastecimiento en la Dársena de pesca), así como un error en la leyenda detectado en el plano O.5-3.
- Se corrigen y aportan los planos O-7 (Red de drenaje de aguas pluviales), subsanando la omisión de los imbornales de aguas pluviales en varias áreas funcionales.

En Santa Cruz de Tenerife, junio de 2014



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





# **PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

## **ADENDA II: MODIFICACIONES DERIVADAS DE INFORMES SECTORIALES Y DEL ACUERDO DE LA COTMAC DE 24 DE JULIO DE 2014**

**Septiembre 2014**



## ÍNDICE

1. OBJETO Y ANTECEDENTES .....	1
2. INFORMES EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS .....	3
2.1. Cabildo Insular de Tenerife .....	3
2.2. Consejo Insular de Aguas de Tenerife.....	6
3. ACUERDO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS DE 24 DE JULIO DE 2014.....	13

## ANEXO

### PLANOS

#### - Planos de Información

E = 1/ 4.000

I-2.1 a I-2.3	Red de abastecimiento y riego
I-3.1 a I-3.3	Red de saneamiento
I-4.1 a I-4.3	Red de drenaje y cauces

#### - Planos de Ordenación

E = 1/ 2.000

O-2.1 a 2.7	Usos Pormenorizados
-------------	---------------------

E = 1/ 4.000

O-5.1 a 5.3	Red de abastecimiento y riego
O-6.1 a 6.3	Red de saneamiento
O-7.1 a 7.3	Red de drenaje y cauces



## 1. OBJETO Y ANTECEDENTES

La presente Adenda tiene por objeto realizar las subsanaciones necesarias al documento técnico del PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (en adelante, PEPSC) establecidas en el Acuerdo de la COTMAC de 24 de julio de 2014, así como la contestación y, en su caso, subsanación de los aspectos contemplados en aquellos informes sectoriales evacuados con posterioridad a la redacción del documento de Memoria de Información Pública del PEPSC (Junio 2014), y a los efectos de su aprobación definitiva.

Se reproducen a continuación los antecedentes habidos hasta la fecha en relación con la tramitación del PEPSC:

1. Con fecha 14 de junio de 1995, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó definitivamente el Proyecto Refundido del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
2. El Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en sesión celebrada el 21 de abril de 1995 acordó aprobar definitivamente el proyecto del Plan Especial del Parque Marítimo.
3. El 22 de noviembre de 1996 el Ayuntamiento aprobó definitivamente una modificación del Plan Especial del Parque Marítimo que alteraba las zonas D y F con el objeto de integrar el proyecto del Auditorio aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife en mayo de 1996.
4. Por Orden del Ministerio de Fomento, nº 2493 de fecha 13 de julio de 2006, se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife procediéndose a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, nº 181 de 31 de julio de 2006.
5. En sesión extraordinaria celebrada el 19 de diciembre de 2007, el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó inicialmente el Proyecto de Revisión del PEPSC, así como su sometimiento a información pública por el plazo de un mes. Dicho acuerdo, fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 30 de abril de 2008.
6. Posteriormente, mediante Orden de 28 de junio de 2012, de la Consejería de Obras Públicas y Política Territorial se produjo el archivo de las actuaciones del expediente del PEPSC. Dicha Orden fue publicada en el Boletín Oficial de Canarias, nº 136 de 12 de julio de 2012.
7. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, aprobó el 24 de octubre de 2012, el PEPSC junto con el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental.
8. En sesión celebrada el 11 de julio de 2013, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acordó tener por formulado nuevamente el documento de Revisión del PEPSC y remitirlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para proseguir su tramitación reglamentaria.
9. En sesión celebrada el 29 de julio de 2013, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de Revisión del PEPSC así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 112, de fecha 26 de agosto de 2013, en el Boletín Oficial de Canarias nº 176, de

fecha 12 de septiembre de 2013, así como en el periódico La Opinión el 20 de septiembre de 2013.

