



Puertos de Tenerife

Santa Cruz de Tenerife.

18 Julio 2017.

Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife

S/R.:

N/R.:
Secretaría General.

Avda. Francisco La Roche, 49
38001 Santa Cruz de Tenerife

Destinatario:



**Gerencia de Urbanismo
del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.**



Santa Cruz de Tenerife.-

Asunto:

FORMULACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ÁMBITO REMITIDO A PLAN ESPECIAL COMPLEMENTARIO) TRAS LA EMISIÓN DEL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

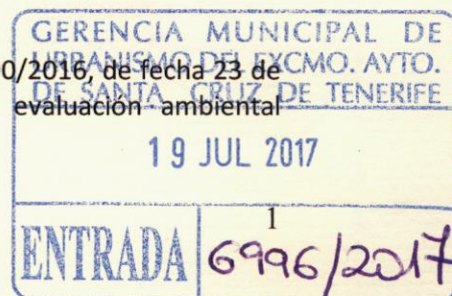
En la sesión celebrada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en fecha 17 de julio de 2017, se examinó propuesta relativa a la formulación de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito remitido a Plan Especial Complementario) tras la emisión del Informe Ambiental Estratégico, informándose de su contenido en los siguientes términos.

Primero.- El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada en fecha 5 de octubre de 2016, acordó tener por formulado el documento de "Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito Remitido a Plan Especial Complementario)", al que se unía el correspondiente "Documento Ambiental Estratégico", ambos de fecha septiembre 2016, y que se siga la tramitación reglamentaria.

Segundo.- En cumplimiento del citado acuerdo, con fecha 11 de octubre de 2016 la Autoridad Portuaria procedió a su notificación a la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, remitiendo copia de los documentos a tramitar.

Tercero.- Con fecha 14 de diciembre de 2016, por la Gerencia de Urbanismo se remite a la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias documentación relativa a la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco.

Cuarto.- Por resolución del Viceconsejero de Política Territorial, nº 290/2016, de fecha 23 de diciembre de 2016, se dispone el inicio del procedimiento de evaluación ambiental



estratégica simplificada, sometiendo la documentación técnica y el documento ambiental estratégico al trámite de consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, por un plazo de 45 días hábiles.

Quinto.- La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC), en sesión celebrada el 6 de abril de 2017, acordó formular el Informe Ambiental Estratégico respecto de la "Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el Área Funcional de Valleseco", concluyendo la ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente.

Asimismo, la COTMAC acordó informar la "Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el Área Funcional de Valleseco" en sentido FAVORABLE, si bien estableciendo las siguientes observaciones:

- El estudio económico-financiero debe indicar las fuentes de financiación con las que se ejecutarán las obras, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal Supremo.
- Procede corregir el error material detectado en el fichero de las normas donde no se han incorporado como usos pormenorizados complementarios los de infraestructuras, que sí se mencionan en el epígrafe 5.3 de la Memoria y se prevén en los planos de ordenación 2.5 y 2.6 del documento.

Sexto.- Al objeto de atender lo informado por la COTMAC, se ha elaborado el documento denominado "Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito Remitido a Plan Especial Complementario)", de fecha julio 2017, en el que, básicamente, se modifica el documento denominado "*Organización de la Gestión Pública del Plan. Informe de Sostenibilidad Económica*", al objeto de incluir un apartado relativo a las fuentes de financiación para la ejecución de las obras derivadas de la ordenación propuesta en el Plan, además de completar el Informe de Sostenibilidad Económica incluyendo la estimación de los costes de mantenimiento y conservación de la actuación en la parcela Playa de Charcos y su gestión tras la ejecución de las obras.

Asimismo, se incorpora en la Ficha de Ordenación del Área Funcional, la compatibilidad del uso de Infraestructuras, además de revisar los planos del documento relativos a redes de infraestructuras.

Por otro lado, se ha definido la compatibilidad de usos en la edificación de servicios prevista en la parcela Playa de Charcos, además de precisar la situación de aplicación a aquellas edificaciones existentes en la parcela Comunitario-Deportiva cuya conservación no se dispone en el Plan, a partir de su aprobación y hasta que se ejecuten las actuaciones resultantes de la ordenación.

Se informó seguidamente de que el vigente Plan General de Ordenación contempla, dentro de su Sistema General Viario, una rotonda en la intersección de la Vía Litoral con la Vía de Circunvalación Norte definida en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, parte de la cual ocupa el ámbito ordenado por la Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito remitido a Plan Especial Complementario), así como de que la propuesta objeto de examen contempla, expresamente, la compatibilidad de la ordenación propuesta con la futura ejecución de la referida rotonda.

No obstante, con posterioridad a la elaboración del documento cuya formulación es objeto de la propuesta objeto de examen por el Consejo de Administración, desde la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife se ha indicado a la Autoridad Portuaria la necesidad de que, al igual que en el Plan General, el espacio que ocuparía la referida rotonda debe ser calificado como Sistema General Viario, independientemente de que se prevea la posibilidad de su tratamiento mientras dicha vía no se desarrolle.

Por lo expuesto, para solventar esta cuestión y que se pueda continuar la tramitación del expediente, se propone que el Consejo de Administración tenga por formulado el documento denominado "Modificación de Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito Remitido a Plan Especial Complementario)" revisando la calificación del suelo al objeto de ajustarla al planeamiento general, incluyéndose el Sistema General Viario para el ámbito correspondiente a la primera intersección de la Vía de Circunvalación Norte definida en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana, así como su franja de servidumbre, con la calificación de Espacio Libre de Protección del Viario. Para ello, procede modificar la ficha de ordenación del Área Funcional y los Planos de Ordenación 2.3 y 2.4 del documento objeto de examen.

CONSIDERANDO:

I. Que la competencia para adoptar la resolución que proceda reside en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30.5 s) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con lo prevenido en el artículo 26 del citado texto legal.

II. Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56.2 a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la formulación de los Planes Especiales corresponde a la Autoridad Portuaria.

III. Que en virtud de lo dispuesto en el apartado b) del citado artículo 56.2, la tramitación y aprobación del documento se realizará por la Administración competente en materia de urbanismo de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio.

El Consejo ACORDÓ:

I. Tener por formulado el documento de Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (Ámbito Remitido a Plan Especial Complementario), en los términos contenidos en el documento que acompaña a la propuesta, de fecha julio 2017 si bien, siguiendo las indicaciones de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, al objeto de continuar con la tramitación del expediente, revisando la calificación del suelo al objeto de ajustarla al planeamiento general, incluyéndose el Sistema General Viario para el ámbito correspondiente a la primera intersección de la Vía de Circunvalación Norte definida en el PTEO del Sistema Viario del Área Metropolitana, así como su franja de servidumbre, con la calificación de Espacio Libre de Protección del Viario, lo que conllevará la modificación de la ficha de ordenación del Área Funcional y los Planos de Ordenación 2.3 y 2.4 del documento objeto de examen.

II. Que se siga la tramitación reglamentaria.

Lo que se comunica a esa Gerencia a los correspondientes efectos, adjuntando un ejemplar en CD del documento de fecha julio 2017 que incluye las indicaciones de la Gerencia explicitadas en el apartado I del presente acuerdo.

EL PRESIDENTE

Ricardo Melchior Navarro



LA SECRETARIA

Rosario Arteaga Rodríguez

Digitally signed by FERMIN GARCIA
MORALES - 43366410W
DN: cn=FERMIN GARCIA MORALES -
43366410W, c=ES, o=GERENCIA
MUNICIPAL DE URBANISMO SANTA
CRUZ DE TENERIFE, ou=DIRECCIÓN
TÉCNICA DE URBANISMO,
email=fgarmor@santacruzdetenerife.es
Reason: Documento informado para su
aprobación inicial
Date: 2017.08.03 13:17:14 +01'00'



MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Documento de Aprobación Inicial Julio 2017

ENTIDAD CASARIEGO - Firmado digitalmente por ENTIDAD
CASARIEGO - GUERRA ARQUITECTOS SL -
GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF B35578368 - NOMBRE GUERRA
JIMENEZ ELSA - NIF 43258647V
SL - CIF B35578368 - Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
o=FNMT, ou=FNMT Clase 2 CA,
ou=703006096, cn=ENTIDAD CASARIEGO
- GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF
B35578368 - NOMBRE GUERRA JIMENEZ
ELSA - NIF 43258647V
43258647V Fecha: 2017.07.09 14:59:45 +01'00'

CASARIEGO · GUERRA, arquitectos



MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

CONTENIDO DOCUMENTAL:

- I. MEMORIA DE INFORMACIÓN**
- II. PLANOS DE INFORMACIÓN**
- III. MEMORIA DE ORDENACIÓN**
- IV. NORMAS URBANÍSTICAS**
- V. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**
- VI. PLANOS DE ORDENACIÓN**

EQUIPO DE TRABAJO:

Responsable:

CASARIEGO · GUERRA arquitectos S.L.

Redacción:

Joaquín Casariego Ramírez, Dr. Arquitecto.

Elsa Guerra Jiménez, Arquitecta, Máster en Planeamiento Urbano.

Noemí Tejera Mujica, Arquitecta, Máster en Gº Patrimonio Histórico.

Con la colaboración de:

Delia Suárez Darías, Arquitecta

María González Santana, Arquitecta

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

PREÁMBULO.....	1
I. <u>MEMORIA DE INFORMACIÓN</u>	
1. CONSIDERACIONES GENERALES	3
1.1. Agentes	3
1.2. Tipo y Condiciones de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco	3
1.3. Antecedentes de la Ordenación del Litoral de Valleseco	4
2. CONDICIONES DE PLANEAMIENTO	7
2.1. Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (PUPE) Definición del Área Funcional de Valleseco.....	8
2.2. El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (PEP) Marco general para la ordenación del Litoral de Valleseco.....	11
2.3. Determinaciones del Planeamiento General para el Litoral de Valleseco.	15
2.4. El Litoral de Valleseco en el PIOT y su adaptación a las Directrices de Ordenación General.....	25
2.5. El Litoral de Valleseco en el Plan Territorial Especial del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.....	28
2.6. El Litoral de Valleseco en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana de Tenerife.....	34
2.7. El Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos de Tenerife.....	37
2.8. Las Directrices de Ordenación General.....	40
3. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO	41
3.1. El Proyecto Básico de Ordenación del Área Funcional de Valleseco, 2007 – Adenda, 2011	41
3.1.1. Ideas generales.....	41

4. LITORAL DE VALLESECO: ESTADO ACTUAL.....	44
4.1. Ámbito: Áreas de Ordenación	46
4.2. Descripción pormenorizada del estado actual del ámbito que se ordena.....	47
4.2.1. Redes de infraestructura	48
5. MARCO LEGAL APLICABLE.....	50

II. PLANOS DE INFORMACIÓN

1. SITUACIÓN:

1.1.	SITUACIÓN GENERAL	E 1/15.000
1.2.	FOTOGRAFÍAS GENERALES	---

2. CONDICIONES DE PLANEAMIENTO:

2.1.	ÁMBITO ORDENADO	E 1/3.500
------	------------------------	------------------

3. ESTADO ACTUAL:

3.1.	ÁMBITO EXTENSO / S/ ORTOFOTO	E 1/3.500
3.2.	ÁMBITO ORDENADO	E 1/1.800
3.3.	ESTUDIO FOTOGRÁFICO / PLAYA DE CHARCOS	---

4. REDES DE INFRAESTRUCTURA:

4.1.	INFRAESTRUCTURAS – AGUA/ SANEAMIENTO/ COMBUSTIBLES	E 1/1.800
4.2.	INFRAESTRUCTURAS – ELECTRICIDAD/ ALUMBRADO/ TELECOM.	E 1/1.800

VI. PLANOS DE ORDENACIÓN

1. ÁMBITO:

1.1. ÁREAS DE ORDENACION **E 1/1.350**

2. ÁMBITO ORDENADO:

2.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO **E 1/1.800**

2.2. ÁMBITO S/ ORTOFOTO - COTAS **E 1/1.800**

2.3. DEFINICIÓN DE PARCELAS – USOS **E 1/1.800**

2.4. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN - MOVILIDAD **E 1/1.800**

2.5. INFRAESTRUCTURAS – AGUA/ SANEAMIENTO **E 1/1.800**

2.6. INFRAESTRUCTURAS – ELECTRICIDAD/ ALUMBRADO/ TELECOM. **E 1/1.800**

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN

Preámbulo

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife vigente en la actualidad, fue promovido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y aprobado definitivamente por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 13 de noviembre de 2014.

Para el ámbito no ordenado del Área Funcional del Litoral de Valleseco dicho Plan Especial remite la ordenación pormenorizada a Plan Especial Complementario, apuntando a las diversas circunstancias que podrían incidir en este ámbito, derivadas de la tramitación ambiental, la protección cultural y la definición de los proyectos y ejecución de las obras correspondientes a las actuaciones previstas en el mismo.

Efectivamente, la Playa de Valleseco, como popularmente se la denomina, es una de las ambiciones vinculadas al litoral de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife cuya definición se ha ido abordando en los últimos diez años.

La ordenación general de la Playa de Valleseco ha tomado forma a partir de la propuesta ganadora del Concurso de Ideas convocado al efecto en 2005, 'Sol y Sombra', que se ha ido desarrollando primero en un Proyecto Básico y el Estudio de Impacto Ambiental que concluyó con la Declaración de Impacto Ambiental favorable en 2012, así como en el Proyecto Constructivo parcial, de la denominada fase 1, en 2009.

Si bien la actuación en el Litoral de Valleseco responde a una idea unitaria, diversos factores entre los que se cuentan condiciones procedimentales, así como de promoción e inversión, resultan en la diferenciación de dos subámbitos de ordenación, que a su vez responderán a fases de ejecución diversas: la Playa de Arena y la Playa de Charcos, denominaciones que devienen del propio Proyecto Básico que define el área.

En la actualidad el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, están impulsando el desarrollo de la actuación en la denominada 'Playa de Charcos', esto es el área que abarca desde la Escuela Náutica hasta el final del muelle del CIDEMAT. Estas circunstancias precisan de la ordenación pormenorizada de dicho ámbito.

Por su parte, la denominada 'Playa de Arena', desde el final de la línea de Muelle del CIDEMAT hasta la Dársena del Bufadero, corresponde a una actuación que va a ser promovida desde la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, para lo que previamente este ámbito deberá ser desafectado del dominio público portuario y excluido de la zona de servicio portuaria, lo que alteraría el procedimiento de ordenación que le correspondería. Por estos motivos se considera conveniente mantener, por ahora, la remisión de la ordenación pormenorizada de esta zona a Plan Especial Complementario.

De estas condiciones resulta la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife para el Litoral de Valleseco (en el ámbito remitido a Plan Especial Complementario), que procederá por tanto a ordenar pormenorizadamente el área que se pretende desarrollar a corto plazo y mantiene para el resto la remisión a instrumento de planeamiento complementario.



Panorámicas oblicuas del Litoral de Valleseco.

1. CONSIDERACIONES GENERALES

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN

1. CONSIDERACIONES GENERALES

1.1. AGENTES

La MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (en el ámbito remitido a Plan Especial Complementario), es objeto del encargo de la AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE a la empresa CASARIEGO/GUERRA, arquitectos S.L., con el fin de adecuar sus previsiones para el ámbito puntual señalado, a las circunstancias de promoción y desarrollo actuales.

1.2. TIPO Y CONDICIONES DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, vigente desde el 18 de diciembre de 2014, fue aprobado definitivamente por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 13 de noviembre de 2014, y publicado en el BOP nº 156, de 28 de noviembre de 2014 (en adelante PEP). Este plan constituye un marco general de ordenación reciente del ámbito portuario, que da encaje tanto a las demandas y tendencias relacionadas con la actividad portuaria, como a su encuentro con la ciudad. Se trata de un instrumento, que tal como se señala en su Memoria, 'viene a convertirse también en un cauce para el diálogo entre el Puerto y la Ciudad e incluso entre el Puerto y la Isla'. En este sentido, aborda directamente la ordenación pormenorizada de determinados ámbitos de encuentro ciudad-puerto, como el Muelle de Enlace. Sin embargo, para el Litoral de Valleseco, en el momento de la redacción del PEP se contaba con determinadas incógnitas que se tradujeron en la remisión de la ordenación pormenorizada a Plan Especial Complementario.

En la actualidad las circunstancias de parte del ámbito del Litoral de Valleseco, la denominada 'Playa de Charcos', han variado, en tanto que se pretende abordar esta actuación a corto plazo. Estas circunstancias hacen necesario que se cuente, en el menor plazo posible, con la ordenación pormenorizada de este ámbito.

El resto del Litoral de Valleseco, la denominada 'Playa de Arena', no cuenta aún con condiciones precisas para asumir la actuación prevista en la misma, si bien la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar se ha identificado como promotora de dicha actuación, lo que precisaría de la exclusión del ámbito correspondiente de la zona de servicio portuaria. Para la definición de la ordenación pormenorizada de este ámbito se entiende necesaria la coordinación con la Dirección General referida que actuará como promotora del proyecto.

Lo anteriormente expuesto conlleva plazos distintos para el desarrollo de las dos actuaciones referidas y de su planeamiento, por lo que en aras de avanzar eficazmente en el desarrollo del ámbito del Litoral de Valleseco, se propone modificar puntualmente el PEP para ordenar pormenorizadamente la 'Playa de Charcos' y mantener la remisión de la ordenación del ámbito de la 'Playa de Arena' a Plan Especial Complementario.

La 'Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco' a la que corresponde el presente documento, si bien altera el contenido del PEP para el ámbito puntual del Litoral de Valleseco, no se corresponde a ninguno de los supuestos que implicarían una Revisión. Se trata de a partir del propio marco de ordenación del PEP, definir dos ámbitos diferenciados en el Litoral de Valleseco y desarrollar la ordenación de uno de ellos, 'La Playa de Charcos. Esta Modificación si bien se refiere a espacios libres públicos, no afecta a su forma, superficie o localización, por lo que se trata de una Modificación no Cualificada u Ordinaria. Y además, de carácter puntual, en tanto que afecta exclusivamente al Litoral de Valleseco, sin ninguna otra afección al resto del ámbito del PEP.

1.3. ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN DEL LITORAL DE VALLESECO

La ordenación del Área de Valleseco parte de la convocatoria de un Concurso de Ideas en octubre de 2005, a partir del Protocolo General de colaboración suscrito en junio de 2005, entre la Dirección General de Costas (actualmente Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar), la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, sobre acciones a desarrollar en el litoral de Valleseco, en el que se establece que su ejecución y financiación se plasmarán en el futuro en el correspondiente convenio de colaboración.

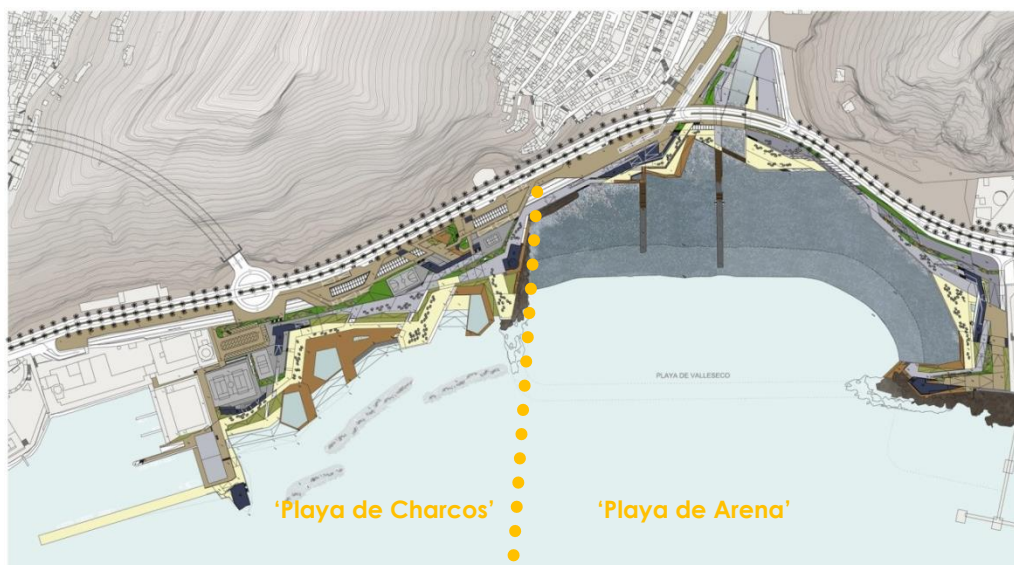
El Concurso fue convocado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (publicado en el BOE nº 257, con fecha 27 de octubre de 2005), en colaboración con la Dirección General de Costas y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, con la participación de la Asociación de Vecinos de Valleseco y otras instituciones de la ciudad. El primer premio de este certamen lo obtuvo la propuesta denominada 'SOL Y SOMBRA', del equipo CASARIEGO · GUERRA, arquitectos. Como consecuencia la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife encargó a la empresa ganadora en primer lugar la redacción del Proyecto Básico del Área Funcional de Valleseco en 2006, que fue entregado en 2007, y posteriormente, el Proyecto de Ejecución de la Fase 1, en 2008, entregado en 2009.

El Proyecto Básico del Área Funcional de Valleseco, se elaboró entre 2006 y 2007, con la dirección de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, y la colaboración de la Dirección General de Costas.

En marzo de 2009 se inició la tramitación ambiental del Proyecto Básico con la entrada del documento ambiental correspondiente en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. En julio de 2010 la Dirección

General de Calidad y Evaluación Ambiental, una vez finalizada la fase de consultas, decide el sometimiento de dicho proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En consecuencia, en septiembre de 2011 la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife presentó la documentación solicitada para el procedimiento correspondiente. Dicha documentación incluye una 'Adenda' al Proyecto Básico, elaborada por 'Evalúa, soluciones ambientales' bajo la dirección de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que acotó el ámbito de actuación e introdujo determinados ajustes en la misma, definiendo así la intervención que se sometió a Declaración de Impacto Ambiental.

En resolución de 18 de diciembre de 2012 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Ordenación del Área Funcional de Valleseco, Santa Cruz de Tenerife, que se publica en el BOE nº 7 de 8 de enero de 2013, de carácter favorable al mismo, concluyendo que *"siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales"*.



Proyecto Básico de Ordenación del Área Funcional de Valleseco. CASARIEGO · GUERRA, arquitectos. 2007. Planta (señalando la 'Playa de Charcos' y la 'Playa de Arena')

Entre las condiciones dispuestas en esa declaración, se incluye la siguiente: *"En lo que se refiere a los instrumentos de planificación, el promotor entiende que el proyecto presentado desarrolla, en líneas generales, los usos previstos en el PUEP; pero también considera que podrá ser necesaria la modificación/ aprobación de los instrumentos de ordenación vigentes en el área, PUEP, Plan Especial del Puerto y Plan Especial del Área de Funcional de Valleseco como*

paso previo a la ejecución del proyecto básico de ordenación que se tramita."

Asimismo, en la exposición del procedimiento de declaración de impacto ambiental, en referencia a la identificación de los promotores del proyecto, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife se presenta como órgano sustantivo del proyecto, mientras que, mediante oficio de 2 de junio de 2010, se identifica la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar como promotor de la actuación denominada 'Playa de Arena'.

2. CONDICIONES DE PLANEAMIENTO

2. CONDICIONES DE PLANEAMIENTO

El PEP desarrolla en sus diversos documentos, tanto su relación con el marco general del Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 2006 (en adelante PUEP), como con el resto de instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial que inciden en su ámbito.

En este capítulo, se partirá del PEP, desarrollando con mayor detalle las referencias de esos instrumentos de planeamiento al área específica del Litoral de Valleseco.

En concreto, además del propio marco de planeamiento del espacio portuario, los planes que inciden en la ordenación y futuro del Litoral de Valleseco son los siguientes:

. El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife, 2014 (en adelante PGO), que dispone la ordenación pormenorizada del área de referencia a través de Plan Especial, a formular por la Autoridad Portuaria.

. Y los siguientes planes territoriales:

- . El Plan Insular de Ordenación de Tenerife. (2011) (En adelante PIOTI)
- . El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife. (2007)
- . El Plan Territorial Especial del Sistema Tranviario del Área Metropolitana de Tenerife. (2003, Modif. 2010_Aprobº Inicial)
- . El Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos. (2012)

A cada uno de los documentos anteriores se refiere este capítulo, donde se señalan y analizan las referencias y afecciones a esta Modificación de Plan Especial.

Es importante, no obstante, señalar que de acuerdo con el artículo 56.1 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, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima"*. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un Plan Especial, cuya formulación corresponde a la Autoridad Portuaria y su tramitación y aprobación al Ayuntamiento, y que constituye el instrumento de planeamiento urbanístico destinado a abordar la ordenación integral de la zona de servicio en coordinación con las exigencias que puedan plantearse desde otras Administraciones o ámbitos externos a la actividad portuaria.

En el sentido anterior, se aclara que el deber de coordinación con las determinaciones que puedan plantearse desde otros instrumentos de ordenación a nivel municipal, territorial o insular no ha de ser nunca entendido como un deber de subordinación, máxime al tratarse del Puerto de Santa Cruz de Tenerife que es una infraestructura de interés general del Estado.

En cumplimiento de dicho deber de coordinación se han estudiado los diferentes instrumentos de ordenación que afectan al Litoral de Valleseco, como parte de la zona de servicio portuaria, con la voluntad de la Autoridad Portuaria de facilitar el desarrollo de dichas figuras de ordenación, siempre y cuando se garantice la compatibilidad de sus determinaciones con el desarrollo de la actividad portuaria.

2.1. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (PUEP). DEFINICIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL DEL LITORAL DE VALLESECO.

La Orden FOM 2493/2006, de 13 de julio (BOE nº 181, de 31 de julio), aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (PUEP) en el que se delimita la vigente zona de servicio del puerto y se asignan los usos básicos previstos para las diferentes zonas que se establecen.

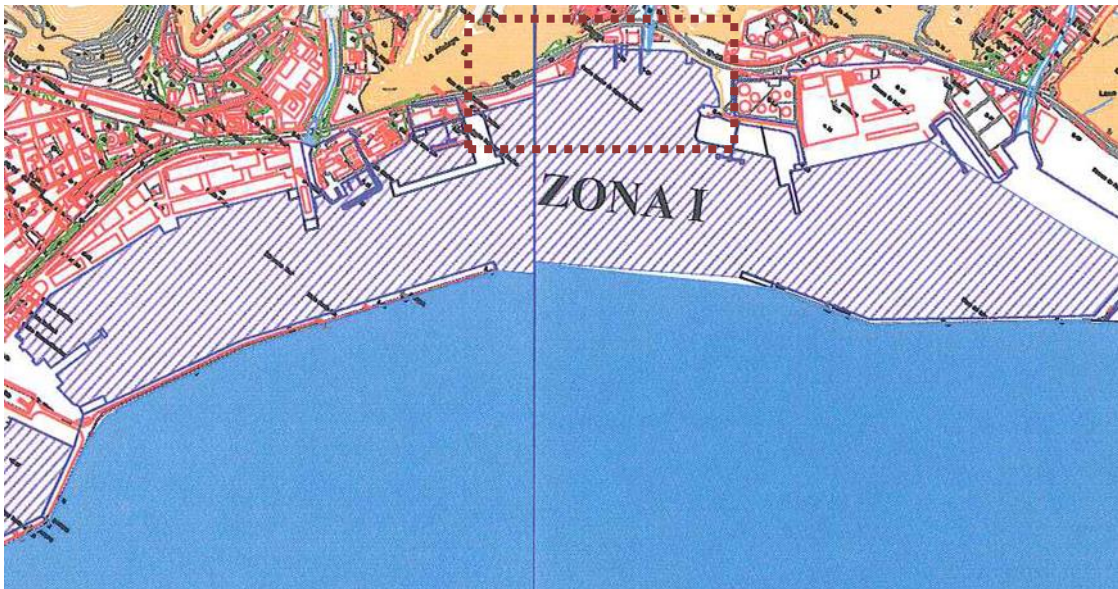
El PEP describe pormenorizadamente la delimitación de las diferentes zonas del PUEP. En lo que se refiere al Litoral de Valleseco puede sintetizarse en lo siguiente:

El Litoral de Valleseco se localiza dentro de la zona de servicio terrestre principal del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuya delimitación deviene de la Línea de Delimitación de Zona de Servicio Nº 1 y el mar.

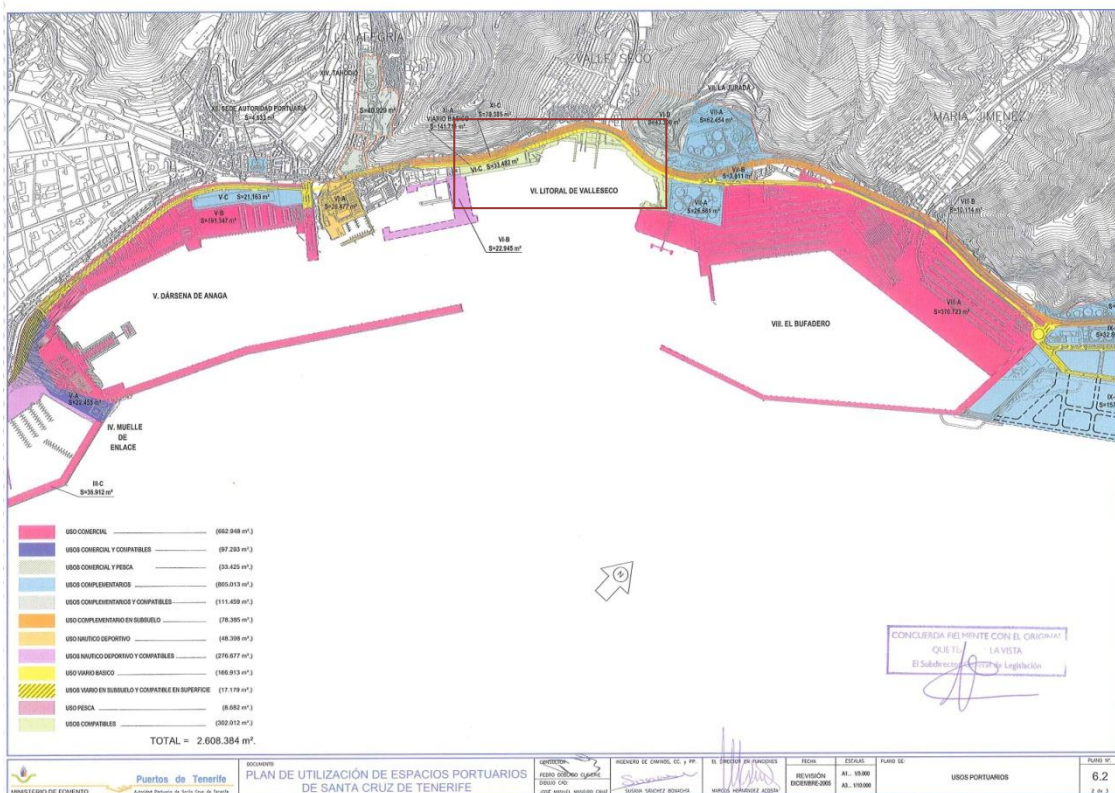
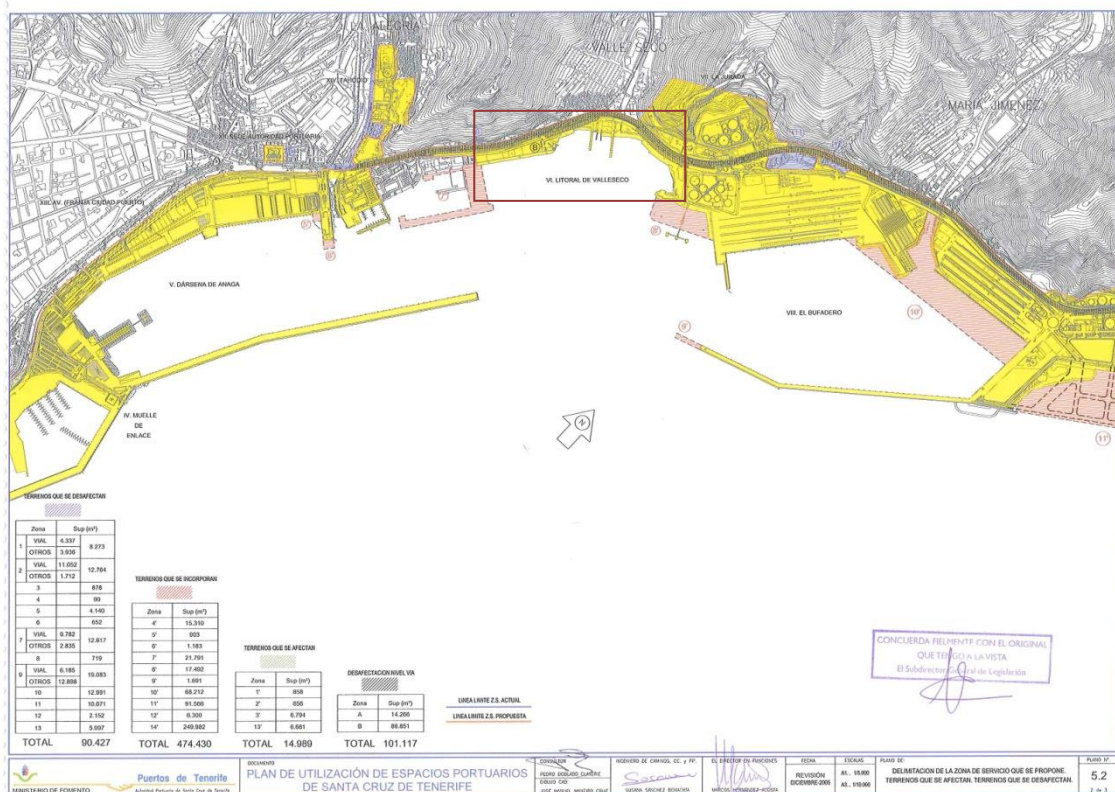
En el área de Valleseco, la Línea de Delimitación de la Zona de Servicio Nº 1, se define como: *“La línea continua por el borde exterior de la acera o cuneta cuando ésta existe (lado tierra) hasta la vía de acceso a Valleseco, cruza esta vía para seguir por el borde exterior del murete que existe al borde de la acera lado tierra, hasta que cruzando la segunda vía de acceso a Valleseco (más al nordeste), se adentra en la ladera existente con dirección aproximadamente norte, con un desarrollo de unos 190 m, para hacer otro quiebro con dirección aproximadamente nordeste con un desarrollo de unos 350 m y quebrar con dirección Sureste hasta alcanzar una longitud de unos 150 m.*

(...)En este área de la zona de servicio se propone desafectar el plano horizontal del tramo de la vía litoral de acceso a San Andrés que discurre dentro de la zona de servicio del puerto (entre el Real Club Náutico de Tenerife y la zona de Cueva Bermeja), manteniendo las competencias del subsuelo y del vuelo con objeto de asegurar tanto los accesos como la permeabilidad a efectos de servicios y controles”.

