

MEDIO AMBIENTE, MINERÍA, RECICLAJE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.
DESARROLLO SOSTENIBLE

DECLARACIÓN RESUMEN

DEL

“PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”

CONFORME AL ART. 14. b) DE LA “*LEY 9/2006,
de 29 de Abril, sobre evaluación de los efectos
de determinados planes y programas
en el medio ambiente*”

PROMOTOR



AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ
DE TENERIFE

MUNICIPIO:

SANTA CRUZ DE TENERIFE

ISLA:

TENERIFE

AUTOR:

ROSENDO J. LÓPEZ LÓPEZ
JUAN JOSÉ UBACH SUÁREZ

ENERO 2016

TENERIFE

C/ Prolongación de Ramón y Cajal Nº 9
Edif. Orquídea Portal 4 – 1ª planta – Oficina
38.003 – Santa Cruz de Tenerife
TLF: 922-243-763 / 649-237-756

GRAN CANARIA

C/ Paseo Cayetano de Lugo Nº 27
Portal 1 - 1º - Oficina Nº 1
35.003 - Las Palmas de Gran Canaria
TLF: 928-290-918 / 649-237-756

DECLARACIÓN RESUMEN

DEL

“PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”

CONFORME AL ART. 14. b) DE LA “*LEY 9/2006,
de 29 de Abril, sobre evaluación de los efectos
de determinados planes y programas
en el medio ambiente*”

- ÍNDICE-

MEMORIA

1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	3
2.- ANTECEDENTES; PROCESO DE EVALUACIÓN DEL PLAN HASTA LA APROBACIÓN DEFINITIVA	6
3.- DOCUMENTACIÓN SOLICITADA EN EL ART. 14 DE LA LEY 9/2006	8
3.1.- Punto a) EL PLAN APROBADO	8
3.2.- Punto b) DECLARACIÓN QUE RESUMA LOS SIGUIENTES ASPECTOS	8
1.º De qué manera se han integrado en el plan o programa los aspectos ambientales	8
2.º Cómo se han tomado en consideración el informe de sostenibilidad ambiental, los resultados de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas, la memoria ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso	11
3.º Las razones de la elección del plan o programa aprobados, en relación con las alternativas consideradas	17
3.3.- Punto c) LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA	19
3.4.- Punto “d”: UN RESUMEN NO TÉCNICO SOBRE LA DOCUMENTACIÓN CONTENIDA EN LOS PUNTOS b) y c)	37

DECLARACIÓN RESUMEN

DEL

“PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE”

CONFORME AL ART. 14. b) DE LA “*LEY 9/2006,
de 29 de Abril, sobre evaluación de los efectos
de determinados planes y programas
en el medio ambiente*”

1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El presente documento denominado **DECLARACIÓN RESUMEN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE CONFORME AL ART. 14.b) DE LA “LEY 9/2006, de 29 de Abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente”**, se realiza a petición de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, con dirección a efectos de notificaciones en Avda. Francisco La Roche nº 49, C.P. 38.001, Santa Cruz de Tenerife, siendo el Director Redactor del documento del Plan Especial el Arquitecto D. Jorge Coderch Figueroa.

La **LEY 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente**, establece en su art. 14 “Publicidad” los documentos que debe de poner el promotor del plan a disposición de las administraciones y público en general, una vez esté aprobado definitivamente el plan.

La APROBACIÓN DEFINITIVA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 156, Viernes 28 de noviembre de 2014:

28660

Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 156, viernes 28 de noviembre de 2014

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Sector Funcional Servicios Territoriales

Gerencia de Urbanismo

Servicio de Planeamiento y Gestión

ANUNCIO

14707

12841

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria celebrada el día 13 de noviembre de 2014, acordó adoptar, entre otros, el siguiente acuerdo:

Expediente relativo al Plan Especial del Puerto, a los efectos de su aprobación definitiva.

Por lo tanto, el presente documento, se redacta con el objeto de dar contenido a lo solicitado en el apartado a), b), c) y d) del art. 14 de la referida Ley 9/2006, siendo el contenido del referido artículo:

Artículo 14. *Publicidad.*

Una vez aprobado el correspondiente plan o programa, el órgano promotor pondrá a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas, del público y de los Estados miembros consultados la siguiente documentación:

- a) El plan o programa aprobado.
- b) Una declaración que resuma los siguientes aspectos:
 - 1.º De qué manera se han integrado en el plan o programa los aspectos ambientales.
 - 2.º Cómo se han tomado en consideración el informe de sostenibilidad ambiental, los resultados de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas, la memoria ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.
 - 3.º Las razones de la elección del plan o programa aprobados, en relación con las alternativas consideradas.
- c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa.
- d) Un resumen no técnico sobre la documentación contenida en los puntos b) y c).

Por otro lado, en el documento denominado "*Guía de aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*", se expone de forma clara cual es el objetivo de lo solicitado en el art. 14:

4.2.7 Publicidad del plan o programa aprobado

La fase de publicidad, tras la aprobación del correspondiente plan o programa, tiene por objeto dar a conocer a los agentes que han participado en el proceso y al público los resultados finales del procedimiento de evaluación ambiental, para lo que es necesario preparar distintos documentos.

La exigencia de hacer pública la decisión y su contenido está expresamente mencionada en la definición de evaluación ambiental de la letra d) del artículo 2 y en el artículo 7. Este hecho subraya su importancia en el proceso. En efecto, sirve para que todos, hayan o no participado en el proceso de evaluación ambiental, puedan:

- Conocer el contenido del plan o programa.
- Controlar que se ha seguido correctamente el procedimiento de evaluación ambiental, en especial, la integración de los aspectos ambientales y la participación en el plan o programa.
- Seguir la ejecución del plan o programa, para luego poder comprobar que se desarrolla conforme a lo proyectado y aprobado y ver si los efectos producidos se corresponden con los que se presupuestaron.

Por lo tanto, el presente documento cumple con estos objetivos anteriores.