10. La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 22 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en sentido condicionado a la subsanación de determinadas deficiencias así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental.
11. La COTMAC, en sesión celebrada el 28 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 22 de abril de 2014.
12. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el 12 de junio de 2014, acordó tener por formulados el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública) y la continuación de su tramitación reglamentaria.
13. La Autoridad Portuaria de Portuaria de Santa Cruz de Tenerife presenta el 12 de junio de 2014 ante la Gerencia Municipal de Urbanismo, el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública).
14. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 27 de junio de 2014 acordó, entre otros extremos, tomar conocimiento del nuevo documento técnico elaborado tras la información pública y la emisión de informes sectoriales, así como, remitir el documento técnico del PEPSC (incluida la Propuesta de Memoria Ambiental y la Memoria de Información Pública) y el expediente administrativo, al Cabildo Insular y a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, a los efectos de la emisión de informe preceptivo que previene el artículo 24 y 84 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.
15. La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 18 de julio de 2014, acordó aprobar la Memoria Ambiental de la Revisión del PEPSC en los mismos términos en que fue propuesta, así como informar en sentido favorable a la Revisión del PEPSC.
16. La COTMAC, en sesión celebrada el 24 de julio de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 18 de julio de 2014, si bien realizando una consideración al respeto de la futura adaptación del PEPSC al proyecto de la vía del Litoral.



## 2. INFORMES EMITIDOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Según escrito remitido por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife (de fecha 27 de agosto de 2014), además de los informes relativos al trámite de consulta e incluidos en la Memoria de Información Pública del PEPSC (junio 2014), con posterioridad se han evacuado los siguientes informes al documento del PEPSC.

1. Cabildo Insular de Tenerife (16 de julio de 2014)
2. Consejo Insular de Aguas de Tenerife (24 de julio de 2014)

Por último, y tal y como se ha expuesto en los apartados 15 y 16 de los antecedentes del PEPSC, la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial dio traslado del acuerdo adoptado por la COTMAC con fecha 24 de julio de 2014, en virtud del cual se acuerda APROBAR la MEMORIA AMBIENTAL de la Revisión del PEPSC en los términos en que ha sido propuesta, así como INFORMAR en sentido FAVORABLE la Revisión del PEPSC (aspectos que se analizan posteriormente en el epígrafe 3 de esta Adenda).

### 2.1. CABILDO INSULAR DE TENERIFE

El Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 7 de abril de 2013 acordó informar con carácter condicionado la Revisión del PEPSC del documento de Julio 2013. La síntesis del contenido del cuerpo del informe así como su contestación, fue incluida en el apartado 3.5 de la Memoria de Información Pública del PEPSC del documento de Junio 2014.

Posteriormente, el Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 30 de junio de 2014 acordó informar la Revisión del PEPSC (documento Junio 2014) de conformidad con lo contenido en el cuerpo de dicho acuerdo (documento con registro de salida nº 36.771 del Cabildo Insular de Tenerife, de fecha 16 de julio de 2014).

Se ha emitido informe por las siguientes áreas de la Corporación Insular:

- a) Sobre la adecuación al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), informe emitido por el Servicio Técnico de Planes Insulares con fecha 26 de junio de 2014.
- b) En relación con las competencias insulares en materia de Patrimonio Histórico, informe emitido por el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico.
- c) Sobre la adecuación al PTEO de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS), documento de aprobación inicial, informe emitido por Metropolitano de Tenerife SA de fecha 19 de junio de 2014.
- f) En relación a las competencias en materia de movilidad, informe emitido por el Servicio Administrativo de Movilidad.
- h) En relación con las competencias insulares en materia de Medio Ambiente, informe FAVORABLE emitido por el Servicio Administrativo de Medio Ambiente.

**- Se realizan una serie de valoraciones relativas a los cambios operados en el documento de Junio 2014 respecto al de Julio 2013. En particular, en cuanto al carácter de recomendación de las determinaciones del PTESVAM en el ámbito portuario, y que en**

***consecuencia de ello se han introducido unos pequeños ajustes en la solución viaria propuesta en el entorno del Muelle de Enlace. Se indica que sería recomendable que las soluciones presentes y futuras no menoscaben la deseada vinculación de la ciudad con el mar y el desarrollo de las actividades propuestas.***

En cuanto a las determinaciones del PTESVAM en el ámbito portuario, se remite este punto al apartado segundo del capítulo 3. ACUERDO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS DE 24 DE JULIO DE 2014 de esta Adenda.

Sobre la vinculación de la ciudad con el mar, se reitera lo ya expuesto en la contestación al informe previo del Cabildo, en cuanto a que la ordenación propuesta en este ámbito por el PEPSC desarrolla el proyecto ganador del concurso de ideas convocado al efecto en el ámbito de la Plaza de España (del que resultó ganador el presentado por el estudio HERZOG & DE MEURON, ARCHITEKTEN AG), cuyo objetivo principal no es otro que la apertura de la ciudad al mar (como detalladamente se desarrolla en la Memoria de Ordenación del PEPSC).

