

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

ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Septiembre 2014



- DOCUMENTOS DE INFORMACIÓN Y DE ORDENACIÓN

CODERCH, ESTUDIO DE URBANISMO Y ARQUITECTURA, SLP

- DIRECTOR REDACTOR:

Jorge Coderch Figueroa Arquitecto

- EQUIPO DE COLABORADORES:

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

- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES

Rosendo Jesús López López	Biólogo
Juan José Ubach Suárez	Biólogo

- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

TENO INGENIEROS

- SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS VINCULADAS AL CICLO DEL AGUA

ADRIALE INGENIERÍA, S.L.

ÍNDICE

ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

1. INTRODUCCIÓN	1
2. ORGANIZACIÓN Y PROGRAMACIÓN TEMPORAL	3
3. CRITERIOS ECONÓMICOS Y VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES	7
4. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	9

1. INTRODUCCIÓN

El Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias establece que las determinaciones y el contenido documental de los Planes Especiales serán objeto de un posterior desarrollo reglamentario.

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 determina la necesidad de establecer la organización y programación temporal para el desarrollo del planeamiento.

Así, el contenido de este documento da cumplimiento a la exigencia de organizar la gestión y programar las actuaciones públicas previstas en el Plan Especial, expresando la previsión temporal para su desarrollo.

Por otro lado, en cumplimiento del artículo 15, en su apartado 4, del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, se hace necesario elaborar también en este documento un informe de sostenibilidad económica, cuyo contenido se incluye en el epígrafe correspondiente.

Ante la singularidad y las características de determinadas actuaciones previstas en este Plan Especial del Puerto, resulta conveniente plantear su programación temporal con la flexibilidad suficiente para permitir que su ejecución se desarrolle de forma racional y según la evolución de las circunstancias que vayan aconteciendo en los años siguientes a la entrada en vigor del planeamiento.

En tal sentido, se han de establecer las prioridades y los plazos previstos para la ejecución de las principales actuaciones públicas derivadas de la ordenación contemplada en el instrumento del Plan Especial, teniendo estas previsiones sobre el desarrollo y ejecución de las determinaciones del planeamiento un alcance meramente indicativo.

Al propio tiempo, el alcance y la complejidad que presentan algunas de las actuaciones más relevantes, obliga necesariamente a definir su programación atendiendo a los principios de coordinación y cooperación interadministrativa, dada su vinculación con otras operaciones previstas por otras administraciones públicas.

2. ORGANIZACIÓN Y PROGRAMACIÓN TEMPORAL

Tal y como se establece en el Art. 3 de las Normas Urbanísticas, *“El Plan Especial [...] tendrá vigencia indefinida, sin perjuicio de las revisiones y modificaciones que se puedan producir con arreglo a lo dispuesto en este mismo Título y en la legislación urbanística aplicable”*.

En consecuencia, y además dada la actual coyuntura económica desfavorable que limita severamente la capacidad de inversión de la Administración Pública, debe advertirse que la organización y programación temporal propuesta es meramente indicativa, con el carácter normativo de recomendaciones.

Para el comienzo de la programación, deberá considerarse el tiempo previsible de duración del procedimiento de tramitación del Plan Especial para su aprobación y entrada en vigor. Esto permitirá contemplar en la programación el desarrollo consiguiente de aquellas obras que puedan estar en ejecución y establecer los plazos preVISIBLES sobre el inicio de algunas actuaciones ya previstas y que podrían obtener las pertinentes autorizaciones antes de la entrada en vigor del presente Plan Especial. Todo lo expresado anteriormente, se entiende sin perjuicio de las modificaciones que pudieran aprobarse o de que se acuerde formular la revisión del planeamiento antes de finalizar dicho período en caso de concurrir alguna de las circunstancias que justificarían dicha revisión según lo determinado en las Normas de este Plan Especial.