El presente documento denominado **DECLARACIÓN RESUMEN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE CONFORME AL ART. 14.b) DE LA “LEY 9/2006, de 29 de Abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente”** ha sido elaborado por la empresa EVALÚA Soluciones Ambientales, S.L., con la participación de los siguientes técnicos:

Autor:

Rosendo J. López López: *Biólogo-Ecólogo*
Juan José Ubach Suárez: *Biólogo*

Colaboradores:

María Luz Sosa Ortega: *Geóloga*
María José Valenciano Acuña: *Geóloga*
Marcos Báez González: *Geógrafo*
Benito F. García Henríquez: *Geólogo*
Francisca Gutiérrez Jáimez: *Arquitecto Técnico. Asistencia Técnica en Soluciones Ambientales*
María Bernal Pereira: *Manager Comercial en soluciones ambientales*
Narciso Rodríguez Florido: *Delineante*

2.- ANTECEDENTES; PROCESO DE EVALUACIÓN DEL PLAN HASTA LA APROBACIÓN DEFINITIVA

A los efectos de exponer el modo en que se realizó la tramitación del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y su Informe de Sostenibilidad Ambiental, se recoge una síntesis de los principales hitos que marcaron la tramitación del mismo hasta su APROBACIÓN DEFINITIVA y publicación en el BOP:

1. Con fecha 14 de junio de 1995, el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó definitivamente el Proyecto Refundido del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
2. El Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife en sesión celebrada el 21 de abril de 1995 acordó aprobar definitivamente el proyecto del Plan Especial del Parque Marítimo.
3. El 22 de noviembre de 1996 el Ayuntamiento aprobó definitivamente una modificación del Plan Especial del Parque Marítimo que alteraba las zonas D y F con el objeto de integrar el proyecto del Auditorio aprobado por el Cabildo Insular de Tenerife en mayo de 1996.
4. Por Orden del Ministerio de Fomento, nº 2493 de fecha 13 de julio de 2006, se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife procediéndose a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, nº 181 de 13 de julio de 2006.
5. En sesión extraordinaria celebrada el 19 de diciembre de 2007, el Consejo Rector de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, aprobó inicialmente el Proyecto de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como su sometimiento a información pública por el plazo de un mes. Dicho acuerdo, fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 30 de abril de 2008.
6. Posteriormente, mediante Orden de 28 de junio de 2012, de la Consejería de Obras Públicas y Política Territorial se produjo el archivo de las actuaciones del expediente del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dicha Orden fue publicada en el Boletín Oficial de Canarias, nº 136 de 12 de julio de 2012.
7. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, aprobó el 24 de octubre de 2012, el Plan Especial del Puerto junto con el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental.
8. En sesión celebrada el 11 de julio de 2013, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, acordó tener por formulado nuevamente el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y remitirlo al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para proseguir su tramitación reglamentaria.
9. En sesión celebrada el **29 de julio de 2013**, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses. Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 112, de fecha 26 de agosto de 2013, en el Boletín Oficial de Canarias nº 176, de fecha 12 de septiembre de 2013, así como en el periódico La Opinión el 20 de septiembre de 2013.
10. La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 22 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en sentido condicionado a la subsanación de determinadas deficiencias así como el Informe de Sostenibilidad Ambiental.
11. La COTMAC, en sesión celebrada el 28 de abril de 2014, acordó informar el documento de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 22 de abril de 2014.

12. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, en sesión celebrada el 12 de junio de 2014, acordó tener por formulada la Memoria de la Información Pública del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y la continuación de su tramitación reglamentaria.
13. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife presenta el 12 de junio de 2014 ante la Gerencia Municipal de Urbanismo, el documento de Memoria de Información Pública de Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife así como la Propuesta de Memoria Ambiental.
14. La Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 27 de junio de 2014 acordó, entre otros extremos, tomar conocimiento del nuevo documento técnico elaborado tras la información pública y la emisión de informes sectoriales, así como, remitir el documento técnico (incluida la memoria ambiental y la memoria de información pública) y el expediente administrativo, al Cabildo Insular y a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, a los efectos de la emisión de informe preceptivo que previene el artículo 24 y 84 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.
15. La Ponencia Técnica Occidental de la COTMAC, en sesión celebrada el 18 de julio de 2014, acordó aprobar la Memoria Ambiental de la Revisión del PEPSC en los mismos términos en que fue propuesta, así como informar en sentido favorable a la Revisión del PEPSC.
16. La COTMAC, en sesión celebrada el 24 de julio de 2014, acordó informar el documento de Revisión del PEPSC en los mismos términos que la Ponencia Occidental de 18 de julio de 2014, si bien realizando una consideración al respeto de la futura adaptación del PEPSC al proyecto de la vía del Litoral.

Por lo tanto, hay que destacar que a lo largo de la tramitación de la Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, quedó probado que ésta, se vio acompañada de la información ambiental correspondiente, garantizando con ello el proceso de evaluación y de integración ambiental permanente en el proceso de maduración del documento.

3.- DOCUMENTACIÓN SOLICITADA EN EL ART. 14 DE LA Ley 9/2006

3.1.- punto a) EL PLAN APROBADO

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se encuentra publicado en:

- Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 156, Viernes 28 de noviembre de 2014 y en la página web de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife:

<http://www.puertosdetenerife.org/sites/PlanesEspeciales/Bop156-14%2028660-28753.pdf>

3.2.- punto b) DECLARACIÓN QUE RESUMA LOS SIGUIENTES ASPECTOS

• DE QUÉ MANERA SE HAN INTEGRADO EN EL PLAN LOS ASPECTOS AMBIENTALES

A lo largo del proceso de evaluación ambiental del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (cuyos principales hitos fueron recogidos en el apartado “Antecedentes”), y concretamente en el “INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL” (abril 2013), en los “INFORMES DE RESPUESTA RELATIVOS AL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ISA” (abril y mayo de 2014 respectivamente), en la “PROPUESTA DE MEMORIA AMBIENTAL (junio 2014)”, y en el propio documento del Plan Especial, se fueron integrando los aspectos ambientales que debía recoger el Plan, tanto para la definición de normativa específica de carácter ambiental, como para el establecimiento de medidas correctoras y/o determinaciones de carácter ambiental, como finalmente para la definición de un programa de vigilancia ambiental capaz de determinar que se cumple con las determinaciones ambientales establecidas y su efectividad.

A modo de recopilación didáctica, se recogen los objetivos y criterios ambientales tenidos en consideración por el Plan, los cuales fueron expuestos en el ISA (abril 2013):

“La Memoria de Ordenación del Plan Especial, concretamente su apartado 4 “OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES” establece objetivos y criterios de acuerdo a los principios legales de aplicación y a partir de las circunstancias respecto al estado actual y a las previsiones futuras de los diferentes aspectos que inciden en la ordenación de la zona de servicio portuario.