Dentro de la Zona de Servicio, el Litoral de Valleseco se corresponde con el Área VI, que incluye en su límite Sur un ámbito a incorporar: la zona 7', de 21.791 m². Asimismo, la Autovía de San Andrés se señala como ámbito a desafectar a nivel de vía (tal como se indicó en la definición de la Línea de Delimitación N° 1). (Ver planos en las imágenes siguientes)



PUEP-2006. Plano parcial de las 'Zonas de Agua'. Puede apreciarse el Litoral de Valleseco en la Zona I.



PUEP-2006. Plano Superior: Delimitación de la Zona de Servicio. Plano Inferior: Usos.

En cuanto a los Usos, el área VI: Litoral de Valleseco, incluye: la subárea VI-A, correspondiente al Club Náutico, con Uso Náutico-Deportivo; la subárea VI-B, que se corresponde con la zona 7' de nueva incorporación, con Uso Náutico Deportivo y Compatibles; **la VI-C, que se adscribe a Usos Compatibles**; y la VI-D, que corresponde a la superficie interior a la Autovía de San Andrés al sur del Barranco de Valleseco, de Usos Complementarios y Compatibles. Además de señalar la Vía de Servicio del Puerto como Viario Básico, y el ámbito de la Autovía de San Andrés, con Usos Compatibles en el Subsuelo.

El ÁREA FUNCIONAL **VI-C del Litoral de Valleseco**, definida en el PUEP se corresponde con el ámbito que desde el PEP se remite a Plan Especial Complementario, que a su vez coincide con el ámbito del presente documento de Modificación del PEP.

2.2. EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (PEP).
MARCO GENERAL PARA LA ORDENACIÓN DEL LITORAL DE VALLESECO.

Para el Área Funcional del Litoral de Valleseco el PEP diferencia un ámbito que se ordena en el mismo y corresponde con Red Viaria y Espacios libres vinculados a la misma, y el resto queda como área no ordenada, remitida a ordenación posterior, cuyas instrucciones y determinaciones se recogen en la Ficha correspondiente, tal como se transcriben a continuación:

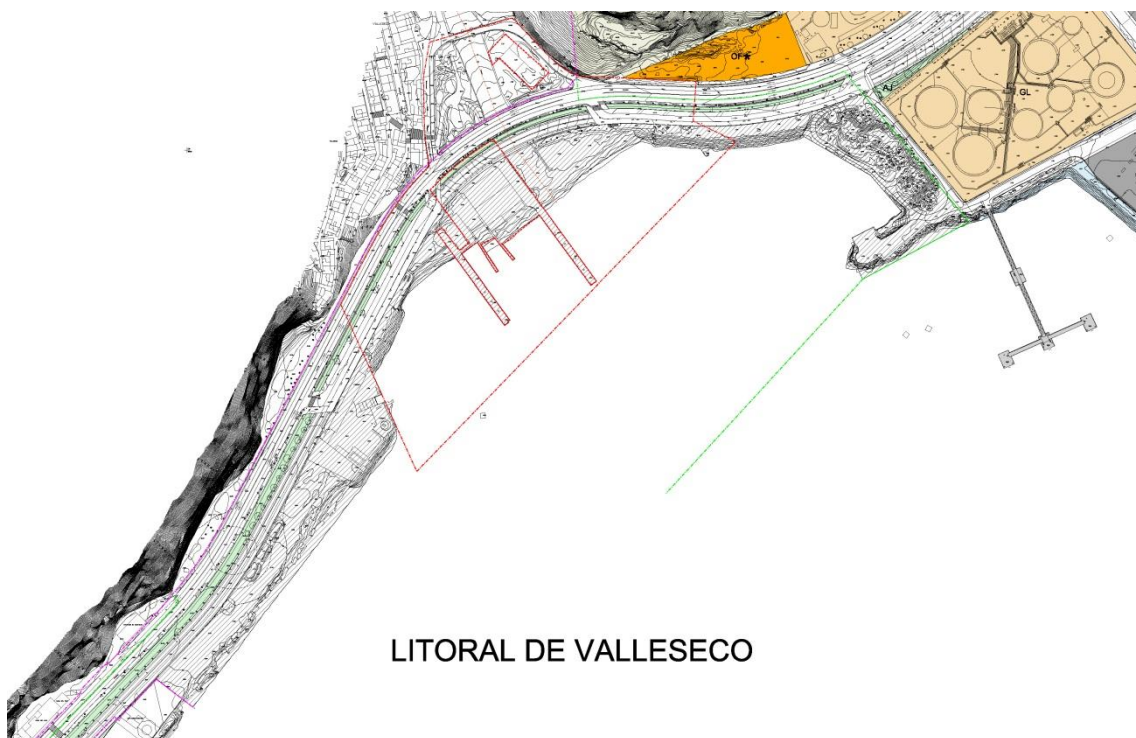
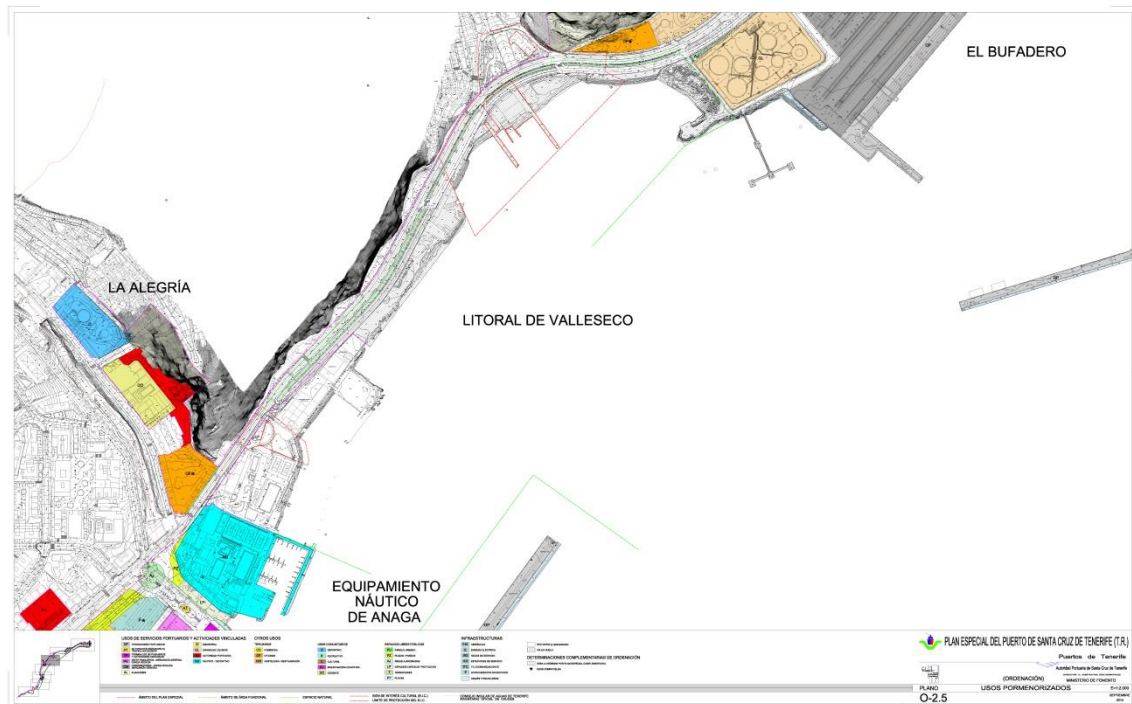
ÁREA FUNCIONAL	LITORAL DE VALLESECO
USO CARACTERÍSTICO O PREDOMINANTE:	Playa y Usos comunitarios
	Superficie m ² s
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	
Áreas ajardinadas	5.685
Subtotal	5.685
INFRAESTRUCTURAS	
Red viaria	27.099
Subtotal	27.099
Área No Ordenada (Zona terrestre existente)	34.989
TOTAL:	67.773

"INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES:

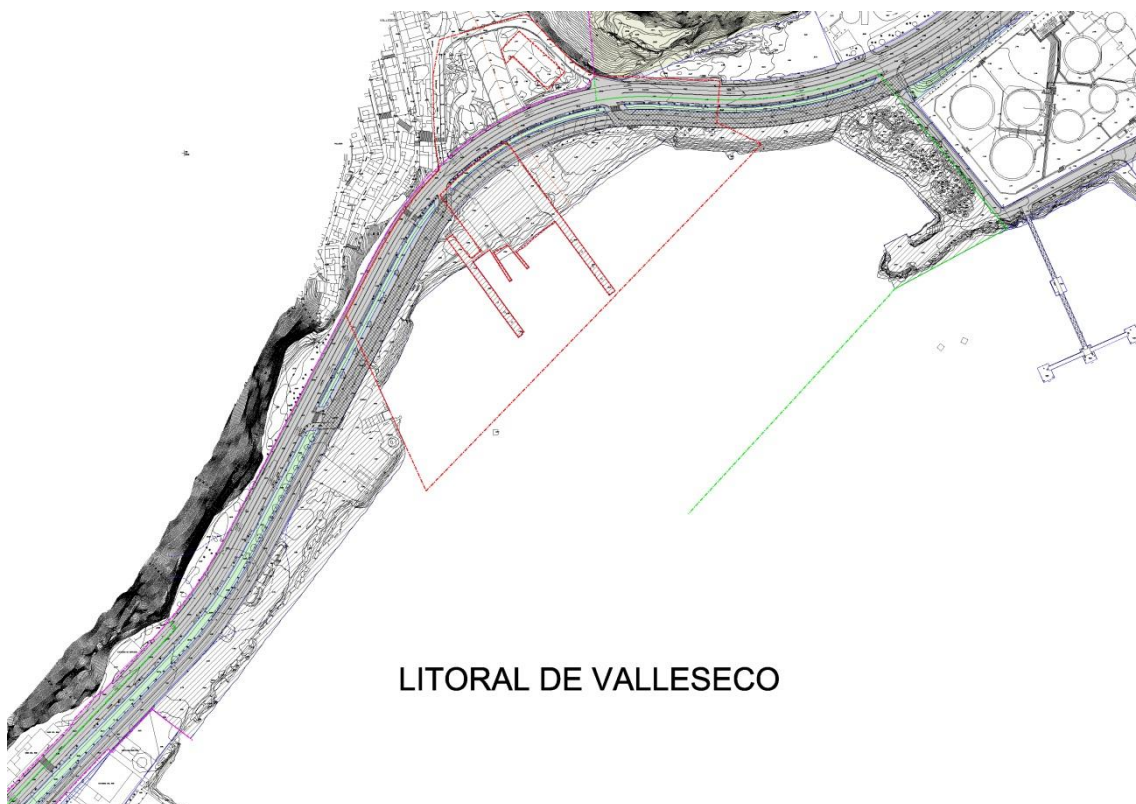
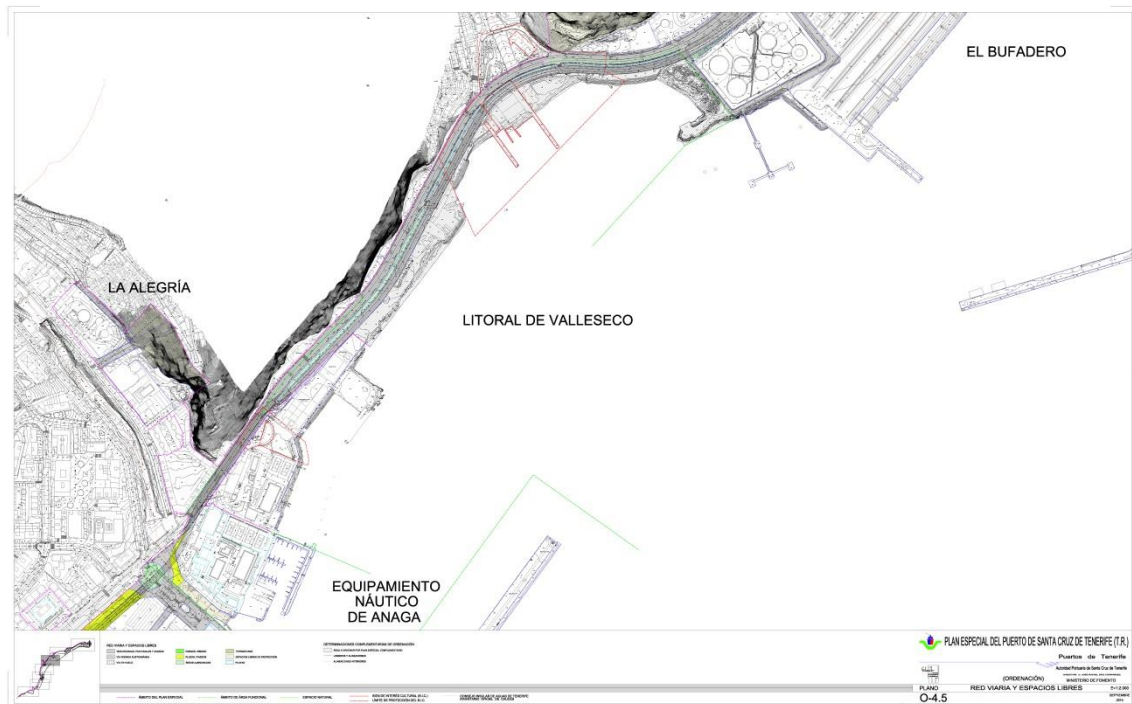
- La superficie indicada corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, que comprende fundamentalmente sistema viario (carretera TF-11 así como parte de la Vía de Servicio del Puerto), la zona de muelles, varaderos y naves, el CIDEMAT y escolleras.
- El área no ordenada de este ámbito está sujeta a las determinaciones y modificaciones que, en su caso, puedan resultar de la declaración de impacto ambiental del proyecto "Ordenación del Área Funcional de Valleseco" (publicada en el BOC nº 7 de martes 8 de enero de 2013). Una vez modificado, en su caso, el mencionado proyecto, y dado el carácter de las actuaciones contempladas en el mismo, parte de las obras serán ejecutadas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para lo cual, por requerimiento de esa Dirección General, la Autoridad Portuaria deberá proceder a la desafectación de los terrenos de dominio público portuario que deban ser ocupados para el desarrollo de las mencionadas obras (espacios que, una vez desafectados, obviamente no estarán sujetos a los instrumentos de planeamiento portuario).
- El resto del área no ordenada que no se desafecte (y por tanto, sujeta a instrumentos de planeamiento portuario), habrá de ordenarse pormenorizadamente mediante un Plan Especial de carácter complementario, salvo la que - en su caso-, estando afectada por la delimitación 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, hubiese de remitirse al correspondiente Plan Especial de Protección.
- El Plan Especial Complementario contemplará, en su caso, las condiciones recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto que desarrolla la propuesta ganadora del concurso de ideas realizado.

PLANOS DE ORDENACIÓN: O-2.5, O-3.5 y O-4.5"

El ámbito remitido a Plan Especial Complementario coincide con el ámbito adscrito a Usos Compatibles en el PUEP, en el Área Funcional del Litoral de Valleseco. (Las diferencias entre las superficies indicadas en cada uno de estos Planes devienen de la inestabilidad de las líneas de escollera y ámbitos de arena). Este es asimismo el ámbito del presente documento de Modificación del PEP.



PEP-2014. Superior: Plano de Usos Pormenorizados. Inferior: Detalle del Litoral de Valleseco.



PEP-2014. Superior: Plano de Red Viaria y Espacios Libres. Inferior: Detalle del Litoral de Valleseco.

Por último, se señala un aspecto que incide en la ordenación del Litoral de Valleseco:

. El PEP recoge en los planos con carácter indicativo, la **Rotonda** situada en la Autovía de San Andrés, sobre el acceso al Litoral de Valleseco, mediante la que se enlaza con el túnel de la **Autovía de Circunvalación Norte** que atraviesa el Área Funcional de la Alegría, de acuerdo con las determinaciones del Plan General y del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife. (Ver en el apartado correspondiente)

2.3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO GENERAL PARA EL LITORAL DE VALLESECO.

El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife (en adelante PGO) fue Aprobado Definitivamente y de forma Parcial, el 30 de julio de 2013, en sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, con publicaciones en BOC nº 117, de junio de 2014, y BOP de 30 de junio de 2014.

En el PGO el ámbito de la presente Modificación del PEP se localiza en el Área Territorial de Anaga, Área Estructural del Litoral Sur de Anaga AE-1, **ÁREA DE ORDENACIÓN URBANA (AOU) 1.5. LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)**, incluida en el **SISTEMA GENERAL PUERTO**, con Clasificación de Suelo Urbano No Consolidado (SUNC) a desarrollar mediante Plan Especial, con Uso Global de Espacios Libres.

La Memoria de Ordenación Pormenorizada del PGO señala las consideraciones generales sobre el desarrollo urbano del AE-1, de las que se han extraído las siguientes, en tanto que aluden a la ordenación del Litoral de Valleseco:

"(...) e) En cuanto a los espacios del Sistema General Portuario en esta Área Estructural, coexisten los usos que están siendo destinados preferentemente a servicios portuarios y a actividades asimilables a ellos según la legislación vigente y las que su uso principal es de actividades complementarias o autorizables. Las determinaciones de ordenación pormenorizada tienen carácter meramente indicativo." (Pág. 19)

En cuanto a los Criterios y Objetivos Generales, se extraen a continuación aquellos aspectos que pueden afectar a la ordenación del Litoral de Valleseco:

"La remodelación de la llamada Carretera de San Andrés TF-11, que pasa a ser definitivamente Autovía en todo su trazado, desde la nueva glorieta en Valleseco de enlace con la Vía de Circunvalación Norte, hasta San Andrés, disponiéndose para ello de un seto central y procediéndose a resolver sus enlaces debidamente, tanto los accesos a los núcleos urbanos como los accesos a la zona portuaria y a las carreteras de Igueste y Taganana."

. La recomposición de la Vía de Servicio del Puerto, que inicia su trazado en la glorieta prevista en la glorieta de San Sebastián del Eje del Litoral y funcionará independientemente hasta el enlace del Instituto Oceanográfico, con sus enlaces correspondientes a lo largo de su trazado.

. La incorporación del corredor de transporte público, del eje peatonal, y del carril bici a lo largo de la Autovía a San Andrés. (...)

(...) 2. La creación del Sistema Lineal del Frente Marítimo de la ciudad que se plantea desde el Área de Cabo Llanos, en la Franja Costa Sur, y que culmina en esta área estructural, está concebido como frente homogéneo, compuesto por una sucesión de espacios libres y dotaciones, que han de formar parte de este gran sistema que termina en Las Teresitas.

Se propone crear un frente al mar, compuesto por la continuidad del sistema peatonal y del corredor de transporte público desde la nueva glorieta del Muelle Norte hasta Las Teresitas, formado por las dotaciones y equipamientos del área náutico – recreativa, la nueva playa de Valleseco y el Espacio Cultural de las Naves Carboneras, el conjunto formado por la Residencia Balneario José Delgado Rizo (antiguo Balneario) y la Batería de San Carlos, la nueva zona industrial y comercial del Puerto y la zona ZEC hasta la Playa de Las Teresitas, pasando por la posible área del Frente del litoral de San Andrés. (...)

(...) 10. En la Zona Portuaria se concentra toda la actividad industrial en las Áreas de la Dársena Norte, Dársena Cueva Bermeja y El Bufadero y la del Litoral de Valleseco se destina a actividades complementaria para nueva zona de baño de la playa recuperada de Valleseco." (Pág. 20-23)

En cuanto a los Objetivos y actuaciones de la Ordenación Pormenorizada:

"1. SGV TF-11 (1): En esta Área se pretende la remodelación de la Autovía de San Andrés para la implantación de accesos a cada uno de los núcleos urbanos del litoral de Anaga, así como los diferentes puntos de enlace al Sistema General Portuario. Esta remodelación incluye a su vez, la inclusión de la línea de metro ligero a Las Teresitas, de un carril-bici y de la ampliación de la acera actual.

En éste Ámbito se delimitan dos Actuaciones de Ejecución de Sistema General:

- . AESG Viario- Remodelación Autovía a San Andrés y Peonatal
- . AESG Viario- Conexión Vía de Circunvalación Norte (...)

(...) 5. **Área del Litoral de Valleseco: Coincide con el ámbito de actuación del Plan Especial del Litoral de Valleseco del Área Portuaria, que ha de desarrollar**

su ordenación. *Está comprendida desde la parcela de la Capitanía Marítima – Torre de Control– hasta el extremo opuesto de la rada.*

Se propone con carácter indicativo la transformación y mejora integral del área, mediante la regeneración de la playa y su protección con diques que produzcan el menor impacto visual posible, y cualificando la zona de baño con los servicios que resulten adecuados. Además, se propone la articulación de todo ello con la creación de un amplio paseo a lo largo del borde del litoral que permita una correcta integración y un mejor acceso a la dotación a ubicar en las naves carboneras rehabilitadas, Espacio Cultural Naves Carboneras de Valleseco. Tanto la ejecución de la Playa de Valleseco, en desarrollo de la propuesta ganadora del Concurso, como la conservación del conjunto que forman las antiguas construcciones del puente y de los antiguos secaderos, con la creación de una plaza, que integre dichos elementos y los relacione con la Playa y el barrio, son actuaciones prioritarias que habrán de ser coordinadas con la nueva solución de acceso desde la Autovía, anteriormente descrita.

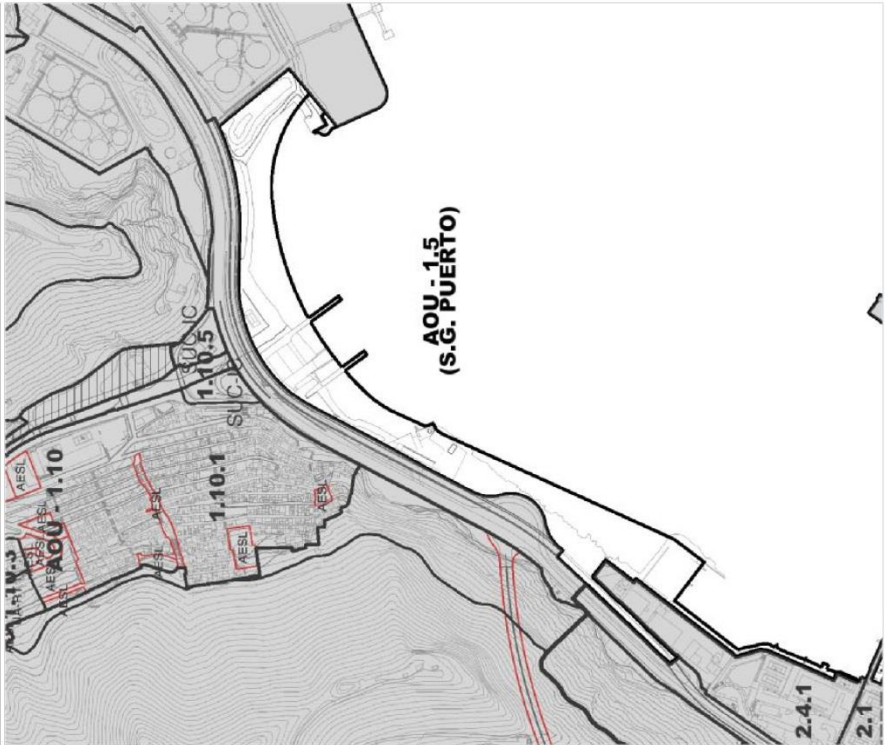
La parcela situada en el margen Norte de la Autovía a San Andrés se destina en principio al uso de oficinas, aunque se considera de interés que tal uso pueda situarse en el entorno, ubicando una dotación en la aludida parcela, logrando así una accesibilidad directa al espacio dotacional de los residentes en Valleseco." (Pág. 25-26)

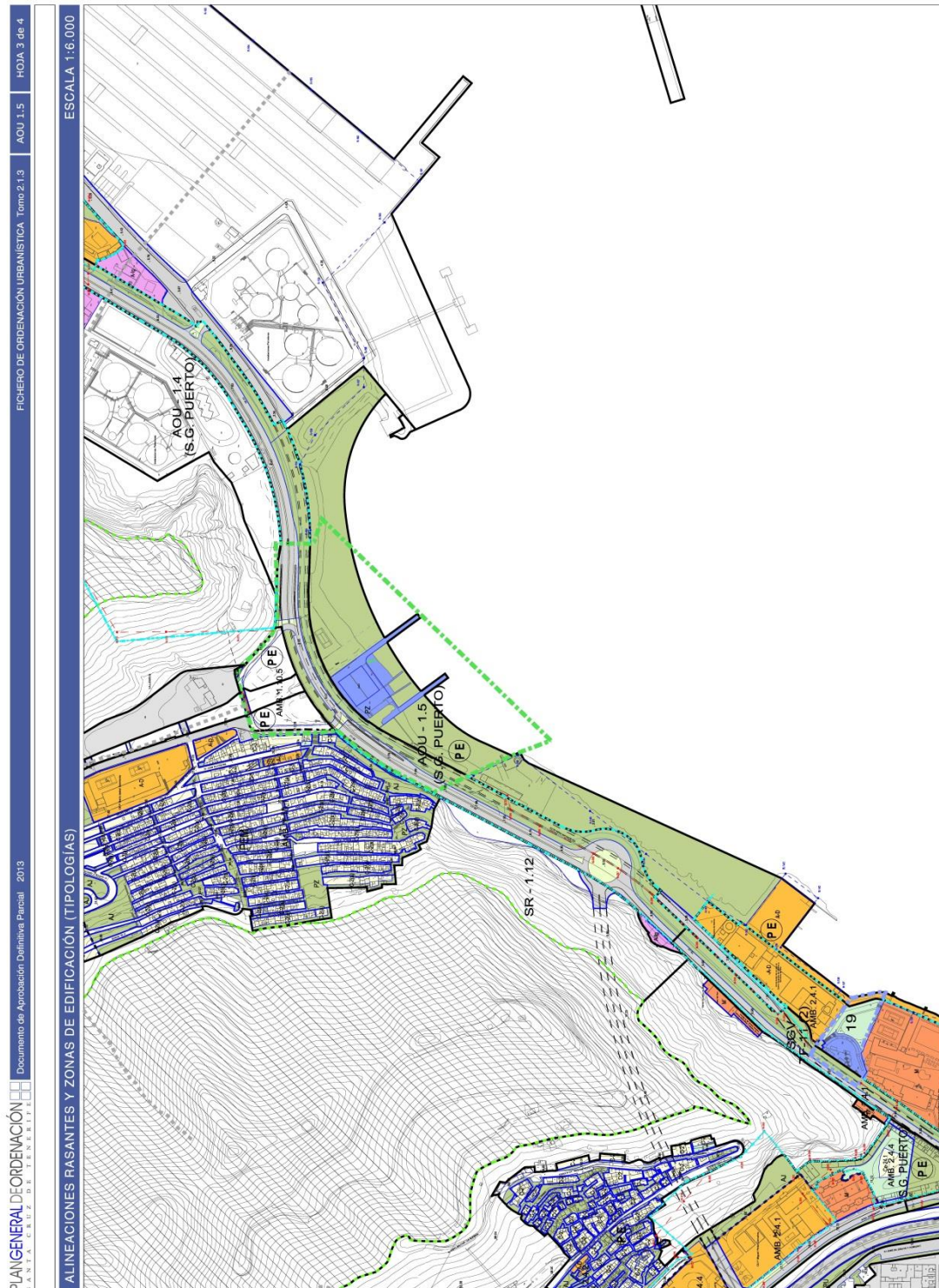
En cuanto a las disposiciones del Plan General para la ordenación del Litoral de Valleseco se señala la inclusión del BIC como Sitio Histórico del "Conjunto de muelles, almacenes, varaderos y puente del barranco y la playa de Valleseco", lo que se recoge asimismo en el Catálogo de Protección. A este respecto se señala que mediante Resolución 54/2014, de 20 de mayo, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, declaró la Nulidad del Decreto 89/2012 por el que se había declarado dicho BIC.

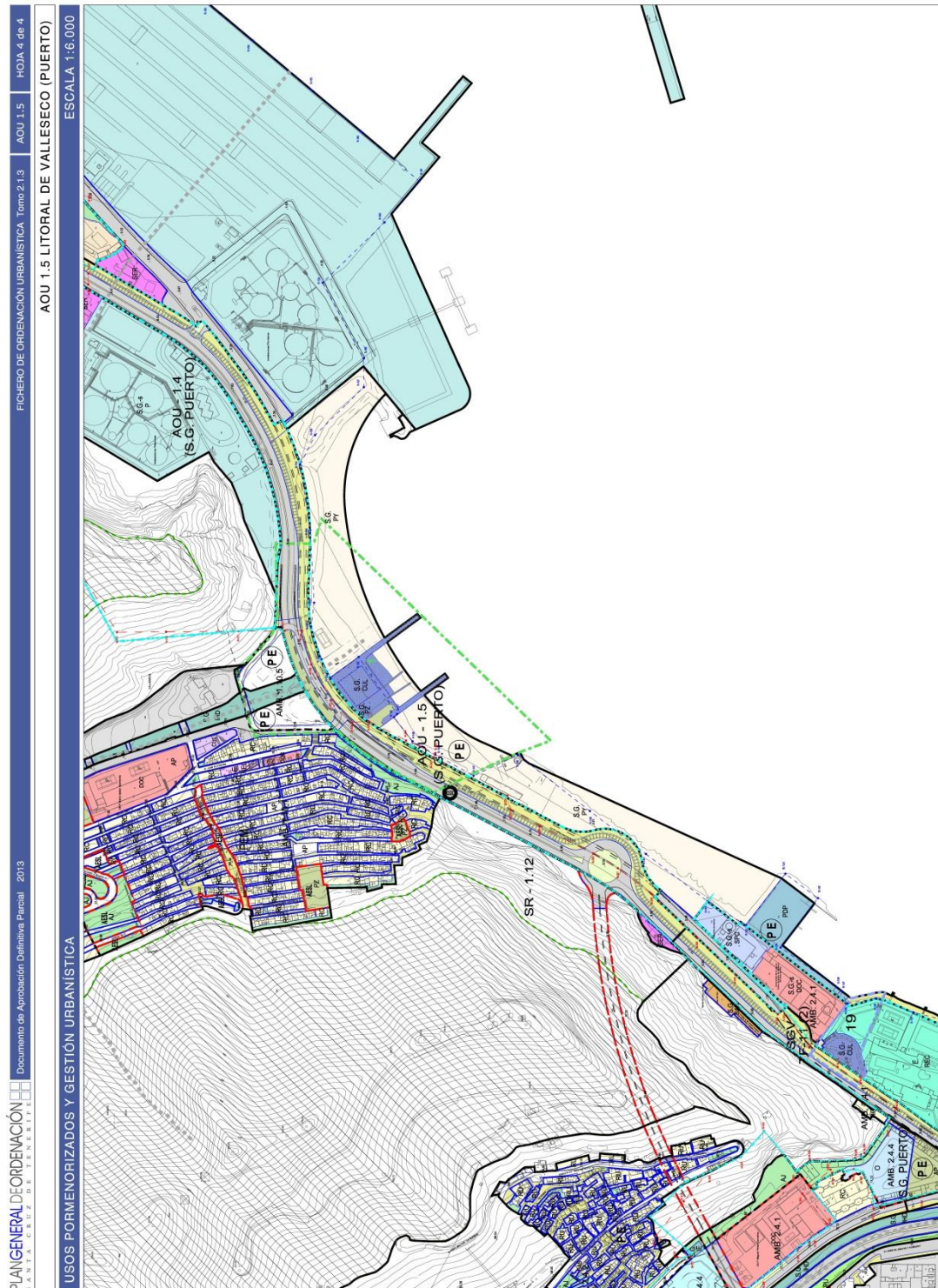
Las disposiciones específicas relativas a la ordenación del Litoral de Valleseco se incluyen en el Fichero de Ordenación Urbanística, en la Ficha AOU-1.5, que se reproduce a continuación.