#### **Consideraciones en materia de Patrimonio Histórico**

***- Se reitera el condicionante de garantizar la protección del antiguo almacén de la Autoridad Portuaria situado al final de la Avenida Francisco La Roche.***

Tal y como se argumentaba en la contestación al informe previo del Cabildo, y en aras de la mayor coordinación posible entre ambos documentos del PEPSC y Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife, los inmuebles protegidos por sus valores patrimoniales en el ámbito del primero son exactamente los mismos que los incluidos en el catálogo de protección municipal del segundo (documento que recientemente ha sido aprobado definitivamente), careciendo de sentido que la protección del patrimonio de ambos documentos sea diferente.

Por otra parte, se reitera que dicho inmueble está afectado por la prevista modificación del viario estructural de la ciudad (Vía del Litoral) en este ámbito, en base a determinaciones del PTESVAM y de la Revisión del Plan General de Ordenación, que el PEPSC reproduce en este ámbito. Todo ello considerando que precisamente éste último aspecto (el deber de futura adaptación del PE al contenido del PTESVAM y ejecución de la Vía del Litoral) es cuestión específicamente establecida por el Acuerdo de la COTMAC de 24 de julio de 2014 (ver capítulo 3 de esta Adenda).

***- Se reitera el condicionante de garantizar la conservación del inmueble localizado en la parcela frente al Náutico por sus valores patrimoniales.***

Tal y como se argumentaba en la contestación al informe previo del Cabildo, dicho inmueble tampoco está incluido en el catálogo municipal, justificándose su no inclusión como inmueble protegido en análogos términos a lo indicado en el epígrafe precedente para el antiguo almacén.

***- Se indica que se debe matizar la alusión a la sentencia del TSJC de 20 de mayo de 2014 por el que se declara la nulidad del Decreto 89/2012, de 22 de noviembre, en el que se declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Sitio Histórico, a favor del Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco, en tanto que recurrible ante el Tribunal Supremo.***

El PEPSC se limita a constatar tal declaración de nulidad por el TSJC, sin realizar más valoraciones al respecto. Cabe recordar que la ordenación del PEPSC en dicho ámbito conserva la delimitación de dicho BIC y su entorno de protección así como la remisión, en su caso, al correspondiente Plan Especial de Protección (sin perjuicio de que, en supuesto de sentencia firme de anulación del BIC, se deduce que tales determinaciones quedarían sin efecto).

### **Consideraciones en materia de Movilidad**

**- Se reiteran las conclusiones en materia de Movilidad del informe previo del Cabildo, en cuanto al análisis de los planes territoriales relativos al transporte público promovidos por el Cabildo Insular, la previsión por el PTEOTT de una red de carril bus urbano en la Avenida de Anaga, el deber de incluir en el estudio de movilidad la caracterización de los viajes producidos (transporte público y privado, bicicleta, peatonal, etc.), las actuaciones de relación directa entre la llegada de pasajeros y las principales terminales de transporte, o el incentivo de usos de transporte sostenible.**

En relación con los planes territoriales mencionados, tal y como se indicó en la Memoria de Información Pública del PEPSC (Junio 2014), en la Memoria de Información se ha incluido un análisis sucinto de sus objetivos y determinaciones, toda vez que se estima que estas no revisten incompatibilidad con la ordenación propuesta desde este PEPSC (los PTE de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte y de Ordenación del Transporte de Tenerife fueron en su día informados por la Autoridad Portuaria, y por Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria, respectivamente). Todo ello considerando que ninguno de ellos ha sido aún aprobado definitivamente (PTE Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el área metropolitana – aprobado definitivamente si bien inicialmente su modificación -, PTE Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte – aprobado inicialmente -, y PTE de Ordenación del Transporte de Tenerife – aprobado inicialmente), y que en cualquier caso los instrumentos de ordenación territorial o urbanística no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

No obstante, para mayor claridad de lo previamente expuesto, se complementará la Memoria de Información en el sentido siguiente:

En el capítulo 5.2. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES DEL SISTEMA TRANVIARIO EN EL ÁREA METROPOLITANA EN TENERIFE, sobre el PTEO aprobado definitivamente:

*En este documento, en su capítulo 7. Descripción de la red elegida, se establece que la misma estará formada por tres líneas de transporte: Línea 1 (Santa Cruz-La Laguna-Los Rodeos), Línea 2 (La Cuesta-Taco) y Línea 3 (Recinto Ferial- Anaga-Prolongación a Las Teresitas). [...]*

*Según el plano “Estudios para una red de Metro Ligero” (a escala 1:50.000), el primer tramo de la Línea 1 discurre en paralelo al recinto portuario (fuera de su ámbito), que se describe como sigue:*