Además de los criterios y objetivos a los que se refiere el párrafo anterior (donde también se incluye objetivos y criterios de carácter ambiental) y de la propia ordenación establecida en el Plan Especial (entre cuyos objetivos está la regulación y desarrollo de los usos y actividades que se realicen en el ámbito portuario), con aspiración de mejora de la calidad ambiental y del bienestar humano, se establecen, además, una serie de objetivos ambientales concretos de gran alcance, los cuales se resumen a continuación:

- La zona del “Palmetum” se integra como Parque Urbano dentro del conjunto de ocio-cultural del Parque Marítimo, Castillo Negro y Auditorio, constituyendo un enclave lúdico de máximo nivel en la isla, para lo que ha de tenerse en cuenta, asimismo, la proximidad del Recinto Ferial y otro tipo de instalaciones posibles para el futuro; todo ello dentro del ámbito de expansión urbana de la ciudad hacia el sur, con una edificación de calidad, en la que priman aspectos ambientales, zonas verdes y de esparcimiento, que podrán configurar en el futuro un espacio de gran calidad urbanística y ambiental.
- El área funcional Dársena de Los Llanos queda sujeta a una futura reconversión de usos, una vez que desaparezca la actividad portuaria por la pérdida de funcionalidad. Para concretar la ordenación y los parámetros de aplicación a los usos que se establezcan se deberá redactar una Modificación del Plan Especial en dicho ámbito.

- Se plantea una mayor integración del recinto portuario en la trama urbana en la zona del Muelle de Enlace. Ha de valorarse que este espacio se integrará en el proyecto de la Plaza de España, por lo que la mejora en la calidad del paisaje, los impactos económicos positivos, el aumento de la oferta cultural, la oferta de ocio, constituyen factores que mejoran notablemente la calidad ambiental, no sólo de este sector, sino, en general, de todo el ámbito portuario.
- En los sectores donde son visibles las zonas más impactantes del puerto desde el punto de vista paisajístico con respecto a los viales transitados, se propone la instalación pantallas vegetales de porte y fronda suficiente para este objetivo, tal y como se ha hecho en el tramo frente al núcleo de M^a Jiménez, donde junto con otras medidas tomadas (dirigidas a la seguridad -eliminación del acceso rodado al puerto- y al esparcimiento -ejecución de zona de juegos para niños-), se ha producido una significativa mejora ambiental. En este sentido, destacan las zonas verdes contempladas en el área funcional "Dársena Los Llanos".
- Queda integrada en el recinto portuario la estación desaladora, como infraestructura que mejora la calidad ambiental y, sobre todo, atenúa impactos externos como la sobreexplotación de acuíferos, al incrementar la producción de agua destinada al consumo ciudadano.
- Si bien el Plan Especial remite la ordenación del Área Funcional Litoral de Valleseco y del Área Funcional Litoral de San Andrés, al desarrollo de sendos Planes Especiales de carácter complementario al Plan Especial del Puerto, los usos característicos o predominantes previstos en dichas áreas, "playa y usos comunitarios" en el caso de Valleseco y "pesca, náutico deportivo y complementarios (recreativo-comercial)" en el caso de San Andrés, establecen el marco para el futuro incremento de la oferta lúdico-deportiva en el Puerto de Santa Cruz.

La ordenación del área funcional "Litoral de San Andrés" se desarrollará mediante un Plan Especial de carácter complementario, el cual dependerá del resultado de la tramitación ambiental a la que está siendo sometida la modificación del proyecto de puerto deportivo en San Andrés, que la Autoridad Portuaria tiene previsto desarrollar en la zona. Por lo tanto, tras la tramitación ambiental del proyecto, el órgano ambiental concluirá sobre la viabilidad ambiental del mismo, estableciendo en su caso condicionantes y/o medidas correctoras dirigidas a la protección de los valores naturales, así como a la ZEC "Sebadal de San Andrés".

En relación al área funcional "Litoral de Valleseco", su ordenación se desarrollará también mediante un Plan Especial de carácter complementario. Mediante Resolución de 18 de diciembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, se ha formulado declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ordenación del área funcional de Valleseco. Dado el carácter de las actuaciones contempladas en el mismo, una vez cumplidos todos los trámites pertinentes, parte de las mismas 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 por dicha administración para el desarrollo de las obras. Obviamente, los espacios desafectados no estarán sujetos a los instrumentos de planeamiento portuario.

- Se velará por garantizar la correcta protección de los elementos naturales existentes en el ámbito del Plan Especial, prestando especial atención a aquellos que se encuentran protegidos por la legislación vigente.
- Los valores patrimoniales identificados en el inventario, y que quedan dentro de la zona de servicio portuaria, en cumplimiento de las normas vigentes, serán objeto de protección y conservación en el Plan Especial. Su buena presencia y buen estado de conservación es un elemento que aporta valor añadido al ámbito portuario, acercando éste más al visitante.
- Desarrollo del Plan Especial de Medidas vinculadas al ciclo del agua, de carácter complementario al Plan Especial del puerto, de acuerdo a las determinaciones del Plan Hidrológico Insular, trabajando en estrecha colaboración y coordinación con el Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Dicho Plan deberá atender a las infraestructuras asociadas a los bloques funcionales siguientes: abastecimiento, riego, saneamiento de aguas residuales, drenaje territorial (interferencia con barrancos y escorrentía superficial)."

- *Aplicación del programa ROM (Recomendaciones de Obras Marítimas) 5.1 -13 de Calidad de aguas litorales en áreas portuarias, como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.*
- *Todo ello dentro del marco establecido por la denominada Directiva Marco del Agua (DMA), aprobada con el fin de proteger los ecosistemas acuáticos de las diferentes presiones antrópicas, estableciendo un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.*

Estos objetivos y criterios ambientales planteados desde el ISA (abril 2013), no sufrieron modificaciones a lo largo del proceso de evaluación ambiental, estando vigentes en la aprobación definitiva del mismo (publicación en el BOP).

Por otro lado, las NORMAS URBANÍSTICAS del Plan Especial (incluidas en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 156, Viernes 28 de noviembre de 2014), y concretamente la DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA, recoge las "Medidas correctoras ambientales".