Por otra parte, y dadas las singulares características de los espacios portuarios y la legislación sectorial de aplicación, es necesario hacer algunas matizaciones en cuanto al contenido del ISE del presente Plan Especial,

- El ámbito y zonificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se corresponde con el del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de Julio (BOE nº 181, de 31 de Julio de 2006), si bien el Plan Especial de Ordenación - en tanto que instrumento urbanístico y no de planificación portuaria-, debe ceñirse a los espacios terrestres existentes en el momento de su redacción. En consecuencia, en el presente Plan Especial sólo 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 podría ser necesario acometer total o parcialmente a corto plazo.
- En razón de lo anterior y en aplicación de la legislación sectorial portuaria, son actos independientes del Plan Especial la legitimación de obras de naturaleza portuaria (como la incorporación de terrenos ganados al mar) o la redacción y sometimiento al trámite de Evaluación Ambiental de Proyectos específicos en determinadas Áreas Funcionales, actuaciones que tienen carácter previo a su ordenación pormenorizada por el Plan Especial (espacios que este Plan Especial remite en consecuencia a Plan Especial Complementario). El Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuenta con su propio Plan de Inversiones 2012-2016, aprobado dentro del marco del Plan de Empresa 2013 (adjunto en la Memoria de Información del Plan).
- La totalidad del ámbito del Plan Especial tiene la consideración de dominio público portuario con el carácter de Sistema General, no siendo necesario habilitar partidas presupuestarias para la obtención de suelo según los mecanismos legalmente establecidos y habitualmente utilizados en otros instrumentos de ordenación (expropiación, cesión gratuita, etc.)
- Si bien una parte de las intervenciones en el ámbito del puerto (como las previstas en el mencionado 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.

En el cuadro sobre la programación indicativa de las principales actuaciones (que se incluye más adelante), se denominan las distintas actuaciones previstas por Áreas Funcionales.

Además de la naturaleza de la actuación (uso portuario, uso comunitario, urbanización-red viaria, etc.) se establece su prioridad indicativa a partir de tres grados (que se expresan con los números 1, 2 y 3 en el cuadro), con el único fin de indicar los criterios recomendados para las preferencias en el desarrollo de la ejecución del planeamiento; no se establece prioridad para las actuaciones ya previstas en el Plan de Inversiones, que se ejecutarán de acuerdo al mismo.

Por otro lado, para las actuaciones que se prevea desarrollar a través de la participación de concesionarios, deberán concretarse los plazos de ejecución en los correspondientes pliegos y acuerdos administrativos.

Por último, las actuaciones que dependen de la participación de otras administraciones en el ámbito portuario afectan principalmente al sistema de transportes (ver capítulo 4.1 siguiente), que son: la Vía del Litoral en el tramo frente a la Plaza de España (ya finalizada y en funcionamiento), la Vía de Servicio del Puerto paralela a la anterior, las actuaciones previstas en el Plan Territorial del Sistema Viario del Área Metropolitana, destacando en el ámbito portuario la penetración de la Vía de Cornisa (afectando a las áreas funcionales de La Alegría y Litoral de Valleseco) y otros tramos de la Vía del Litoral (áreas de Dársena de Anaga y Equipamiento Náutico de Anaga) así como la infraestructura ferroviaria del tren del sur (áreas de La Hondura, Parque Marítimo y Cabo Llanos).

Sobre estas últimas actuaciones (Vía de Cornisa, Vía del Litoral en el ámbito de Anaga y Tren del Sur), el Plan Especial se limita a recoger las determinaciones establecidas por los respectivos planes territoriales a fin de permitir su compatibilidad con la ordenación del puerto, instrumentos de ordenación que deberán contemplar, en su caso, con la correspondiente programación y previsión económica de tales inversiones.

En consecuencia, en el ámbito portuario y por determinaciones de este Plan Especial no se contemplan en su programación económica nuevas obras a realizar con participación de otras administraciones. En cuanto a la obra del túnel de la vía de servicio del Puerto (ya prevista con anterioridad a la redacción de este Plan Especial), es una obra financiación mixta (lo que se desarrolla más adelante).