AOU 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)		SUNC (PE)	
CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE ORDENACIÓN URBANA			
SUPERFICIE TOTAL: 64.132 m²s		USO GLOBAL CARACTERÍSTICO: Espacios Libres Públicos	
USOS PORMENORIZADOS		SUPERFICIE DE SUELO (m²s)	
S.G. Cultural (CAT)		1.242	
SUBTOTAL DOTACIONES		1.242	
S.G. Infraestructuras Hidráulicas de Drenaje (IF)		1.242	
SUBTOTAL INFRAESTRUCTURAS		1.242	
S.G. Diques y Escolleras		348	
S.G. Playas		49.401	
S.G. Plazas		3.353	
SUBTOTAL ESPACIOS LIBRES		53.102	
S.G. Vialio		2.706	
SUBTOTAL INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES		2.706	
SUBTOTAL SISTEMAS GENERALES		58.303	
Peatonales		1.377	
Puerto Deportivo (A-D)		4.452	
SUBTOTAL USOS EN EL PUERTO		5.829	
SUBTOTAL USOS EN EL PUERTO		5.829	
TOTAL ÁMBITO		64.132	
DOTACIONES Y ESPACIOS LIBRES DE LA ESTRUCTURA GENERAL			
Elemento	Uso	Denominación	Superficie (m²s)
SG	CUL	NAVES CARRONERAS DE VALLESECO (Espacio Cultural)	1.242
SG	PY	AREA NAUTICO - RECREATIVA PLAYA DE VALLESECO	49.401
SG	PZ	PLAZAS EN LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	3.353

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN		Documento de Aprobación Definitiva Parcial 2013			
FICHERO DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA		Tomo 2.1.3	AOU 1.5	HOJA 2 de 4	UA-RT
ÁMBITO 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	SUNC (PE)	ÁMBITO 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	AE-1 ANAGA	AOU 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	UNIDAD DE ACTUACIÓN
ÁMBITO 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO) (SUNC (PE))	1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	UA-RT
OBSERVACIONES	El contenido y alcance de las determinaciones de las fichas de este Fichero de Ordenación Urbanística se regulan en el artículo 1.1.7 de las Normas de Ordenación Urbanística (Tomo 2.1.2). ALCANCE DE LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN Todas las determinaciones de ordenación y las calificaciones de usos establecidas por el PCO en la zona de servicio del Puerto son meramente indicativas e integrantes del uso global del 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 Urbanística. CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA ORDENACIÓN La Redacción del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife desarrollará las siguientes condiciones: - Las condiciones de la ordenación pormenorizada completa, a partir de la ordenación básica indicativa de este Plan General, en cuanto a los enlaces del viario con el sistema general de comunicaciones y a los usos no vinculados directamente con las actividades portuarias, deberán ser compatibles con el desarrollo de un proyecto único y completo que abarque la totalidad del área (en este caso, coincidente con el ámbito). - En el entorno del Sitio Histórico del Conjunto de murallas, almazaras, varaderos y puerto de Valleseco se tendrán en cuenta las finalidades propias de su protección patrimonial. - Las condiciones particulares de uso de los edificios de los usos, que se admitían, de acuerdo a las condiciones de admisibilidad. - Las condiciones particulares de todas las parcelas sobre los parámetros de las zonas de edificación o tipología, en cuanto a las especificaciones convenientes respecto a la parcela mínima, ocupación de la edificación, edificabilidad máxima de la parcela, altura máxima, altura de pisos y separaciones a linderos. CONDICIONES DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN CONDICIONES DE GESTIÓN URBANÍSTICA Convenio Urbanístico: Se deberá atender lo especificado al respecto en el Protocolo General de Colaboración entre la Dirección General de Costas, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife sobre acciones a desarrollar en el Litoral de Valleseco, suscrito el 11 de junio de 2005, y al resultado del concurso celebrado en ejecución de dicho Protocolo (incluido en el tomo 2.1.4 de Anexo de convenio). CONDICIONES DE EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN El proyecto de urbanización deberá ser único y completo de toda el área y establecerá su ejecución en una única etapa de obras de urbanización, salvo que en la Revisión del Plan Especial se establezca otra determinación al respecto y deberá cumplir con lo dispuesto en el Decreto 227/1997, Reglamento de la Ley 8/1995 de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación. La ordenación y el tratamiento del viario deberán resolver adecuadamente los puntos para la recogida de residuos y la ubicación de zonas para el aparcamiento de vehículos en el exterior de las parcelas, siendo de aplicación el artículo 3.1.4 de las Normas de Ordenación Pormenorizada "dotación de aparcamientos por usos y zonas". Las condiciones de la urbanización establecidas se complementarán con las generales, que se recogen en las Normas de Ordenación Pormenorizada del Plan General y en las Ordenanzas Municipales de Urbanización. BIENES DE INTERÉS CULTURAL Este Ámbito está integrado en parte en el recinto del BIC en la categoría de Sitio Histórico "Murallas, Almazaras, Varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco" (Puntos nº 11 y 12 del Catálogo de Patrimonio Arquitectónico y Urbano), debido a lo cual, a efectos de gestión, se deberán de aplicar las competencias del Cabildo Insular de Tenerife establecidas en la normativa sobre patrimonio histórico. CONDICIONES PARTICULARES AMBIENTALES La ejecución del proyecto está sujeta a Evaluación de Impacto en función de lo establecido por la normativa sectorial aplicable y de la aplicación del artículo 20 de la Ley de Puertos (Ley 27/1995), sin perjuicio de la evaluación de efectos prevista en el artículo 85.2 del Reglamento de Costas (RD 1471/1989).				

FICHERO DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA Tomo 2.1.3 AOU 1.5 HOJA 3 de 4			
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA ÁMBITO 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)	Documento de Aprobación Definitiva Parcial 2013	SUNC (PE)	ÁMBITO 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO)
CONDICIONES E INSTRUCCIONES		MEDIDAS AMBIENTALES Deberán cumplirse especialmente las determinaciones normativas de las Medidas correctoras o protectoras, así como las de mitigación del riesgo y Medidas del Programa de Seguimiento Ambiental contenidas en los Capítulos 6 y 7 de la Memoria Ambiental, en las que están ya incluidas las provenientes del Estudio de Riesgos, que en su caso se hayan establecido para este ámbito, así como las derivadas de las determinaciones ambientales de las Normas de Ordenación Estructural y fomentadora, sin perjuicio de lo que establezca la normativa sectorial aplicable. PROTECCIÓN DE CAUCES En la zona por donde discurra un cauce público, las licencias de urbanización, de edificación de nueva planta o de sustitución de la edificación estarán condicionadas a la adopción de las condiciones o medidas correctoras que, en su caso, determine el Consejo Insular de Aguas con carácter vinculante, con el fin de garantizar la continuidad del drenaje de los cauces. El eje de los cauces aparece señalado en los planos de Ordenación Pormenorizada y en los del Fichero Urbanístico, de acuerdo al Inventario facilitado por el citado organismo de fecha Junio de 2005.	AE-1 ANAGA AOU 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO) 1.5 LITORAL DE VALLESECO (PUERTO) (SUNC (PE))
			
		UNIDAD DE ACTUACIÓN UA	UA DE RÉGIMEN TRANSITORIO UA-RT





PGO-2013. Ficha de Ordenación del AOU 1.5. Litoral de Valleseco.

El PGO hace múltiples referencias a la ordenación del litoral, y en particular al ámbito portuario, con citas diversas al propio Litoral de Valleseco. En ese sentido se relacionan las siguientes:

- En cuanto al 'Modelo de Ordenación Estructural', para el Litoral de Valleseco, en la Zona de Anaga, el PGO indica:

. La futura ampliación de la plataforma, que se señala en planos sólo de modo indicativo, y se remite al desarrollo de la Ordenación derivada de la propuesta ganadora del Concurso de Ideas, así como al Planeamiento de Desarrollo específico.

. Se señala el USO: Espacios Libres Públicos: Área Náutico-Recreativa Playa de Valleseco (SG Playas / SG Plazas / SG Diques y Escolleras / SG Infraestructuras de Comunicación / SG Infraestructuras Hidráulicas (Barranco) / SG Cultural (Naves Carboneras) / así como Usos Portuarios: Peatonales y Puerto Deportivo)

- En cuanto a las Acciones estratégicas y de reactivación económica (Ver Memoria de Ordenación Estructural – Parte II, Capítulo 3.):

. “Además de las actuaciones ya previstas (...), deben destacarse (...) el área disponible en la Franja de Costa, definida como un gran espacio de oportunidad en el que deben insertarse dotaciones y equipamientos sanitarios, asistenciales, recreativos y de ocio (...)”.

- En cuanto al Sistema General Portuario (Capítulo 5):

. (Pág. 211) “Actuaciones prioritarias a realizar en el Puerto:

“El Puerto de Santa Cruz de Tenerife ha de ir progresivamente optimizándose y adaptándose a las nuevas circunstancias, modernizando sus instalaciones y a la vez **dejando que la Ciudad vaya recuperando ciertos espacios no idóneos para el uso portuario en las condiciones que actualmente se demandan.**

(...) (Pág. 214) De cualquier manera, deben plantearse una serie de criterios de carácter general:

1.- Distinguir la existencia de tres situaciones diferenciadas, según las diversas circunstancias que afectan a las áreas funcionales:

a) Los ámbitos que mantienen su consideración de espacios destinados a actividades portuarias, debiendo distinguirse entre los industriales, los de pasaje y los que acogen usos compatibles con la Ciudad.

b) Los que, con carácter temporal, deben mantener sus funciones portuarias, al menos hasta la puesta en funcionamiento del Puerto de Granadilla, para reconvertirse posteriormente a usos de carácter urbano de forma total o parcial.

c) Los ámbitos que deben reconvertirse para usos urbanos desde la propia revisión del planeamiento.

(Se incluye el siguiente Cuadro:)

ÁMBITOS DESTINADOS A USOS DE DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

- . Palmetum – Parque Marítimo - Auditorio
- . Muelle de Enlace, en los espacios de la Marina, Plataforma de Espectáculos y ampliación de la Plaza de España)
- . Equipamientos náuticos de Anaga (Real Club Náutico, Espacio Cultural de Paso Alto, Escuela Superior de Estudios Náuticos, ...)
- . **Litoral de Valleseco (playa)**
- . Litoral de San Andrés

(...) tales instalaciones serán ordenadas pormenorizadamente, en su concreción más precisa, a través del instrumento de planeamiento especial que ordena los espacios incluidos en la Zona de Servicio del Puerto; y de la aplicación y desarrollo de los convenios suscritos por las Administraciones competentes para armonizar sus objetivos y coordinar sus actuaciones.

En la actualidad se encuentran en proceso de elaboración o en distintas fases de tramitación, según sus respectivos procedimientos, los siguientes instrumentos o estudios previos, de ordenación de espacios del Puerto o con incidencia en ellos:

Por iniciativa del Ayuntamiento:

- ☐ Revisión del Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife (documento de trámite previo de aprobación provisional).
- ☐ Anteproyecto de trazado del Eje viario del Litoral de Santa Cruz de Tenerife.

Por iniciativa de la Autoridad Portuaria:

- ☐ Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- ☐ Plan Especial de ordenación del Muelle de Enlace.
- ☐ Revisión Plan Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- ☐ **Concurso de ideas para la ordenación del Área de funcional del litoral de Valleseco.**

Por iniciativa de otras Administraciones competentes:

- ☐ Plan Territorial Especial del sistema viario de conexión territorial del Área metropolitana.
- ☐ Plan Territorial Parcial de ordenación del frente marítimo Santa Cruz – El Rosario.

- En cuanto al 'Convenio Marco Puerto-Ciudad':

. (Ver Pág. 219) Propuesta Indicativa para la Elaboración del Convenio Marco Puerto-Ciudad.

2.4. EL LITORAL DE VALLESECO EN EL PIOT Y SU ADAPTACIÓN A LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL.

El PIOT atiende al marco insular estructural de ordenación, de tal forma que interesa, al efecto de ordenación del Litoral de Valleseco, sus consideraciones respecto al Puerto de Santa Cruz de Tenerife y respecto al Litoral Metropolitano, que puedan relacionarse con la consideración general del Litoral de Valleseco.

Tal como indica el PEP, el PIOT propone en su Memoria una reorganización espacial y funcional del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, de acuerdo a una serie de criterios, entre los que señala:

- *La Recuperación paulatina de la fachada urbana de la ciudad, especialmente en el tramo entre el Parque Marítimo y Valleseco, compatibilizando las actividades comerciales, recreativas y de ocio vinculadas al litoral con las actividades vinculadas al tráfico portuario de mercancías.*

Si bien, el documento de adaptación del PIOT a las Directrices de Ordenación General modifica determinadas consideraciones en relación con el papel que debe jugar el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, mantiene su apuesta por la compatibilidad de las actividades de abastecimiento e industriales asociadas al Puerto de Santa Cruz con la remodelación del frente marítimo de la ciudad, y en particular con el desarrollo de las actividades relacionadas con el tráfico de pasajeros, cruceros turísticos y embarcaciones de recreo.

En este sentido, el PIOT define, en su Título II, Capítulo 4, sección 1ª, las operaciones estructurantes, proponiendo una de ellas para el frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario, estableciendo en la sección 2ª del capítulo 4 del Título II los criterios y condiciones que deben observarse en su ordenación, gestión y ejecución, en síntesis a continuación:

El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante comprende el litoral del Área Metropolitana entre el límite del Parque Rural de Anaga en Igueste de San Andrés y el límite sur del municipio de El Rosario, incluyendo las áreas terrestres y marinas que conforman las actuales instalaciones portuarias, el ámbito comprendido entre el eje costero del modelo viario comarcal y el mar, y los suelos al norte de este eje, como los situados al pie de las laderas de Anaga ya alterados por usos vinculados al Puerto.

El desarrollo de las determinaciones establecidas en el PIOT se concretará a través de un Plan Territorial Parcial sobre el ámbito definido, con el alcance y contenido establecidos en la sección 1ª del capítulo 4 del Título II. Dicho plan deberá coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación, así como las disposiciones de los distintos planes que ostentan

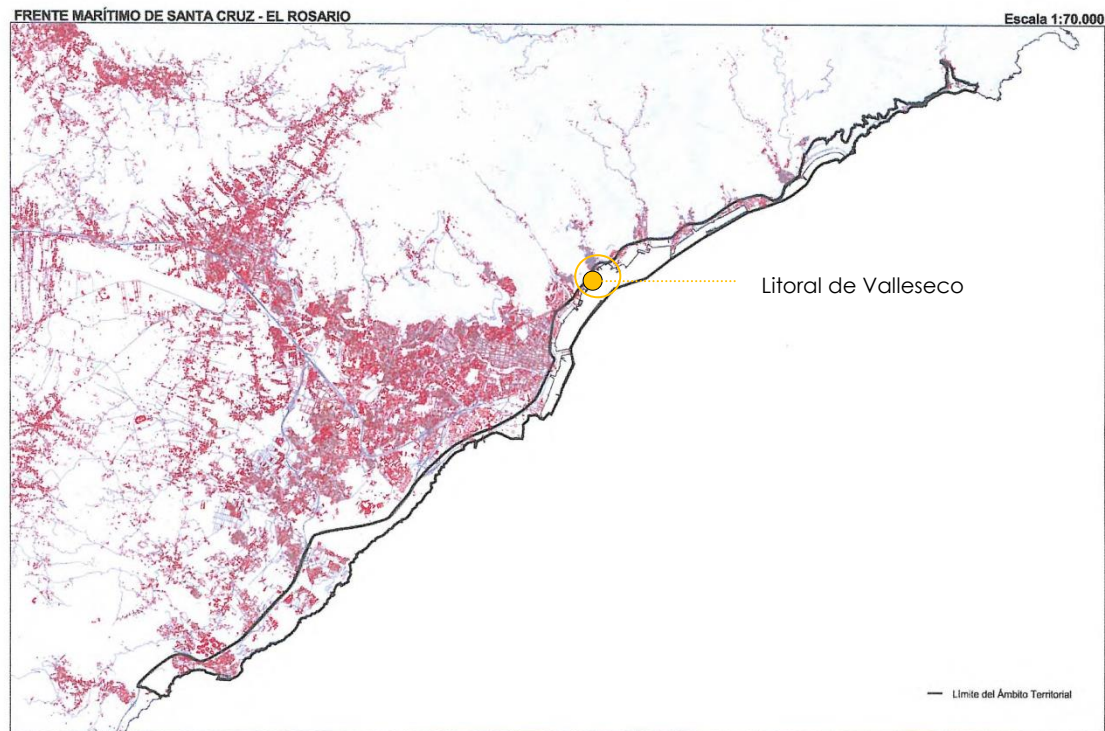
competencias para la ordenación del ámbito de la actuación: planeamiento general municipal, Plan de Usos y Plan Especial del Puerto, etc.

De entre los criterios que señala el PIOT para la admisibilidad de usos en esta operación estructurante, incluye los siguientes:

- Serán también admisibles los usos deportivos, habilitando los servicios para el atraque de embarcaciones de ocio, tanto privadas como de servicios recreativos, y los usos pesqueros.
- Será también admisible la ubicación de usos tales como comerciales, de hostelería, instalaciones recreativas vinculadas al uso del mar (zonas de baño, marinas), espacios para espectáculos, áreas libres de esparcimiento, etc.
- Considerando las limitaciones físicas cara a futuras ampliaciones, en la organización espacial y funcional del puerto se compatibilizarán las operaciones relacionadas con la regeneración del frente marítimo de la ciudad y con la disposición de espacios de uso colectivo con las actividades portuarias vinculadas a la manipulación y almacenamiento de mercancías, las de mantenimiento o reparación de embarcaciones y los usos industriales propios de los puertos comerciales.

Según el PIOT, con la ordenación de esta Operación Singular Estructurante se garantizará la continuidad e integración de los usos y de los recorridos interiores y se favorecerá la apertura al mar de la ciudad. En tal sentido, se primarán las circulaciones peatonales frente a las rodadas, que habrán de segregarse adecuadamente. Las actuaciones urbanizadoras se realizarán en base a criterios de recualificación del espacio público y conformación de amplias áreas abiertas de alto nivel paisajístico.

La anteriormente señalada Operación Singular Estructurante en la actualidad no se ha desarrollado. Se adjunta a continuación Plano General donde se define su ámbito, señalando el Litoral de Valleseco:



El Litoral de Valleseco en el ámbito de la Operación Singular Estructurante del Frente Marítimo Santa Cruz – El Rosario, PIOT.

El PIOT remite a desarrollo a través de planeamiento territorial otras actuaciones y procesos, de entre las cuales afectan al ámbito de ordenación de la presente Modificación del PEP y se han desarrollado los siguientes:

- EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE
- EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE
- EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS DE TENERIFE

A cada uno de los cuales se refieren los siguientes subapartados:

2.5. EL LITORAL DE VALLESECO EN EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE.

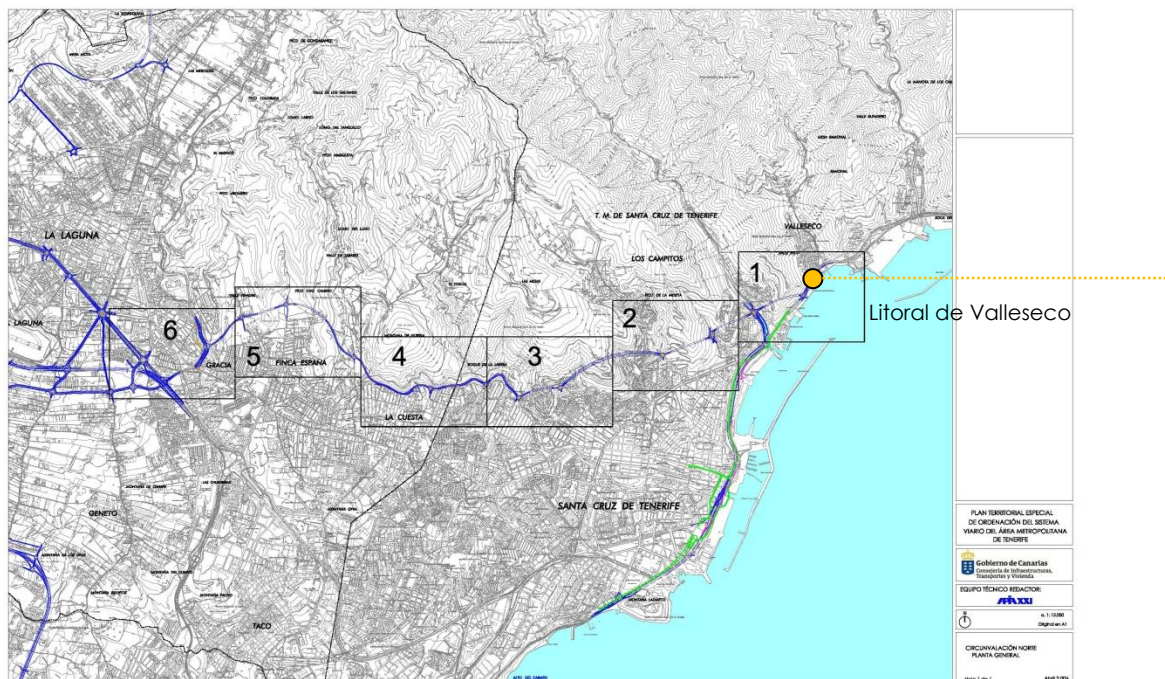
El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, se aprobó definitivamente por el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife el 19 de julio de 2006, BOC nº 38, de 21 de febrero de 2007.

Este Plan Territorial Especial tiene por objeto definir los trazados de las actuaciones viarias propuestas como parte del modelo de ordenación definido.

Entre sus propuestas se incorpora como infraestructura objeto de actuación la **Vía de Circunvalación Norte**. Dicha vía, como infraestructura a ejecutar dentro del modelo de ordenación viario propuesto para el área metropolitana, comienza en la Avenida de Anaga, en las proximidades del Barrio de La Alegría en Santa Cruz de Tenerife, y transcurre por el Norte de los terrenos de la aglomeración urbana, ligeramente paralela al cauce del Barranco de Santos, hasta llegar a la Vía de Ronda en La Laguna.

El trazado propuesto para la vía presenta 12 intersecciones (10 a nivel) tipo glorieta que dividen la vía en 11 tramos. **La primera intersección se localiza en el Litoral de Valleseco, Playa de Charcos.**

Esta intersección se recoge asimismo en otros instrumentos de planeamiento, en particular en el PGO y el PE, y del mismo modo esta Modificación de Plan Especial la incorpora en su propuesta de ordenación.





El Litoral de Valleseco en relación con la Circunvalación Norte, tal como se define en el PTE Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

Los gráficos anteriores muestran la definición del trazado y recorrido de la Circunvalación Norte en el Plan Territorial Especial. A continuación se han extraído de los documentos de Memoria y Normativa del mismo, aquellos pasajes que se refieren a dicha vía, en particular en el tramo que se localiza dentro del ámbito del presente documento.

. La justificación de la Circunvalación Norte en el Plan Territorial Especial se expresa como sigue:

*“Dentro de los ejes transversales, el modelo propuesto incluye un nuevo eje principal denominado **Circunvalación Norte** de Santa Cruz, cuyos primeros proyectos se remontan al Plan General de 1957.*

Este eje busca la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde Sur del macizo de Anaga, con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos de la conurbación, creando una alternativa a la carretera general y a la TF-5 y, por lo tanto, disminuyendo el tráfico en las mismas.

Esta carretera representa una vía arterial de alta capacidad con diez intersecciones que conectan a nivel con las principales calles de la malla urbana, lo que permite servir de alternativa al tráfico de largo recorrido y complementar al viario urbano en una zona que presenta un grave problema de accesibilidad.

La propuesta de trazado, al discurrir por un terreno accidentado, alternará secciones en túnel y en viaducto, reduciendo los impactos ambientales de grandes desmontes, terraplenes y muros, en la práctica totalidad de su desarrollo.

Entre los diferentes tramos del trazado se establecen las glorietas de conexión en los siguientes puntos:

- **Valleseco, inicio del tramo**
- Barranco de Tahodio
- Barranco de la Leña
- Avenida 25 de Julio, que al conecta directamente con la calle J. R. Hamilton permitiendo un desahogo aún mayor de la Rambla General Franco
- Colinas de Bellomonte, que conecta directamente con el vial que discurre por el Barranco de Santos, y permite una conexión directa con el centro de Santa Cruz
- La Salud, hasta donde alcanza el eje transversal Salud – Ofra – Chorrillo
- La Salud Alto
- La Cuesta
- TF-111, donde se conecta con la carretera de Los Valles
- Finca España, hasta donde llegará la continuación de la TF-2, y
- Valle Colina.

La circunvalación Norte finaliza su recorrido en la conexión con la Vía de Ronda de La Laguna.

Otro factor importante de la disposición de las 10 intersecciones a nivel, será conseguir una reducción de velocidad de los usuarios con el fin de mejorar la seguridad vial en una infraestructura con fuertes pendientes y numerosos túneles.

Las relaciones transversales entre Santa Cruz y la Laguna también son servidas por la antigua carretera general Santa Cruz-La Laguna, que en su tramo final se denomina Avenida de los Menceyes; esta vía, que se dispone en una posición intermedia entre la TF-5 y la Circunvalación Norte, se está remodelando con el fin de adaptar una sección de 2 carriles por sentido, lo que permitirá mejorar notablemente su funcionalidad, disminuyendo los atascos que se producen en la actualidad."

- La definición de la vía en el PTE, es como sigue:

“La Circunvalación Norte parte de la Autovía de San Andrés TF-11, en las proximidades del Centro Insular de Deportes Marinos, mediante una glorieta de diámetro interior 40 metros y diámetro exterior 61 metros (intersección de Valleseco).” (Memoria. Capítulo III. Ámbito Específico)

- La NORMATIVA dispone entre otros aspectos, lo siguiente:

. “Artículo 1.- Objeto del Plan Territorial Especial. (NAD)

1.- En base al Artículo 2.2.1.5. del PIOT el modelo viario para el área metropolitana de Tenerife, y en el que se basa el presente Plan, es el siguiente:

“La intervención sobre la red viaria existente se basa en dar alternativas a los accesos a la ciudad a través de la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna, lo que permite liberar la TF-5 para tareas de estructuración urbana de los tejidos actuales; se basa por otro lado en crear un mallado urbano que permita estructurar la ciudad sin tener que depender en exclusiva de la citada TF-5. En esta tarea se incorporaría la vía de cornisa y las vías que unen esta última con la vía exterior siguiendo un recorrido paralelo a las curvas de nivel. Al exterior del continuo Santa Cruz-La Laguna, la comarca se estructura en base al reforzamiento de los ejes existentes, previendo variantes de los tramos en que la edificación limita su funcionalidad”.

. “Artículo 21. Ámbito “Circunvalación Norte”. (NAD)

1.- Comprende la parte del Ámbito Específico que es soporte de la vía así denominada, y la vía en sí.

2.- Comienza en la Avenida de Anaga, en las proximidades del Barrio de La Alegría en Santa Cruz de Tenerife, y transcurre por el Norte de los terrenos de la aglomeración urbana, ligeramente paralela al cauce del Barranco de Santos, hasta llegar a la Vía de Ronda en La Laguna.

3.- La Circunvalación Norte tiene condición de:

- Carretera convencional, según la clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según la Ley de Carreteras de Canarias.
- Vía Regional y carretera de Interés Regional, según la clasificación de las infraestructuras viarias en función de su titularidad y funcionalidad según la Ley de Carreteras de Canarias.
- Carretera, según la clasificación de las infraestructuras viarias en función de sus características según determinaciones del PIOT.
- Vía Comarcal, según la condición de las infraestructuras viarias según el PIOT.”

. "CAPÍTULO II

DISPOSICIONES APLICABLES AL ÁMBITO "CIRCUNVALACIÓN NORTE"

Artículo 60.- Vocación de la infraestructura y disposiciones de carácter general. (NAD)

- 1.- Esta infraestructura define el límite Norte de la aglomeración metropolitana.
- 2.- Ofrece un trayecto alternativo de acceso a los Barrios Altos y a las zonas centrales de Santa Cruz.
- 3.- Deberá integrarse paisajísticamente con las máximas cautelas.
- 4.- No dará servicio a usos edificados de modo directo, sólo a través de vías de menor orden con las que enlaza.
- 5.- Será una vía eminentemente urbana: semaforizada, si es necesario, y con pasos para peatones en sus tramos no subterráneos, si son necesarios.
- 6.- Dada la presencia de diversos túneles, los Proyecto de Construcción deberán incluir sondeos mecánicos y geofísica (perfiles sísmicos y tomografías eléctricas a mayor profundidad) de los terrenos, en particular en los tramos que atraviesan zonas con edificación consolidada, a fin de determinar la estabilidad de los asientos y aplicar las medidas oportunas para su correcto mantenimiento.

Artículo 61.- Disposiciones en materia de usos del suelo. (NAD)

- 1.- Las líneas de limitación de la propiedad (dominio público, servidumbre, afección y límite de la edificación) se dispondrán sin perjuicio de lo establecido en el artículo 32 de la presente normativa.
- 2.- En los túneles, estructuras, puentes y viaductos, las líneas de limitación de la propiedad se reducirán a la de dominio público en la proyección en planta del punto más alto de la montera, en el caso de túneles, y en la proyección horizontal del punto medio, en los restantes casos, y se conectará con la de servidumbre una vez superado el túnel, estructura, puente o viaducto mediante una curva hiperbólica.
- 3.- El dominio público y la línea límite de edificación de la Circunvalación Norte se reflejan en los planos anexos a la presenta normativa.

Artículo 62.- Disposiciones en materia de desarrollo técnico de las infraestructuras y seguridad. (NAD)

- 1.- La tramificación empleada en el presente artículo se adjunta como anexo al final de la presente normativa (Anexo II. Tramificación Circunvalación Norte), comienza en el extremo Este de la vía y finaliza en el extremo Oeste de la misma.
- 2.- Esta tramificación se ve definida mediante secciones tipo adjuntas como anexo al final de la presente normativa (Anexo VI. Secciones tipo Circunvalación Norte).
- 3.- En los artículos siguientes se establecen las condiciones técnicas que deberán ser cumplidas por los anteproyectos y proyectos de trazado y construcción que se realicen en desarrollo de la Circunvalación Norte.
- 4.- Condiciones de implantación generales:

1º) El ancho de carril en cualquier tramo del tronco de la vía es de 3,5 metros, salvo especificación contraria.

2º) La vía poseerá aceras en ambos lados de su plataforma con anchura variable en función de la sección tipo de cada tramo posteriormente descrito.

3º) El espacio comprendido dentro del diámetro interior de las glorietas será preferentemente ajardinado, con exclusión de los arcenes.

4º) Los tramos de la infraestructura que atraviesen terrenos del Parque Rural de Anaga irán completamente soterrados, sin poder desarrollarse dentro de su delimitación las bocas de acceso y salida de los túneles.

5º) Los túneles, con dos carriles por sentido de circulación, se realizarán mediante una única perforación para ambas calzadas o mediante dos distintas. En el primer caso, la anchura máxima será de 16 metros a efectos constructivos.

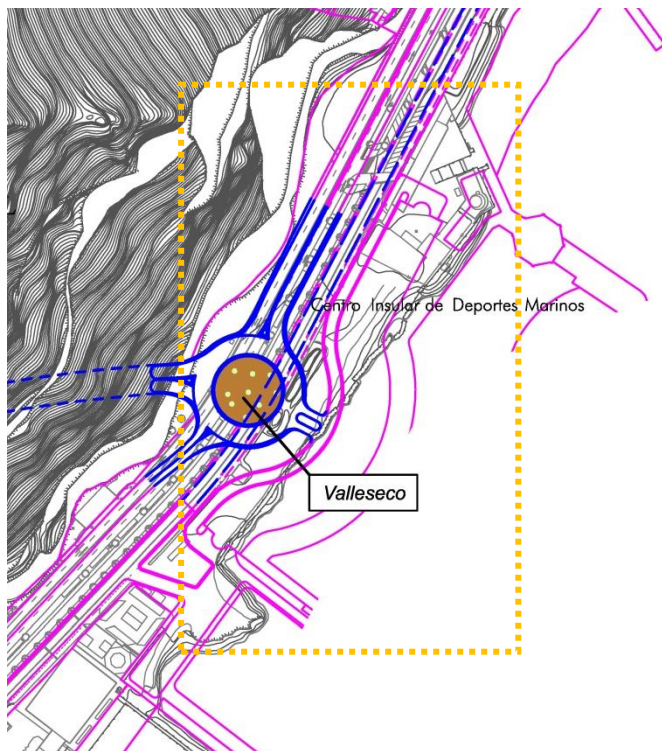
6º) En los tramos sobre apoyados sobre estructuras se dispondrán las barreras y mecanismos de seguridad oportunos, pese a la ocupación de parte del arcén.

5.- Condiciones de implantación de las intersecciones:

• **INTERSECCIÓN 1: Valleseco.**

El tipo de intersección es de "glorieta circular", con cuatro accesos. Dos de enlace con la Avenida de Anaga, uno con los viales interiores de los servicios portuarios y otro con la Circunvalación Norte.

Presentará un diámetro interior de 40 metros y diámetro exterior de 61 metros.



El Litoral de Valleseco (en particular la 'Playa de Charcos') en relación con el Detalle de la Circunvalación Norte, tal como se define en el PTE Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

2.6. EL LITORAL DE VALLESECO EN EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES DEL SISTEMA TRANVIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE.

Este Plan Territorial Especial se Aprobó Definitivamente el 1 de octubre de 2003, BOP N° 145 de 19 de noviembre, si bien posteriormente se han aprobado diversas modificaciones. No obstante todas las modificaciones se han referido a las Líneas 1 y 2.

En atención al ámbito del presente Plan Especial interesa la que en el Plan Territorial de referencia se denomina LÍNEA 3 DEL SISTEMA TRANVIARIO, en tanto que discurre desde el Recinto Ferial, pasando por el Muelle Norte, hasta la ampliación de Las Teresitas, esto es a través del litoral metropolitano.

A continuación se reproducen algunos apuntes de la Memoria y Planimetría del Plan Territorial Especial:



El Litoral de Valleseco en relación con el trazado de la LÍNEA 3 DEL SISTEMA TRANVIARIO, tal como se define en el PTE Sistema Tranviario del Área Metropolitana de Tenerife.

. Descripción de la Red Elegida.

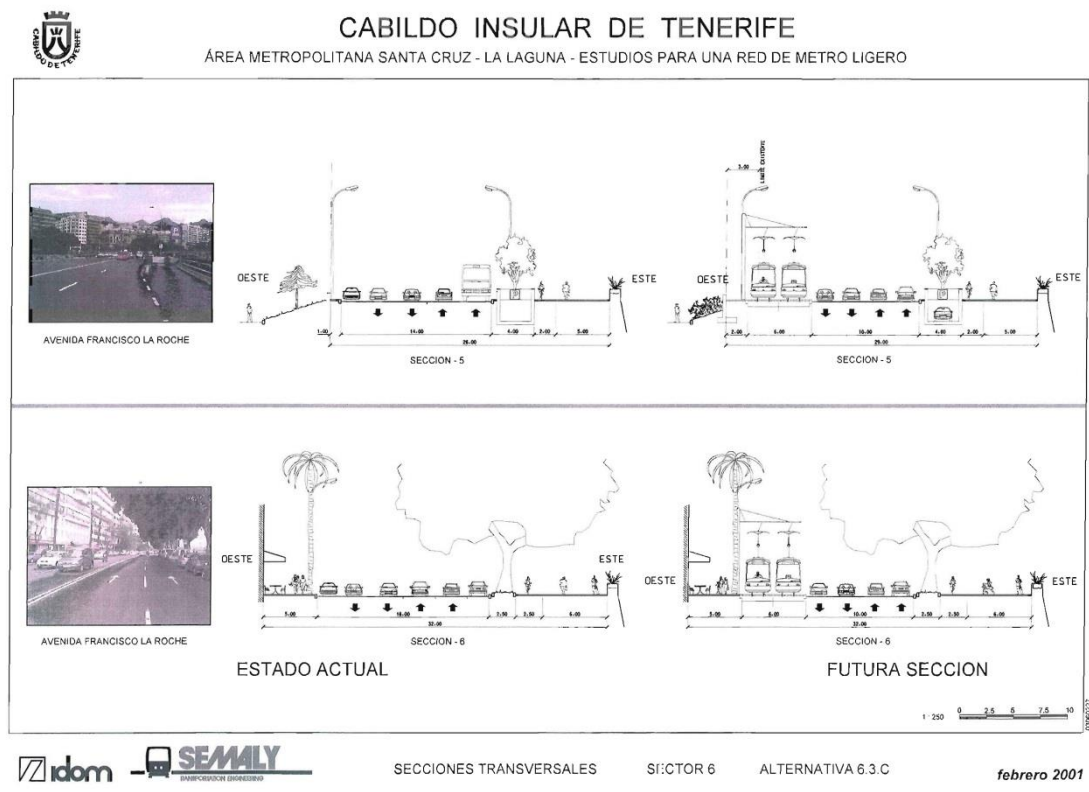
(MEMORIA. ANEJO 1: ESTUDIO DE ALTERNATIVAS. Capítulo 7.)