- **CÓMO SE HA TOMADO EN CONSIDERACIÓN EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, LOS RESULTADOS DE LAS CONSULTAS, INCLUYENDO EN SU CASO LAS CONSULTAS TRANSFRONTERIZAS, LA MEMORIA AMBIENTAL, ASÍ COMO, CUANDO PROCEDA, LAS DISCREPANCIAS QUE HAYAN PODIDO SURGIR EN EL PROCESO.**

El trámite administrativo establecido en la Ley 9/2006, específicamente en su artículo 10 “Consultas”, señala lo siguiente:

“1. La fase consultas sobre la versión preliminar del plan o programa, que incluye el informe de sostenibilidad ambiental, implica las siguientes actuaciones:

- Puesta a disposición del público.
- Consulta a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, que dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones” [...].

Tal y como se indicó en los “Antecedentes”, en sesión celebrada el **29 de julio de 2013**, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Santa Cruz de Tenerife, acordó, entre otros extremos, aprobar inicialmente el documento de *Revisión del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife* así como someterlo a información pública por el plazo de dos meses.

A continuación se incluye un CUADRO RESUMEN donde se recogen las **ALEGACIONES** recibidas durante el periodo de exposición pública del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y su ISA, indicando en su caso si se “estimó, “desestimó” o “estimó parcialmente”:

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

Tabla 1

De las 20 alegaciones estudiadas, una (1) se estimó totalmente, nueve (10) se estimaron parcialmente y nueve (9) se desestimaron (algunas de estas últimas, debido a que no se hizo propuesta alguna o por no ser competente el Plan Especial).

En relación a los **INFORMES**, el Plan Especial del Puerto (documento de aprobación inicial) se remitió a las siguientes Administraciones públicas con el fin de que emitieran informe.

Según sendos certificados emitidos por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, con fecha 14 de abril y 8 de mayo de 2014, el documento técnico debidamente diligenciado fue remitido a las siguientes administraciones:

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

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

1. WWW Adena (con fechas 28 de enero y 3 de febrero de 2014)
2. Plataforma en Defensa del Puerto (29 de enero de 2014)
3. Federación Ben-Magec (28 de febrero de 2014)
4. ATAN (4 de febrero de 2014)

De todas las anteriores Administraciones intervinientes, se **RECIBIERON** informe de las siguientes:

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

Por otro lado, el **Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife**, también emitió los siguientes informes:

- Dirección Técnica de Urbanismo (con fechas 19 y 22 de julio de 2013)
- Servicio de Control y Gestión Medioambiental (con fecha 22 de julio de 2013)
- Sección de Régimen Jurídico (con fecha 23 de julio de 2013).

Por último, la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial dio traslado del **acuerdo adoptado por la COTMAC con fecha 28 de abril de 2014**, por virtud del cual se acuerda informar FAVORABLEMENTE DE MANERA CONDICIONADA.

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

Por otro lado, de estas alegaciones e informes, **AQUELLOS QUE INCLUYERON ALGÚN TIPO DE CONSIDERACIÓN AMBIENTAL**, se correspondieron con los que a continuación se incluyen en la siguiente relación, debiendo destacar que en el documento de Propuesta de Memoria Ambiental (junio 2014) fueron objeto de valoración y análisis (nos remitimos a este documento para su consulta):

• **Informes:**

1	INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
2	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR EL SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE "CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE"
3	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
4	CABILDO DE TENERIFE; AREA PLANIFICACION TERRITORIAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANEAMIENTO
5	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014)

• **Alegaciones:**

1	MARTA SÁNCHEZ DEL RÍO GONZÁLEZ – PALENZULEA
2	ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO "LOS NADIES"
3	FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE
4	CARLOS BERNAL LIMIÑANA
5	FELIPE CAMPOS MIRANDA

No obstante, por su relevancia en la aprobación definitiva, se incluyen únicamente las respuestas dadas a los informes de la **DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR** y **CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA**, ya que llevaron a la modificación puntual de los contenidos de las "medidas correctoras" y/o del "programa de vigilancia ambiental" (tal y como quedó reflejado en el Propuesta de Memoria Ambiental):

INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

El informe del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (División para la protección del Mar), resaltó una serie de datos de interés extraídos del ISA, las cuales desde el punto de vista ambiental no requirieron respuesta, ya que son datos/referencias extraídas del ISA.

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

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

• **Respuesta al informe:**

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

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

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

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

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

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

1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRA:

- *Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.).*
- *Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes.*
- *Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo).*
- *Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.*
- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el 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.*

**CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC
(celebrada en fecha 28 de abril de 2014)**

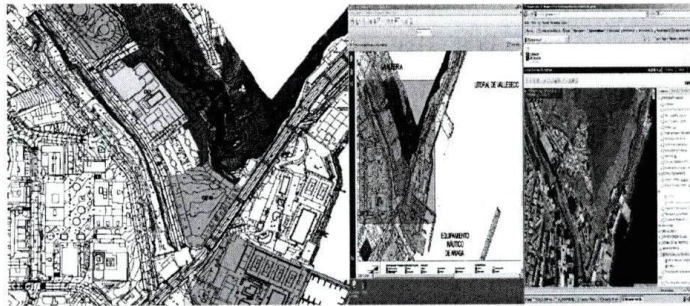
Registro de entrada en Autoridad Portuaria: E-GEN-2014/002391
Fecha: 06/05/2014

En informe emitido por la COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014), respecto al ISA, acordó informarlo en sentido favorable, condicionándolo a la subsanación de dos observaciones:

1. Sobre la descripción y análisis de alternativas:

En el Área funcional de La Alegría se proponen dos alternativas de la siguiente forma:

“La parcela del edificio de viviendas en primer término se califica como uso terciario de oficinas, permitiendo mantener la edificación actual y, en su caso, materializando la edificabilidad restante en el patio interior. Como alternativa, se podrá desarrollar la edificabilidad en tipología de edificación abierta con una altura máxima de 22 plantas”.



Se señala asimismo que, en ambos casos, es necesario ordenar la volumetría resultante mediante un Estudio de Detalle.

Ambas soluciones son muy diferentes desde el punto de vista de la volumetría generada y sus afecciones en el paisaje, por lo que deben ser evaluadas ambientalmente en el Informe de Sostenibilidad, con el fin de conseguir la solución más idónea desde el punto de vista de la integración paisajística. Este aspecto resulta de mayor importancia si se tiene en cuenta la proximidad al Parque Rural de Anaga.

2. Sobre las medidas correctoras:

En cuanto a la protección de la fauna, el ISA propone 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. Se considera necesario, además, adoptar medidas en el mismo sentido para la especie *Sterna hirundo*, presente en varios enclaves del espacio portuario.