Se procede en consecuencia a la asignación de las principales actuaciones previstas en la zona de servicio del puerto a los efectos de su programación indicativa (Cuadro 1), señalando el tipo de actuación a realizar (de las que se estima la repercusión económica de las actuaciones de urbanización y documentos a redactar por determinación del Plan Especial) y estableciendo la prioridad de las distintas actuaciones, que se organizan de la siguiente manera:

Actuaciones a cargo de la Autoridad Portuaria:

- **AP (PI):** Actuaciones ya previstas en el Plan de Inversiones del Puerto 2012-2016.
- **AP (PI*):** Actuaciones a incluir en futuros Planes de Inversiones del Puerto.
- **AP (PI)-OA:** Corresponde a la mencionada ejecución del túnel de la vía de servicio del puerto en el Muelle de Enlace, siendo una actuación de financiación mixta entre la Autoridad Portuaria y el Gobierno de Canarias. Esta obra se desarrolla en dos tramos:

- Un tramo, a ejecutar por la Autoridad Portuaria y ya prevista en el Plan de Inversiones.
- Otro tramo, a ejecutar por el Gobierno de Canarias, denominada “*Proyecto de Vía Litoral de Santa Cruz de Tenerife. Vía de Servicio Portuaria*”, obra ya adjudicada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (según se indica en el apartado 9.2 de la Memoria de Información).

- **AP (PE):** Actuaciones previstas por el Plan Especial, en la que no sólo se incluye la ejecución de obras de urbanización sino además la redacción de los distintos documentos necesarios para el desarrollo del mismo, siendo estas el conjunto de acciones a cuantificar económicamente en este documento.

Otras actuaciones:

- **CA:** Actuaciones previstas en el Plan Especial en las que puedan participar los diversos agentes privados que operen en la zona de servicio del puerto, principalmente mediante concesión administrativa, sin perjuicio de que parte de las mismas puedan ejecutarse exclusivamente a cargo de la Autoridad Portuaria o bien mediante financiación mixta entre Autoridad Portuaria y agentes privados.

- **PM:** Actuaciones de similar naturaleza a las anteriores en cuanto a que ejecutar preferentemente mediante concesión administrativa, si bien con la particularidad de encontrarse dentro del ámbito de gestión de la Sociedad Parque Marítimo.

A partir de la programación indicativa que se determina en el presente documento y para un correcto seguimiento de la gestión y ejecución de las actuaciones previstas, deberán elaborarse los correspondientes Programas de gestión y ejecución que incluyan de forma sistemática y ordenada los diferentes proyectos y obras a ejecutar, que podrán definirse ya sea por su incidencia global en un área concreta (por ejemplo, en el área del Muelle de Enlace) y en algún caso por el carácter o tipo de actuaciones que comprende. Por ello, algunos proyectos podrán estar vinculados a dos programas, lo que conllevará la debida coordinación entre ellos.

Todo ello sin perjuicio de 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.