*Desde la estación de guaguas discurre por Bravo Murillo hasta llegar a la Plaza de la Iglesia de la Concepción donde se coloca en el eje vertical Calle Imeldo Serís - Ángel Guimerá - Rambla Pulido. [...]*

*En cuanto a la Línea 3, discurre en paralelo al recinto portuario a partir de la intersección de la Rambla con la Avenida de Anaga, tal y como sigue:*

*Esta línea inicia su recorrido en las inmediaciones del Recinto Ferial (permitiendo este inicio la futura prolongación de la línea hasta Añaza) y discurre por Avenida de la Salle hasta cruzar por el puente General Galcerán de Barranco de Santos.*

*A continuación se incorpora a la calle Méndez Núñez y atravesando el centro de la ciudad desemboca en la Rambla General Franco a la altura del cuartel Almeyda para conectar con la Avenida Anaga.*

*En este punto también es posible la prolongación de la línea hasta Las Teresitas por la carretera de acceso a San Andrés. [...]*

Y sobre su modificación aprobada inicialmente:

*Esta modificación alude a las ampliaciones de la Línea 1 hasta Los Rodeos y de la Línea 2 hasta La Gallega y otras modificaciones de alineaciones. Este documento carece de normativa, y no hay referencia alguna a la Línea 3.*

En el capítulo 5.6. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL NORTE (APROBACIÓN INICIAL), se añadirá lo siguiente:

*Según el plano de ordenación de Planta General, ninguna de las siete alternativas contempladas discurre dentro del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.*

En el capítulo 5.8. PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE (APROBACIÓN INICIAL), se añadirá lo siguiente:

*En la Memoria de Ordenación, el desarrollo del modelo de ordenación propuesto no incluye ninguna disposición específica relativa al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, careciendo además este documento de Normativa. En el entorno portuario, este plan prevé la implantación de una red de carril bus urbano en la Avenida de Anaga (fuera del ámbito del Plan Especial), considerando además entre las actuaciones previstas de ampliación del Tranvía Metropolitano la eventual implantación de la Línea 3 (desarrollada gráficamente a 1:25.000 y con un trazado diferente al establecido en el PTEO del Sistema Tranviario previamente analizado en el capítulo 5.2 de este documento).*

Sobre la caracterización de los viajes producidos, y en particular respecto al transporte público, modos “blandos” de transporte e incentivación del transporte sostenible, se remite a lo ya informado en la Memoria de Información Pública del documento de Junio 2014, por cuanto estos movimientos (transporte público y peatonal) son escasamente relevantes en la mayor parte del puerto (estando incluso restringidos en muchas de sus áreas por razones de seguridad y operativa portuaria), y en cuanto a que las actuaciones previstas en las terminales de pasajeros más significativas del ámbito portuario (situadas en el Muelle de Ribera en la Dársena de Anaga y en el Muelle de Enlace) comprenden tanto zonas de intercambio para modos de transporte público como amplios espacios para el tránsito de modos blandos.

## **2.2. CONSEJO INSULAR DE AGUAS DE TENERIFE**

El Consejo Insular de Aguas de Tenerife (Área de Infraestructura Hidráulica) emite informe con fecha 24 de julio de 2014 (r.s. nº 5024 de 25 de julio de 2014 y r.e. nº E-GEN-2014/4010 de la misma fecha).

El informe se evacúa en sentido **CONDICIONADO** *“motivado por el contenido insuficiente que consta en el mismo respecto al análisis del Ciclo Funcional del Agua, el cual debe subsanarse en el sentido de las determinaciones contenidas en el cuerpo del transcrito informe”*, además de otras determinaciones complementarias relativas a los informes preceptivos y autorizaciones administrativas que deba otorgar el Consejo Insular de Aguas en el ejercicio de sus competencias.

En relación con los aspectos relativos al Ciclo Funcional del Agua contenidos en el PEPSC que requieren subsanación, éstos se articulan entorno a cuatro bloques temáticos:

### **Respecto al Drenaje Territorial**

**- No se representan los cauces existentes pertenecientes al Inventario Oficial de Cauce.**

Se aportan en el *Anexo I: Planos* de esta Adenda los planos específicamente vinculados al Sistema de Infraestructuras del Ciclo Funcional del Agua, a escala 1/4.000: los planos de información y ordenación de Red de abastecimiento y riego (I-2.1 a I-2.3 y O-5.1 a 5.3, respectivamente), Red de saneamiento (I-3.1 a I-3.3 y O-6.1 a 6.3) y Red de drenaje y

cauces (I-4.1 a I-4.3 y O-7.1 a 7.3). Todos los planos incluyen la representación de los cauces del Inventario Oficial del Consejo Insular de Aguas de Tenerife, además de otras subsanaciones que se analizan más adelante.