• **Respuesta al informe:**

a) SOBRE LA DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Nota: no se incluyen por considerar que no ser relevantes para el presente Documento en cumplimiento del Art. 14.

b) SOBRE LAS MEDIDAS CORRECTORAS

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

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

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

*En relación al “charrán común” (*Sterna hirundo*) en el caso de observar su nidificación en la zona de servicio portuario (el periodo de nidificación va desde finales de marzo hasta mayo, siendo lo más usual en el mes de abril), se procederá a*

extremar las precauciones durante el desarrollo de las obras que la Autoridad Portuaria pudiera desarrollar en su entorno, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.

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

1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:

- *Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.).*
- *Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes.*
- *Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo).*
- *Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.*
- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el 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.*

• LAS RAZONES DE LA ELECCIÓN DEL PLAN O PROGRAMA APROBADOS, EN RELACIÓN CON LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS.

En el ISA (abril 2013), se expuso y valoró con detalle las diferentes alternativas planteadas, recogiendo a continuación las principales características de cada una y una breve justificación de la alternativa elegida:

En cuanto a la **ALTERNATIVA 0** (o alternativa de no aplicación de la ordenación del Plan Especial), la Memoria de Ordenación del Plan Especial que acompañó al ISA (abril 2013) analizó y justificó la necesidad de revisar el Plan Especial (en aquel momento el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife vigente era el aprobado definitivamente el 14 de junio de 1995).

Entre otras razones, se justificó la necesidad de la revisión del Plan Especial de 1995, al haberse producido el desarrollo y la ejecución de prácticamente todas sus principales determinaciones. En este sentido, se destacó que el Plan Especial de junio de 1995, no sólo había cumplido con los objetivos previstos en él, sino que además había sido necesario ejecutar determinadas obras de ampliación en el ámbito portuario, imprescindibles para garantizar la correcta funcionalidad de los espacios portuarios, obras de ampliación que no aparecían recogidas en el planeamiento urbanístico. Entre las más importantes, se citó la Nueva explanada generada en la Dársena de Pesca, la primera fase de los rellenos del Dique del Este, la Nueva Base de Contenedores en la Dársena del Este con el desmantelamiento de los astilleros existentes, el espigón para buques ro-ro en el Muelle del Bufadero, el pantalán para ferries en el Muelle de Enlace y el Dique de cierre de la Marina Deportiva de Los Llanos.

Asimismo, el PUEP aprobado establecía y establece la delimitación del ámbito a ordenar, así como la ordenación “técnico-portuaria” en el ámbito portuario. En definitiva, el PUEP establece el marco de los usos urbanísticos que puede desarrollar el planeamiento especial.

Por tanto, se CONCLUYÓ que quedó justificada la necesidad e incluso la obligación de revisar el Plan Especial (o sea, se descartó la alternativa “0”), ya que en caso contrario la ordenación del PE de junio de 1995 no se adaptaría ni a la realidad portuaria ni a las previsiones de desarrollo portuario contenidas en el PUEP.

Desde el PUNTO DE VISTA AMBIENTAL, en relación a variables ambientales como la vegetación y flora, fauna, calidad de aire y medio marino, en caso de no aplicar el Plan, se expuso que en líneas generales continuarían en las mismas condiciones actuales.

A su vez, el ISA (abril 2013) recogió que la no aplicación del Plan supondría, la incapacidad, en general, para poder desarrollar nuevas actividades económicas, y por tanto la creación de riqueza y empleo. De igual forma recogió, que la no aplicación del Plan dificultaría en gran medida la recuperación para el uso y disfrute de los ciudadanos de algunos espacios del litoral.

Por todo ello, la ALTERNATIVA 0 fue descartada.

En cuanto a **OTRAS POSIBLES ALTERNATIVAS**, en primer lugar se dejó claro que el planteamiento de alternativas de ordenación en el Plan Especial, estaba directamente condicionado y/o limitado por las siguientes consideraciones:

- El Plan Especial se realizó sobre un puerto que tenía y tiene la mayor parte de su superficie desarrollada y cuyos usos están determinados por las exigencias de su propia morfología y aplicación a los tráficos y servicios que de manera efectiva se vienen prestando. Ligadas a dichos servicios, destaca también la existencia de concesiones administrativas otorgadas con diferentes plazos, que en muchos casos exceden el horizonte temporal de un documento como el Plan Especial y cuya realidad, en general, debe ser respetada. Por ello, en gran parte del ámbito portuario no tenía

cabida alternativas de ordenación distintas de la planteada, ya que básicamente ésta recoge la situación actual.

- El desarrollo de las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife respondía y responde al COMPROMISO PARA EL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO DE TENERIFE, suscrito, en febrero de 2004, por el Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Tenerife, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Ayuntamiento de Granadilla, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y diversos agentes de la comunidad portuaria.
- El Plan Especial parte del vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) de Santa Cruz de Tenerife, que además de delimitar la zona de servicio portuaria, establece una ordenación "técnico-portuaria" de los terrenos que forman parte de dicha zona, con la que el Plan Especial tenía que ser coherente.
- La ordenación del Plan Especial en las zonas portuarias con más vocación "urbana", como es el caso del área funcional del Muelle de Enlace o del Litoral de Valleseco, respondió a la convocatoria de un CONCURSO DE IDEAS, lo cual implicó el planteamiento de diferentes alternativas.

Por lo tanto, teniendo presente los 4 puntos anteriores, en el ISA (abril 2013) se justificó para cada área funcional en la que se divide la zona de servicio portuario, la dificultad o no de plantear alternativas.

El estudio de alternativa finalmente CONCLUYÓ que, en las zonas de carácter fundamentalmente PORTUARIO, no tenía cabida el establecimiento de alternativas distintas a la ordenación propuesta (aprobada definitivamente con los pertinentes matices de ordenación, matices de ordenación sin repercusiones ambientales negativas), ya que en gran parte del ámbito se reflejó los usos y actividades que se desarrollan en la actualidad, siendo fundamental el que la ordenación debía ser coherente con la previsión de usos establecida en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios vigente.

Por otro lado, en las zonas con MAYOR VOCACIÓN URBANA, como son las áreas funcionales de "El Muelle de Enlace" y "Litoral de Valleseco", quedó claro y adecuadamente justificado que el planteamiento de las alternativas de ordenación se llevó a cabo en los correspondientes concursos de ideas convocados, los cuales concluyeron con una propuesta ganadora.