"Línea 3 Recinto Ferial- Anaga-Prolongación a Las Teresitas"

Esta línea inicia su recorrido en las inmediaciones del Recinto Ferial (permitiendo este inicio la futura prolongación de la línea hasta Añaza) (...) El trazado de la línea Cabo Llanos – Las Teresitas, que en el análisis de alternativas recomienda ir por La Salle – Méndez Núñez, el Ayuntamiento de Santa Cruz quiso que fuera por el frente marítimo."

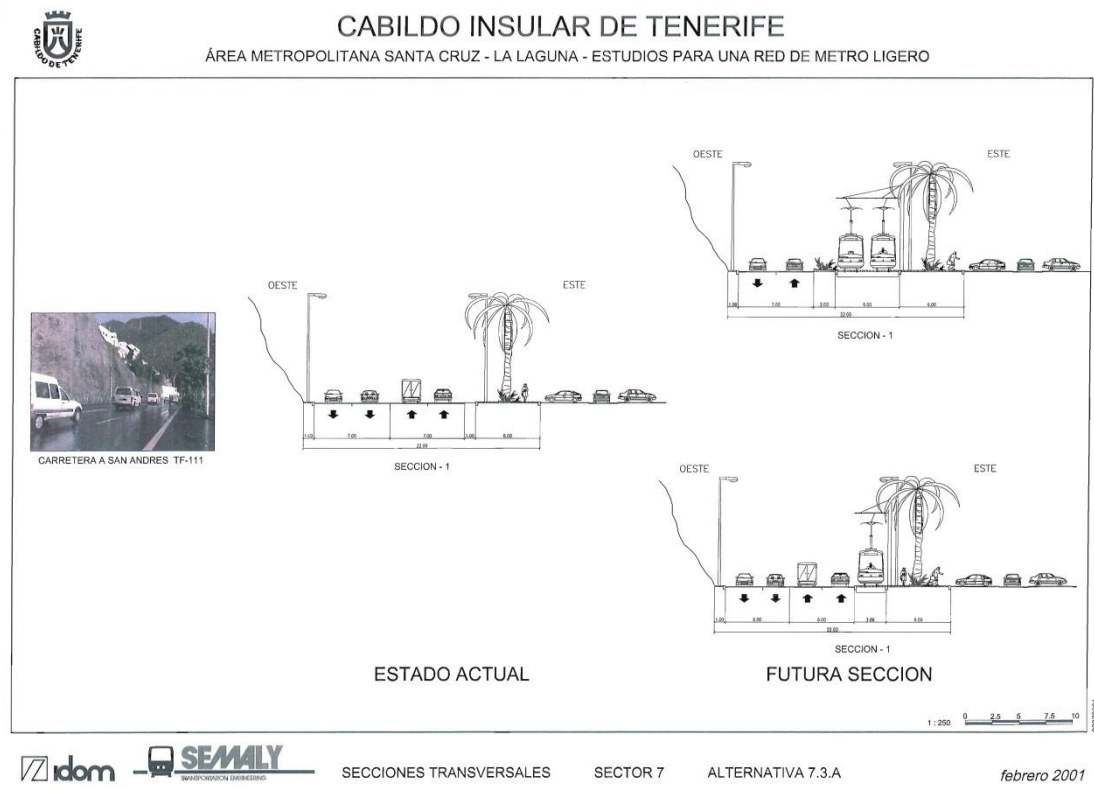
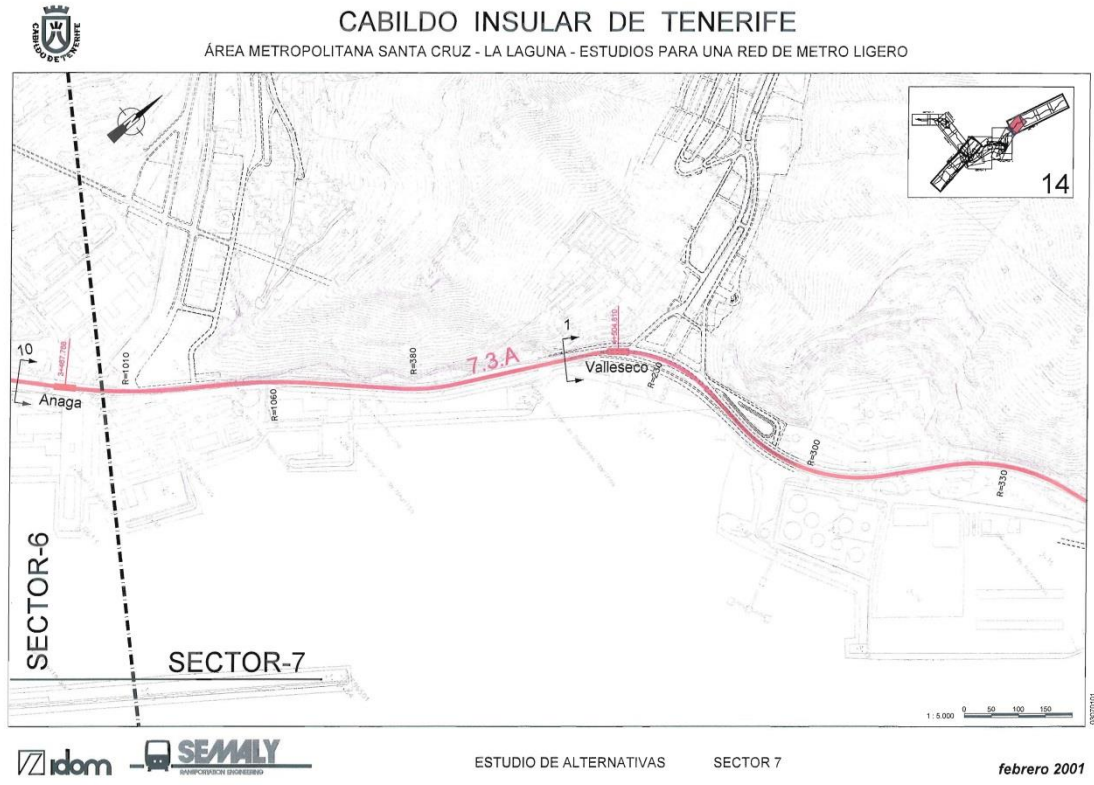
Por tanto, la Línea 3, queda definida con las siguientes condiciones, para el Sector 6 – Centro Ciudad, y para el Sector 7 – Anaga:

(Sector 6). "En el sentido sur / norte, el trazado se inserta en el lateral oeste desde el Recinto Ferial por la Avenida de la Constitución. (...) El trazado discurriría por la Avda. José Antonio Primo de Rivera y Francisco La Roche – Avda. Anaga hasta el Muelle Norte, parando por delante de la Plaza de España. Finalmente por la Avda. Francisco La Roche – Avda. Anaga, hasta el Muelle Norte, siempre con el mismo perfil".



Sección Avda. Francisco La Roche.

(Sector 7). "Desde el Muelle Norte hasta San Andrés y Playa de Las Teresitas, este sector describe el trazado de la línea 3 por la carretera TF 111 a lo largo del litoral."



Planta de trazado y Sección para el tramo del Litoral de Valleseco.

2.7. EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN LA ISLA DE TENERIFE.

En lo referente a la Prevención de Riesgos, el presente documento se remite al PEP, en tanto que esta Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco, no modifica lo dispuesto en el mismo.

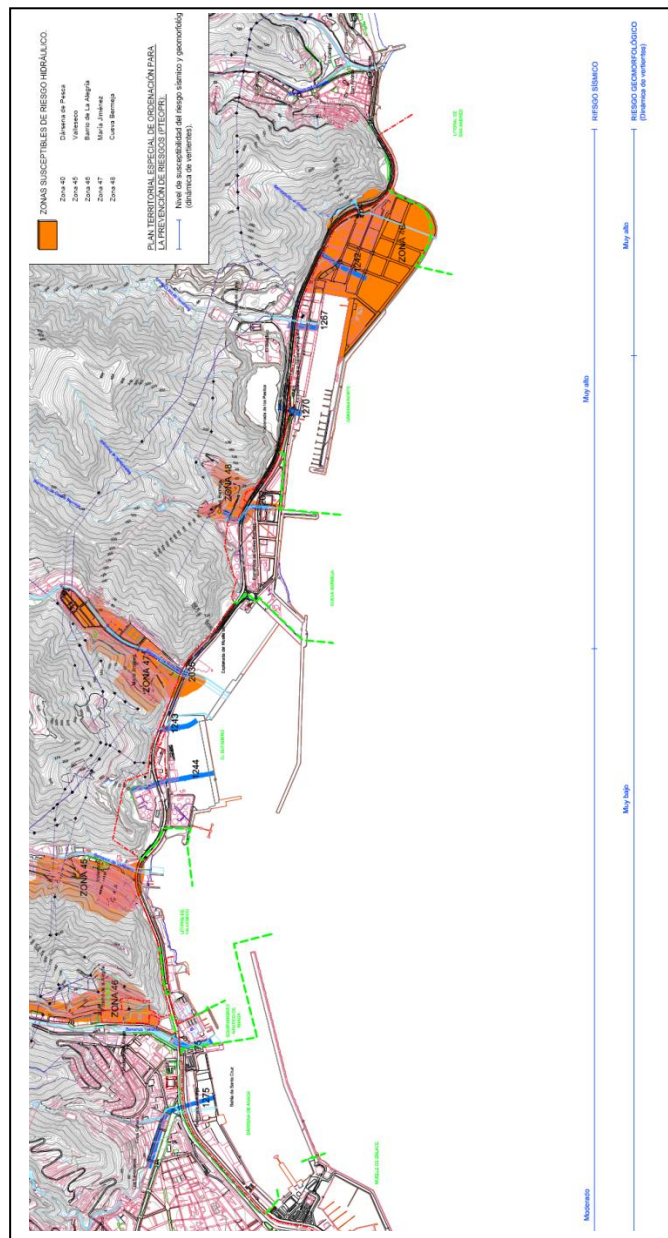
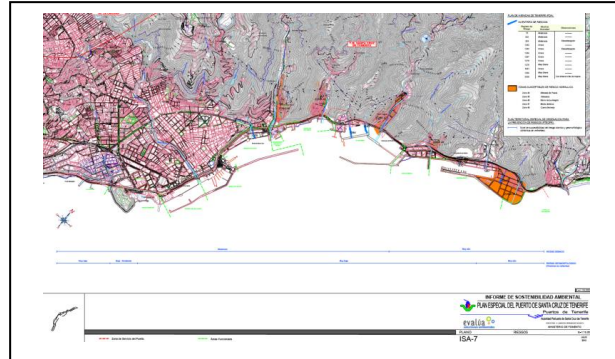
No obstante, a continuación se presenta una síntesis referida específicamente al ámbito de ordenación de este documento:

En relación al Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (Anuncio de 24 de abril de 2012, relativo a la aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos de la isla de Tenerife; BOC 094 del Lunes 14 de Mayo de 2012), el ISA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (PEP), recoge el siguiente cuadro resumen:

Tipo de riesgo	Nivel de susceptibilidad	Probabilidad de afección	Intensidad	Nivel de exposición	Probabilidad de eventos	Resistencia a la erosión	Precipitación máxima diaria
Riesgo Sísmico	Muy Alto entre Cueva Bermeja y Dársena Norte, y Moderado en el resto	Muy Alta entre Cueva Bermeja y Dársena Norte, y Alto en el resto	Moderada (EMS ¹ III) entre El Bufadero y Dársena Norte, y Baja (EMS II-III) en el resto	-	-	-	-
Riesgo Volcánico (coladas de lava)	Área Topográficamente Protegida entre los equipamientos náuticos de Anaga y la Dársena Norte, y Bajo en el resto	Área Topográficamente Protegida entre los equipamientos náuticos de Anaga y la Dársena Norte, y Muy Baja en el resto	-	Área Topográficamente Protegida entre los equipamientos náuticos de Anaga y la Dársena Norte, y Muy Alta en el resto	Insignificante en todo el ámbito de actuación del Plan Especial.	-	-
Riesgo Volcánico (piroclastos de caída)	Insignificante entre los equipamientos náuticos de Anaga y la Dársena Norte, y Muy Baja en el resto	Baja entre los equipamientos náuticos de Anaga y la Dársena Norte, y Alta en el resto	-	Insignificante en todo el ámbito de actuación del Puerto	-	-	-
Riesgo Hidrológico	Muy Alto (hasta 1 m), Alta (hasta 3 m), Moderada (hasta 5 m), Baja (hasta 7 m) y Muy Baja (hasta 10 m) por encima del cauce en la desembocadura de los barrancos interceptados por el Puerto debido a la presencia de edificaciones	-	-	-	-	-	-
Riesgo de Incendio	Muy Bajo en todo el ámbito de actuación del Puerto , salvo en aquellas zonas donde existe jardinería abundante (p.e. Palmetum)	-	-	Muy Bajo en todo el ámbito de actuación del Puerto	-	-	-
Riesgo Geomorfológico (dinámica de vertientes)	Muy Bajo de modo general , siendo muy alto en la Dársena Norte y Bajo y/o Moderado en sectores del Palmentum en función de la pendiente	-	-	-	-	Alta entre la Dársena Norte y la Dársena de Los Llanos, y Muy Bajo entre el Parque Marítimo y La Hondura	Isomáxima de precipitación diaria para un período de retorno T500, 150-300 mm para todo el ámbito de actuación del Puerto

En "verde" se identifican las especificaciones que afectan al ámbito de la Mod. del PE

Por otro lado, en el plano ISA-7 “RIESGOS”, se resumen los principales riesgos a los que está expuesto el ámbito del Plan Especial, incluyendo por lo tanto el ámbito de la presente Modificación:



En mismo apartado, el ISA **CONCLUYE** para la totalidad del ámbito del Plan Especial:

*“En **CONCLUSIÓN**, a tenor de lo analizado en los párrafos anteriores, se observa que el riesgo sísmico y geomorfológico tienen cierta importancia. En relación con el primero, hay que considerar un factor atenuante de la hipotética actividad, puesto que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife se localiza junto a uno de los sectores más antiguos geológicamente de la Isla, como es el Macizo Antiguo de Anaga. En relación con el segundo, se han aplicado y se instalarán mallas de protección en las laderas más inestables, reduciéndose el impacto que podrían tener los movimientos de ladera. ...”*

Finalmente, hay que indicar que en relación a la instalación de mallas de protección en las laderas más inestables, tal y como recoge el ISA, a lo largo de la Autovía de San Andrés (TF-11), se ha procedido a la instalación de los referidos sistemas de protección, quedando incluido el tramo más cercano al ámbito de la presente Mod. del PE (se adjuntan imágenes donde se observa la malla de protección instalada):



Imágenes donde se aprecian las mallas instaladas en el tramo de la TF-11 más cercano al ámbito de la Mod. del PE

2.8. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL.

Las disposiciones que desde las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias aluden a la ordenación de ámbitos litorales y portuarios, se recogen en el PEP.

En relación con la ordenación propia de esta Modificación de Plan Especial podrían destacarse los siguientes aspectos:

. Directriz 87.2 como norma de aplicación directa:

“Las actuaciones en puertos deberán perseguir como objetivos prioritarios, desde el respeto al medio ambiente:

d) Impulsar la actividad turística y deportiva.

f) Mejorar la integración con los entornos urbanos en que se insertan.”

. Directriz 89.1 y 3, que determina que:

“El desarrollo de las infraestructuras portuarias y las actuaciones de mejora que se lleven a cabo incorporarán las medidas correctoras necesarias para evitar efectos negativos sobre el medio y, en especial, sobre la dinámica litoral en el área de influencia de la obra portuaria, minimizando su impacto ambiental. Los proyectos portuarios prestarán una atención especial a que su diseño realce el interés paisajístico de las instalaciones, compatibilizándolo con las condiciones de seguridad que requiere la función primordial de los puertos.”

En ambos aspectos, se considera que la presente Modificación no contraviene lo dispuesto en el PEP, bien al contrario, tiene entre sus finalidades dar cumplimiento a lo dispuesto en las anteriormente referidas Directrices 87.3 y 89.1 y 3.

3. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO

3. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO.

3.1. EL PROYECTO BÁSICO DE ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO. 2007. – ADENDA. 2011.

La definición de las actuaciones previstas en la actualidad en el ámbito de este Plan Especial, devienen de los siguientes documentos:

- a. Propuesta 'SOL Y SOMBRA', ganadora del Concurso de Ideas
- b. Proyecto Básico de Ordenación (Proyecto Constructivo de la Fase 1)
- c. Adenda al Proyecto Básico de Ordenación, presentada durante el proceso de tramitación de su Declaración de Impacto Ambiental. Así como otras consideraciones incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental Positiva de 2012.

El proyecto 'SOL Y SOMBRA' constituye la matriz general de actuación, cuya definición se desarrolla y ajusta en los siguientes documentos y trámites citados.

A continuación, se presenta una breve síntesis de la definición actual de la actuación prevista, a modo de referencia general para la ordenación objeto de Modificación del PEP.

3.1.1. Ideas generales.

Las ideas básicas de la actuación prevista en el Litoral de Valleseco, devienen del proyecto 'SOL Y SOMBRA'. Se podrían sintetizar en las siguientes, elaboradas a partir de la Memoria de dicho proyecto y del Acta del Jurado del Concurso, incluyendo ajustes derivados de su tramitación ambiental:

Concepción de Playa:

"Un espacio abierto al mar, recorrible y a través del cual nos encontramos y podemos adentrarnos en el mar. También es un área de esparcimiento, lugar de encuentro, paseo, deportes variados,.... Lugar de estancia, SOL Y SOMBRA".
(Memoria de la propuesta presentada al Concurso)

Playa de Valleseco en el Proyecto 'SOL Y SOMBRA'

"El objeto de la propuesta es LA PLAYA DE VALLESECO. El ámbito de intervención incluye dos áreas diferenciadas: la desembocadura del barranco, y la plataforma de enlace entre el acantilado y el mar. En ese sentido proponemos dos áreas de playa asimismo diferenciadas: La 'PLAYA DE CHARCOS' y la 'PLAYA DE ARENA'.

La 'PLAYA DE CHARCOS' nos ofrece diversas formas de encuentro con el mar, y por tanto diferentes posibilidades de disfrute: paseo, estancia, juego, pesca,

baño,... y SOL o SOMBRA. Y constituye el encuentro entre la sucesión de Clubs marítimos de la ciudad, y la arena en la desembocadura del Barranco.” (Memoria de la propuesta presentada al Concurso)

“La ‘PLAYA DE ARENA’, que surge de la prolongación del Barranco, en la conformación de su desembocadura. En la actualidad se cuenta con una playa de callaos, para la que se propone su extensión con arena propia del lugar, y contando con las protecciones marítimas precisas para ello”. (Memoria del Proyecto Básico)

“(...) responde, mediante una estructura variable pero bien articulada, a los diferentes aspectos planteados como objetivos de este Concurso de Ideas, ya que consigue la recuperación de la naturaleza de la costa preexistente al proponer el mantenimiento de las dos formas más representativas del litoral canario, como son una playa de barranco y una rasa costera típica; generando, además, un espacio social de calidad que responde al sentir y al deseo general de la ciudadanía”. (Acta del Fallo del Jurado del Concurso de Ideas para la Ordenación del Área Funcional de Valleseco – abril 2006)

“En líneas generales se trata de un espacio libre costero equipado, cuyo diseño ha tenido como referente fundamental el de su integración paisajística en el litoral de Anaga”. (De la Adenda al Proyecto Básico presentada en el proceso de tramitación ambiental)

En tanto que el presente documento ordena pormenorizadamente el ámbito de ‘La Playa de Charcos’ del Litoral de Valleseco, se extractan a continuación las consideraciones más relevantes de la configuración prevista en el proyecto para el mismo:

Accesos a la Playa de Charcos

A partir de la Autovía de San Andrés. Manteniendo la Vía de Servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en su disposición actual. (A tenor de la Adenda al Proyecto Básico, presentada en el trámite de Declaración de Impacto Ambiental, 2011)

Movilidad en la Playa de Charcos

“El suelo se pliega, al modo de Anaga, de tal modo que un solarium se convierte en ocasiones en rampa, y en otras en talud ajardinado. En determinados encuentros el suelo se transforma en fachada y se abre al interior de una pieza de equipamiento, y en otros se divide en peldaños que nos llevan a plataformas a diferente cota.

El hormigón coloreado del Paseo de la Autovía, nos lleva a los taludes ajardinados y/o apiconados de la Playa de Charcos, con su suelo de piedra y madera, y desde ella a las rocas de borde de algunos cantiles, a las zonas de callaos de Playa-Parque urbano y a la arena negra, que también es gris y plata con el sol.” (Memoria de la propuesta presentada al Concurso)

Elementos que conforman la Playa de Charcos

En tanto que se mantiene la Vía de Servicio en su actual disposición (A partir de la ADENDA al Proyecto Básico presentada en el trámite de declaración ambiental), el único uso vinculado a la Playa de Charcos, es el de Espacio Libre, en diversas configuraciones, con diversidad de ámbitos de esparcimiento

vinculados al agua, y contando con los servicios necesarios. Lo que se ajusta a las determinaciones del PEP, y asimismo es coherente con lo dispuesto en el PGO.

En resumen, la actuación prevista para la 'Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco es la de un Espacio Libre equipado, que consiste en un área recreativa y de ocio, con espacios donde se reúnen paseos y acceso al agua, donde se combinan jardinería, y elementos de sombra, acompañadas de servicios propios, todo ello a partir de la consolidación de la plataforma terrestre existente y con los elementos de protección marítima precisos.

En los Planos de Información se señalan las obras de defensa marítima previstas, definidas en el Proyecto de referencia, si bien se localizan fuera del ámbito de ordenación del presente Plan.

4. LITORAL DE VALLESECO: ESTADO ACTUAL

4. LITORAL DE VALLESECO: ESTADO ACTUAL

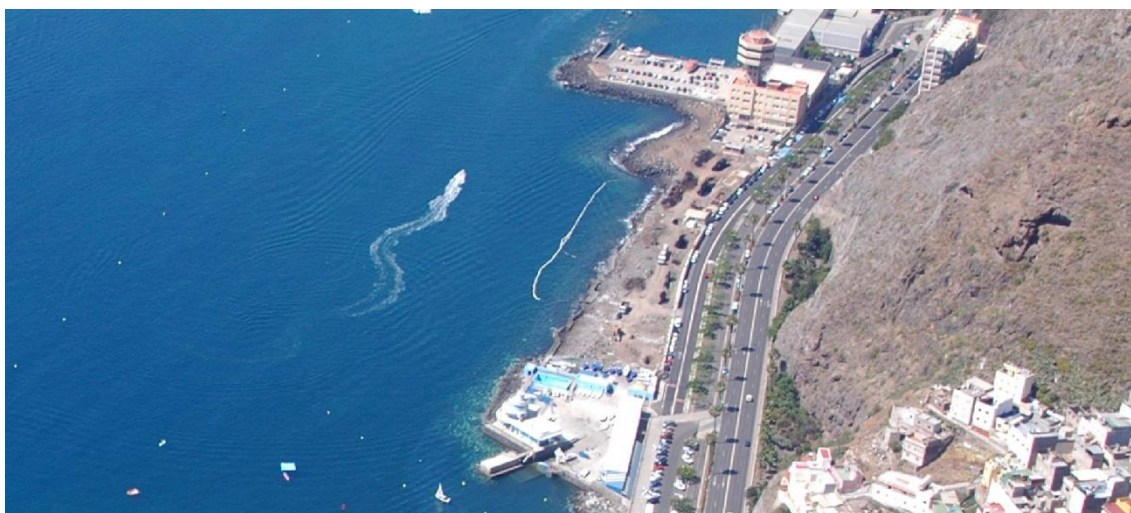
El estado actual del ámbito se representa gráficamente en los Planos de Información correspondientes.

A modo de marco general, se extrae a continuación el apunte del PEP en su descripción de la ZONA MUELLE NORTE – VALLESECO – LA ALEGRÍA:

*“Más al norte (de las ‘instalaciones correspondientes al Club Deportivo Militar de Paso Alto; la Escuela Náutica, dependiente de la Universidad de La laguna; y el conjunto de la Capitanía Marítima y la Torre de Control de Salvamento Marítimo’) **existe una explanada actualmente sin uso y las instalaciones del Centro Insular de Deportes Marinos, dependiente del Cabildo.***

En el entorno de la desembocadura del Barranco de Valleseco existe una playa de callaos (Playa de Valleseco). En la playa se encuentra la antigua estación carbonera del Puerto de Santa Cruz, de la que se conservan dos naves y los muelles. En el extremo norte de la Playa existe una zona deportiva en ruinas y abandonada, continuándose por una escollera de piedras que da acceso a un muelle cargadero, que cierra parcialmente la playa. Es una zona muy deteriorada al estar pendiente del proyecto de regeneración de la zona”

Refiriéndose a las dos zonas que conforman el Litoral de Valleseco, la ‘Playa de Charcos’, explanada sin uso e instalaciones del CIDEMAT; y la ‘Playa de Arena’, playa de callaos en la desembocadura del Barranco de Valleseco.



Panorámica oblicuas del área correspondiente a la ‘Playa de Charcos del Litoral de Valleseco’.



Panorámica oblicua del área correspondiente a la 'Playa de Arena del Litoral de Valleseco'.

Asimismo, se describe la Vía de Servicio del Puerto, en el tramo colindante con el ámbito del presente Plan Especial, como sigue:

"La Vía de servicio del Puerto discurre a lo largo de todo el espacio portuario, con excepción de la interrupción que se produce entre la Dársena de Los Llanos y el área de La Hondura, zona a la que se accede desde la vía de penetración, a través de las instalaciones de la Refinería de CEPESA.

Esta situación existe a partir de las últimas actuaciones realizadas por la Autoridad Portuaria, y la apertura de los nuevos tramos de la Vía que venían a superar los puntos de confluencia de los tráficos urbanos o de conexión territorial con el tráfico portuario.

La obra se justificó por la necesidad de independizar los tráficos antes descritos que sumados producían grandes atascos, especialmente en verano. Además, contribuye a la seguridad en el tráfico portuario optimizando los recursos.

Si bien dos de los tres tramos de la Vía estaban ya operativos desde 1998, la apertura al tráfico del primero de ellos, entre el Muelle Norte y el Muelle del Bufadero, supone la finalización de la obra. Este tramo tiene una longitud de 1.700 metros y su realización

ha englobado la construcción de tres falsos túneles, cuyas medidas van de los 200 a los 400 metros de longitud.

El primero de ellos discurre bajo la vía litoral y en el fragmento que cruza el barranco de Tahodio la rasante se encuentra por debajo del nivel freático. El túnel está dotado de un sistema de ventilación forzada, bocas de incendio, grupo de extintores e iluminación, y estación de bombeo para evacuación de aguas en su punto más bajo.

Para la construcción de los otros dos falsos túneles fue necesario el uso de taludes de escollera que los protegen frente a la acción del oleaje. Esta solución permite la ejecución de aparcamientos urbanos en la parte superior."

4.1. ÁMBITO: ÁREAS DE ORDENACIÓN.

El PUEP define dentro del Área Funcional del Litoral de Valleseco, la zona VI-C, con una superficie total estimada de 33.482 m².

Esa misma zona se remite desde el PEP a ordenación mediante Plan Especial Complementario, con una superficie estimada de 34.989 m².

Dicho ámbito es el que corresponde a la presente Modificación del PEP, que a partir de medición sobre fotogrametría y planimetría actual presenta una **superficie de: 36.952 m²**, que responde al suelo existente en la actualidad.

Las variaciones de superficie estimada resultan de las propias condiciones de borde marítimo, conformado por líneas de escollera inestables y formaciones de playa, así como de la medición sobre planimetría de mayor detalle.

A efectos de su ordenación, el ámbito se subdivide en dos partes, atendiendo a sus diferencias en cuanto a tramitación, promoción e inversión; dividiendo el Litoral de Valleseco por la línea de borde Norte del actual Muelle del CIDEMAT, en su encuentro con la playa de callaos. Resultando:

. 'Playa de Charcos', que se ordena en este documento.

Con ámbito de **superficie: 14.511 m²**.

La delimitación se define como sigue:

- Al Suroeste, en el límite de la parcela de Capitanía Marítima – Torre de Control.
- Al Noroeste, se delimita mediante la Vía de Servicio del Puerto.
- Al Noreste, el límite del Muelle del CIDEMAT.
- Hacia el Sureste, el mar.

. 'Playa de Arena', que se remite a planeamiento complementario.
Con ámbito de **superficie: 22.441 m²**.

La delimitación se define como sigue:

- Al Suroeste, el límite del Muelle del CIDEMAT.
- Al Noroeste, se delimita mediante la Vía de Servicio del Puerto.
- Al Noreste, la Dársena del Bufadero.
- Al Sureste, el mar.

4.2. DESCRIPCIÓN PORMENORIZADA DEL ESTADO ACTUAL DEL ÁMBITO QUE SE ORDENA.

El área que se ordena en esta Modificación del PEP, es pues 'La Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco, a la que se refiere este apartado donde se describe pormenorizadamente su estado actual.

Esa área corresponde en síntesis, a una plataforma del Litoral de Valleseco, donde se localiza, al norte, el Centro Insular de Deportes Marinos de Tenerife, CIDEMAT, y el resto se mantiene en desuso.

La superficie total del ámbito, puede subdividirse en:

. Plataforma existente:	14.511 m²
CIDEMAT:	3.533m ²
En desuso:	10.978 m ²
(incluye edificaciones que ocupan un total de 168 m ²)	

Se corresponde con una forma sensiblemente rectangular, con una cota de altitud que oscila entre + 4.12 y + 5.12. Si bien la inestabilidad del borde de agua ofrece situaciones cambiantes que pueden reflejarse en puntos de cota de altitud inferior.

Se delimita por la Vía de Servicio del Puerto, que constituye el único elemento de acceso, si bien se encuentra vallada en su mayor parte.

En este sentido, es importante señalar que en relación con el Paseo Marítimo de la Autovía de San Andrés, se cuenta con una diferencia de cota de altura de aproximadamente 5 m., lo que se aprecia en el muro de contención que delimita la Autovía y la Vía de Servicio del Puerto.

El ancho medio de la plataforma existente, es de aproximadamente 50 m., bordeada por una franja inestable de escollera hasta el muelle de la Escuela Náutica.

En el extremo norte se localizan las instalaciones de CIDEMAT, que incluyen: dos edificaciones de una planta (una de ellas con torreón de dos plantas),

además de dos piezas auxiliares y una piscina. Además cuenta con área de aparcamiento, con acceso desde la Vía de Servicio del Puerto; así como área para embarcaciones y muelle y rampa de acceso al mar.

Del conjunto, debe destacarse la edificación frontal, en esquina sobre la línea de muelle, que ofrece una disposición singular. Debido a estas características el Proyecto Básico de referencia propone su conservación y rehabilitación, en su caso.

La superficie correspondiente al CIDEMAT se encuentra vallada.

El resto del área está en desuso, con plantación reciente de un conjunto de palmeras donde se localizan diversas piezas auxiliares correspondientes a dispositivos de las redes de infraestructura del área.

4.2.1. Redes de infraestructura:

. Abastecimiento de Agua y Saneamiento.

Discurren bajo la Vía de Servicio del Puerto. Se cuenta con acceso a las instalaciones de CIDEMAT.

. Electricidad, Alumbrado y Telecomunicaciones.

En cuanto a Electricidad y Alumbrado destaca la localización dentro del ámbito de ordenación del presente Plan Especial de una Estación Transformadora: el Centro de mandos Dársena Anaga 9-10.

La red de Comunicaciones está canalizada bajo la Vía de Servicio.

. Combustibles.

Debe destacarse el trazado de Canalización de Combustible de la empresa CEPSA, que discurre bajo el Paseo Marítimo de borde de la Autovía de San Andrés (fuera del ámbito de ordenación, aunque en zona de influencia).

Se recoge la información del PEP, que se incorpora en los Planos de Información correspondientes.



Vistas generales hacia Sur y Norte, del ámbito que se ordena, 'La Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco, en su estado actual.

5. MARCO LEGAL APLICABLE

5. MARCO LEGAL APLICABLE

Este apartado se refiere en su conjunto al capítulo de la misma denominación del PEP. No obstante, se recoge a continuación una síntesis de su contenido, seleccionando los aspectos que de forma más destacada inciden en la ordenación del Litoral de Valleseco. Asimismo, en el caso de que se haya producido desde la aprobación del PEP hasta la actualidad alguna modificación legislativa, se hace constar, sustituyendo a las indicadas en el PEP.