Igualmente, se aportan los planos de Usos Pormenorizados (O-2.1 a O-2.7), a escala 1/2.000, incluyendo la referida representación de los cauces incluidos en el Inventario Oficial.

En el documento que se apruebe definitivamente, la representación de estos cauces se incluirá también en los planos de ordenación de Ámbito de Aplicación (O-1.1), Áreas Funcionales (O-1.2), Parámetros de la edificación (O-3.1 a 3.7) y de Red Viaria y espacios libres (O-4.1 a 4.7).

**- La definición de la red de drenaje de pluviales es insuficiente: no se definen las cuencas de aportación, las características descriptivas de las redes ni los puntos de desagüe a cauce.**

Tal y como se ha expuesto previamente, esta red se define gráficamente en los planos de información y ordenación de Red de drenaje y Cauces (I-4.1 a I-4.3 y O-7.1 a 7.3, respectivamente), y descriptivamente en el apartado 5.6.B. SANEAMIENTO Y DRENAJE de la Memoria de Ordenación, que para mejor comprensión se extracta y adjunta de manera íntegra a continuación de la contestación al apartado de subsanaciones del informe del CIATF.

### **Estudio de Riesgo Hidráulico**

**- No se ha elaborado el Estudio de Riesgo Hidráulico cuya disponibilidad se considera imprescindible en el marco del PE del Puerto de Santa Cruz.**

El “Estudio de Riesgo Hidráulico” se incorporará como Anexo independiente al documento técnico del PEPSC, adjuntándose junto a esta Adenda.

En la Memoria de Ordenación del documento que se apruebe definitivamente, en el capítulo 6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN se añade un segundo epígrafe, quedando con el siguiente contenido:

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

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

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

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

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

### **Respecto al Suministro de Agua**

**- En base a los requerimientos del Plan Hidrológico, el Puerto debiera contar con autonomía de reserva de almacenamiento para 5 días (10.000 m<sup>3</sup>), si bien la Autoridad Portuaria podrá justificar el déficit virtual de reserva de almacenamiento con la**

### **activación de otros almacenamientos municipales en las proximidades del espacio portuario.**

La justificación de la reserva de almacenamiento se realiza en el apartado 5.6.A. ABASTECIMIENTO Y RIEGO del extracto de la Memoria de Ordenación que se adjunta.

### **Respecto al Saneamiento de Aguas Residuales y su reutilización**

**- La documentación aportada resulta insuficiente para clarificar la situación existente y la prevista, y la definición de la red de saneamiento es insuficiente (no se definen cuencas ni las características descriptivas de las redes).**

Esta red se define gráficamente en los planos de información de Red de saneamiento (I-3.1 a I-3.3) y de ordenación de Red de saneamiento (O-6.1 a 6.3), clarificando la situación existente y prevista y definiendo las cuencas de saneamiento. En cuanto a la descripción de la red y de sus características, se aporta en el apartado 5.6.B. SANEAMIENTO Y DRENAJE de la Memoria de Ordenación adjunto.

Se aporta a continuación el extracto de la Memoria de Ordenación que comprende el capítulo 5.6. SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS VINCULADAS AL CICLO FUNCIONAL DEL AGUA, a incluir en el documento del PEPSC que se apruebe definitivamente.