En otras zonas también con vocación urbana se justificó que no tenía cabida el planteamiento de alternativas a la ordenación planteada en el Plan Especial, al tratarse de zonas muy desarrolladas (como es el caso del Parque Marítimo de Santa Cruz), o al proponerse esencialmente la ordenación prevista en el planeamiento general (como en el caso de Cabo Llanos y La Alegría).

Por último, en el ámbito de la Dársena de Los Llanos, se dejó la posibilidad de una futura reconversión del área una vez desaparezca la actividad portuaria actual por su pérdida de funcionalidad; en ese momento se podrá considerar el desarrollo de otros usos portuarios como los náutico-deportivos así como los vinculados a la interacción puerto-ciudad en los términos establecidos por la legislación sectorial de puertos.

3.3.- Punto c) LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA

Aunque el apartado haga referencia únicamente a las medidas de aplicación para el seguimiento de los posibles efectos en el medio del plan (o sea la definición del programa de vigilancia ambiental), atendiendo a los objetivos expuestos en los “Antecedentes” y/o en la “Guía” allí referida, del presente documento (recopilar la documentación de interés para que tanto los particulares como las administraciones -que hayan participado o no en la tramitación-, estén debidamente informadas de los contenidos definitivos del Plan), consideramos de interés incluir las **DETERMINACIONES DEL PLAN o medidas correctoras** (extraídas del punto 6 de la Propuesta de Memoria Ambiental –junio 2014), incorporando en su redacción las consideraciones específicas derivadas de las alegaciones e informes recibidos durante el periodo de información pública (referidas en apartados anteriores, correspondiendo con los informes de “DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR” y “CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA”).

Hay que indicar que las determinaciones (o medidas de carácter ambiental recogidas en el documento al que se refiere el apartado anterior) no fueron modificadas posteriormente en la aprobación definitiva del Plan:

1º.- MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS A APLICAR DURANTE LA FASE PREOPERACIONAL Y DE OBRAS DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN EL ÁMBITO PORTUARIO:

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. (siempreviva)
Nauplius sericeus

- Arbustos:

Acalypha wilkesiana
Convolvulus floridus (gaidil)
Euphorbia balsamnifera (tabaiba dulce)

Hibiscus rosa – sinencis (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.

• **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.

- **Tierra vegetal:**

Tal y como se describió en el inventario ambiental, la tierra vegetal existente es escasa, localizándose en las jardineras existentes.

No obstante, debido a que es un recurso natural escaso, si se produjese la afección puntual de alguna zona verde, se procederá a la retirada de la tierra vegetal, para su reutilización en otras zonas verdes, o en su caso, en alguna obra de jardinería autorizada.

Para que este suelo conserve sus características iniciales y sea utilizable en el ajardinamiento de los espacios libres, será necesario tratarlo adecuadamente, para lo cual se procederá como sigue:

- *Retirada, manejo y almacenamiento de la tierra vegetal:*

Se deberá realizar con sumo cuidado para evitar compactaciones que destruyan la estructura del suelo, la muerte de microorganismos aerobios, riesgo de contaminación, etc.

Para evitar esta compactación, durante el proceso de retirada se evitará manipular ésta si no está seca, o como mínimo presenta un grado de humedad menor del 75%.

Por otro lado, será especialmente estricto el prohibir el paso de maquinaria sobre este material una vez acopiado en su lugar definitivo. Se almacenará en capas delgadas que en suma no sobrepasen los 2 metros de altura, en un lugar llano para evitar el deslizamiento y consecuente pérdida de estos acopios.

- *Conservación y tratamiento de la tierra vegetal:*

Antes de la reutilización de la tierra vegetal acopiada se le dará un tratamiento con materia orgánica a base de estiércol y turba oscura nacional de carácter neutro (pH=7), así como de abono inorgánico mineral complejo (tipo 15/15/15). De esta forma se recuperan las propiedades edáficas que el material pudo haber perdido durante todo el proceso de retirada y acopio.

- **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 servicio portuario (el periodo de nidificación va desde finales de marzo hasta mayo, siendo lo más usual en el mes de abril), se procederá a extremar las precauciones durante el desarrollo de las obras que la Autoridad Portuaria pudiera desarrollar en su entorno, siendo éstas objeto de seguimiento ambiental.

Teniendo en cuenta la mejora de las medidas correctoras en lo relacionado con *Sterna Hirundo*, la ficha del programa de vigilancia ambiental del ISA, concretamente el apartado “a) *Biodiversidad*”, se modificará incluyendo referencia específica a *Sterna hirundo*, quedando con el siguiente contenido:

1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:

- *Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.).*
- *Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes.*
- *Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo.*
- *Introducción gradual de las actividades más intensas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes.*
- *En el caso de observación de nidos de *Sterna hirundo* durante el 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.*

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.

- **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.

- **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.

- **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.

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.).

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.

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 residenciales 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.

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.

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. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación.
- Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso.

f) PATRIMONIO

- **Protección de valores patrimoniales:** Las actuaciones a realizar en el entorno de los valores patrimoniales existentes, se coordinarán con el órgano competente (Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife).

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

A continuación se describen las medidas correctoras de aplicación en el conjunto de la “Zona de servicio portuario”, en fase operativa. No obstante, se incluye también un apartado en el que se indican ciertas medidas correctoras específicas a aplicar en algunas de las “Áreas funcionales”.

Para facilitar la identificación de las medidas correctoras tanto en el “presupuesto” del ISA como en el “programa de vigilancia ambiental”, las medidas de aplicación en el conjunto de la “Zona de servicio portuario” se han agrupado por las variables ambientales identificadas (Biodiversidad, Residuos, Vertidos, Paisaje, Atmósfera y Patrimonio). De igual forma, para las “Áreas funcionales” se identifica en color verde la variable ambiental donde se incluye cada una de las medidas a aplicar.

A) 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”.

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

En el **Anexo II** de la Propuesta de Memoria Ambiental, se identifica los sectores del Puerto con presencia de *Pennisetum setaceum*. Para evitar la dispersión de las semillas, el procedimiento a seguir será:

- 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 ésta 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.

• **Control de especies introducidas.**

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

• **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).

b) PAISAJE

• **Mantenimiento y limpieza de las infraestructuras portuarias.**

Las infraestructuras portuarias se mantendrán en perfecto estado de conservación y limpieza, evitando la formación de áreas marginales. Cualquier desperfecto que pudieran sufrir será restituido inmediatamente, manteniendo las consideraciones estéticas que se definieron en el Plan.