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. 2014. MEMORIA DE INFORMACIÓN. CAPÍTULO 10: MARCO LEGAL APLICABLE (PÁG. 109): (se indican sin cursiva y subrayado, anotaciones adicionales a las expuestas en el PEP)

“En este epígrafe se referencia de forma esquemática el marco jurídico-urbanístico al que debe atender este Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El Plan Especial debe formularse según lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM)” cuya última modificación es de 30 de octubre de 2015; “y a su vez debe cumplir con el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de Mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales (en adelante, TRLOTENC*)” Modificado mediante la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Territorio y de los Recursos Naturales, cuya última modificación es del 8 de mayo de 2015.*

FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL:

(...) “El planeamiento se ha convertido en el principal instrumento y cauce del diálogo Puerto-Ciudad, capaz de garantizar y resolver las necesidades futuras de la actividad portuaria, a la vez que los problemas de borde y conexión de carácter urbano.”

(...) “En resumen, la remisión que hace el artículo 56.2 del TRLPEMM a la legislación urbanística, para la tramitación y aprobación de los Planes Especiales de ordenación de la Zona de Servicio de los Puertos del Estado, debe entenderse con relación a los artículos del TRLOTENC que se han reproducido anteriormente. Por tanto, el presente Plan Especial se formula por la Autoridad Portuaria y se tramitará y aprobará, de acuerdo con la legislación urbanística, por la Administración competente que en este caso es el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife; aunque la aprobación definitiva del Plan no se podrá efectuar sin la conformidad previa de la Autoridad Portuaria, resolviéndose la discrepancia en caso de no llegarse a un acuerdo entre ambas administraciones, de la forma que expresa la legislación estatal.”

CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL:

"El Plan Especial redactado responde en cuanto a su finalidad a lo determinado en el Artículo 37.2 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales, y en particular a la modalidad referida a la ordenación de los Sistemas Generales, cuando así lo determine el plan general, que se cita en el apartado e) del mismo artículo.

El Reglamento de Planeamiento en el artículo 77.2 concreta la documentación que habrán de contener estos planes, de acuerdo a su naturaleza y finalidad."

* El procedimiento de evaluación ambiental para planes, programas y proyectos se regula a nivel nacional a través de: LEY 21/2013 DE 9 DE DICIEMBRE, DE EVALUACIÓN AMBIENTAL (BOE Nº 296, DE 11 DE DICIEMBRE DE 2013)

Si bien, en la Comunidad Autónoma de Canarias, es la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, la que en la actualidad desarrolla el marco legal detallado sobre dicho aspecto.

LA LEGISLACIÓN DE CARÁCTER SECTORIAL O ESPECÍFICO

Junto con el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias y al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, resultan de aplicación una serie de textos legales o reglamentarios, de carácter sectorial o específico, que son de aplicación.

- Ley de Carreteras de Canarias (Ley 9/1991, de 8 de mayo); y Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de dicha Ley de Carreteras. Así como el Decreto 247/1993, de 10 de Septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional.

- Ley de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación (Ley 8/1995, de 6 de abril); y Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de dicha la Ley 8/1995.

- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

- Ley 7/2011, de 5 de abril, de Actividades Clasificadas y de Espectáculos Públicos y otras medidas administrativas complementarias.

Además de la legislación urbanística estatal de carácter general, que forma parte del marco legal descrito, bien por ser de aplicación plena o básica, o bien por serlo subsidiariamente, existen otra serie de textos legales y

reglamentarios de carácter sectorial o específico, y de ámbito estatal, que también resultan de aplicación.

- *Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de Julio) *, modificación de 2014, para la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar, Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y Reglamento General de Costas, aprobado mediante Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre.*
(Aplicación supletoria)

- *Ley de Carreteras (Ley 25/1988, de 29 de Julio), en lo que sea de aplicación subsidiaria.*

ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS

"El Plan Especial debe atender a lo dispuesto en la Ley de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación (Ley 8/1995, de 6 de abril)", (BOC Nº 50, 24/04/95), así como a la legislación nacional de aplicación, con particular atención a:

- *Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.*
- *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.*
- *Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.*
- *Código Técnico de la Edificación-Documento Básico SUA- Seguridad de utilización y accesibilidad, con comentarios del Ministerio de Fomento, diciembre 2014.*
- *Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.*
- *Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.*
- *Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general de derechos de las personas de las personas con discapacidad y de su inclusión social.*

Julio 2017

Digitally signed by FERMIN GARCIA MORALES
- 43366410W
DN: cn=FERMIN GARCIA MORALES -
43366410W, c=ES, o=GERENCIA MUNICIPAL
DE URBANISMO SANTA CRUZ DE TENERIFE,
ou=DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO,
email=fgarmor@santacruzdetenerife.es
Reason: Documento informado para su
aprobación inicial
Date: 2017.08.03 13:14:08 +01'00'



MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

III. MEMORIA DE ORDENACIÓN

Julio 2017

ENTIDAD CASARIEGO -
GUERRA ARQUITECTOS
SL - CIF B35578368 -
NOMBRE GUERRA
JIMENEZ ELSA - NIF
43258647V

Firmado digitalmente por ENTIDAD
CASARIEGO - GUERRA ARQUITECTOS SL -
CIF B35578368 - NOMBRE GUERRA
JIMENEZ ELSA - NIF 43258647V
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
o=FNMT, ou=FNMT Clase 2 CA,
ou=703006096, cn=ENTIDAD CASARIEGO -
GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF B35578368
- NOMBRE GUERRA JIMENEZ ELSA - NIF
43258647V
Fecha: 2017.07.09 15:01:22 +01'00'

CASARIEGO · GUERRA, arquitectos



EQUIPO DE TRABAJO:

Responsable:

CASARIEGO · GUERRA arquitectos S.L.

Redacción:

Joaquín Casariego Ramírez, Dr. Arquitecto.

Elsa Guerra Jiménez, Arquitecta, Máster en Planeamiento Urbano.

Noemí Tejera Mujica, Arquitecta, Máster en Gº Patrimonio Histórico.

Con la colaboración de:

Delia Suárez Darías, Arquitecta

María González Santana, Arquitecta

III. **MEMORIA DE ORDENACIÓN**

1. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
2. ÁMBITO: ÁREAS DE ORDENACIÓN.....	4
3. CONCLUSIONES BÁSICAS DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN.....	5
3.1. En relación a Valleseco como parte singular del Litoral de Santa Cruz de Tenerife.....	5
3.2. En relación al Proyecto 'Sol y Sombra' para la Playa Equipada de Valleseco.....	5
3.3. En relación al marco de planeamiento	6
3.4. En relación al estado actual del ámbito objeto de ordenación en esta Modificación de Plan Especial.....	7
4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN.....	8
4.1. Objetivos Generales de carácter básico o esencial.	8
4.2. Objetivos y criterios generales de carácter operativo o funcional.....	8
5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	9
5.1. Área Funcional del Litoral de Valleseco.....	9
5.1.1. Descripción general.....	10
5.2. 'Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco: Descripción de la Ordenación Pormenorizada.....	12
5.2.1. Definición de Parcelas.....	12
5.2.2. Parcela 1: Playa de Charcos.....	12
5.2.3. Parcela 2: Comunitario-Deportiva.....	16
5.2.4. Cuadro General de Superficies y Usos.....	19
5.3. Usos Pormenorizados.....	20
6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.....	21

III. MEMORIA DE ORDENACIÓN

1. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

III. MEMORIA DE ORDENACIÓN

1. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN.

Tal como se ha expuesto en la Memoria de Información, esta Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco (en el ámbito remitido a Plan Especial Complementario), tiene como objeto y justificación, la adecuación de las previsiones de desarrollo para el ámbito del Litoral de Valleseco a las actuales circunstancias de promoción e inversión.

Por tanto, se trata de una Modificación Puntual, que afecta exclusivamente al ámbito no ordenado del Área Funcional del Litoral de Valleseco, sin ninguna otra implicación en el ámbito del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Las circunstancias que lo justifican derivan de que en la actualidad el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, están impulsando el desarrollo de la actuación sobre parte del ámbito del Litoral de Valleseco, la denominada 'Playa de Charcos', lo que precisa de su ordenación pormenorizada.

Por tanto, esta Modificación del PEP, subdivide en dos áreas el ámbito no ordenado del Litoral de Valleseco a efectos de su ordenación pormenorizada, definiendo la correspondiente a la 'Playa de Charcos' y remitiendo a Plan Especial Complementario la 'Playa de Arena'.

Por tanto para la 'Playa de Charcos' se define en esta Modificación su ordenación pormenorizada a partir de la ordenación general del PEP, a través de la definición parcelaria, la asignación de usos pormenorizados y las consideraciones particulares en cuanto a la edificación y otros aspectos específicos.

1.1. ANTECEDENTES

El PEP remite parte del Litoral de Valleseco a ordenación a través de un Plan Especial Complementario. Por su parte, el PUEP define el Área Funcional del Litoral de Valleseco, delimitando el ámbito VI-C como adscrito a Usos Compatibles. Este ámbito coincide con el que se remite a Plan Especial Complementario desde el PEP y que a su vez constituye el ámbito de la presente Modificación del PEP.

La ordenación del Litoral de Valleseco se ha abordado a lo largo de la última década, cuyos hitos principales se relacionan a continuación:

- **2005, Junio. 'Protocolo general de colaboración entre la Dirección General de Costas, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife sobre acciones a desarrollar en el Litoral de Valleseco'.** En la cláusula cuarta se indica que la ejecución del proyecto, así como la financiación de las obras en que aquél consista, se regirán por la legislación aplicable, ello sin perjuicio de que los acuerdos que procedan entre las partes firmantes se plasmen en el futuro en el correspondiente convenio de colaboración.
- **2005, Octubre. 'Convocatoria del Concurso de Ideas para la Ordenación del Área Funcional de Valleseco'.** Entidades promotoras: AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS Y AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. En el Jurado participaron representantes de estas entidades, de los colegios profesionales de arquitectos e ingenieros de caminos, así como de la Asociación de Vecinos de Valleseco.
- **2006, Abril: Fallo del Jurado del Concurso de Ideas para la Ordenación del Área Funcional de Valleseco** (Formado por: Presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Alcalde de Santa Cruz de Tenerife, Director General de Costas, representantes de las AA.VV. de Valleseco, y representante vecinal designada por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, así como técnicos de las diversas entidades y otros especialistas de reconocido prestigio). Del Acta correspondiente se extrae lo siguiente:

"Conceder el Primer Premio al trabajo presentado bajo el LEMA 'SOL Y SOMBRA' (...). Considera el Jurado que dicho trabajo se destaca fundamentalmente por su capacidad para responder, mediante una estructura arquitectónica variable pero bien articulada, a los diferentes aspectos planteados como objetivos de este Concurso de Ideas, ya que consigue la recuperación de la naturaleza de la costa preexistente al proponer el mantenimiento de las dos formas más representativas del litoral canario, como son una playa de barranco y una rasa costera típica; generando, además un espacio social de calidad que responde al sentir y al deseo general de la ciudadanía".
- **2006-2007: Elaboración del Proyecto Básico de Ordenación del Área Funcional de Valleseco en desarrollo de la Idea Ganadora del Concurso de Ideas convocado al efecto',** por CASARIEGO · GUERRA, arquitectos S.L., bajo la dirección de los equipos técnicos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con la colaboración de los equipos técnicos de la Dirección General de Costas
- **2008 - 2009: Elaboración del 'Proyecto Constructivo de Ordenación del Área Funcional de Valleseco': fase 1,** por CASARIEGO · GUERRA, arquitectos S.L.

- **2009, 9 de marzo:** Inicio del trámite ambiental del Proyecto Básico, con la entrada del documento ambiental elaborado por HYDRA, en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
- **2011, enero:** Entrega del 'Estudio de Impacto Ambiental, para el Proyecto Básico de Ordenación del Área Funcional de Valleseco', junto con una **ADENDA** a dicho proyecto, a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, elaborados por **EVALÚA, Soluciones Ambientales**. Estos documentos junto al propio Proyecto Básico, fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Autoridad Portuaria en el BOE N° 31 de 5 de febrero de 2011.
- **2012, noviembre:** **DECRETO 89/2012, del Gobierno de Canarias, por el que se declara Bien de Interés Cultural** con categoría de Sitio Histórico "El Conjunto de Muelles, Almacenes, Varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco".
- **2012, 18 de diciembre:** **Formulación de Declaración de Impacto Ambiental Favorable**, para la realización del Proyecto de Ordenación del Área Funcional de Valleseco, por parte del Secretario de Estado de Medio Ambiente. Publicado en el BOE N° 7 de 8 de enero de 2013.
- **2014, 18 de diciembre:** **Entrada en vigor del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.**
- **2016, mayo:** **Fallo del Tribunal Supremo que confirma la NULIDAD** dispuesta por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, de la **Declaración de Bien de Interés Cultural** con categoría de Sitio Histórico "El Conjunto de Muelles, Almacenes, Varaderos y Puente del Barranco y Playa de Valleseco".
- **2017, abril:** **Informe Ambiental Estratégico Favorable a la Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Área Funcional de Valleseco**, por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (Exp. 2016/18919).

2. ÁMBITO: ÁREAS DE ORDENACIÓN

2. ÁMBITO: ÁREAS DE ORDENACIÓN.

Tal como se expone en el capítulo 4.2. de la Memoria de Información, el ámbito de esta Modificación del PEP corresponde a la parte del Área Funcional del Litoral de Valleseco que se remitía a Plan Especial Complementario. Asimismo este ámbito coincide con la zona VI-C del Área Funcional de Valleseco definida en el PUEP.

El ámbito de esta Modificación del PEP tiene una superficie de: **36.952 m²**, que responde al suelo existente en la actualidad.

A efectos de su ordenación, el ámbito se subdivide en dos partes, atendiendo a sus diferencias en cuanto a tramitación, promoción e inversión; dividiendo el Litoral de Valleseco por la línea de borde Norte del actual Muelle del CIDEMAT, en su encuentro con la playa de callaos. Resultando:

. 'Playa de Charcos', que se ordena en este documento.
Con ámbito de **superficie: 14.511 m²**.

La delimitación se define como sigue:

- Al Suroeste, en el límite de la parcela Capitanía Marítima – Torre de Control.
- Al Noroeste, se delimita mediante la Vía de Servicio del Puerto.
- Al Noreste, el límite del Muelle del CIDEMAT.
- Hacia el Sureste, el mar.

. 'Playa de Arena', que se remite a planeamiento complementario.
Con ámbito de **superficie: 22.441 m²**.

La delimitación se define como sigue:

- Al Suroeste, el límite del Muelle del CIDEMAT.
- Al Noroeste, se delimita mediante la Vía de Servicio del Puerto.
- Al Noreste, Dársena del Bufadero.
- Al Sureste, el mar.

La Delimitación del ámbito, así como su definición física se expresan en los Planos de Ordenación.

3. CONCLUSIONES BÁSICAS DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

3. CONCLUSIONES BÁSICAS DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN.

3.1. EN RELACIÓN A VALLESECO COMO PARTE SINGULAR DEL LITORAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

- Santa Cruz de Tenerife es una ciudad litoral. Su borde noreste es la línea de costa, que hasta los años 90 del pasado siglo tuvo como única función el desarrollo de su Puerto. Sin embargo, a partir de entonces, las diferentes instituciones públicas, en particular el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, iniciaron una sucesión de acciones encaminadas a recalificar la banda litoral, equiparla para actividades de ocio y entretenimiento y propiciar el acceso de los ciudadanos al mar, en combinación con la reordenación de su Puerto.

Como resultado de esas acciones, Santa Cruz de Tenerife cuenta en la actualidad con un litoral en transformación que combina las zonas de acceso público y uso urbano, con aquellas destinadas a actividades portuarias.

- El frente marítimo de Valleseco, constituye un tramo singular del litoral capitalino, en tanto que es el único abierto al horizonte, definido por la geografía de las Montañas de Anaga y el Barranco de Valleseco, cuya desembocadura es la propia playa de callaos actualmente existente.

Estas condiciones han animado la aspiración ciudadana de adecuar y mejorar este singular ámbito, para contar con lo que se ha venido denominando 'Playa de Valleseco'. La Ordenación del Litoral de Valleseco, debe, por tanto, entenderse dentro de la perspectiva de acciones puerto-ciudad,

3.2. EN RELACIÓN AL PROYECTO 'SOL Y SOMBRA' PARA LA PLAYA EQUIPADA DE VALLESECO.

- A partir del Protocolo general de colaboración de junio de 2005, entre la Dirección General de Costas, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, se convocó el Concurso de Ideas para la Ordenación del Área Funcional de Valleseco, del que resultó como propuesta ganadora 'Sol y Sombra', de CASARIEGO · GUERRA, arquitectos.
- La propuesta 'Sol y Sombra' se ha desarrollado, primero a nivel de Proyecto Básico, en 2007, y posteriormente, a nivel de proyecto constructivo parcial, en 2009. Asimismo se elaboró en 2011 el Estudio de Impacto Ambiental vinculado al Proyecto Básico, por 'Evalúa, soluciones ambientales', que incluye una Adenda al citado Proyecto, y que obtuvo en 2012 la Declaración de Impacto Ambiental Favorable.

- La propuesta 'Sol y Sombra' podría definirse como la de Una Playa Equipada, que se articula en función de dos zonas diferenciadas, respondiendo así a su mejor encaje paisajístico, que son 'La Playa de Arena' y 'La Playa de Charcos'.
- El desarrollo del Proyecto se ha abordado a través de un proceso muy participado, con intervención de todas las administraciones públicas implicadas, así como de los ciudadanos, en particular la Asociación de Vecinos de Valleseco.
- En la actualidad el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife están impulsando el desarrollo de la 'Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco.
- La 'Playa de Arena' del Litoral de Valleseco corresponde a una actuación que va a ser promovida desde la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, para lo que previamente este ámbito deberá ser desafectado del dominio público portuario y excluido de la zona de servicio portuaria, lo que alteraría el procedimiento de ordenación correspondiente.

3.3. EN RELACIÓN AL MARCO DE PLANEAMIENTO.

- El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (PEP), entró en vigor el 18 de diciembre de 2014, y responde al desarrollo urbanístico de las determinaciones del vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 2006 (PUPEP).
- El PEP remite parte del Litoral de Valleseco a su ordenación mediante Plan Especial Complementario. El PEP incluye una Ficha específica para esta Área Funcional, donde define los usos característicos, así como otras disposiciones generales a modo de marco general de ordenación.
- El Plan General de Santa Cruz de Tenerife, 2014 (PGO), dentro del Sistema General Portuario, remite el Litoral de Valleseco a ordenación mediante Plan Especial. Sus disposiciones son coherentes con las establecidas en el PEP.
- El planeamiento territorial es, para el ámbito de este documento, coherente asimismo con las disposiciones del PEP y PGO, estableciendo como criterio general 'la recuperación de la fachada urbana de la ciudad', e incluyéndolo en la Operación Singular Estructurante 'Frente Marítimo de Santa Cruz – El Rosario' (cuyo Plan Territorial no está elaborado), para el que indica una serie de criterios generales de ordenación.

- Como desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, se cuenta en la actualidad con los siguientes Planes Territoriales Especiales de Ordenación con incidencia en el ámbito del presente documento, aprobados definitivamente: el del Sistema Viario del Área Metropolitana, el de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana y el de la Prevención de Riesgos.

Las determinaciones del planeamiento territorial anteriormente relacionado se analizan tanto en el PEP como en el PGO.

3.4. EN RELACIÓN AL ESTADO ACTUAL DEL ÁMBITO DE ESTA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO.

- El Litoral de Valleseco en la actualidad comprende básicamente dos áreas: la playa de callaos en la desembocadura del Barranco de Valleseco, en cuyo ámbito se localizan unas naves, muelles y embarcadero correspondientes a la actividad industrial que anteriormente se desarrollaba en la zona, y hacia el sur, una explanada sin uso junto a las instalaciones del CIDEMAT.
- El área que se ordena en este documento, se corresponde con la explanada sin uso e instalaciones del CIDEMAT, que se denomina 'Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco.

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN

Los objetivos y criterios generales que animan esta Modificación del PEP, son los ya definidos en el propio PEP, si bien se relacionan a continuación aquellos que mantienen una relación directa con el ámbito que corresponde al Litoral de Valleseco:

4.1. OBJETIVOS GENERALES DE CARÁCTER BÁSICO O ESENCIAL

- Viabilizar la apertura de la ciudad al mar y la recuperación para el uso y disfrute de los ciudadanos del espacio correspondiente al ámbito de este Plan Especial, que debido a su localización y características puede ser reconvertido y adaptado para actividades recreativas, otros usos comunitarios y de carácter urbano compatibles con los usos portuarios.
- Mejorar las condiciones ambientales y armonizar la integración paisajística de los espacios incluidos en el ámbito de ordenación de este Plan especial y de las actividades que en ellos se desarrollen, minimizando los impactos que puedan producir o que se deriven de tales actividades y adoptando las medidas pertinentes para contribuir a mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

4.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE CARÁCTER OPERATIVO O FUNCIONAL PARA EL ÁREA QUE SE ORDENA PORMENORIZADAMENTE

- Ordenar los usos pormenorizados correspondientes, a partir del uso característico definido en el PEP y potenciando una adecuada distribución territorial de los mismos.
- Establecer las condiciones precisas para la articulación entre las zonas peatonales y de uso recreativo, en relación al viario rodado de borde, posibilitando la creación de itinerarios peatonales, tanto dentro del ámbito, como en relación con el litoral de la ciudad.
- Adoptar las medidas necesarias para la adecuada relación con las áreas urbanas colindantes, así como con las actividades que se den en el ámbito portuario del entorno inmediato.

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

Este capítulo se refiere al ámbito propio de la Modificación del PEP: Litoral de Valleseco –ámbito remitido a Plan Especial Complementario-, por lo que afecta exclusivamente a las disposiciones sobre el mismo, manteniéndose en todo lo demás lo dispuesto en el PEP-2014.

La estructura y marco regulador son por tanto los del PEP, en particular expuestos en el Capítulo 5 de su Memoria de Ordenación.

Se realiza en este epígrafe una sucinta descripción general de las principales determinaciones que conforman la ordenación propuesta por esta Modificación del PEP.

La ordenación se refiere a la parte del Área Funcional del Litoral de Valleseco que se remitía a plan complementario y se realiza a partir de las necesidades y problemática detectadas en el análisis y diagnóstico, así como de los objetivos y criterios generales expuestos en el capítulo anterior. Contiene la definición de los elementos propios de: la ordenación pormenorizada para la 'Playa de Charcos' y la remisión a Plan Especial Complementario para la 'Playa de Arena'.

Por tanto, esta Modificación no afecta al ámbito del Área Funcional del Litoral de Valleseco ya ordenado en el PEP-2014, que se refiere a las Infraestructuras de Viario y Espacios Libres vinculados, si bien se señalan para poder contar con una descripción completa del Área Funcional.

La ordenación pormenorizada, para el ámbito que se desarrolla, se articula a partir de las siguientes determinaciones:

1. Definición de parcelas.
2. Usos pormenorizados y condiciones.
3. Movilidad.
4. Condiciones de la edificación.
5. Otras especificaciones.

5.1. ÁREA FUNCIONAL DEL LITORAL DE VALLESECO

Se corresponde, dentro de la relación de Áreas Funcionales delimitadas en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (PEP-2014) con:

- i) Litoral de Valleseco.

Y en relación al PUEP – 2006:

Zona VI-C-Litoral de Valleseco

5.1.1. Descripción general

Esta área funcional se localiza entre las áreas funcionales de Equipamiento Náutico de Anaga y El Bufadero y está conformada por el litoral de Valleseco desde la parcela del Club Náutico hasta el extremo contrario de la rada, excluyendo las zonas del Club Militar Paso Alto, Centro Superior de Estudios Náuticos y Capitanía de Control Marítimo, que no forman parte de la zona de servicio del Puerto. La superficie indicada corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, que comprende fundamentalmente sistema viario (carretera TF-11, así como parte de la Vía de Servicio del Puerto), la playa de callaos, la zona de muelles, varaderos y naves, la plataforma sin uso, el CIDEMAT y escolleras.

. Superficie: **69.736 m² ***

* Estado actual.

- . Uso Característico: PLAYA Y USOS COMUNITARIOS.
- . Usos pormenorizados: Red Viaria y espacios libres
Espacios libres públicos – Playa
Espacios libres públicos – Paseos y Plazas
Uso Comunitario - Deportivo

El Área Funcional del Litoral de Valleseco, comprende tres ámbitos diferenciados:

1. Infraestructuras de viario y Espacios libres vinculados. (Sup.: 32.784 m²)

Ordenadas en el PEP 2014, y que no son objeto de esta Modificación.

2. 'La Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco. (Superficie: 14.511 m²)

En la actualidad conformada por una explanada sin uso así como por la parcela en la actualidad en autorización administrativa al Cabildo de Tenerife para el CIDEMAT.

Este ámbito se ordena pormenorizadamente en el presente documento.

Se corresponde a un espacio libre público de litoral, que se pretende adecuar como parte de la Playa de Valleseco, con una disposición a modo de 'rasa costera', esto es un espacio libre donde se combinan paseos peatonales, zonas de estancia y actividades diversas al aire libre, con ámbitos de baño y determinados servicios o dotaciones. Se mantiene un área destinada a Usos Comunitarios Deportivos, donde en la actualidad se localiza el Centro Insular de Deportes Marinos de Tenerife, ampliando su área y mejorando sus instalaciones.

El ámbito se delimita interiormente por la Vía de Servicio del Puerto, en relación a lo cual se disponen las condiciones adecuadas de

encuentro, accesibilidad y compatibilidad de usos. Asimismo se plantea la conexión peatonal con el Paseo Marítimo que discurre por la Autovía de San Andrés.

3. 'La Playa de Arena' del Litoral de Valleseco. (Superficie: 22.441 m²)

Que corresponde a la playa de callaos existente en la actualidad, dentro de la cual se localiza un conjunto de Muelles, Naves y Varadero. Este ámbito se remite para su ordenación pormenorizada a Plan Especial Complementario.

La ordenación de esta área atenderá al encuentro con la Vía de Servicio del Puerto, definiendo la solución a las posibles disfunciones con el Espacio Público, así como a la adecuada relación peatonal desde la Avenida de San Andrés.

Respecto al conjunto de Muelles, Almacenes y Varadero que actualmente existen dentro del área, deberá tenerse en cuenta el Fallo del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016, confirmando la resolución 54/2014, de 20 de mayo, del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, que declaró la Nulidad del Decreto 89/2012 por el que se había declarado el BIC que previamente les afectaba.

Los Planos de Ordenación expresan la definición de la misma para cada uno de los ámbitos objeto de esta Modificación del PEP.

5.2. 'PLAYA DE CHARCOS' DEL LITORAL DE VALLESECO: DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

. Superficie total: **14.511 m²**

. Uso Característico: **Espacios Libres: Playa-Paseos-Plazas / Comunitarios**

. **La delimitación se define como sigue:**

- **Al Suroeste, en el límite de la parcela de Capitanía Marítima – Torre de Control.**
- **Al Noroeste, se delimita mediante la Vía de Servicio del Puerto.**
- **Al Noreste, el límite del Muelle del CIDEMAT.**
- **Hacia el Sureste, el mar.**

Los Planos de Ordenación indican la delimitación.

5.2.1. Definición de Parcelas:

Se definen dos parcelas a los efectos de disponer de forma sistemática la ordenación pormenorizada correspondiente.

Los Planos de Ordenación representan gráficamente la delimitación de dichas parcelas, así como su regulación específica, que se define asimismo en las Normas Urbanísticas correspondientes.

Las parcelas que se definen en 'La Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco son:

- Parcela 1: Playa de Charcos
- Parcela 2: Comunitario Deportiva

A continuación se realiza una breve descripción de cada una de ellas.

5.2.2. Parcela 1: Playa de Charcos.

La Parcela 1. Playa de Charcos:

Uso: **Espacios Libres Públicos: Playa / Paseos y Plazas**

Superficie total: **9.805 m² ***

* Delimitación que se dispone contando con una 'franja de movimiento de 4,00 ml.' para la línea de encuentro entre las Parcelas 1. y 2., que podrá ajustarse en el proyecto de ejecución, en función del diseño y las soluciones materiales que se definan en el mismo.

a. Condiciones generales para el diseño del área:

Esta Parcela constituye el ámbito central de ordenación de este Plan Especial. Se trata de un área libre pública, recreativa y de ocio, consistente en un conjunto de zonas de paseo, zonas de baño y estancia así como áreas arboladas y ajardinadas.

Su disposición deviene de la estructura de 'rasa costera', tan habitual en la costa canaria, formando parte de numerosas playas, y ofreciendo un espacio singular de ocio y disfrute litoral.

El tratamiento del borde litoral estará conformada por soluciones diversas, que permitan variadas formas de encuentro y acceso al mar, entre las que se contarán: muelles, rampas, bordes de escollera y escaleras, y que serán definidas en el proyecto de ejecución correspondiente.

La franja de seis metros (desde la línea litoral) estará libre de edificación (tanto fija como desmontable) y debe atenderse a la posibilidad de recibir salpicaduras, si bien su cota permitirá su utilización permanente en todas las condiciones de marea. El mobiliario urbano para esa franja de seis metros debe seleccionarse atendiendo, en su disposición y materiales, a su posible contacto con agua del mar. Debe tenerse en cuenta que esta franja se soportará en las obras de protección marítima de los rellenos existentes, cuya ejecución no estará condicionada por la ordenación definida en este plan. La ordenación surtirá efecto tras la finalización de la misma. Esta es la zona que responde al uso pormenorizado específico de Playa.

El borde interior deberá resolver el encuentro entre 'la Playa de Charcos' y la Vía de Servicio del Puerto, así su disposición resolverá la compatibilidad entre ambos espacios, a través de su diseño, materiales y sistemas constructivos.

El diseño general de la parcela responderá al de una zona recorrible y de estancia de los usuarios –correspondiente al uso pormenorizado de Paseos y Plazas-, a partir de la disposición de taludes donde se localizarán áreas ajardinadas y arboladas, estas últimas se dispondrán especialmente en la franja interior, a partir de veinte metros (20 m.) de la línea litoral.

'La Playa de Charcos' deberá dotarse de acceso peatonal desde la Avenida de San Andrés, a través de dos pasarelas que se dispondrán a tal fin, que sobrevolarán la Vía de Servicio del Puerto, salvando la diferencia de cota existente y debiendo, al menos una de ellas ser totalmente adaptada (esto es, que cumpla los requerimientos funcionales y dimensionales de accesibilidad).

Su diseño se ajustará a las normas correspondientes, si bien atenderá de forma especial a las condiciones de accesibilidad y seguridad de utilización.

El mobiliario urbano, que será singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, incluirá piezas de 'sombra' cuyo diseño y disposición se

deberá articular con la jardinería y el arbolado, con el criterio de la conformación e integración paisajística del conjunto.

b. Condiciones particulares en relación con los usos:

En esta Parcela se permitirá, como compatible, el uso terciario comercial o de hostelería/restauración en la categoría de Puestos de venta o Kioscos y Terrazas, que, en su caso, deberán cumplir las siguientes condiciones:

- La superficie edificable (que en todo caso computará en el total de la dispuesta para la parcela) será como máximo del 10% del total de la permitida para la Parcela.
- Las edificaciones correspondientes a estos usos serán, en su caso, desmontables, debiendo corresponder a dos o tres piezas (2 ò 3). Su altura máxima será de tres metros (3 m.).
- Dichas edificaciones se localizarán vinculadas a franjas arboladas. Asimismo su disposición debe articularse convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

Asimismo, se permitirá, como uso compatible el uso de Infraestructuras, que corresponderán a las precisas para el desarrollo del uso característico asignado a la parcela.

c. Condiciones particulares para la edificación:

La Parcela 1. Playa de Charcos, incluirá una pieza de edificación de servicios, que albergará aseos y vestuarios, atendiendo a los siguientes índices:

- . N° de plantas: 1
- . Condiciones de forma y volumen: La edificación se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de 'taludes', esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante.
- . Condiciones estéticas: La edificación se mimetizará en el conjunto del espacio libre.

Como índices generales de edificabilidad, incluyendo usos principales y compatibles se establecen los siguientes:

- . Superficie Ocupable: 450,00 m² – máximo
- . Superficie Edificable: 450,00 m² – máximo

Para esta edificación, se consideran compatibles el uso comunitario-recreativo y el de hostelería/restauración, en la categoría de Bares/Cafeterías, éste último con la limitación del 10% de la superficie edificable.

d. Condiciones de accesibilidad:

La Parcela 1. 'Playa de Charcos' deberá conectar peatonalmente con el Paseo de la Avenida de San Andrés, lo que deberá definirse a partir de dos pasarelas sobre la Vía de Servicio del Puerto.

Asimismo, esta Parcela 1 conectará peatonalmente con la 'Playa de Arena', a través de la servidumbre de paso que se define en la Parcela 2.

Se dispondrá de una conexión rodada a la Parcela 1 desde la Vía de Servicio del Puerto, para el acceso de vehículos de mantenimiento y emergencias.

e. Otras condiciones derivadas del planeamiento territorial:

La Vía de Circunvalación Norte planteada en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, y en particular la 1ª Intersección, se localiza parcialmente en el ámbito de esta Parcela, y su configuración deberá tenerse en cuenta en el proyecto de ejecución que desarrolle la actuación.

En caso de desarrollarse la actuación sobre esta Parcela previamente a la Vía de referencia, la solución deberá atender a una doble condición: con la Vía, o sin la misma. Asimismo, podrá plantearse parte del espacio libre bajo la Intersección Viaria. Todo ello, a partir del diseño y disposición espacial y atendiendo a las consideraciones estructurales y constructivas. En este sentido no se permitirá la localización de edificaciones fijas en el área afectada por la intersección viaria, aunque sí la posibilidad de piezas desmontables correspondientes a los usos compatibles establecidos.

5.2.3. Parcela 2: Comunitario Deportiva

La Parcela 2. Comunitario Deportiva, corresponde al área Noreste del ámbito de ordenación, delimitada por la línea de Muelle que delimita la 'Playa de Charcos'.

En la actualidad se localiza en esta zona el Centro Insular de Deportes Marinos de Tenerife (CIDEMAT), en virtud de autorización otorgada al Cabildo de Tenerife para tal actividad.

Por tanto, se plantea mantener el uso que en la actualidad se desarrolla en esta área, si bien mejorando las instalaciones y ampliando ligeramente la superficie correspondiente.

Dada la singularidad de la edificación principal, situada en la esquina exterior del muelle, se propone su conservación y rehabilitación.