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

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

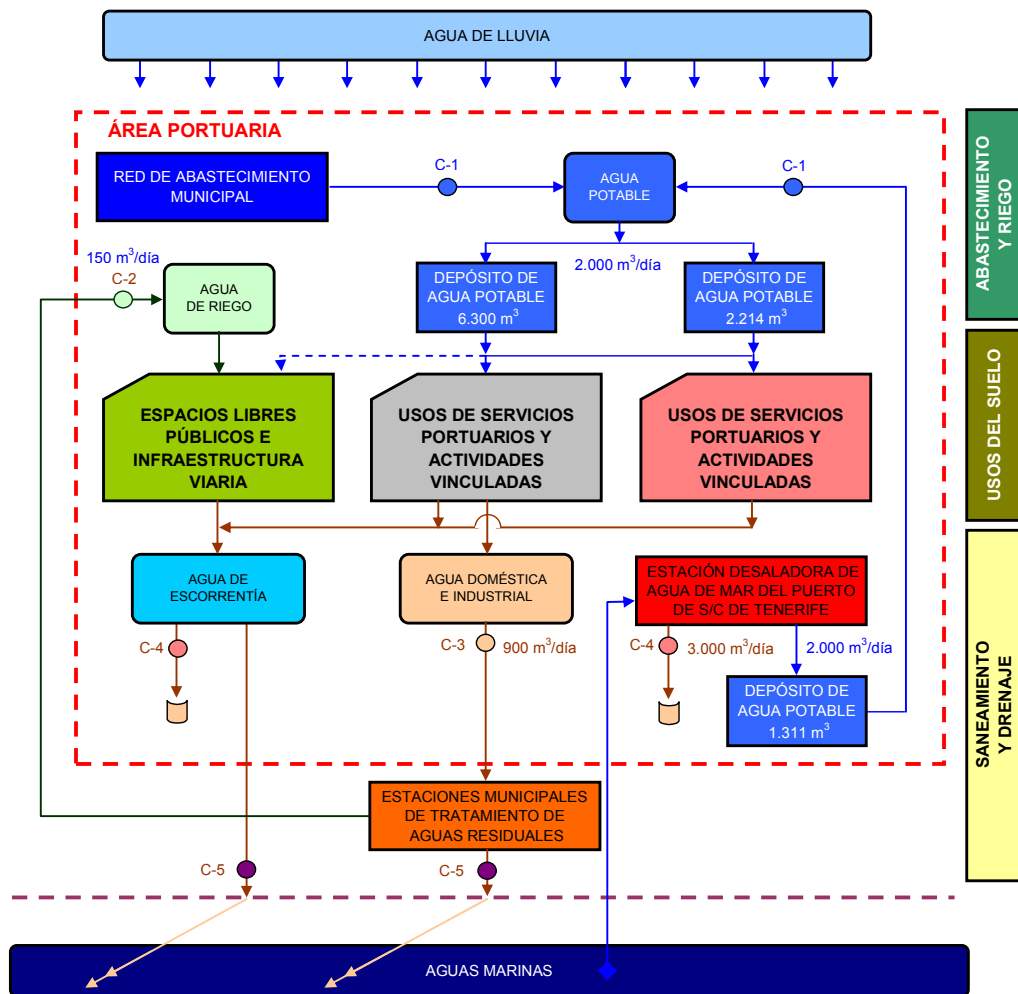
*Es por ello necesario llevar a cabo un análisis integrado del Ciclo Funcional del Agua vinculado al ámbito portuario, en el que considere el conjunto de los recursos y usos del agua, y se plantee el equilibrio entre los mismos, y a las infraestructuras sobre las que se sustenta dicho ciclo.*

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

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



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



#### CALIDADES DE LAS AGUAS:

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

## A. ABASTECIMIENTO Y RIEGO

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

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

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

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

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

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

## B. SANEAMIENTO Y DRENAJE

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

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

- Aguas de escorrentía superficial*
- Aguas residuales domésticas e industriales*

*Las aguas de escorrentía superficial, junto con las de cubierta de las edificaciones y las escorrentías exteriores a las parcelas, serán recogidas por la red de pluviales de la urbanización del Puerto mediante arquetas de acometida, imbornales y/o cunetas, obras de toma, etc., que verterán al subsuelo cumpliendo la calidad (C-4) contemplada en el Decreto 174/1994, de 29 de*

*julio, Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico, o a colectores por gravedad dispuestos bajo los viales que desaguan en el mar, y en algún caso conectados a los encauzamientos de cauces que discurren por la zona, cumpliendo los objetivos de calidad de las aguas marinas receptoras (C-5).*

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

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

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

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

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

### **Planes de desarrollo y de Ejecución Material de Planeamiento / Determinaciones complementarias**

***- Los planes de desarrollo / instrumentos de ejecución material que ultimen las determinaciones del ámbito del Plan Especial deberán contar con informe del Consejo Insular de Aguas.***

***- El informe se emite sin perjuicio de los informes preceptivos / autorizaciones / concesiones administrativas que deba otorgar el CIATF, entre las que se incluyen obras a ejecutar en cauces y en zonas anexas, depósitos de almacenamiento de capacidad superior a 1.000 m<sup>3</sup>, de más de 5 m de altura o destinados al servicio de terceros, instalaciones para el tratamiento de agua residual o la reutilización de aguas residuales depuradas.***

Sobre el planeamiento de desarrollo contemplado en este PEPSC (Planes Especiales Complementarios y Estudios de Detalle), se remite a lo ya dispuesto en las Normas Urbanísticas del PEPSC (art. 8), por cuanto éste será objeto de tramitación independiente en aplicación de la legislación urbanística vigente:

*Art. 8. Desarrollo de la ordenación*

- 1. En aquellas áreas en que este Plan Especial no establece la ordenación pormenorizada se habrá de tramitar un Plan Especial una vez se establezcan y acuerden los objetivos y necesidades a contemplar en el mismo. Estos Planes Especiales tendrán el carácter de complementarios a la ordenación establecida por este Plan Especial.*
- 2. La ordenación contenida en este Plan Especial se desarrollará a través de Estudios de Detalle, en los ámbitos que así se determina y según las instrucciones que se establecen al respecto.*

En relación con los instrumentos de ejecución material, en los artículos 9 y 10 de las Normas Urbanísticas se establecen los requisitos necesarios a cumplimentar por los Proyectos de Urbanización así como los de Edificación y/o de instalaciones en el ámbito portuario, cuya redacción se modifica en el sentido siguiente:

Sobre las obras a ejecutar en cauces y en zonas anexas, la redacción del artículo 9.2 de las Normas Urbanísticas queda tal y como sigue:

*Art. 9. Proyectos de Urbanización*

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

El artículo 10 de las normas ya establece con carácter general la tramitación de los proyectos de edificación y/o de Instalaciones de acuerdo con la normativa básica y sectorial vigente. No obstante, con carácter específico y sobre los proyectos de instalaciones de infraestructuras vinculadas al ciclo funcional del agua a ejecutar en el ámbito portuario, este artículo se complementa con un segundo apartado, quedando tal y como sigue:

*Art. 10. Proyectos de Edificación y/o de Instalaciones*

- 1. Para la ejecución de las obras de edificación e instalaciones deberá tramitarse necesariamente el correspondiente proyecto de ejecución, de acuerdo a la normativa básica y sectorial vigente, así como a las Ordenanzas Municipales, en su caso.*
- 2. Para la ejecución de instalaciones de depósitos de almacenamiento de agua para abastecimiento (de capacidad superior a 1.000 m<sup>3</sup>, de más de 5 m de altura y los destinados al servicio de terceros), la ejecución de cualquier instalación para el tratamiento del agua residual o la reutilización de aguas residuales depuradas, se deberá contar con el preceptivo informe, autorización y/o concesión administrativa a otorgar por el Consejo Insular de Aguas.*

### 3. ACUERDO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE CANARIAS DE 24 DE JULIO DE 2014

#### **PRIMERO. Sobre la Memoria Ambiental (Art. 27.1.c D 55/2006)**

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en la sesión celebrada el día 24 de julio de 2014 en su sede de Santa Cruz de Tenerife, adoptó, entre otros, el Acuerdo de **APROBAR la MEMORIA AMBIENTAL** de la **Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife** en los términos en que ha sido propuesta.

En consecuencia, y de acuerdo a lo determinado en el Informe Propuesta de 18 de julio de 2014, apartado "*Consideraciones a la Evaluación Ambiental*", epígrafe "*Conclusiones*", el documento técnico del PEPSC que se apruebe definitivamente habrá de contemplar los siguientes aspectos:

**- Las determinaciones ambientales expuestas en el apartado 6 del documento, deberán ser incorporadas al documento técnico del Plan Especial del Puerto.**

Se justificará la inclusión de estas medidas en la Memoria de Ordenación en el capítulo 6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN, subcapítulo 6.1. MEMORIA AMBIENTAL E INFORME DE SOSTENIBILIDAD, medidas que se trasladarán, en su caso, a los correspondientes documentos técnicos (Normas Urbanísticas, Fichas de las Áreas Funcionales, Ordenanzas de Edificación o de Urbanización, Plan de Vigilancia Ambiental, etc.), quedando la redacción tal y como sigue:

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

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

##### *1. Biodiversidad*

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

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

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

##### *2. Paisaje*

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

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

### 3. Residuos y vertidos

- Durante la fase de obra, los residuos asimilables a urbanos generados por el personal laboral serán debidamente recogidos en recipientes comunes específicamente dispuestos, trasladándolos diariamente hasta los contenedores dispuestos en la zona de servicio del puerto para su retirada por gestor autorizado. Los residuos inertes de la construcción y demolición que se pudieran generar serán tratados por gestor autorizado. Los residuos peligrosos generados en las obras serán gestionados cumpliendo estrictamente con la normativa vigente (gestión por gestor autorizado, tiempo de almacenamiento temporal en obra, etiquetado, etc.), debiendo estar almacenados en área debidamente acondicionada (superficie impermeabilizada, sobre cubetos de retención, con protección frente a inclemencias meteorológicas, etc.).

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

### 4. Atmósfera

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

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

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

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

- Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.