En la medida de lo posible, el mobiliario urbano a instalar seguirá un criterio homogéneo con el objeto de favorecer la calidad paisajística del conjunto portuario.

Periódicamente se realizarán labores de limpieza en el interior del puerto, sobre todo en las dársenas, para evitar que aquellos residuos sólidos (bolsas, objetos de plástico, maderas, ruedas, cabos, etc.) y pequeños vertidos que pudiesen producirse, puedan salir de las instalaciones portuarias y afectar al entorno inmediato.

- **Ajardinamientos.**

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

c) RESIDUOS

- **Gestión de residuos.**

La correcta gestión de los residuos durante esta fase operativa (tanto peligrosos como no peligrosos), siempre mediante gestor autorizado, 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.

- **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.

d) VERTIDOS

- Durante la fase operativa del Plan se ha de disponer de los medios necesarios para la correcta aplicación del PICCMA.
- Los desechos generados por los buques serán gestionados con estricto cumplimiento de la normativa vigente (convenio MARPOL).
- Aplicación del programa ROM 5.1-13 (Recomendaciones de Obras Marítimas, "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" -Ministerio de Fomento-), como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.
- Aplicación de las medidas que puntualmente pudiera indicar el Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales y el Programa de Gestión de Episodios Contaminantes, de la ROM 5.1-13.

e) ATMÓSFERA

• Calidad del aire.

- Ninguna edificación o local podrá instalar la salida libre de humos y vahos por fachadas, balcones y ventanas, aunque dicha salida tenga carácter provisional, debiendo necesariamente conducirse por chimeneas apropiadas a la instalación de que se trate.
- Con arreglo al nivel tecnológico alcanzable en cada momento, será preceptivo el empleo de filtros depuradores en la salida de humos de las chimeneas industriales.
- La Autoridad Portuaria podrá imponer las medidas correctoras que estime pertinentes cuando, previo informe técnico, se acredite que una salida de humos causa perjuicios a terceros o tiene sistemas de corrección manifiestamente mejorables, pudiendo en su caso producir la paralización de la actividad de resultar contaminaciones graves.

f) PATRIMONIO

• Valores patrimoniales.

Se proponen las siguientes medidas correctoras y compensatorias sobre los distintos elementos patrimoniales existentes:

- Mantenimiento en buen estado de conservación de los valores identificados en el inventario, en coordinación con el órgano competente.
- Restos del primitivo muelle de Santa Cruz: cumplimiento de las indicaciones dadas por el órgano competente en patrimonio histórico, tras su retirada y traslado por las obras de la Vía Litoral.
- Edificio de los Prácticos: acondicionamiento de su fachada.

B) AREAS FUNCIONALES:

* Dársena de Anaga:

- **PAISAJE:** En toda obra que se realice en este sector que afecte a superficie con adoquines, se procederá a la retirada de los mismos y a su acopio temporal en lugar seguro, para su posterior reutilización en la misma obra, o en su caso, en cualquier otro sector portuario.

* El Bufadero:

- **PAISAJE:** A lo largo del Dique del Este, debido a la constante circulación de vehículos pesados, la superficie de rodadura se encuentra deteriorada. Por este motivo, se establece la ejecución de un proyecto que restituya la capa de rodadura.
- **ATMÓSFERA:** Se procederá a la limpieza periódica de la superficie del Dique del Este, ya que debido a los usos que recibe (descarga y carga de cemento, clinker, etc.), la superficie de rodadura presenta una constante deposición de partículas finas, las cuales son resuspendidas por la circulación de vehículos.

* Cueva Bermeja:

- **PAISAJE:** Retirada y traslado a vertedero autorizado de la maquinaria obsoleta y/o acopios de inertes depositados en las parcelas existentes. De igual forma, se procederá a la retirada de los acopios de escombros existentes, con el fin de mantener limpio el sector y evitar que continúe la acumulación de residuos.
- **PAISAJE:** A ambos lados de la carretera TF-11, concretamente en el tramo donde se localiza la cementera, hay una presencia continua de polvo en la superficie de las paredes, aceras, vegetación, lo cual genera una sensación de zona descuidada. Como medida correctora se realizará una limpieza periódica de las paredes, aceras y vegetación que dan al viario del referido tramo de la TF-11, ya que es una zona muy transitada.

El **PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL** sigue la estructura en 4 etapas:

- Etapa de Verificación.
- Etapa de Seguimiento y Control.
- Etapa de Redefinición.
- Etapa de Emisión y Remisión de Informes.

La finalidad del PVA es la de comprobar la distribución y corrección de los impactos negativos previstos, y especialmente de los no previstos durante el Seguimiento Ambiental del Plan Especial que se efectúe, asegurando así el desarrollo de nuevas medidas correctoras y/o compensatorias.


Con el establecimiento de este Plan de Seguimiento y Control se pretende comprobar la realización de las Medidas Protectoras y Correctoras propuestas (y su efectividad), así como otros objetivos ambientales establecidos; proporcionar información inmediata acerca de los valores fijados para los indicadores de impactos preseleccionados; proporcionar información a usar en la verificación de los impactos predichos, y por último; proporcionar información acerca de la calidad de las Medidas Correctoras adoptadas.

Por último, destacar que la Autoridad Portuaria aplica un PLAN DE VIGILANCIA SISTEMÁTICO DE CALIDAD DE LAS AGUAS, con el que hace un seguimiento en continuo de la calidad de las aguas portuarias. Este plan se incluye dentro del Programa de Vigilancia Ambiental que recoge la ROM 5.1. "RECOMENDACIONES PARA OBRAS MARÍTIMAS, CALIDAD DE AGUAS LITORALES EN ÁREAS PORTUARIAS".