**CUADRO 1. PROGRAMACIÓN INDICATIVA DE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES
EN EL ÁMBITO PORTUARIO**

Área Funcional	Denominación	TIPO	PR	ORG (*)
Cabo Llanos	Edificación de uso terciario, plaza y aparcamientos	UT-URB-AP	3	CA
Dársena de Los Llanos	Área ajardinada	URB	1	AP (PE)
Parque Marítimo	Plaza, Uso Comunitario Recreativo-Deportivo y Aparcamiento Subterráneo	UC-URB-AP	2	PM
	Uso Comunitario Recreativo y Aparcamiento Subt. Anexo a Auditorio	UC-AP	3	CA
Muelle de Enlace	Túnel de la vía de servicio en el Muelle de Enlace	URB	-	AP (PI)-OA
	Marina del Atlántico y uso Náutico Deportivo	UP-AP	1	CA
	Terminal de Pasajeros, zonas de preembarque, uso terciario, plazas y peatonales y aparcamiento	UP-UT-URB-AP	3	CA
	Plazas y aparcamiento subterráneo	URB-AP	2	CA
	Edificación de Uso Recreativo (y compatible Deportivo / Náutico Deportivo)	UC (UP)	2	CA
Dársena de Anaga	Edificio de Aparcamientos y Terciario compatible con cubierta de Plaza	AP-UT-URB	3	CA
	Terminal de Cruceros	UP-URB-AP	-	AP (PI*)
La Alegría	Edificio de oficinas y aparcamientos	UT-AP	3	CA
Litoral de Valleseco	Redacción Plan Especial Complementario	PL	1	AP (PE)
El Bufadero	Áreas ajardinadas	URB	2	AP (PE)
Cueva Bermeja	Urbanización y dotación de servicios de la nueva explanada	URB	-	AP (PI*)
	Áreas ajardinadas	URB	3	AP (PE)
Dársena Norte	Urbanización explanada Dársena de Pesca, 3ª fase	URB	-	AP (PI)
Litoral de San Andrés	Redacción Plan Especial Complementario	PL	2	AP (PE)
TIPO	UP (Usos Portuarios) / UT (Usos terciarios) / UC (Uso Comunitario) / URB (Urbanización-Espacio Libre-Red Viaria) / AP (Aparcamiento) / PL (Planeamiento)			
PRIORIDAD	1 / 2 / 3			
ORGANIZACIÓN	AP (Autoridad Portuaria): PI (Plan Inversiones Puerto) / PI* (no incluida en actual PI) / PI-OA (PI y Otras Administraciones) / PE (Plan Especial) Otras actuaciones: CA (Concesión Administrativa o Financiación mixta) / PM (Parque Marítimo)			

3. CRITERIOS ECONÓMICOS Y VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Desde el punto de vista económico, se determina a continuación el coste de las actuaciones por determinación del Plan Especial en base a los criterios establecidos por el capítulo 2 precedente.

La valoración aproximada de los costos de las obras a ejecutar se realiza tomando como base para cada tipo de obra los precios unitarios de referencia del Colegio de Arquitectos de Canarias, estableciéndose el siguiente valor unitario por metro cuadrado:

Valor unitario de ejecución de sistema viario	109,20 €/m ²
Valor unitario de ejecución de plazas y parques	120,20 €/m ²
Valor unitario de ejecución de áreas ajardinadas	43,67 €/m ²

Tal aproximación orientativa sobre los costes de ejecución de las principales actuaciones programadas se realiza de forma global, sin distinguir los datos correspondientes a honorarios técnicos de proyectos y dirección de obra y los del presupuesto de ejecución de contrata, que serán los que en cada caso establezcan los respectivos contratos que suscriba la Autoridad Portuaria y los técnicos y empresas correspondientes.

Además de las obras de urbanización, deben elaborarse instrumentos normativos cuya redacción es imprescindible para poder desarrollar las determinaciones contenidas en el Plan Especial y cuyo coste correrá también a cargo de la Autoridad Portuaria. Para ello se ha establecido un cálculo estimativo en función de los baremos orientativos establecidos por el Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias para los trabajos de ordenación territorial y urbanística. En este sentido se indica que los honorarios de las Ordenanzas de Edificación se han establecido en base al criterio de adaptar las ordenanzas municipales de edificación a las características singulares del puerto.

A continuación se incluyen los cuadros resumen de la evaluación económica de las actuaciones referidas a las principales actuaciones de urbanización y documentos a redactar por determinación del Plan Especial.

CUADRO 2. ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL CONJUNTO DE ACTUACIONES Y DOCUMENTOS A CONSECUENCIA DE DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL			
Tipo	Denominación	Sup. estim (m²)	Costo estimado (€)
Actuaciones de Urbanización	Áreas ajardinadas AF Dársena de Los Llanos	1.804	78.781
	Áreas ajardinadas AF El Bufadero	693	30.263
	Áreas ajardinadas AF Cueva Bermeja	5.862	255.994
	Subtotal Actuaciones Urbanización		365.038
Instrumentos de Ordenación y otros documentos	Plan Especial Complementario del Litoral de Valleseco		60.000
	Plan Especial Complementario del Litoral de San Andrés		60.000
	Planes Especiales Complementarios del resto de Áreas no Ordenadas		30.000
	Ordenanzas Portuarias de Edificación		6.000
	Subtotal Instrumentos de Ordenación		156.000

4. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

La necesidad de redactar el Informe de Sostenibilidad Económica (ISE) viene determinada por la exigencia contenida en el artículo 15, en su apartado 4, del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo que establece en relación a la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano que la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

No obstante, la precitada legislación está orientada con carácter general al contenido que le es propio a los instrumentos de ordenación de “desarrollo urbano” (principalmente, planeamiento general o parcial), por lo que son de aplicación las consideraciones habidas en el capítulo 2 sobre la singularidad del espacio portuario y la legislación sectorial de aplicación, dado que además, el conjunto del puerto es en sí mismo un sistema general destinado a usos productivos vinculados al transporte marítimo.

4.1. IMPACTO DE LAS ACTUACIONES DE SISTEMAS DE TRANSPORTE

El ámbito del Plan Especial se ve afectado principalmente por los siguientes sistemas de transporte de carácter comarcal e insular de nueva implantación determinados por otras Administraciones Públicas, por lo que al estar vinculados a éstas, estos sistemas no producirán impacto alguno en las inversiones propiamente portuarias.

En cuanto a la ejecución del túnel de la vía de servicio del puerto en el ámbito del Muelle de Enlace, tal y como se ha desarrollado en el capítulo 2 precedente es una actuación de financiación mixta entre la Autoridad Portuaria y el Gobierno de Canarias en dos tramos diferenciados.

4.1.1. SISTEMA FERROVIARIO

En determinadas áreas funcionales del Plan Especial, se permite la compatibilidad de la infraestructura ferroviaria del tren del sur, según se indica en la Memoria de Información y Ordenación y en las condiciones establecidas en las normas.

4.1.2. SISTEMA VIARIO

Se destacan principalmente los sistemas viarios contemplados en el Sistema General Viario del Área Metropolitana (Vía Litoral en el ámbito del Muelle de Enlace – ya finalizada y en funcionamiento - y Vía de Cornisa – no ejecutada).

4.2. MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

El mantenimiento de las infraestructuras que son necesarias para la prestación de los servicios y los servicios en sí que se concretan en:

- Suministro de energía eléctrica (líneas de alta y media tensión, centros de transformación y distribución, red de baja tensión, alumbrado público, etc.)

- Abastecimiento (tales como depósitos de agua, canales, redes de distribución, etc.)
- Saneamiento (redes de alcantarillado, estaciones de impulsión y bombeo, depuradoras, etc.)
- Telecomunicaciones (redes de telefonía, de cable, etc.)

En cuanto a las dos primeras, corren exclusivamente a cargo de las distintas empresas suministradoras y en última instancia en el consumidor a través del abono de las facturas por los servicios correspondientes. En cuanto a las dos últimas, parte de las actuaciones se ejecutan por la Autoridad Portuaria.

4.3. SUFICIENCIA Y ADECUACIÓN DEL SUELO A USOS PRODUCTIVOS

Tal como se desprende del *Cuadro 3. Resumen de Superficies y usos por Áreas Funcionales* incluido en la Memoria de Ordenación, el 57,58% del ámbito portuario se destina a usos productivos (usos de servicios portuarios y usos terciarios), destinándose el resto de la superficie a usos comunitarios, espacios libres públicos e infraestructuras.

Entre los usos pormenorizados, destacan dentro de los de servicios portuarios y actividades vinculadas (56,30% del suelo) los industriales, principalmente en las Áreas Funcionales de Cueva Bermeja y Dársena Norte, donde se desarrolla la principal área de crecimiento del conjunto del puerto.

En cuanto al uso terciario (1,28% del suelo), se localiza principalmente en las Áreas Funcionales de Cabo Llanos y La Alegría (en sendas edificaciones en altura) y en menor medida en el Parque Marítimo y el Bufadero. Debe computarse además el previsto dentro del Muelle de Enlace, contemplado como uso compatible de los usos de Pasajeros y Náutico-Deportivo (ubicado en las principales edificaciones previstas de la Terminal de Pasajeros y Marina del Atlántico, respectivamente).

En Santa Cruz de Tenerife, septiembre de 2014

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