USO: Comunitario / Deportivo /

SUPERFICIE TOTAL:* 4.706 m²

(Actual: 3.533 m²)

* La dimensión y delimitación de esta Parcela se dispone, contando con una 'franja de movimiento de 4,00 ml.' para la línea de encuentro entre las Parcelas 1. y 2., que podrá ajustarse en el proyecto de ejecución, en función del diseño y las soluciones materiales que se definan en el mismo.

a. Condiciones particulares para la edificación:

Esta Parcela albergará la edificación precisa para el desempeño de sus actividades, que responderá a las siguientes condiciones:

- Se conservará la pieza principal actualmente existente (se refleja en el Plano de Ordenación 2.4), que se rehabilitará para acomodarla, en su caso, a las necesidades propias del programa comunitario deportivo. A efectos de cómputo de edificabilidad la superficie de esta pieza se dimensiona en 373 m²_c y a efectos de ocupación en 267 m².
- Los índices de edificabilidad total para la Parcela son los siguientes:
 - . Coeficiente de Ocupación: 21 %
 - . Coeficiente de edificabilidad: 0,25 m²_c/m²
- Condiciones para la nueva edificación:
 - . Nº de plantas: 1.

- . Altura máxima: no podrá sobrepasar la cota de rasante de la Autovía de San Andrés colindante.
 - . Condiciones de posición: La nueva edificación se dispondrá en la franja interior de la Parcela (esto es colindante, al menos en parte, con la Vía de Servicio del Puerto), debiendo resolver el encuentro con la Vía de Servicio del Puerto, en cuanto a integración paisajística y a funcionalidad y condiciones ambientales, atendiendo a la compatibilidad entre este elemento de infraestructura y los usos propios de la Parcela y en general del ámbito de la 'Playa de Charcos'.
 - . Condiciones de forma y volumen: La nueva edificación se acomodará a la topografía de tal forma que se integre en el paisaje del litoral, con atención particular a su articulación con la Parcela 1. 'Playa de Charcos'.
 - . Condiciones estéticas: La edificación se mimetizará en el conjunto del espacio libre.
 - . Condiciones particulares: Asimismo, la edificación incorporará a través de su cubierta una servidumbre de paso público entre la 'Playa de Arena' y la Parcela 1. 'Playa de Charcos', con las condiciones que se disponen en el apartado siguiente.
- Para las edificaciones existentes cuya conservación no se dispone en este documento, a partir de su aprobación y hasta que se ejecuten las actuaciones resultantes de la presente ordenación, será lo dispuesto en la legislación urbanística vigente, atendiendo a que se trata de usos consolidados y actividades que se han desarrollado dentro de la legalidad.

b. Condiciones de uso:

Se consideran usos compatibles los usos comerciales, hasta la categoría de pequeño comercio y en la de hostelería/restauración hasta la de restaurante, estando prohibido el resto de categorías del uso terciario. Tal compatibilidad se limita al 10% de la superficie edificable.

Se permitirá, como uso compatible el uso de Infraestructuras, que corresponderán a las precisas para el desarrollo del uso característico asignado a la parcela.

c. Condiciones de accesibilidad:

- Se contará con acceso rodado a la parcela desde la Vía de Servicio del Puerto.
- Se contará con plazas de aparcamiento para dos (2) vehículos, con dimensiones 5,00 x 2,20 ml. para cada una.

- Contará con acceso peatonal desde la Parcela 1. 'Playa de Charcos'.
- Asimismo esta parcela incluirá, a través de la cubierta de la nueva edificación, una servidumbre de paso público que conectará la 'Playa de Arena' con la Parcela 1. 'Playa de Charcos', con las siguientes condiciones:
 - . Su diseño se ajustará a las normas correspondientes, si bien atenderá de forma especial a las condiciones de accesibilidad y seguridad de utilización.
 - . El ancho mínimo será de 2,50 ml. (dos metros y cincuenta centímetros)

d. Condiciones para el tratamiento del borde litoral:

Deberá atenderse en el diseño de la línea litoral de esta parcela a las condiciones singulares que las actividades deportivas precisan. En todo caso, su diseño y construcción se ajustarán a las normas específicas para este tipo de espacios, donde se atenderá de manera especial a las condiciones de seguridad de utilización.

Debe tenerse en cuenta que la franja litoral se soportará en las obras a ejecutar de protección marítima de los rellenos existentes, cuya ejecución no estará condicionada por la ordenación definida en este plan. La ordenación surtirá efecto tras la finalización de dichas obras.

5.2.4. Cuadro General de Superficies y Usos

CUADRO GENERAL DE SUPERFICIES - USOS			
PARCELAS		SUPERFICIE (m ²)	USO PORMENORIZADO
P1_ 'Playa de Charcos' de Valleseco		9.805	Espacios libres públicos: Playa / Paseos y Plazas
P2 Comunitario- Deportiva		4.706	Comunitario / Deportivo
	TOTAL	14.511	

5.3. USOS PORMENORIZADOS

La ordenación que se propone, descrita en el capítulo anterior, se enmarca en las disposiciones generales establecidas en el PEP para el Litoral de Valleseco, que la presente Modificación desarrolla para el ámbito de 'la Playa de Charcos'.

Se establecen así los usos pormenorizados, para las parcelas delimitadas, o en su caso para cada una de sus zonas, y además se regulan las condiciones de uso para los espacios, edificaciones o instalaciones comprendidos en dicho ámbito.

La clasificación de los usos pormenorizados establecida en el PEP se recoge en el artículo 45 de sus Normas Urbanísticas, correspondiendo a la 'Playa de Charcos' del Litoral de Valleseco los siguientes:

. OTROS USOS:

- Terciario:
 - . Comercial: categorías:
 - Puesto de Venta y Pequeño Comercio
 - . Hostelería / Restauración: categorías:
 - Kioscos y Terrazas, Bar-Cafetería y Restaurantes
- Comunitarios:
 - . Deportivo
- Espacios Libres Públicos:
 - . Plazas y paseos
 - . Playas
- Infraestructuras:
 - . Hidráulica (Abastecimiento)
 - . Hidráulica (Saneamiento)
 - . Energía eléctrica
 - . Telecomunicaciones
 - . Diques y escolleras

6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

El 'Documento Ambiental Estratégico' sobre la 'Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco', se ha elaborado por EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES, en Septiembre de 2016. Dicho documento se presenta conjuntamente con la presente Modificación del Plan Especial, conteniendo el análisis y evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones de la ordenación propuesta por la misma, así como las medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias y el programa de vigilancia ambiental que se proponen. A continuación se relacionan las MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DERIVADO DE LA APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO, definidas en el Documento Ambiental de referencia:

Las medidas Protectoras y Correctoras se estructuran en dos bloques, ya que el desarrollo del ámbito queda supeditado a las medidas correctoras de carácter general recogidas en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife de rango superior, así como a las propias medidas específicas desarrolladas para el ámbito de aplicación y desarrollo de la Ordenación propuesta por la Modificación Puntual.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS RECOGIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

Se recogen a continuación una serie de medidas protectoras y correctoras incluidas en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, concretamente en la Memoria Ambiental de dicho Plan, y que son de aplicación a la Modificación Puntual del mismo para el sector funcional de Valleseco, y más concretamente para el sector para el que se proponen los usos pormenorizados de la Playa de Charcos, durante la fase de obras. No obstante, se mantienen las que son también de aplicación para el área objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial en el ámbito de la Playa de Charcos, justificando, en su caso, las medidas que son objeto de modificación o adaptación en letra de color azul.

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS:

a) BIODIVERSIDAD

- Vegetación recomendada en nuevas zonas verdes:

“La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario (precipitaciones escasas, temperatura suave en invierno y calurosa en verano, viento continuo y entorno salino), además de los criterios observados en otras zonas del entorno portuario en cuanto a especies arbóreas, arbustivas y viváceas. Hay que destacar que para la elección de las plantaciones en las zonas verdes se tendrá en cuenta la normativa vigente referente a especies exóticas invasoras (“Real Decreto 1628/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el listado y catálogo español de especies exóticas invasoras” y la “Base de datos de especies Introducidas en Canarias, 2011, Gobierno de Canarias -<http://www.interrreg-bionatura.com/especies->”).

Para la distribución de las especies se sigue el criterio siguiente: la superficie destinada a cada planta oscila entre los 35 - 40 m² para el caso de las especies arbóreas, los 20 - 25 m² para las especies arbustivas, y superficies considerablemente inferiores para las especies viváceas y tapizantes.

El número de especies diferentes que se asigna a cada superficie de plantación y en general a toda la zona, es tal que permite la intercalación de especies que dé como resultado dicho objetivo. A continuación se relaciona una selección de las principales especies vegetales que se recomienda que sean utilizadas:

- Árboles:

Delonix regia (flamboyant)
Phoenix canariensis (palmera canaria)
Coccoloba uvifera
Schinus molle (falso pimentero)
Washingtonia philifera
Washingtonia robusta

- Viváceas:

Argyranthemum frutescens (margarita)
Cassia didymobotrya (flor de gofio)
Limonium spp. (siempre viva)
Nauplius sericeus

- Arbustos:

Acalypha wilkesiana
Convolvulus floridus (gaidil)
Euphorbia balsamifera (tabaiba dulce)
Hibiscus rosa-sinensis (hibisco)
Thevetia peruviana (adelfa amarilla)

- Tapizantes:

Lotus sessilifolius (corazoncillo)

Para realizar las plantaciones de las zonas ajardinadas, en especial para las arbóreas, se tendrá en cuenta que los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 30 centímetros y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 15 centímetros. En el hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada, y el relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal debidamente abonada.

El primer riego será profundo de unos 50 litros por especie vegetal, posteriormente se hará una vez por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 5-10 litros/planta."

El ámbito de desarrollo de la nueva ordenación contendrá zonas ajardinadas, por lo que podrán utilizarse en las labores de ajardinamiento las recogidas en la relación de especies anterior o en su defecto nuevas especies con incapacidad probada para asilvestrarse de forma autónoma.

• **Trasplante de especies vegetales:**

"Si durante el desmantelamiento puntual de alguna de las zonas ajardinadas existentes en el "Muelle de Enlace" y en "Equipamiento Náutico de Anaga", o cualquier otra del ámbito portuario, se vieran afectadas especies arbóreas de porte singular, merecedoras de ser conservadas, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio.

El trasplante se iniciará mediante el desfronde del 50%, marcando en el tronco el Norte para guardar la misma orientación. A continuación, se procederá a excavar una zanja alrededor del perímetro del tronco de 0,70 metros de ancho y de 1,5 metros de profundidad, cortando las raíces a esta distancia. A las raíces cortadas, una vez extraída la planta, se les dará un tratamiento de betún de noruega que evite sean infectadas, ayudándolas con ello a una rápida cicatrización.

Una vez extraído cada ejemplar, se protegerán sus raíces con un cepellón de escayola (o similar) recogido en una red, de manera que llegue completo al lugar de plantación sin presentar roturas, ni resquebrajaduras, sino constituyendo un todo compacto. La época vegetativa más favorable para proceder a realizar el trasplante es de octubre a abril.

Los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 1 metro y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 30 cm. En el fondo del hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada con 4 Kg de nitrofosca y $\frac{3}{4}$ de una paca de turba, situando encima una capa de tierra vegetal para que no haya contacto directo entre el estiércol y las raíces de la planta. El relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal, una capa de turba y cuatro Kg de nitrofosca permanente o similar.

A los ejemplares replantados de porte superior a los 2 metros se les colocarán vientos, bien mediante estacas o alambres, que garanticen su sujeción durante los 4-6 primeros meses.

El riego será profundo de unos 50 litros por unidad, posteriormente se hará dos veces por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 20-25 litros/unidad.”

En concreto, en el ámbito de desarrollo de la nueva ordenación, se tendrá que realizar el trasplante de los diferentes tipos de palmeras de porte arbóreo que existen actualmente dentro de la superficie.

- **Fauna:**

“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 desarrollo de las obras (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 los trabajos, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.*

- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el periodo 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 la parcela destinada a la nueva Ordenación, en caso de aparición de fauna sensible (*Sterna hirundo*) cuando se vaya a producir el desarrollo de los usos propuestos, se activará la aplicación de la medida anterior.*

b) PAISAJE

• 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.”

La nueva Ordenación propuesta, albergará plantaciones en los espacios libres, mobiliario urbano, muros y nuevas edificaciones (de pequeña envergadura), y está sometida a lo estipulado en las medidas anteriores, siendo preciso realizar las siguientes puntualizaciones:

En lo que respecta al mobiliario urbano, que deberá ser singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, en el entorno portuario: para favorecer la calidad ambiental se ajustará a las mismas condiciones de diseño para el ámbito ordenado, lo que conferirá una sensación de orden, repercutiendo de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

En cuanto a los muros: aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se tratarán con materiales y acabados continuos, seleccionando colores y texturas para una integración en el paisaje, remitiendo a las disposiciones que sobre el diseño se incluyen en el Plan, que remiten a la idea de ‘rasa costera’ propia de las costas canarias.

La edificación (fija) se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de ‘taludes’, esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante, lo que resultará en su mimetización en el conjunto del espacio libre.

En cuanto a la edificación desmontable que se instale en el área, en su caso, respondiendo a los usos compatibles permitidos que se definen en la Modificación del Plan Especial que asimismo dispone las condiciones particulares a que debe atenerse, se localizarán vinculadas a franjas arboladas y se articularán convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

- **Seguridad vial:**

“De modo general y en las áreas en las que se desarrollen obras se deberá proceder a la limpieza periódica de la zona de acceso, con el objeto de evitar que los vehículos encargados del transporte de material puedan arrastrar pequeñas partículas que reduzcan la adherencia de los neumáticos y puedan provocar accidentes.

De modo periódico se deberá realizar la revisión del pavimento asfáltico y restituir aquellas zonas en las cuales se encuentre deteriorado, con el objeto de que en todo momento el firme se encuentre en las condiciones adecuadas.

En el viario del puerto se procederá a la instalación de señales informativas de obra que indiquen la obligación de circular con precaución debido a la incorporación de vehículos lentos al viario, posible presencia de material suelto sobre el viario, etc”.

Tales medidas serán de aplicación directa en el proceso de desarrollo de los usos propuestos en la ordenación recogida en la presente Modificación.

- **Labores de educación ambiental:**

“Es importante en cualquier obra que se ejecute en el ámbito portuario, la realización de labores de educación ambiental dirigidas tanto a los operarios encargados de la ejecución de las obras, como a los posibles usuarios y/o transeúntes del entorno portuario.

Por lo tanto, como medida protectora, el jefe de la obra se encargará de realizar reuniones donde se expliquen las labores de educación ambiental a los operarios. Como complemento a estas reuniones, se deberán instalar paneles informativos en las zonas de obras dirigidos a los operarios, donde se recuerde permanentemente el lugar donde se desarrollan las obras (entorno de alta incidencia visual, uso residencial cercano, etc.), y la importancia y obligación de su realización de la forma ambientalmente más correcta”.

En el ámbito de la ordenación de los usos propuestos será de aplicación también esta medida correctora.

- **Acondicionamiento final del ámbito:**

“Una vez finalizadas las obras, se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en los proyectos”.

El ámbito de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación, también llevará aparejado un acondicionamiento final.

c) RESIDUOS

“Se incluyen dentro de este apartado los escombros generados por la demolición de edificaciones e infraestructuras obsoletas, el proceso de urbanización, etc. Estos residuos de la construcción y demolición serán tratados por gestor autorizado.

También se consideran residuos los posibles materiales sobrantes utilizados en las obras (restos de hormigón, plásticos, encofrados, etc.), los cuales serán almacenados en un contenedor estanco para su retirada periódica por gestor autorizado.

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. El volumen diario estimado es 0,6 Kg/persona.

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.).”

Todas estas directrices en lo relacionado al diferente tratamiento y gestión de los residuos serán de aplicación en las labores de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación.

d) VERTIDOS

“Con respecto a la hidrología superficial y subterránea, se tomarán las medidas necesarias para evitar que durante las obras los vertidos accidentales de aceites y gasoil pudieran llegar al litoral. Para ello, se dosificará correctamente el agua empleada para evitar las emisiones de polvo, de tal forma que no se puedan producir encharcamientos y posteriores escorrentías que pudieran llegar al agua marina. En cualquier caso, el vertido accidental de cualquier elemento será inmediatamente inertizado (con arena o similar), y posteriormente recogido y trasladado a vertedero por gestor autorizado.

Los cambios de aceites de la maquinaria se realizarán en la medida de lo posible en un taller homologado o en su caso, en un “parque de maquinaria” habilitado a tal efecto con el suelo impermeabilizado. En cualquier caso, el aceite usado de la maquinaria y de los camiones que intervengan en las obras, en caso de realizar dichos cambios en el ámbito de este estudio, deberá ser recogido en recipientes herméticos para posteriormente ser retirados por un gestor autorizado. El almacenamiento de estos residuos peligrosos se ajustará a lo que indique la normativa vigente, debiendo acondicionarse una zona para su almacenamiento temporal. Esta superficie incluirá cubierta rígida para protegerlos frente a las inclemencias del tiempo (lluvia y sol), debiendo almacenarse sobre un cubeto receptor de vertidos accidentales. Se localizará en una zona no inundable y de fácil acceso.”

Todas estas directrices en lo relacionado al tratamiento y gestión de los posibles vertidos accidentales serán de aplicación en las labores de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación.

e) ATMÓSFERA

e.1.- Emisiones polvo:

“Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas durante los movimientos de tierra de las labores de urbanización y ejecución de plazas, durante la demolición de edificaciones y/o infraestructuras obsoletas, debido a la circulación de vehículos sobre superficies de rodadura no asfaltadas, etc., es sin duda uno de los impactos más fáciles de detectar y que a su vez podría afectar a las zonas más cercanas.

La medida correctora más eficaz para reducir las posibles alteraciones producidas por estas partículas en suspensión, es el riego superficial de los acopios del material y de las superficies de rodadura, etc. Estos riegos también se realizarán en el momento de ser cargados para su transporte a vertedero autorizado (si fuera el caso).

Los riegos se efectuarán al menos tres veces al día, y cuantas veces fuese necesario si las condiciones climáticas así lo requiriesen, hasta la retirada del material a vertedero autorizado. El riego de estas zonas, si así lo estimase la dirección de obra, podría realizarse con agua marina.

Por otro lado, la entrada-salida de los camiones al ámbito de la obra, se efectuará con una distribución gradual de un vehículo a otro, con el objeto de evitar afecciones al tráfico urbano. De igual forma, los camiones de obra (desde la fuente de suministro hasta la obra) circularán

con la carga tapada con lona protectora, para evitar la generación de polvo como consecuencia del barrido que ejerce el aire al circular, así como la caída accidental de material suelto que pudiera ocasionar un incremento del riesgo de accidentes

Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO₂, NO_x, CO, etc.) a la atmósfera”.

Todas las determinaciones con respecto a las emisiones de polvo serán de aplicación cuando se desarrollen los usos propuestos en la Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto con respecto al sector denominado Playa de Charcos.

e.2.- Emisiones de ruidos:

“Los equipos móviles en este tipo de obras son los propios de las operaciones básicas, arranque del material, carga, transporte y servicios.

En lo referente a las causas del ruido en la maquinaria móvil, se han detectado 5 como principales:

- *Funcionamiento del motor.*
- *Salida de los gases de escape.*
- *Funcionamiento del ventilador del sistema de ventilación.*
- *Funcionamiento de la transmisión.*
- *Movimiento de las orugas o roce de los neumáticos con el suelo, según el tipo de maquinaria.*

No en todos los equipos estas fuentes de ruido tienen la misma importancia. Se evitará en lo posible el tránsito y concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso al Puerto, así como que los motores de los vehículos permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

En relación a la maquinaria de obra, les será de aplicación las indicaciones recogidas en el REAL DECRETO 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

También se tendrá especial cuidado con los horarios de trabajo evitando producir alteraciones sobre los vecinos de las zonas en obras, especialmente en los momentos de descanso nocturno. Con tal fin, la Autoridad Portuaria podrá limitar los horarios de ejecución de estas obras, incluidos el tránsito de camiones y/o maquinaria de obra.”

Todas las determinaciones con respecto a los ruidos serán de aplicación cuando se desarrollen los usos propuestos en la Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto con respecto al sector denominado Playa de Charcos.

e.3.- Emisiones lumínicas:

“Las luminarias deberán tener las siguientes características con el fin de favorecer la calidad atmosférica:

- *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.*

Los usos propuestos no contemplan la ejecución de viales, pero sin embargo, a la hora de la ejecución de luminarias para el ámbito de la Modificación, se seguirán estas directrices impuestas por el PE del Puerto:

El nivel de iluminación pública se ajustará a los lux adecuados para producir un alumbrado homogéneo de todo el sector y sin crear áreas de penumbras, pero siempre con el imperativo de no ser demasiado excesivo. Con este tipo de alumbrado público se evitará producir impactos acumulativos, ayudando a no incrementar la posible incidencia lumínica de un entorno urbano con las características previstas, aunque se debe tener en cuenta que nos encontramos en un entorno que cuenta ya con una incidencia lumínica, por lo que debe existir ya una adaptación por parte de las aves nocturnas que frecuentan el lugar. En cualquier caso, las luminarias estarán apantalladas dirigiendo el haz de luz al suelo.

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

A continuación se describen las medidas correctoras del PEP de aplicación en el conjunto de la “Zona de Servicio Portuario”, en fase operativa. No obstante, se mantienen las que son también de aplicación para el área objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial en el ámbito de la Playa de Charcos, justificando, en su caso, las medidas que son objeto de modificación o adaptación en letra de color azul.

ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO:

Las medidas correctoras, protectoras y compensatorias propuestas en la fase operativa van encaminadas a mantener en perfectas condiciones de funcionamiento y conservación los usos desarrollados, así como la calidad ambiental del conjunto portuario. Las medidas propuestas son:

a) BIODIVERSIDAD

- **Conservación de plantaciones.**

“Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes, realizando las podas y reposiciones de marras precisas, retirando los restos vegetales de podas y otros residuos (papeles, plásticos, etc.), efectuando tratamientos fitosanitarios si fuera necesario, abonos, etc.

El mantenimiento de las palmeras *Washingtonia* sp. se realizará aplicando la normativa vigente, con el objeto de evitar la propagación del “picudo rojo”.

Durante la fase operativa y el funcionamiento de los usos propuestos para la Playa de Charcos se realizarán las labores especificadas para la conservación de la vegetación.

- **Retirada de los ejemplares de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).**

- **Método manual:**

Los pasos de forma esquematizada son los siguientes:

- 1. Se cortan y embolsan las espigas para evitar la propagación de las semillas al arrancar manualmente la planta.*
- 2. Se elimina la planta cavando hondo con una azada para extraer la mayor cantidad posible de raíces, ya que este xerófito es capaz de brotar de cepa si queda en el terreno algo de su sistema radicular.*
- 3. Se introducen las plantas arrancadas en bolsas para facilitar su transporte y/o posterior quema.*
- 4. Se procede a la limpieza manual del banco de semillas del suelo con rastrillos y cepillos y se meten también en bolsas.*
- 5. Los restos vegetales recopilados, o bien serán trasladados a vertedero autorizado, o bien serán quemados, siendo esta la alternativa más viable y segura.*

- Método químico:

*Este método se utiliza en las zonas donde el sustrato donde crece *P. setaceum* dificulta o limita la retirada total del sistema radicular; incluye dos fases:*

1. *Una primera fase de eliminación manual como la descrita anteriormente*
2. *Una segunda fase de tratamiento con herbicidas específicos (tipo glifosato) El glifosato es un herbicida de postemergencia, no residual y no selectivo. No es tóxico para los humanos ya que actúa inhibiendo una enzima que sólo está presente en las plantas. Una vez en contacto con la tierra es rápidamente absorbido por las partículas coloidales del suelo y degradado por los microorganismos hasta sustancias simples como dióxido de carbono y agua. Este herbicida actúa solamente en las plantas que emergieron del suelo, no afecta a semillas que todavía no han emergido.”*

Durante la fase operativa de la Playa de Charcos, se controlará la proliferación de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*) en el sector, pero antes de las obras y puesto que existe actualmente esta especie en la superficie de ordenación, se debe aplicar el mismo método para la erradicación de los ejemplares de la especie antes de las obras de acondicionamiento de la superficie para recibir los usos propuestos.

Para el desarrollo de los usos propuestos en la Modificación Puntual, será necesario la eliminación de esta especie de forma adecuada ya que la actuación se localiza próxima al Parque Rural de Anaga, donde esta especie está proliferando y generando un problema ecológico, ya que se trata de una especie con un elevado poder invasor y que compite con especies propias de las zonas en la que se desarrolla.

Debido a la escasa envergadura de las superficies en las cuales se debe erradicar esta especie invasora, se utilizará un método mecánico, es decir arrancando la planta. La retirada de los ejemplares se realizará desde los márgenes de las superficies ocupadas hacia el interior. Con la retirada selectiva se pretende que las semillas de estos ejemplares no puedan desplazarse hacia zonas protegidas próximas Parque Rural de Anaga.

Al tratarse de una ordenación de usos sobre una superficie determinada y puntual, y donde el desbroce debe ser inmediato antes de comenzar con los movimientos de tierra para el desarrollo de los usos planificados, se desestima la utilización de medios químicos para el desarrollo de estas labores ya que se trata de una actuación que debe ser rápida y los medios químicos necesitan un mayor espacio de tiempo para ser efectivos.

Las actuaciones a desarrollar consisten en cortar las espigas con cuidado para evitar la propagación de la semilla e introducirlas en bolsas de plástico. Después se arranca el resto de la planta con azadas y picos cuidando, eso sí, que no queden restos de raíces y posteriormente se limpia el suelo con rastrillos para que quede el menor número posible de semillas que puedan germinar.

Las bolsas de plásticos con las espigas y el resto de la planta se deben trasladar en vehículos cubiertos para evitar la dispersión de la semilla durante el trayecto y posteriormente serán quemados.

- **Mantenimiento de la calidad del agua marina.**

“Las medidas para mantener la calidad del agua marina en buen estado, están recogidas en los apartados de Residuos y Vertidos. Estas medidas podrán repercutir favorablemente en la biodiversidad del entorno portuario (principalmente en las comunidades de las aguas interiores)”.

En este sector también será de aplicación las medidas mencionadas anteriormente.

b) RESIDUOS

• Gestión de residuos.

“La correcta gestión de los residuos no peligrosos durante esta fase operativa, es fundamental para mantener la buena calidad ambiental del entorno portuario. Las medidas a aplicar son:

- *Siempre y cuando lo requiera el uso al que se destinen, las edificaciones contarán, en un punto de la fachada de fácil acceso desde la calzada, con un espacio ventilado para contenedores de basura, dotado con puerta con cierre de presión y estanco, que evite la transmisión de olores.*
- *Cuando las basuras u otros residuos sólidos que produjera cualquier actividad, por sus características, no pudiesen ser retirados por el servicio habitual de recogida, deberán ser trasladados directamente al lugar adecuado para su vertido por cuenta del titular de la actividad.”*

Los usos proyectados en el ámbito de actuación en su fase operativa generarán residuos exclusivamente asimilables a urbanos. Se aplicará

• Campaña de retirada de residuos.

“Se realizarán campañas puntuales de retirada de residuos y/o infraestructuras obsoletas, con el objeto de evitar la generación de áreas marginales que favorezcan el acopio incontrolado de residuos.

Se procederá a la limpieza de los residuos sólidos que flotan en las dársenas portuarias, especialmente tras periodos de fuertes lluvias durante los cuales se arrastran más residuos.”

Estas acciones se aplican sobre otros sectores recogidos dentro del ámbito portuario, pero tendrán repercusión también sobre la superficie de la Playa de Charcos.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS ESPECÍFICAS PARA EL SECTOR DE ORDENACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS DE LA PLAYA DE CHARCOS.

A continuación se recogen una serie de medidas protectoras y compensatorias de aplicación exclusiva al sector de la Playa de Charcos, sobre el que se realiza la ordenación de usos pormenorizada y que no se recogían dentro de las medidas protectoras y correctoras recogidas dentro del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS:

a) RETIRADA DE RESIDUOS INERTES EXISTENTES EN LA SUPERFICIE DE ACTUACIÓN.

A lo largo de la superficie aparecen acopios de diversa naturaleza, entre los que destacan los acopios de material de obras colocados como refuerzo a modo de escolleras en unos casos y en otros simplemente localizados sobre el propio relleno, vallas, neumáticos, así como latas y bidones, etc. (Véanse las imágenes que se aportan a continuación).



Detalles de los distintos tipos de residuos que se distribuyen en la superficie, que deberán ser retirados.

De modo previo al inicio de los trabajos para el desarrollo de los usos planificados, tanto en la parcela 1 "Playa de Charcos" (Espacios libres públicos: Playa / Paseos y Plazas), así como en la parcela 2 "Comunitario-Deportiva" (Comunitario / Deportivo), se deberán recoger de forma selectiva los residuos allí depositados, para su entrega a gestor autorizado o bien su deposición en vertedero.

b) INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTES.

En su caso, se adoptarán las medidas precisas para respetar y/o reponer servicios, (como conducciones, etc.) existentes en el interior del ámbito de actuación o en su entorno inmediato y que se puedan ver afectadas por el desarrollo de los usos pormenorizados planificados, garantizando su servicio actual.

c) DEMOLICIÓN SELECTIVA DE EDIFICACIONES PREEXISTENTES.

Para el desarrollo de los usos pormenorizados que se están analizando en el presente documento, será necesario acometer trabajos de demolición, de forma controlada y selectiva, de los escasos elementos construidos en uso y desuso existentes en el interior de la zona de actuación indicada.

d) ERRADICACIÓN DEL RABO DE GATO (*PENNISETUM SETACEUM*).

Para el desarrollo de los usos propuestos en la Modificación Puntual, será necesario la eliminación de esta especie de forma adecuada ya que la actuación se localiza próxima al Parque Rural de Anaga, donde esta especie está proliferando y generando un problema ecológico, ya que se trata de una especie con un elevado poder invasor y que compite con especies propias de las zonas en la que se desarrolla.

Debido a la escasa envergadura de las superficies en las cuales se debe erradicar esta especie invasora, se utilizará un método mecánico, es decir arrancando la planta. La retirada de los ejemplares se realizará desde los márgenes de las superficies ocupadas hacia el interior. Con la retirada selectiva se pretende que las semillas de estos ejemplares no puedan desplazarse hacia zonas protegidas próximas Parque Rural de Anaga.

Al tratarse de una ordenación de usos sobre una superficie determinada y puntual, y donde el desbroce debe ser inmediato antes de comenzar con los movimientos de tierra para el desarrollo de los usos planificados, se desestima la utilización de medios químicos para el desarrollo de estas labores ya que se trata de una actuación que debe ser rápida y los medios químicos necesitan un mayor espacio de tiempo para ser efectivos.

Las actuaciones a desarrollar consisten en cortar las espigas con cuidado para evitar, la propagación de la semilla e introducirlas en bolsas de plástico. Después se arranca el resto de la planta con azadas y picos cuidando, eso sí, que no queden restos de raíces y posteriormente se limpia el suelo con rastrillos para que quede el menor número posible de semillas que puedan germinar.

Las bolsas de plásticos con las espigas y el resto de la planta se deben trasladar en vehículos cubiertos para evitar la dispersión de la semilla durante el trayecto y posteriormente serán quemados.

e) CONSERVACIÓN DEL SUELO EXTERIOR.

El perímetro exterior del ámbito de desarrollo de los usos propuestos, será objeto de seguimiento y control a lo largo del periodo de duración de las obras a desarrollar, prestándose especial cuidado en impedir que se produzcan vertidos, acumulaciones de residuos y materiales procedentes de las obras, así como, el tránsito de vehículos o personas, ni de forma temporal ni permanente en las superficies urbanas anexas a las obras (viarios e instalaciones del CIDEMAT y de Capitanía Marítima); por lo tanto, se restringirá el campo de acción al estrictamente definido por el ámbito de la ordenación y desarrollo de los usos proyectados, para lo cual se podrá realizar un cerramiento perimetral con valla de obra o similar.

Cualquier afección, por ocupación accidental o por intervención necesaria, de áreas externas al ámbito de actuación deberá quedar debidamente justificada ante el órgano ambiental competente, y el terreno afectado será objeto de medidas de restauración de las condiciones iniciales alteradas.

f) RESIDUOS: INERTES Y DESBROCE DE LA CUBIERTA VEGETAL.

Los residuos vegetales procedentes de las labores de desbroce superficial de aquellos ejemplares no protegidos por la normativa (pterófitos anuales y/o bianuales, arbustos, etc.) serán objeto de una gestión diferenciada, y posteriormente serán transportados hasta vertedero autorizado y/o entregados a gestor autorizado.

De igual forma, los residuos inertes existentes de forma dispersa en el ámbito de la modificación, los materiales en caso de ejecutarse demoliciones, así como los acopios preexistentes, serán retirados para una gestión diferenciada, trasladándose posteriormente hasta vertedero autorizado y/o entregados a gestor autorizado.

g) PAISAJE

• Medidas de integración paisajística:

- Edificación:

La edificación fija se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de 'taludes', esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante, lo que resultará en su mimetización en el conjunto del espacio libre.

En cuanto a la edificación desmontable que se instale en el área, en su caso, respondiendo a los usos compatibles permitidos que se definen en la Modificación del Plan Especial que asimismo dispone las condiciones particulares a que debe atenderse, se localizarán vinculadas a franjas arboladas y se articularán convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

- Mobiliario urbano:

En lo que respecta al mobiliario urbano, que deberá ser singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, en el entorno portuario: para favorecer la calidad ambiental se ajustará a las mismas condiciones de diseño para el ámbito ordenado, lo que conferirá una sensación de orden, repercutiendo de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

- Muros:

Aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se tratarán con materiales y acabados continuos, seleccionando colores y texturas para una integración en el paisaje, remitiendo a las disposiciones que sobre el diseño se incluyen en el Plan, que remiten a la idea de 'rasa costera' propia de las costas canarias.

g) CONSIDERACIONES ESTÉTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

Se utilizarán materiales que garanticen un acabado de calidad (texturas, colores, etc.) en la fachada así como en la carpintería.

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

a) MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.