- En el caso de observación de nidos de "*Sterna hirundo*" durante el período de nidificación, se realizará un seguimiento ambiental del mismo con el objeto de minimizar potenciales afecciones asociadas a las obras que la Autoridad Portuaria pudiera estar desarrollando en su entorno.

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

#### f) Edificaciones catalogadas.

Se contemplan los edificios y espacios incluidos en el Catálogo de Protección del Plan General de Ordenación o declarados como Bien de Interés Cultural. Las determinaciones de aplicación a estos elementos serán las establecidas en dicho Catálogo, siendo de aplicación en cualquier caso las determinaciones establecidas en la legislación de patrimonio.



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

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

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

#### - MEMORIA AMBIENTAL: MEDIDAS AMBIENTALES EN FASE OPERATIVA

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

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

Medidas de carácter específico:

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

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

##### - Área Funcional de Dársena de Anaga

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

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

**- A la vista de lo expuesto en la página 14 del documento, en relación con la emisión de ruidos, también se deben incorporar las conclusiones del Anexo V del Informe de Sostenibilidad (evaluación de los niveles de ruido ambiental originados por el Puerto de Santa Cruz de Tenerife).**

Se justificará la inclusión de estas medidas en el mencionado subcapítulo 6.1 de la Memoria de Ordenación, quedando la redacción tal y como sigue:

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

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

**SEGUNDO. Sobre el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (Art. 84.4 D55/2006)**

En la misma sesión de la COTMAC también se acordó **INFORMAR** en sentido **FAVORABLE** la Revisión del Plan Especial del Puerto, si bien considerando lo siguiente:

**- Las conexiones previstas en el Plan Especial son provisionales en los puntos de encuentro con las vías que contempla el PTESVAM y se revisará en ese punto el planeamiento para lograr ese encaje cuando se apruebe el proyecto de la vía del Litoral.**

En relación a este aspecto, en la Memoria de la Información Pública del documento de Revisión del PEPSC (Junio 2014), en su apartado 3.5 ya se argumentaba lo siguiente:

*Sobre las alusiones habidas respecto a las determinaciones del PTESVAM, tal y como se detalla en el apartado 5.3.B de la Memoria de Ordenación, se indica que: “[...] en aquellos puntos donde las conexiones al sistema viario afecten o limiten la operatividad del Puerto, se ha optado por mantener los actuales puntos de acceso, que podrán reconsiderarse en un futuro mediante el consenso entre las administraciones públicas implicadas”. Todo ello considerando que la Disposición Adicional Tercera del mencionado PTESVAM establece que: “Las disposiciones relativas al ámbito “Vía Litoral” previsto en el indicado PTESVAM en la parte que transcurra por el espacio portuario, cumplirán las determinaciones de la legislación estatal en materia de puertos”.*

Por otra parte, y tal como se argumentaba en el 5.3.B de la Memoria de Ordenación del PEPSC en relación con las conexiones al sistema viario previstas por el PTESVAM en colindancia con el ámbito portuario:

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

- *El acceso principal al área de la Dársena de Los Llanos y a la vía de servicio se realiza junto al Auditorio desde la Avenida de La Constitución.*
- *El acceso al Muelle Norte desde la Avenida de Anaga se realiza mediante rotonda **adaptando la solución planteada tanto en la Revisión del Plan General como en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario**. Este acceso es de carácter exclusivo para el propio Muelle Norte y el edificio de aparcamientos en su caso. Cuando se aborde la modificación del trazado de la red viaria estructural de la ciudad, se deberá garantizar la prolongación de la vía de acceso al edificio de aparcamientos hasta su conexión con el tramo soterrado de la vía de servicio del puerto.*
- *Sobre el acceso al Litoral de Valleseco, se recoge en los planos con carácter indicativo la rotonda situada en la Autovía de San Andrés mediante la que se enlaza con el túnel de la Vía de Cornisa que atraviesa el Área Funcional de La Alegría, **de acuerdo con las determinaciones de la revisión del Plan General y del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del área metropolitana de Tenerife**.*

Por tanto, el carácter de provisional aludido en el Acuerdo de la COTMAC se de entender aplicable exclusivamente a los accesos previstos en el ámbito del Área Funcional de la Dársena de Los Llanos. En consecuencia, en la ficha de la mencionada Área Funcional, se incluirá la siguiente instrucción:

*- Las conexiones viarias previstas son provisionales en los puntos de encuentro con las vías que contempla el PTESVAM, debiendo revisarse en ese punto el planeamiento para lograr ese encaje cuando se apruebe este tramo del proyecto de la vía del Litoral.*

En Santa Cruz de Tenerife, septiembre de 2014

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