Se mantendrán en perfectas condiciones de limpieza los paseos y demás áreas peatonales. El mobiliario se reparará y se repondrá en caso de pérdida, etc.

También se velará por el buen mantenimiento de las condiciones iniciales adoptadas para las edificaciones, cerramientos, revestimientos, etc. evitando su degradación estética.

La infraestructura de saneamiento se mantendrá en correctas condiciones de operatividad, con lo que se evitarán pérdidas de aguas residuales, que pueden provocar afecciones al subsuelo.

b) VEGETACIÓN.

Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes, jardines y en general espacios previstos para albergar este uso.

Toda pérdida de arbolado en deberá ser repuesta de forma inmediata. La sustitución del arbolado se realizará, a ser posible, por especies iguales a las antiguas u otras similares a las tradicionalmente habituales en la localidad, con el mismo porte, evitando que sean incompatibles con el equilibrio ecológico de la zona.

El riego de estas superficies se dosificará correctamente según las necesidades del momento, evitando excedentes que puedan generar pérdidas de suelos, erosión, pequeñas inundaciones, obstrucciones del sistema de drenaje, etc.

En cuanto al empleo de fitosanitarios, siempre se llevará a cabo por personal cualificado que haya obtenido el carné de manipulador de este tipo de sustancias, y sólo se usarán aquellos autorizados conforme a lo establecido en la legislación vigente, lo que supone el cumplimiento de las condiciones indicadas en sus etiquetas y la aplicación de los principios de las buenas

prácticas fitosanitarias, evitando de este modo cualquier efecto nocivo sobre la salud humana o animal, y sobre las aguas subterráneas.

c) ILUMINACIÓN.

El nivel de iluminación pública se ajustará a los lux adecuados para producir un alumbrado homogéneo de todo el sector y sin crear áreas de penumbras, pero siempre con el imperativo de no ser demasiado excesivo. Con este tipo de alumbrado público se evitará producir impactos acumulativos, ayudando a no incrementar la posible incidencia lumínica de un entorno urbano con las características previstas, aunque se debe tener en cuenta que nos encontramos en un entorno que cuenta ya con una incidencia lumínica, por lo que debe existir ya una adaptación por parte de las aves nocturnas que frecuentan el lugar. En cualquier caso, las luminarias estarán apantalladas dirigiendo el haz de luz al suelo.

Julio 2017

Digitally signed by FERMIN GARCIA MORALES
- 43366410W
DN: cn=FERMIN GARCIA MORALES -
43366410W, c=ES, o=GERENCIA MUNICIPAL
DE URBANISMO SANTA CRUZ DE TENERIFE,
ou=DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO,
email=fgarmor@santacruzdetenerife.es
Reason: Documento informado para su
aprobación inicial
Date: 2017.08.03 13:32:39 +01'00'



MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

IV. NORMAS URBANÍSTICAS

Julio 2017

ENTIDAD CASARIEGO -
GUERRA ARQUITECTOS
SL - CIF B35578368 -
NOMBRE GUERRA
JIMENEZ ELSA - NIF
43258647V

Firmado digitalmente por ENTIDAD
CASARIEGO - GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF
B35578368 - NOMBRE GUERRA JIMENEZ ELSA
- NIF 43258647V
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
o=FNMT, ou=FNMT Clase 2 CA,
ou=703006096, cn=ENTIDAD CASARIEGO -
GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF B35578368 -
NOMBRE GUERRA JIMENEZ ELSA - NIF
43258647V
Fecha: 2017.07.17 09:50:27 +01'00'

CASARIEGO · GUERRA, arquitectos



EQUIPO DE TRABAJO:

Responsable:

CASARIEGO · GUERRA arquitectos S.L.

Redacción:

Joaquín Casariego Ramírez, Dr. Arquitecto.

Elsa Guerra Jiménez, Arquitecta, Máster en Planeamiento Urbano.

Noemí Tejera Mujica, Arquitecta, Máster en Gº Patrimonio Histórico.

Con la colaboración de:

Delia Suárez Darías, Arquitecta

María González Santana, Arquitecta

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (Ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

IV. NORMAS URBANÍSTICAS

<u>TÍTULO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES.....</u>	1
CAPÍTULO 1: Ámbito, Objeto y Efectos del Plan Especial..	1
<u>DISPOSICIONES ADICIONALES.....</u>	1
SEGUNDA: Medidas Correctoras.....	1
CUARTA: Áreas no Ordenadas.....	1

FICHA DE ORDENACIÓN: ÁREA FUNCIONAL DEL LITORAL DE VALLESECO

IV. NORMAS URBANÍSTICAS

IV. NORMAS URBANÍSTICAS

Se relacionan a continuación los artículos de las Normas Urbanísticas del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 2014, que se modifican mediante el presente documento, incluyendo su definición resultante.

TÍTULO PRIMERO. DISPOSICIONES GENERALES

Art. 2. Ámbito de aplicación

El ámbito del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se corresponde con el del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de Julio (BOE nº 181, de 31 de Julio de 2006).

En este plan se ordena pormenorizadamente la actual zona de servicio terrestre del puerto (salvo la parte de área funcional de San Andrés y el ámbito de 'La Playa de Arena' del área funcional del Litoral de Valleseco remitidas 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.

DISPOSICIONES ADICIONALES

SEGUNDA. Medidas correctoras ambientales

El 'Documento Ambiental Estratégico' sobre la 'Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco', se ha elaborado por EVALÚA SOLUCIONES AMBIENTALES, en Septiembre de 2016. Dicho documento se presenta conjuntamente con la presente Modificación del Plan Especial, conteniendo el análisis y evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones de la ordenación propuesta por la misma, así como las medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias y el programa de vigilancia ambiental que se proponen. A continuación se relacionan las MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DERIVADO DE LA APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO, definidas en el Documento Ambiental de referencia:

Las medidas Protectoras y Correctoras se estructuran en dos bloques, ya que el desarrollo del ámbito queda supeditado a las medidas correctoras de carácter general recogidas en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife de rango superior, así como a las propias medidas específicas desarrolladas para el ámbito de aplicación y desarrollo de la Ordenación propuesta por la Modificación Puntual.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS RECOGIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.

Se recogen a continuación una serie de medidas protectoras y correctoras incluidas en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, concretamente en la Memoria Ambiental de dicho Plan, y que son de aplicación a la Modificación Puntual del mismo para el sector funcional de Valleseco, y más concretamente para el sector para el que se proponen los usos pormenorizados de la Playa de Charcos, durante la fase de obras. No obstante, se mantienen las que son también de aplicación para el área objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial en el ámbito de la Playa de Charcos, justificando, en su caso, las medidas que son objeto de modificación o adaptación en letra de color azul.

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS:

a) BIODIVERSIDAD

• Vegetación recomendada en nuevas zonas verdes:

“La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario (precipitaciones escasas, temperatura suave en invierno y calurosa en verano, viento continuo y entorno salino), además de los criterios observados en otras zonas del entorno portuario en cuanto a especies arbóreas, arbustivas y viváceas. Hay que destacar que para la elección de las plantaciones en las zonas verdes se tendrá en cuenta la normativa vigente referente a especies exóticas invasoras (“Real Decreto 1628/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el listado y catálogo español de especies exóticas invasoras” y la “Base de datos de especies Introducidas en Canarias, 2011, Gobierno de Canarias -<http://www.interrreg-bionatura.com/especies->”).

Para la distribución de las especies se sigue el criterio siguiente: la superficie destinada a cada planta oscila entre los 35 - 40 m² para el caso de las especies arbóreas, los 20 - 25 m² para las especies arbustivas, y superficies considerablemente inferiores para las especies viváceas y tapizantes.

El número de especies diferentes que se asigna a cada superficie de plantación y en general a toda la zona, es tal que permite la intercalación de especies que dé como resultado dicho objetivo. A continuación se relaciona una selección de las principales especies vegetales que se recomienda que sean utilizadas:

- Árboles:

*Delonix regia (flamboyant)
Phoenix canariensis (palmera canaria)
Coccoloba uvifera
Schinus molle (falso pimentero)
Washingtonia philifera
Washingtonia robusta*

- Viváceas:

*Argyranthemum frutescens (margarita)
Cassia didymobotrya (flor de gofio)*

Limonium spp. (siempre viva)
Nauplius sericeus

- Arbustos:

Acalypha wilkesiana
Convolvulus floridus (guaidil)
Euphorbia balsamnifera (tabaiba dulce)
Hibiscus rosa – sinensis (hibisco)
Thevetia peruviana (adelfa amarilla)

- Tapizantes:

Lotus sessilifolius (corazoncillo)

Para realizar las plantaciones de las zonas ajardinadas, en especial para las arbóreas, se tendrá en cuenta que los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 30 centímetros y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 15 centímetros. En el hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada, y el relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal debidamente abonada.

El primer riego será profundo de unos 50 litros por especie vegetal, posteriormente se hará una vez por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 5-10 litros/planta.”

El ámbito de desarrollo de la nueva ordenación contendrá zonas ajardinadas, por lo que podrán utilizarse en las labores de ajardinamiento las recogidas en la relación de especies anterior o en su defecto nuevas especies con incapacidad probada para asilvestrarse de forma autónoma.

• **Trasplante de especies vegetales:**

“Si durante el desmantelamiento puntual de alguna de las zonas ajardinadas existentes en el “Muelle de Enlace” y en “Equipamiento Náutico de Anaga”, o cualquier otra del ámbito portuario, se vieran afectadas especies arbóreas de porte singular, merecedoras de ser conservadas, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio.

El trasplante se iniciará mediante el desfronde del 50%, marcando en el tronco el Norte para guardar la misma orientación. A continuación, se procederá a excavar una zanja alrededor del perímetro del tronco de 0,70 metros de ancho y de 1,5 metros de profundidad, cortando las raíces a esta distancia. A las raíces cortadas, una vez extraída la planta, se les dará un tratamiento de betún de noruega que evite sean infectadas, ayudándolas con ello a una rápida cicatrización.

Una vez extraído cada ejemplar, se protegerán sus raíces con un cepellón de escayola (o similar) recogido en una red, de manera que llegue completo al lugar de plantación sin presentar roturas, ni resquebrajaduras, sino constituyendo un todo compacto. La época vegetativa más favorable para proceder a realizar el trasplante es de octubre a abril.

Los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 1 metro y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 30 cm. En el fondo del hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada con 4 Kg de nitrofosca y $\frac{3}{4}$ de una paca de turba, situando encima una capa de tierra vegetal para que no haya contacto directo entre el estiércol y las raíces de la planta. El relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal, una capa de turba y cuatro Kg de nitrofosca permanente o similar.

A los ejemplares replantados de porte superior a los 2 metros se les colocarán vientos, bien mediante estacas o alambres, que garanticen su sujeción durante los 4-6 primeros meses.

El riego será profundo de unos 50 litros por unidad, posteriormente se hará dos veces por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 20-25 litros/unidad.”

En concreto, en el ámbito de desarrollo de la nueva ordenación, se tendrá que realizar el trasplante de los diferentes tipos de palmeras de porte arbóreo que existen actualmente dentro de la superficie.

- **Fauna:**

“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 desarrollo de las obras (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 los trabajos, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.

- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el periodo 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 la parcela destinada a la nueva Ordenación, en caso de aparición de fauna sensible (*Sterna hirundo*) cuando se vaya a producir el desarrollo de los usos propuestos, se activará la aplicación de la medida anterior.

b) PAISAJE

- **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.”

La nueva Ordenación propuesta, albergará plantaciones en los espacios libres, mobiliario urbano, muros y nuevas edificaciones (de pequeña envergadura), y está sometida a lo estipulado en las medidas anteriores, siendo preciso realizar las siguientes puntualizaciones:

En lo que respecta al mobiliario urbano, que deberá ser singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, en el entorno portuario: para favorecer la calidad ambiental se ajustará a las mismas condiciones de diseño para el ámbito ordenado, lo que conferirá una sensación de orden, repercutiendo de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

En cuanto a los muros: aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se tratarán con materiales y acabados continuos, seleccionando colores y texturas para una integración en el paisaje, remitiendo a las disposiciones que sobre el diseño se incluyen en el Plan, que remiten a la idea de ‘rasa costera’ propia de las costas canarias.

La edificación (fija) se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de ‘taludes’, esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante, lo que resultará en su mimetización en el conjunto del espacio libre.

En cuanto a la edificación desmontable que se instale en el área, en su caso, respondiendo a los usos compatibles permitidos que se definen en la Modificación del Plan Especial que asimismo dispone las condiciones particulares a que debe atenderse, se localizarán vinculadas a franjas arboladas y se articularán convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

• **Seguridad vial:**

“De modo general y en las áreas en las que se desarrollen obras se deberá proceder a la limpieza periódica de la zona de acceso, con el objeto de evitar que los vehículos encargados del transporte de material puedan arrastrar pequeñas partículas que reduzcan la adherencia de los neumáticos y puedan provocar accidentes.

De modo periódico se deberá realizar la revisión del pavimento asfáltico y restituir aquellas zonas en las cuales se encuentre deteriorado, con el objeto de que en todo momento el firme se encuentre en las condiciones adecuadas.

En el viario del puerto se procederá a la instalación de señales informativas de obra que indiquen la obligación de circular con precaución debido a la incorporación de vehículos lentos al viario, posible presencia de material suelto sobre el viario, etc”.

Tales medidas serán de aplicación directa en el proceso de desarrollo de los usos propuestos en la ordenación recogida en la presente Modificación.

• **Labores de educación ambiental:**

“Es importante en cualquier obra que se ejecute en el ámbito portuario, la realización de labores de educación ambiental dirigidas tanto a los operarios encargados de la ejecución de las obras, como a los posibles usuarios y/o transeúntes del entorno portuario.

Por lo tanto, como medida protectora, el jefe de la obra se encargará de realizar reuniones donde se expliquen las labores de educación ambiental a los operarios. Como complemento a estas reuniones, se deberán instalar paneles informativos en las zonas de obras dirigidos a los operarios, donde se recuerde permanentemente el lugar donde se desarrollan las obras (entorno de alta incidencia visual, uso residencial cercano, etc.), y la importancia y obligación de su realización de la forma ambientalmente más correcta”.

En el ámbito de la ordenación de los usos propuestos será de aplicación también esta medida correctora.

- **Acondicionamiento final del ámbito:**

“Una vez finalizadas las obras, se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en los proyectos”.

El ámbito de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación, también llevará aparejado un acondicionamiento final.

c) RESIDUOS

“Se incluyen dentro de este apartado los escombros generados por la demolición de edificaciones e infraestructuras obsoletas, el proceso de urbanización, etc. Estos residuos de la construcción y demolición serán tratados por gestor autorizado.

También se consideran residuos los posibles materiales sobrantes utilizados en las obras (restos de hormigón, plásticos, encofrados, etc.), los cuales serán almacenados en un contenedor estanco para su retirada periódica por gestor autorizado.

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. El volumen diario estimado es 0,6 Kg/persona.

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.).”

Todas estas directrices en lo relacionado al diferente tratamiento y gestión de los residuos serán de aplicación en las labores de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación.

d) VERTIDOS

“Con respecto a la hidrología superficial y subterránea, se tomarán las medidas necesarias para evitar que durante las obras los vertidos accidentales de aceites y gasoil pudieran llegar al litoral. Para ello, se dosificará correctamente el agua empleada para evitar las emisiones de polvo, de tal forma que no se puedan producir encharcamientos y posteriores escorrentías que pudieran llegar al agua marina. En cualquier caso, el vertido accidental de cualquier elemento será inmediatamente inertizado (con arena o similar), y posteriormente recogido y trasladado a vertedero por gestor autorizado.

Los cambios de aceites de la maquinaria se realizarán en la medida de lo posible en un taller homologado o en su caso, en un “parque de maquinaria” habilitado a tal efecto con el suelo impermeabilizado. En cualquier caso, el aceite usado de la maquinaria y de los camiones que intervengan en las obras, en caso de realizar dichos cambios en el ámbito de este estudio,

deberá ser recogido en recipientes herméticos para posteriormente ser retirados por un gestor autorizado. El almacenamiento de estos residuos peligrosos se ajustará a lo que indique la normativa vigente, debiendo acondicionarse una zona para su almacenamiento temporal. Esta superficie incluirá cubierta rígida para protegerlos frente a las inclemencias del tiempo (lluvia y sol), debiendo almacenarse sobre un cubeto receptor de vertidos accidentales. Se localizará en una zona no inundable y de fácil acceso.”

Todas estas directrices en lo relacionado al tratamiento y gestión de los posibles vertidos accidentales serán de aplicación en las labores de desarrollo de los usos propuestos en la Modificación.

e) ATMÓSFERA

e.1.- Emisiones polvo:

“Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas durante los movimientos de tierra de las labores de urbanización y ejecución de plazas, durante la demolición de edificaciones y/o infraestructuras obsoletas, debido a la circulación de vehículos sobre superficies de rodadura no asfaltadas, etc., es sin duda uno de los impactos más fáciles de detectar y que a su vez podría afectar a las zonas más cercanas.

La medida correctora más eficaz para reducir las posibles alteraciones producidas por estas partículas en suspensión, es el riego superficial de los acopios del material y de las superficies de rodadura, etc. Estos riegos también se realizarán en el momento de ser cargados para su transporte a vertedero autorizado (si fuera el caso).

Los riegos se efectuarán al menos tres veces al día, y cuantas veces fuese necesario si las condiciones climáticas así lo requiriesen, hasta la retirada del material a vertedero autorizado. El riego de estas zonas, si así lo estimase la dirección de obra, podría realizarse con agua marina.

Por otro lado, la entrada-salida de los camiones al ámbito de la obra, se efectuará con una distribución gradual de un vehículo a otro, con el objeto de evitar afecciones al tráfico urbano. De igual forma, los camiones de obra (desde la fuente de suministro hasta la obra) circularán con la carga tapada con lona protectora, para evitar la generación de polvo como consecuencia del barrido que ejerce el aire al circular, así como la caída accidental de material suelto que pudiera ocasionar un incremento del riesgo de accidentes

Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO₂, NO_x, CO, etc.) a la atmósfera”.

Todas las determinaciones con respecto a las emisiones de polvo serán de aplicación cuando se desarrollen los usos propuestos en la Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto con respecto al sector denominado Playa de Charcos.

e.2.- Emisiones de ruidos:

“Los equipos móviles en este tipo de obras son los propios de las operaciones básicas, arranque del material, carga, transporte y servicios.

En lo referente a las causas del ruido en la maquinaria móvil, se han detectado 5 como principales:

- *Funcionamiento del motor.*
- *Salida de los gases de escape.*
- *Funcionamiento del ventilador del sistema de ventilación.*
- *Funcionamiento de la transmisión.*

- *Movimiento de las orugas o roce de los neumáticos con el suelo, según el tipo de maquinaria.*

No en todos los equipos estas fuentes de ruido tienen la misma importancia. Se evitará en lo posible el tránsito y concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso al Puerto, así como que los motores de los vehículos permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

En relación a la maquinaria de obra, les será de aplicación las indicaciones recogidas en el REAL DECRETO 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

También se tendrá especial cuidado con los horarios de trabajo evitando producir alteraciones sobre los vecinos de las zonas en obras, especialmente en los momentos de descanso nocturno. Con tal fin, la Autoridad Portuaria podrá limitar los horarios de ejecución de estas obras, incluidos el tránsito de camiones y/o maquinaria de obra.”

Todas las determinaciones con respecto a los ruidos serán de aplicación cuando se desarrollen los usos propuestos en la Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto con respecto al sector denominado Playa de Charcos.

e.3.- Emisiones lumínicas:

“Las luminarias deberán tener las siguientes características con el fin de favorecer la calidad atmosférica:

- *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.*

Los usos propuestos no contemplan la ejecución de viales, pero sin embargo, a la hora de la ejecución de luminarias para el ámbito de la Modificación, se seguirán estas directrices impuestas por el PE del Puerto:

El nivel de iluminación pública se ajustará a los lux adecuados para producir un alumbrado homogéneo de todo el sector y sin crear áreas de penumbras, pero siempre con el imperativo de no ser demasiado excesivo. Con este tipo de alumbrado público se evitará producir impactos acumulativos, ayudando a no incrementar la posible incidencia lumínica de un entorno urbano con las características previstas, aunque se debe tener en cuenta que nos encontramos en un entorno que cuenta ya con una incidencia lumínica, por lo que debe existir ya una adaptación por parte de las aves nocturnas que frecuentan el lugar. En cualquier caso, las luminarias estarán apantalladas dirigiendo el haz de luz al suelo.

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

A continuación se describen las medidas correctoras del PEP de aplicación en el conjunto de la “Zona de Servicio Portuario”, en fase operativa. No obstante, se mantienen las que son también de aplicación para el área objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial en el ámbito de la Playa de Charcos, justificando, en su caso, las medidas que son objeto de modificación o adaptación en letra de color azul.

ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO:

Las medidas correctoras, protectoras y compensatorias propuestas en la fase operativa van encaminadas a mantener en perfectas condiciones de funcionamiento y conservación los usos

desarrollados, así como la calidad ambiental del conjunto portuario. Las medidas propuestas son:

a) BIODIVERSIDAD

- **Conservación de plantaciones.**

“Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes, realizando las podas y reposiciones de marras precisas, retirando los restos vegetales de podas y otros residuos (papeles, plásticos, etc.), efectuando tratamientos fitosanitarios si fuera necesario, abonos, etc.

El mantenimiento de las palmeras *Washingtonia* sp. se realizará aplicando la normativa vigente, con el objeto de evitar la propagación del “picudo rojo”.

Durante la fase operativa y el funcionamiento de los usos propuestos para la Playa de Charcos se realizarán las labores especificadas para la conservación de la vegetación.

- **Retirada de los ejemplares de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).**

- **Método manual:**

Los pasos de forma esquematizada son los siguientes:

1. Se cortan y embolsan las espigas para evitar la propagación de las semillas al arrancar manualmente la planta.
2. Se elimina la planta cavando hondo con una azada para extraer la mayor cantidad posible de raíces, ya que este xerófito es capaz de brotar de cepa si queda en el terreno algo de su sistema radicular.
3. Se introducen las plantas arrancadas en bolsas para facilitar su transporte y/o posterior quema.
4. Se procede a la limpieza manual del banco de semillas del suelo con rastrillos y cepillos y se meten también en bolsas.
5. Los restos vegetales recopilados, o bien serán trasladados a vertedero autorizado, o bien serán quemados, siendo esta la alternativa más viable y segura.

- **Método químico:**

Este método se utiliza en las zonas donde el sustrato donde crece *P. setaceum* dificulta o limita la retirada total del sistema radicular; incluye dos fases:

1. Una primera fase de eliminación manual como la descrita anteriormente
2. Una segunda fase de tratamiento con herbicidas específicos (tipo glifosato) El glifosato es un herbicida de postemergencia, no residual y no selectivo. No es tóxico para los humanos ya que actúa inhibiendo una enzima que sólo está presente en las plantas. Una vez en contacto con la tierra es rápidamente absorbido por las partículas coloidales del suelo y degradado por los microorganismos hasta sustancias simples como dióxido de carbono y agua. Este herbicida actúa solamente en las plantas que emergieron del suelo, no afecta a semillas que todavía no han emergido.”

Durante la fase operativa de la Playa de Charcos, se controlará la proliferación de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*) en el sector, pero antes de las obras y puesto que existe actualmente esta especie en la superficie de ordenación, se debe aplicar el mismo método para la erradicación de los ejemplares de la especie antes de las obras de acondicionamiento de la superficie para recibir los usos propuestos.

Para el desarrollo de los usos propuestos en la Modificación Puntual, será necesario la eliminación de esta especie de forma adecuada ya que la actuación se localiza próxima al Parque Rural de Anaga, donde esta especie está proliferando y generando un problema ecológico, ya que se trata de una especie con un elevado poder invasor y que compite con especies propias de las zonas en la que se desarrolla.

Debido a la escasa envergadura de las superficies en las cuales se debe erradicar esta especie invasora, se utilizará un método mecánico, es decir arrancando la planta. La retirada de los ejemplares se realizará desde los márgenes de las superficies ocupadas hacia el interior. Con la retirada selectiva se pretende que las semillas de estos ejemplares no puedan desplazarse hacia zonas protegidas próximas Parque Rural de Anaga.

Al tratarse de una ordenación de usos sobre una superficie determinada y puntual, y donde el desbroce debe ser inmediato antes de comenzar con los movimientos de tierra para el desarrollo de los usos planificados, se desestima la utilización de medios químicos para el desarrollo de estas labores ya que se trata de una actuación que debe ser rápida y los medios químicos necesitan un mayor espacio de tiempo para ser efectivos.

Las actuaciones a desarrollar consisten en cortar las espigas con cuidado para evitar la propagación de la semilla e introducirlas en bolsas de plástico. Después se arranca el resto de la planta con azadas y picos cuidando, eso sí, que no queden restos de raíces y posteriormente se limpia el suelo con rastrillos para que quede el menor número posible de semillas que puedan germinar.

Las bolsas de plásticos con las espigas y el resto de la planta se deben trasladar en vehículos cubiertos para evitar la dispersión de la semilla durante el trayecto y posteriormente serán quemados.

- **Mantenimiento de la calidad del agua marina.**

“Las medidas para mantener la calidad del agua marina en buen estado, están recogidas en los apartados de Residuos y Vertidos. Estas medidas podrán repercutir favorablemente en la biodiversidad del entorno portuario (principalmente en las comunidades de las aguas interiores)”.

En este sector también será de aplicación las medidas mencionadas anteriormente.

b) RESIDUOS

- **Gestión de residuos.**

“La correcta gestión de los residuos no peligrosos durante esta fase operativa, es fundamental para mantener la buena calidad ambiental del entorno portuario. Las medidas a aplicar son:

- *Siempre y cuando lo requiera el uso al que se destinen, las edificaciones contarán, en un punto de la fachada de fácil acceso desde la calzada, con un espacio ventilado para contenedores de basura, dotado con puerta con cierre de presión y estanco, que evite la transmisión de olores.*
- *Cuando las basuras u otros residuos sólidos que produjera cualquier actividad, por sus características, no pudiesen ser retirados por el servicio habitual de recogida, deberán*

ser trasladados directamente al lugar adecuado para su vertido por cuenta del titular de la actividad.”

Los usos proyectados en el ámbito de actuación en su fase operativa generarán residuos exclusivamente asimilables a urbanos. Se aplicará

- **Campaña de retirada de residuos.**

“Se realizarán campañas puntuales de retirada de residuos y/o infraestructuras obsoletas, con el objeto de evitar la generación de áreas marginales que favorezcan el acopio incontrolado de residuos.”

Se procederá a la limpieza de los residuos sólidos que flotan en las dársenas portuarias, especialmente tras periodos de fuertes lluvias durante los cuales se arrastran más residuos.”

Estas acciones se aplican sobre otros sectores recogidos dentro del ámbito portuario, pero tendrán repercusión también sobre la superficie de la Playa de Charcos.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS ESPECÍFICAS PARA EL SECTOR DE ORDENACIÓN DE USOS PORMENORIZADOS DE LA PLAYA DE CHARCOS.

A continuación se recogen una serie de medidas protectoras y compensatorias de aplicación exclusiva al sector de la Playa de Charcos, sobre el que se realiza la ordenación de usos pormenorizada y que no se recogían dentro de las medidas protectoras y correctoras recogidas dentro del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS:

a) RETIRADA DE RESIDUOS INERTES EXISTENTES EN LA SUPERFICIE DE ACTUACIÓN.

A lo largo de la superficie aparecen acopios de diversa naturaleza, entre los que destacan los acopios de material de obras colocados como refuerzo a modo de escolleras en unos casos y en otros simplemente localizados sobre el propio relleno, vallas, neumáticos, así como latas y bidones, etc. (Véanse las imágenes que se aportan a continuación).



Detalles de los distintos tipos de residuos que se distribuyen en la superficie, que deberán ser retirados.

De modo previo al inicio de los trabajos para el desarrollo de los usos planificados, tanto en la parcela 1 "Playa de Charcos" (Espacios libres públicos: Playa / Paseos y Plazas), así como en la parcela 2 "Comunitario-Deportiva" (Comunitario / Deportivo), se deberán recoger de forma selectiva los residuos allí depositados, para su entrega a gestor autorizado o bien su deposición en vertedero.

b) INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTES.

En su caso, se adoptarán las medidas precisas para respetar y/o reponer servicios, (como conducciones, etc.) existentes en el interior del ámbito de actuación o en su entorno inmediato y que se puedan ver afectadas por el desarrollo de los usos pormenorizados planificados, garantizando su servicio actual.

c) DEMOLICIÓN SELECTIVA DE EDIFICACIONES PREEXISTENTES.

Para el desarrollo de los usos pormenorizados que se están analizando en el presente documento, será necesario acometer trabajos de demolición, de forma controlada y selectiva, de los escasos elementos construidos en uso y desuso existentes en el interior de la zona de actuación indicada.

d) ERRADICACIÓN DEL RABO DE GATO (*PENNISETUM SETACEUM*).

Para el desarrollo de los usos propuestos en la Modificación Puntual, será necesario la eliminación de esta especie de forma adecuada ya que la actuación se localiza próxima al Parque Rural de Anaga, donde esta especie está proliferando y generando un problema ecológico, ya que se trata de una especie con un elevado poder invasor y que compite con especies propias de las zonas en la que se desarrolla.

Debido a la escasa envergadura de las superficies en las cuales se debe erradicar esta especie invasora, se utilizará un método mecánico, es decir arrancando la planta. La retirada de los ejemplares se realizará desde los márgenes de las superficies ocupadas hacia el interior. Con la retirada selectiva se pretende que las semillas de estos ejemplares no puedan desplazarse hacia zonas protegidas próximas Parque Rural de Anaga.

Al tratarse de una ordenación de usos sobre una superficie determinada y puntual, y donde el desbroce debe ser inmediato antes de comenzar con los movimientos de tierra para el desarrollo de los usos planificados, se desestima la utilización de medios químicos para el desarrollo de estas labores ya que se trata de una actuación que debe ser rápida y los medios químicos necesitan un mayor espacio de tiempo para ser efectivos.

Las actuaciones a desarrollar consisten en cortar las espigas con cuidado para evitar, la propagación de la semilla e introducirlas en bolsas de plástico. Después se arranca el resto de la planta con azadas y picos cuidando, eso sí, que no queden restos de raíces y posteriormente se limpia el suelo con rastrillos para que quede el menor número posible de semillas que puedan germinar.

Las bolsas de plásticos con las espigas y el resto de la planta se deben trasladar en vehículos cubiertos para evitar la dispersión de la semilla durante el trayecto y posteriormente serán quemados.

e) CONSERVACIÓN DEL SUELO EXTERIOR.

El perímetro exterior del ámbito de desarrollo de los usos propuestos, será objeto de seguimiento y control a lo largo del periodo de duración de las obras a desarrollar, prestándose especial cuidado en impedir que se produzcan vertidos, acumulaciones de residuos y

materiales procedentes de las obras, así como, el tránsito de vehículos o personas, ni de forma temporal ni permanente en las superficies urbanas anexas a las obras (vialios e instalaciones del CIDEMAT y de Capitanía Marítima); por lo tanto, se restringirá el campo de acción al estrictamente definido por el ámbito de la ordenación y desarrollo de los usos proyectados, para lo cual se podrá realizar un cerramiento perimetral con valla de obra o similar.

Cualquier afección, por ocupación accidental o por intervención necesaria, de áreas externas al ámbito de actuación deberá quedar debidamente justificada ante el órgano ambiental competente, y el terreno afectado será objeto de medidas de restauración de las condiciones iniciales alteradas.

f) RESIDUOS: INERTES Y DESBROCE DE LA CUBIERTA VEGETAL.

Los residuos vegetales procedentes de las labores de desbroce superficial de aquellos ejemplares no protegidos por la normativa (pterófitos anuales y/o bianuales, arbustos, etc.) serán objeto de una gestión diferenciada, y posteriormente serán transportados hasta vertedero autorizado y/o entregados a gestor autorizado.

De igual forma, los residuos inertes existentes de forma dispersa en el ámbito de la modificación, los materiales en caso de ejecutarse demoliciones, así como los acopios preexistentes, serán retirados para una gestión diferenciada, trasladándose posteriormente hasta vertedero autorizado y/o entregados a gestor autorizado.

g) PAISAJE

• Medidas de integración paisajística:

- Edificación:

La edificación fija se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de 'taludes', esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante, lo que resultará en su mimetización en el conjunto del espacio libre.

En cuanto a la edificación desmontable que se instale en el área, en su caso, respondiendo a los usos compatibles permitidos que se definen en la Modificación del Plan Especial que asimismo dispone las condiciones particulares a que debe atenderse, se localizarán vinculadas a franjas arboladas y se articularán convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

- Mobiliario urbano:

En lo que respecta al mobiliario urbano, que deberá ser singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, en el entorno portuario: para favorecer la calidad ambiental se ajustará a las mismas condiciones de diseño para el ámbito ordenado, lo que conferirá una sensación de orden, repercutiendo de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

- Muros:

Aquellas zonas ajardinadas, en las que sea necesario el acondicionamiento de paredes, muros que salven desniveles visibles, etc., se tratarán con materiales y acabados continuos, seleccionando colores y texturas para una integración en el paisaje, remitiendo a las disposiciones que sobre el diseño se incluyen en el Plan, que remiten a la idea de 'rasa costera' propia de las costas canarias.

g) CONSIDERACIONES ESTÉTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

Se utilizarán materiales que garanticen un acabado de calidad (texturas, colores, etc.) en la fachada así como en la carpintería.

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

a) MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.

Se mantendrán en perfectas condiciones de limpieza los paseos y demás áreas peatonales. El mobiliario se reparará y se repondrá en caso de pérdida, etc.

También se velará por el buen mantenimiento de las condiciones iniciales adoptadas para las edificaciones, cerramientos, revestimientos, etc. evitando su degradación estética.

La infraestructura de saneamiento se mantendrá en correctas condiciones de operatividad, con lo que se evitarán pérdidas de aguas residuales, que pueden provocar afecciones al subsuelo.

b) VEGETACIÓN.

Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes, jardines y en general espacios previstos para albergar este uso.

Toda pérdida de arbolado en deberá ser repuesta de forma inmediata. La sustitución del arbolado se realizará, a ser posible, por especies iguales a las antiguas u otras similares a las tradicionalmente habituales en la localidad, con el mismo porte, evitando que sean incompatibles con el equilibrio ecológico de la zona.

El riego de estas superficies se dosificará correctamente según las necesidades del momento, evitando excedentes que puedan generar pérdidas de suelos, erosión, pequeñas inundaciones, obstrucciones del sistema de drenaje, etc.

En cuanto al empleo de fitosanitarios, siempre se llevará a cabo por personal cualificado que haya obtenido el carné de manipulador de este tipo de sustancias, y sólo se usarán aquellos autorizados conforme a lo establecido en la legislación vigente, lo que supone el cumplimiento de las condiciones indicadas en sus etiquetas y la aplicación de los principios de las buenas prácticas fitosanitarias, evitando de este modo cualquier efecto nocivo sobre la salud humana o animal, y sobre las aguas subterráneas.

c) ILUMINACIÓN.

El nivel de iluminación pública se ajustará a los lux adecuados para producir un alumbrado homogéneo de todo el sector y sin crear áreas de penumbras, pero siempre con el imperativo de no ser demasiado excesivo. Con este tipo de alumbrado público se evitará producir impactos acumulativos, ayudando a no incrementar la posible incidencia lumínica de un entorno urbano con las características previstas, aunque se debe tener en cuenta que nos encontramos en un entorno que cuenta ya con una incidencia lumínica, por lo que debe existir ya una adaptación por parte de las aves nocturnas que frecuentan el lugar. En cualquier caso, las luminarias estarán apantalladas dirigiendo el haz de luz al suelo.

TERCERA. Áreas no ordenadas

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

Julio 2017

FICHA DE ORDENACIÓN: ÁREA FUNCIONAL DEL LITORAL DE VALLESECO

FICHA DE ORDENACIÓN: ÁREA FUNCIONAL DEL LITORAL DE VALLESECO

ÁREA FUNCIONAL	LITORAL DE VALLESECO
USO CARACTERÍSTICO O PREDOMINANTE	ESPACIOS LIBRES - PLAYA Y USOS COMUNITARIOS
	Superficie m ² s
1. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS LIBRES (Zona ordenada en el PEP – fuera del ámbito de la Modificación)	
Espacios libres públicos – Áreas ajardinadas	5.685
Red viaria	27.099
Subtotal 1	32.784
2. ÁREA ORDENADA: 'PLAYA DE CHARCOS' (Zona terrestre existente)	
Sistema general viario	671
Espacios libres públicos – Playa, Paseos y Plazas	**9.134
Uso Comunitario – Deportivo	**4.706
Subtotal 2	14.511
3. ÁREA NO ORDENADA: 'PLAYA DE ARENA' (Zona terrestre existente)	22.441
Subtotal 3	22.441
TOTAL:	69.736*

* Estado actual: Esta zona se localiza entre las áreas funcionales de Equipamiento Náutico de Anaga y El Bufadero y está conformada por el litoral de Valleseco desde la parcela del Club Náutico hasta el extremo contrario de la rada, excluyendo las zonas del Club Militar Paso Alto, Centro Superior de Estudios Náuticos y Capitanía de Control Marítimo, que no forman parte de la zona de servicio del puerto. La superficie indicada corresponde a la zona de servicio terrestre realmente existente a la fecha de redacción de este documento, que comprende fundamentalmente sistema viario (carretera TF-11, así como parte de la Vía de Servicio del Puerto), la playa de callaos, la zona de muelles, varaderos y naves, la plataforma sin uso, el CIDEMAT y escolleras.

** La delimitación entre Parcelas, por tanto, la asignación de usos pormenorizados cuenta con una franja de movimiento de cuatro metros (4 m.), grafiada en el Plano de Ordenación correspondiente. Se definirá en función del Proyecto de Ejecución del área.

INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES PARA EL ÁREA NO ORDENADA:

- El Uso Característico es el de Espacios Públicos - Playa, y Comunitario.
- El mobiliario urbano, que incluirá elementos de 'sombra' será homogéneo con el dispuesto para la 'Playa de Charcos'.
- La edificación se acomodará a la topografía, mimetizándose en el conjunto del espacio libre.
- La ordenación de esta área atenderá al encuentro con la Vía de Servicio del Puerto, definiendo la solución a las posibles disfunciones con el Espacio Público así como a la adecuada relación peatonal desde la Avenida de San Andrés.
- PLANO DE ORDENACIÓN Nº 1.1.

Área Ordenada: 'Playa de Charcos'	LITORAL DE VALLESECO	
Usos Pormenorizados	Superficie m ² s	Superficie Edificable m ² c
SISTEMA GENERAL VIARIO	671	0
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
Playa, Paseos y Plazas.	9.134	450
USOS COMUNITARIOS		
Comunitario – Deportivo.	4.706	1.176
TOTAL	14.511	1.626

INSTRUCCIONES Y DETERMINACIONES PARA EL ÁREA ORDENADA:

- Las condiciones específicas para cada una de las zonas consideradas se determinan en las instrucciones, determinaciones y fichas específicas que se incluyen a continuación.
- La superficie edificable señalada en cada caso está referida al conjunto de usos permitidos, tanto principales como compatibles.
- PLANOS DE ORDENACIÓN 2.

Usos Pormenorizados:

Usos comunitarios: Deportivo.

Se definen para las siguientes Parcelas:

Superficie total: 9.134 m² *

a. Condiciones generales para el diseño del área:

Su disposición deviene de la estructura de 'rasa costera', tan habitual en la costa canaria, formando parte de numerosas playas, y ofreciendo un espacio singular de ocio y disfrute litoral.

El tratamiento del borde litoral estará conformada por soluciones diversas, que permitan variadas formas de encuentro y acceso al mar, entre las que se contarán: muelles, rampas, bordes de escollera y escaleras, y que serán definidas en el proyecto de ejecución correspondiente.

La franja de seis metros (desde la línea litoral) estará libre de edificación (tanto fija como desmontable) y debe atenderse a la posibilidad de recibir salpicaduras, si bien su cota permitirá su utilización permanente en todas las condiciones de marea. El mobiliario urbano para esa franja de seis metros debe seleccionarse atendiendo, en su disposición y materiales, a su posible contacto con agua del mar. Debe tenerse en cuenta que esta franja se soportará en las obras de protección marítima de los rellenos existentes, cuya ejecución no estará condicionada por la ordenación definida en este plan. La ordenación surtirá efecto tras la finalización de la misma. Esta es la zona que responde al uso pormenorizado específico de Playa.

El borde interior deberá resolver el encuentro entre 'la Playa de Charcos' y la Vía de Servicio del Puerto, así su disposición resolverá la compatibilidad entre ambos espacios, a través de su diseño, materiales y sistemas constructivos.

El diseño general de la parcela responderá al de una zona recorrible y de estancia de los usuarios –correspondiente al uso pormenorizado de Paseos y Plazas-, a partir de la disposición de taludes donde se localizarán áreas ajardinadas y arboladas, estas últimas se dispondrán especialmente en la franja interior, a partir de veinte metros (20 m.) de la línea litoral.

'La Playa de Charcos' deberá dotarse de acceso peatonal desde la Avenida de San Andrés, a través de dos pasarelas que se dispondrán a tal fin, que sobrevolarán la Vía de Servicio del Puerto, salvando la diferencia de cota existente y debiendo, al menos una de ellas ser totalmente adaptada (esto es, que cumpla los requerimientos funcionales y dimensionales de accesibilidad).

Su diseño se ajustará a las normas correspondientes, si bien atenderá de forma especial a las condiciones de accesibilidad y seguridad de utilización.

El mobiliario urbano, que será singular en tanto corresponde a un ámbito de espacio público, incluirá piezas de 'sombra' cuyo diseño y disposición se deberá articular con la jardinería y el arbolado, con el criterio de la conformación e integración paisajística del conjunto.

b. Condiciones particulares en relación con los usos:

En esta Parcela se permitirá, como compatible, el uso terciario comercial o de hostelería/restauración en la categoría de Puestos de venta o Kioscos y Terrazas, que, en su caso, deberán cumplir las siguientes condiciones:

- La superficie edificable (que en todo caso computará en el total de la dispuesta para la parcela) será como máximo del 10% del total de la permitida para la Parcela.
- Las edificaciones correspondientes a estos usos serán, en su caso, desmontables, debiendo corresponder a dos o tres piezas (2 ò 3). Su altura máxima será de tres metros (3 m.).

- Dichas edificaciones se localizarán vinculadas a franjas arboladas. Asimismo su disposición debe articularse convenientemente con el mobiliario urbano y el alumbrado.

Asimismo, se permitirá, como uso compatible el uso de Infraestructuras, que corresponderán a las precisas para el desarrollo del uso característico asignado a la parcela.

El ámbito que bordea el sistema general viario, con una superficie total de 1.576 m², tendrá la calificación de 'Espacio libre de protección de viario', tal como se señala en los Planos de Ordenación.

c. Condiciones particulares para la edificación:

La Parcela 1. Playa de Charcos, incluirá una pieza de edificación de servicios, que albergará aseos y vestuarios, atendiendo a los siguientes índices:

- . N° de plantas: 1
- . Condiciones de forma y volumen: La edificación se acomodará a la topografía resultante del espacio libre, conformándose a modo de 'taludes', esto es con uno o varios de sus lados soterrados y por tanto discurriendo entre diferentes cotas de rasante.
- . Condiciones estéticas: La edificación se mimetizará en el conjunto del espacio libre.

Como índices generales de edificabilidad, incluyendo usos principales y compatibles se establecen los siguientes:

- . Superficie Ocupable: 450,00 m² – máximo
- . Superficie Edificable: 450,00 m² – máximo

Para esta edificación, se consideran compatibles el uso comunitario-recreativo y el de hostelería/restauración, en la categoría de Bares/Cafeterías, éste último con la limitación del 10% de la superficie edificable.

d. Condiciones de accesibilidad:

La Parcela 1. 'Playa de Charcos' deberá conectar peatonalmente con el Paseo de la Avenida de San Andrés, lo que deberá definirse a partir de dos pasarelas sobre la Vía de Servicio del Puerto.

Asimismo, esta Parcela 1 conectará peatonalmente con la 'Playa de Arena', a través de la servidumbre de paso que se define en la Parcela 2.

Se dispondrá de una conexión rodada a la Parcela 1 desde la Vía de Servicio del Puerto, para el acceso de vehículos de mantenimiento y emergencias.

e. Otras condiciones derivadas del planeamiento vigente:

La Vía de Circunvalación Norte planteada en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, y en particular la 1ª Intersección, se localiza colindante con esta Parcela, y su configuración deberá tenerse en cuenta en el proyecto de ejecución que desarrolle la actuación. En referencia a esa circunstancia, parte de la parcela corresponde a Espacio Libre de Protección de Viario.

En caso de desarrollarse la actuación sobre esta Parcela previamente a la Vía de referencia, la solución deberá atender a una doble condición: con la Vía, o sin la misma. En ese sentido, se podrá plantear el desarrollo de espacios libres en el ámbito de Protección de Viario, si bien atendiendo a las posibles consideraciones estructurales y constructivas que de tal actuación pudiesen derivarse. Por tanto, no se permitirá en dicho ámbito de protección la localización de edificaciones fijas, aunque sí la posibilidad de piezas desmontables correspondientes a los usos compatibles establecidos.

2. PARCELA 2: Comunitario-Deportiva:

USO: Comunitario / Deportivo

SUPERFICIE TOTAL:* 4.706 m²

* La dimensión y delimitación de esta Parcela se dispone, contando con una 'franja de movimiento de 4,00 ml.' para la línea de encuentro entre las Parcelas 1. y 2., que podrá ajustarse en el proyecto de ejecución, en función del diseño y las soluciones materiales que se definan en el mismo.

a. Condiciones particulares para la edificación:

Esta Parcela albergará la edificación precisa para el desempeño de sus actividades, que responderá a las siguientes condiciones:

- Se conservará la pieza principal actualmente existente (se refleja en el Plano de Ordenación 2.4), que se rehabilitará para acomodarla, en su caso, a las necesidades propias del programa comunitario deportivo. A efectos de cómputo de edificabilidad la superficie de esta pieza se dimensiona en 373 m²_c y a efectos de ocupación en 267 m².
- Los índices de edificabilidad total para la Parcela son los siguientes:
 - . Coeficiente de Ocupación: 21 %
 - . Coeficiente de edificabilidad: 0,25 m²_c/m²
- Condiciones para la nueva edificación:
 - . Nº de plantas: 1.
 - . Altura máxima: no podrá sobrepasar la cota de rasante de la Autovía de San Andrés colindante.
 - . Condiciones de posición: La nueva edificación se dispondrá en la franja interior de la Parcela (esto es colindante, al menos en parte, con la Vía de Servicio del Puerto), debiendo resolver el encuentro con la Vía de Servicio del Puerto, en cuanto a integración paisajística y a funcionalidad y condiciones ambientales, atendiendo a la compatibilidad entre este elemento de infraestructura y los usos propios de la Parcela y en general del ámbito de la 'Playa de Charcos'.
 - . Condiciones de forma y volumen: La nueva edificación se acomodará a la topografía de tal forma que se integre en el paisaje del litoral, con atención particular a su articulación con la Parcela 1. 'Playa de Charcos'.
 - . Condiciones estéticas: La edificación se mimetizará en el conjunto del espacio libre.
 - . Condiciones particulares: Asimismo, la edificación incorporará a través de su cubierta una servidumbre de paso público entre la

'Playa de Arena' y la Parcela 1. 'Playa de Charcos', con las condiciones que se disponen en el apartado siguiente.

- Para las edificaciones existentes cuya conservación no se dispone en este documento, a partir de su aprobación y hasta que se ejecuten las actuaciones resultantes de la presente ordenación, será de aplicación lo dispuesto en la legislación urbanística vigente, atendiendo a que se trata de usos consolidados y actividades que se han desarrollado dentro de la legalidad.

b. Condiciones de uso:

Se consideran usos compatibles los usos comerciales hasta la categoría de pequeño comercio y la hostelería/restauración hasta la categoría de restaurante, estando prohibido el resto de categorías del uso terciario. Tal compatibilidad se limita al 10% de la superficie edificable.

Se permitirá, como uso compatible el uso de Infraestructuras, que corresponderán a las precisas para el desarrollo del uso característico asignado a la parcela.

c. Condiciones de accesibilidad:

- Se contará con acceso rodado a la parcela desde la Vía de Servicio del Puerto.
- Se contará con plazas de aparcamiento para dos (2) vehículos, con dimensiones 5,00 x 2,20 ml. para cada una.
- Contará con acceso peatonal desde la Parcela 1. 'Playa de Charcos'.
- Asimismo esta parcela incluirá, a través de la cubierta de la nueva edificación, una servidumbre de paso público que conectará la 'Playa de Arena' con la Parcela 1. 'Playa de Charcos', con las siguientes condiciones:
 - . Su diseño se ajustará a las normas correspondientes, si bien atenderá de forma especial a las condiciones de accesibilidad y seguridad de utilización.
 - . El ancho mínimo será de 2,50 ml. (dos metros y cincuenta centímetros)

d. Condiciones para el tratamiento del borde litoral:

Deberá atenderse en el diseño de la línea litoral de esta parcela a las condiciones singulares que las actividades deportivas precisan. En todo caso, su diseño y construcción se ajustarán a las normas específicas para este tipo de espacios, donde se atenderá de manera especial a las condiciones de seguridad de utilización.

Debe tenerse en cuenta que la franja litoral se soportará en las obras a ejecutar de protección marítima de los rellenos existentes, cuya ejecución no estará condicionada por la ordenación definida en este plan. La ordenación surtirá efecto tras la finalización de dichas obras.

SISTEMA GENERAL VIARIO:

Uso: Sistema general viario

Superficie total: 671 m²

Se refiere este ámbito a parte del Sistema Viario definido en el Plan Especial del Sistema Viario Metropolitano, en particular parte de la 1ª intersección. En tanto que en la actualidad dicha vía no se ha ejecutado, en el caso de desarrollarse la actuación general correspondiente a este Plan, la solución deberá atender a la doble condición: con vía o sin la misma.

En ese sentido, se podrá plantear el desarrollo de espacios libres en este ámbito, si bien atendiendo a las posibles consideraciones estructurales y constructivas que de tal actuación pudiesen derivarse. No permitiéndose ningún tipo de edificación.

Julio 2017

Digitally signed by FERMIN GARCIA
MORALES - 43366410W
DN: cn=FERMIN GARCIA MORALES -
43366410W, c=ES, o=GERENCIA
MUNICIPAL DE URBANISMO SANTA
CRUZ DE TENERIFE, ou=DIRECCIÓN
TÉCNICA DE URBANISMO,
email=fgarmor@santacruzdetenerife.es
Reason: Documento informado para su
aprobación inicial
Date: 2017.08.03 13:19:46 +01'00'



MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO (ámbito remitido a Plan Especial Complementario)

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

V. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Julio 2017

ENTIDAD CASARIEGO -
GUERRA ARQUITECTOS SL -
CIF B35578368 - NOMBRE
GUERRA JIMENEZ ELSA -
NIF 43258647V

Firmado digitalmente por ENTIDAD
CASARIEGO - GUERRA ARQUITECTOS SL - CIF
B35578368 - NOMBRE GUERRA JIMENEZ ELSA -
NIF 43258647V
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,
o=FNMT, ou=FNMT Clase 2 CA, ou=703006096,
cn=ENTIDAD CASARIEGO - GUERRA
ARQUITECTOS SL - CIF B35578368 - NOMBRE
GUERRA JIMENEZ ELSA - NIF 43258647V
Fecha: 2017.07.09 15:03:56 +01'00'

CASARIEGO · GUERRA, arquitectos



EQUIPO DE TRABAJO:

Responsable:

CASARIEGO · GUERRA arquitectos S.L.

Redacción:

Joaquín Casariego Ramírez, Dr. Arquitecto.

Elsa Guerra Jiménez, Arquitecta, Máster en Planeamiento Urbano.

Noemí Tejera Mujica, Arquitecta, Máster en Gº Patrimonio Histórico.

Con la colaboración de:

Delia Suárez Darías, Arquitecta

María González Santana, Arquitecta

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE: LITORAL DE VALLESECO

V. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN. **INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ORGANIZACIÓN / PROGRAMACIÓN TEMPORAL / VALORACIÓN.....	3
2.1. Estimación de costes de urbanización y edificación	4
3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	6

1. INTRODUCCIÓN

V. ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA DEL PLAN. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

1. INTRODUCCIÓN

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 esta Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: Litoral de Valleseco, expresando la previsión temporal para su desarrollo.

Por otro lado, el artículo 22.4. del Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre (en adelante *TRLRHL*) establece la obligación de elaborar un informe o memoria de sostenibilidad económica en los sucesivos planes de ordenación, 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”.

Este documento es una Modificación de carácter puntual del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, 2014 (en adelante PEP), por lo que en relación a la organización y programación temporal se referirá a su ámbito, el Litoral de Valleseco, constituyendo un documento complementario del elaborado en el propio PEP.

La gestión de las actuaciones objeto de esta Modificación del PEP, esto es para el Litoral de Valleseco, deviene del Protocolo General de colaboración suscrito en junio de 2005, entre la Dirección General de Costas (actualmente Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar), la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife sobre acciones a desarrollar en el Litoral de Valleseco. Fruto de dicho acuerdo se procedió a la Convocatoria y Fallo del Concurso de Ideas para la ordenación de dicho ámbito, y posteriormente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife ha avanzado en la elaboración de los documentos técnicos correspondientes a la definición de la actuación.

En la actualidad el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife están impulsando la

actuación en la denominada 'Playa de Charcos', para lo que se elabora el correspondiente Convenio, en tramitación.

Por tanto, la singularidad y las características de las actuaciones previstas en esta Modificación del Plan Especial hacen conveniente plantear su programación temporal con la flexibilidad suficiente para que se adapte a las circunstancias que pueden incidir en las mismas. Asimismo, en atención a las condiciones de promoción e inversión que se prevén, el marco de gestión que se plantee en este documento atenderá a los principios de coordinación y cooperación interadministrativa.

2. ORGANIZACIÓN – PROGRAMACIÓN TEMPORAL - VALORACIÓN

2. ORGANIZACIÓN / PROGRAMACIÓN TEMPORAL / VALORACIÓN

La totalidad del ámbito de esta Modificación del PEP 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.).

La articulación de la inversión procederá del desarrollo del Protocolo entre administraciones públicas que han impulsado la actuación en la última década, a partir de un Convenio, en elaboración, entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, el Cabildo de Tenerife, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, y otras administraciones públicas, en su caso. Ello enmarcado en el Plan de Empresa 2017 de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en el que se incluye el desarrollo de esta actuación como inversión ajena a la Autoridad Portuaria.

Por tanto, en cuanto a la organización y programación temporal, se señalan a continuación las condiciones de promoción y financiación estimadas.

Las actuaciones previstas en esta Modificación del PEP son las siguientes, para las que se señalan las fuentes de financiación propuestas, con las siguientes denominaciones: **AP** (Autoridad Portuaria); **CA** (Cabildo), **AYU** (Ayuntamiento).

a) 'PLAYA DE ARENA'

- . Actuación: **AP**
- . Elaboración de Plan Especial Complementario.
- . Coste estimado: 18.000,00 €*.

*La estimación de costes se realiza en función de documentos similares recientemente elaborados.

b) 'PLAYA DE CHARCOS'

- Promoción de la Actuación: **AP**
- Financiación de la Actuación: **AYU/CA**, en función de las determinaciones del Convenio en tramitación**. Se prevé la ejecución de la actuación en una única etapa.
- Desarrollo a partir de Proyecto de Ejecución (a partir de los documentos técnicos elaborados con anterioridad).
- Plazo de ejecución estimado: 2 años (incluida la elaboración de Proyecto y ejecución de obras).

- Estimación de Presupuesto: Ejecución de Obras: 4.400.000,00 €

Correspondientes a Tratamiento de espacios libres públicos y edificaciones de servicio, así como medidas correctoras previstas.

- Las parcelas resultantes de la ordenación podrán ser objeto de concesión administrativa para la ocupación del dominio público.

** Ver apartado 2.2.

2.1. Estimación de costes de urbanización y edificación.

Los costes de ejecución de las actuaciones previstas que sintéticamente se indican en el apartado anterior, han resultado del presupuesto elaborado en el Proyecto Constructivo de desarrollo del Área Funcional de Valleseco, Fase 1, elaborado en 2009.

Si bien han transcurrido siete años desde entonces, lo que se traducirá en actualizaciones de precios concretos y en la definición de soluciones constructivas que se incluirán en el proyecto correspondiente, se considera que es la referencia más ajustada para estimar unos módulos generales a aplicar a la superficie ordenada en el presente Plan.

Con esa referencia se han obtenido los siguientes módulos:

- Urbanización del espacio libre de la Playa de Charcos (incluyendo áreas de paseo, estancia, arbolado y ajardinado): 120 €/ml.
- Edificaciones de servicio o dotacionales: 650 €/ml.

No se indican los costes correspondientes a Obras de Defensa Marítima, ni Obras de Protección Marítima de los Rellenos existentes, en tanto que quedan fuera del ámbito de ordenación de esta Modificación de Plan Especial.

Para cada actuación se estima un presupuesto general, que en todo caso se ajustará en el Proyecto de Urbanización correspondiente. Se trata por tanto de una estimación informativa de valores de costos a efectos de evaluar las actuaciones previstas en el Plan.

El Cuadro siguiente sintetiza las actuaciones diferenciándolas según su naturaleza para la aplicación de los módulos estimados:

PLAYA DE CHARCOS – LITORAL DE VALLESECO		
PARCELA	TIPO DE ACTUACIÓN	ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO (€)
1	Espacio libre	2.200.000,00
1	Servicios	400.000,00
2	Parcela Comunitario-Deportiva _ Espacio libre	750.000,00
2	Parcela Comunitario-Deportiva _ Dotaciones	1.050.000,00
	TOTAL	4.400.000,00

2.2. Fuentes de financiación para la ejecución de obras derivadas de la ordenación propuesta en esta Modificación de Plan Especial.**

Tal como se ha expresado en anteriores apartados, la realización de las actuaciones correspondientes al Litoral de Valleseco en Santa Cruz de Tenerife, se articula a través del Convenio entre diferentes instituciones públicas, que en la actualidad está en tramitación. No obstante, la ejecución de las obras específicamente incluidas en el ámbito de esta Modificación de Plan Especial, se ha acordado que corresponderá a:

- AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
- CABILDO DE TENERIFE

Se adjunta el documento del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, donde se señalan las fuentes de financiación con las que se ejecutarán las obras derivadas de la ordenación del presente Plan, a tenor del Convenio en tramitación. (Escrito del Sr. Alcalde de 24 de mayo de 2017).

Debe tenerse en cuenta que dicho Convenio incluye además otras actuaciones de diversa naturaleza, por lo que la estimación presupuestaria es superior a la anteriormente señalada para la actuación resultante de la ordenación del Plan Especial en la Playa de Charcos.

3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

La necesidad de redactar el Informe de Sostenibilidad Económica (ISE) viene determinada por la exigencia contenida en el artículo 22, apartado 4, del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, 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 transformación urbanística 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 expuestas anteriormente 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 y otros compatibles.

No obstante, se cuenta con el Informe de Sostenibilidad Económica del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, del que el presente documento es Complementario.

En relación al ámbito de la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se precisa lo siguiente:

- En relación al sistema viario, se señala que se ha tenido en cuenta la afección del enlace de la Vía de Circunvalación Norte, a partir del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario Metropolitano.
- Tal como se señala en el Estudio Económico-Financiero, las actuaciones derivadas de la presente ordenación, prevén su ejecución a partir del Convenio en tramitación.
- El citado Convenio entre las administraciones públicas intervinientes en las actuaciones derivadas del presente Plan, incluye asimismo el acuerdo en cuanto al mantenimiento y prestación de los servicios, que corresponderá al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Por último, el ámbito de la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife forma parte del área de encuentro Puerto-Ciudad, donde se prevén actuaciones de mejora espacial y paisajística, que ofrezcan oportunidades de disfrute litoral tanto a los habitantes de la ciudad como a los visitantes. Por tanto, en su propio carácter estriba su fuerza productiva.

3.1. DATOS GENERALES.

Como premisa de partida, debe señalarse que la actuación correspondiente a la presente Modificación de Plan Especial, se refiere a las dos parcelas resultantes de la misma: La Parcela 1: 'Playa de Charcos' y la Parcela 2: Comunitario-Deportiva.

Para la Parcela 2, Comunitario-Deportiva, se prevé su gestión mediante concesión administrativa de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Por tanto, este Informe se refiere exclusivamente a la Parcela 1: 'Playa de Charcos', cuyo mantenimiento y conservación, tras la finalización de la ejecución de obras, se prevé que corresponderá al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

Parcela 1: 'Playa de Charcos'
Superficie: 9.805,00 m²
Uso: Espacios libres públicos: playa, paseos y plazas.
Edificación: Servicios: 450,00 m².

Para estimar la sostenibilidad de dicha actuación debe analizarse, por un lado, el incremento que en su caso se prevé en los ingresos tributarios locales y por otro, los costes anuales de mantenimiento y conservación derivados de la misma.

3.2. ESTIMACIÓN DE INGRESOS.

No se estiman ingresos derivados de las actividades a implantar, puesto que se trata en su totalidad de espacio libre público, con los servicios necesarios.

3.3. ESTIMACIÓN DE COSTES DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN.

Dado el carácter del ámbito de espacio público previsto, se prevén los siguientes costes de mantenimiento y conservación:

- Señalización vertical y horizontal
- Mantenimiento de Paseos peatonales (pavimentos, alumbrado y mobiliario urbano)
- Mantenimiento y servicios de seguridad de tramo litoral para acceso al mar y esparcimiento.
- Mantenimiento y seguridad de aseos y vestuarios.
- Mantenimiento de jardines y arbolado.
- Suministros generales

Para la estimación de estos costes, se utiliza la referencia de la Playa de las Teresitas, que en la actualidad cuenta con mantenimiento de espacios libres, arbolado, suministros, etc., siendo un área litoral con similitudes con la Playa de Charcos del Litoral de Valleseco, si bien con unas dimensiones y configuración diversas.

Asimismo, para contrastar la viabilidad, se cuenta con la referencia de Ingresos previstos para 2015 del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, que fueron de 58.703.000,00 €.

Para Las Teresitas, el coste total anual de mantenimiento se ha estimado en 451.653,13 €/año, para una superficie de 203.286,00 m², que corresponden a la aplicación de los siguientes coeficientes:

- Señalización y Mantenimiento de viales: 0,50 €/m²
- Mantenimiento de superficies de arena y pavimentos: 0,57 €/m²
- Mobiliario urbano: cantidad unitaria: 100.000 €/año
- Suministro de agua, saneamiento: 2.050 €/ml
- Papeleras: cantidad unitaria: 25.854,45 €/año
- Jardines:..... 3,98 €/m²
- Alumbrado (luminarias):..... 5,15 €/m²

Para la Playa de Charcos de Valleseco la aplicación de los índices anteriores resulta como sigue:

- No se cuenta con viario.
- Mantenimiento de pavimentos:
Estimación del 50% de superficie: 4.902,50 m² x 0,57 € = 2.794,42 €
- Mobiliario urbano: en proporción y atendiendo a su mayor incidencia en el caso de Valleseco: 45.000,00 €
- Suministro de agua, saneamiento: 30 ml de fondo: 61.500,00 €
- Papeleras: en proporción al total de superficie: 1.292,72 €
- Jardines:
Estimación del 50% de superficie: 4.902,50 m² x 3,98 € = 19.512,00 €
- Alumbrado (luminarias):
Total del área: 9.805,00 m² x 5,15 € = 50.495,75 €

Resulta un total de costes de mantenimiento anual de 180.594,89 €, lo que corresponde a un 0,31% del total de Ingresos previstos para la Administración Municipal en 2015, por lo que se considera que pueden ser asumidos por la administración municipal.

Su repercusión a los particulares, a través de tributos o precios públicos, (en este último supuesto, excluyendo o no a los vecinos de Santa Cruz), permitirá su absorción, siempre parcial, en los presupuestos municipales.

Asimismo la posible necesidad de ampliación de plantillas para cubrir la demanda de algunos servicios, (policías, operarios, vigilancia, etc.), generadas

por la implantación de las nuevas actividades en el ámbito de aplicación, en el caso de que fueran necesarias, deben ser cubiertas por la aplicación de determinados impuestos previstos en la legislación de Haciendas Locales, tales como, por ejemplo, el Impuesto de Actividades Económicas.

Santa Cruz de Tenerife, Julio 2017

26 MAYO 2017

Registro General
ENTRADA 2753



Santa Cruz de Tenerife
AYUNTAMIENTO

Área de Gobierno de Presidencia,
Organización, Tecnología y
Participación Ciudadana

Dirección General de
Organización y Régimen Interno



D. RICARDO MELCHIOR NAVARRO.
Presidente Autoridad Portuaria S/C de Tenerife

Expediente nº: CPCSD-31/2017

Asunto: Solvencia Técnica y Económica Plan Especial Playa del Charco

El Proyecto del **ÁREA FUNCIONAL DE VALLESECO PARA EL ÁMBITO DE LA PLAYA DEL CHARCO** está considerado por parte de esta Corporación local, como una de las obras estratégicas para el municipio de Santa Cruz de Tenerife, debido a la importancia social que implicará el desarrollo de este ámbito a efectos de ocio y esparcimiento de vecinos y visitantes, así como para la dinamización económica del municipio y de la isla.

Por ello, se hace constar que desde este Ayuntamiento se destinarán cuantos medios técnicos, personales y económicos sean necesarios para el desarrollo del Plan Especial, así como para la ejecución de las actuaciones contempladas en los proyectos de obra que se redacten para tal fin.

Como muestra de ello, se ha redactado un borrador de convenio en el que, entre otros aspectos, se han plasmado las obligaciones de las Administraciones públicas promotoras de dicho proyecto, el cual está actualmente en fase de tramitación. La planificación presupuestaria de las obligaciones económicas recogidas en el documento a suscribir para la ejecución del proyecto que va a desarrollar el ámbito del Plan Especial se detallan en la siguiente tabla:

Redacción de Proyecto	2017	2018	2019	Total
Cabildo (50 %)	92.555 €	0	0	92.555 €
Ayuntamiento (50 %)	92.555 €	0	0	92.555 €
TOTAL	185.110 €	0	0	185.110 €

Costes de obra	2018	2019	2020	Total
Cabildo (50 %)	1.166.666,67 €	1.166.666,67 €	1.166.666,66 €	3.500.000 €
Ayuntamiento (50 %)	1.166.666,67 €	1.166.666,67 €	1.166.666,66 €	3.500.000 €
TOTAL	2.333.333,34 €	2.333.333,34 €	2.333.333,32 €	7.000.000 €

Página 1 | 2

Código Seguro De Verificación:	EgIM3VSz1+WBExCFQDx5fQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Manuel Bermudez Esparza	Firmado	24/05/2017 10:04:59	
Observaciones		Página	1/2	
Url De Verificación	https://sede.santacruzdetenerife.es/verifirma/code/EgIM3VSz1+WBExCFQDx5fQ==			

Dirección Obra/Coord. SS.	2018	2019	2020	Total
Cabildo (50 %)	70.000 €	70.000 €	70.000 €	210.000 €
Ayuntamiento (50 %)	70.000 €	70.000 €	70.000 €	210.000 €
TOTAL	140.000 €	140.000 €	140.000 €	420.000 €

Asimismo, en el mencionado convenio de colaboración se establece la manera de proceder por parte de las Administraciones públicas firmantes, a la hora de afrontar los diferentes imprevistos que pudieran surgir durante la ejecución de las diversas obras y actuaciones recogidas en el Plan.

EL ALCALDE,
José Manuel Bermúdez Esparza

Página 2 | 2

Código Seguro De Verificación:	EgIM3VSz1+WBExCFQDx5fQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Manuel Bermudez Esparza	Firmado	24/05/2017 10:04:59	
Observaciones		Página	2/2	
Url De Verificación	https://sede.santacruzdetenerife.es/verifirma/code/EgIM3VSz1+WBExCFQDx5fQ==			