A continuación se incluyen los **CUADROS que conforman el PVA**, incorporando en él las consideraciones específicas derivadas de las alegaciones e informes recibidos durante el periodo de información pública (tal y como se dijo anteriormente, los informes que tuvieron una repercusión en el PVA fueron los informes de la "DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR" y de la "CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA"):


PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	MEDIDAS CORRECToras	PUNTO DE APLICACIÓN	METODOLOGÍA	PARÁMETRO DE CONTROL		
a BIODIVERSIDAD	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRA:</p> <ul style="list-style-type: none"> Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.). Cumplimiento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes. Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo). Introducción gradual de las actividades más intentas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes. En el caso de observación de nidos de <i>Sterna hirundo</i> 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. <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las zonas verdes se mantendrán en perfecto estado de conservación, procediendo a su limpieza, tratamientos fitosanitarios y a la sustitución de marra. Control de especies introducidas en los cúmulos de mercancías. Retirada de los ejemplares de rabo de gato (<i>Pennisetum setaceum</i>). 	<p>-Obras proyectadas.</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.</p>	<p>- Zonas verdes en buen estado de conservación.</p> <p>- Ausencia de especies introducidas (incluye toma de muestras).</p>	<p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	MEDIDAS CORRECTORAS	PUNTO DE APLICACIÓN	METODOLOGÍA	PARÁMETRO DE CONTROL		
b PAISAJE	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> Medidas de integración paisajística recomendadas: realización/mejora de pantallas vegetales, mobiliario urbano homogéneo, procurar realizar muros con piedra natural, ejecución de nuevas edificaciones con calidad estética. Aplicación de medidas de seguridad vial: limpieza de viarios anexos a zona en obras, instalación de señalización de seguridad y revisión de posibles deterioros del pavimento asfáltico. Realización de labores de educación ambiental en todas las obras que se realicen en el ámbito portuario. Una vez finalizadas las obras se procederá a la limpieza y acondicionamiento del ámbito (remate de obra, retirada de residuos, etc.). <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento en perfecto estado de conservación de las infraestructuras portuarias y mobiliarios urbano. Limpieza periódica de las dársenas portuarias. Las zonas verdes se mantendrán en perfecto estado de conservación, procediendo a su limpieza, tratamientos fitosanitarios y a la sustitución de marras. Reforzamiento de las pantallas vegetales diseñada para favorecer la integración paisajística de las infraestructuras portuarias en la trama urbana. <p>b) Áreas Funcionales:</p> <p><u>Dársena de Anaga:</u> recuperación de los adoquines y reutilización en el propio entorno portuario, en el caso de afección por obra.</p> <p><u>El Bufadero:</u> Sustitución de la superficie de rodadura del Dique del Este (redacción proyecto).</p> <p><u>Cueva Bermeja:</u> Retirada de residuos inertes (chatarra y restos de hormigón) ; limpieza de la deposición de finos sobre paredes, aceras y vegetación (sector urbano anexo a la TF-11; tramo frente a la cementera).</p>	<p>-Obras proyectadas.</p> <p>-Áreas funcionales indicadas.</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.</p>	<p>- Ausencia de acopios de residuos inertes.</p> <p>- Ausencia de residuos flotando en aguas interiores.</p> <p>- Ausencia de residuos y sp. vegetales en mal estado de conservación en zonas verdes.</p>	<p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL					
	MEDIDAS PROPUESTAS	ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
 RESIDUOS	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traslado inmediato a vertedero autorizado de los residuos de la construcción y demolición generados durante las obras (por gestor autorizado). • Traslado diario de los residuos asimilables a urbanos generados por el personal de obra, hasta el contenedor más cercano para su gestión por gestor autorizado. • Gestión de residuos (peligrosos y no peligrosos) por gestor autorizado. • Cumplimiento estricto de normativa, en relación a residuos peligrosos; almacenamiento temporal en obra de los residuos peligrosos en área habilitada (superficie impermeabilizada, instalación de "tinglado" protector frente a la climatología -sol y lluvia- y almacenamiento de residuos sobre de cubeto receptor ante posibles vertidos accidentales). <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Correcta gestión de los residuos peligros y no peligrosos generados; cumplimiento de normativa vigente. • Realizar campañas puntuales de retirada de infraestructuras obsoletas o residuos. • Limpieza periódica de las dársenas portuarias. 	<p>-Obras proyectadas..</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.</p>	<p>- Ausencia de residuos en el ámbito (terrestre y marina).</p> <p>- Registros de correcta gestión de residuos (peligrosos y no peligrosos).</p> <p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inertización y traslado a vertedero autorizados de cualquier vertido accidental. Cambios de aceite en taller homologado o en área impermeabilizada creada a tal efecto autorizada por la Autoridad Portuaria. Cumplimiento estricto de normativa, en relación a residuos peligrosos; almacenamiento temporal en obra de los residuos peligrosos en área habilitada (superficie impermeabilizada, instalación de "tinglado" protector frente a la climatología -sol y lluvia- y almacenamiento de residuos sobre de cubeto receptor ante posibles vertidos accidentales. <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia de medios necesarios para el correcto desarrollo del PICCMA. Gestión de los desechos de los buches cumpliendo estrictamente con el convenio MARPOL. Aplicación de las medidas recogidas en el programa ROM 5.1. Aplicación de las medidas que puntualmente pudiera indicar el "Plan de vigilancia sistemático de la calidad de las aguas marinas. 	<p>-Obras proyectadas.</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.</p> <p>- Toma de muestras de agua y sedimentos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ausencia de vertidos peligrosos en obra. Calidad del agua marina y sedimentos dentro de los niveles permitidos por la normativa vigente. 	<p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL					
	MEDIDAS PROPUESTAS	ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • e1.- Emisiones de polvo: <ul style="list-style-type: none"> - Control emisiones de polvo en obras (riegos de superficies de rodadura y acopio, carga de camiones tapada con lona, etc.) - Mantenimiento de maquinaria en buen estado (ITV al día). • e2.- Emisiones de ruido: <ul style="list-style-type: none"> - Cumplimiento de los horarios de trabajo indicados por la Autoridad Portuaria. - Instalación de cerramiento perimetral en obra. - Cumplimiento de las indicaciones recogidas en el Real Decreto 212/2002 referente a emisiones sonoras de maquinaria en uso al aire libre. • e3.- Emisiones luminicas: Los criterios a seguir por las luminarias son: <ul style="list-style-type: none"> - Las luminarias para alumbrado vial deben estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación. - Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso. <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ninguna edificación o local podrá instalar la salida libre de humos y vahos por fachadas, balcones y ventanas, aunque dicha salida tenga carácter provisional, debiendo necesariamente conducirse por chimeneas apropiadas a la instalación de que se trate. - Con arreglo al nivel tecnológico alcanzable en cada momento, será preceptivo el empleo de filtros depuradores en la salida de humos de las chimeneas industriales. - La Autoridad Portuaria podrá imponer las medidas correctoras que estime pertinentes cuando, previo informe técnico, se acredite que una salida de humos causa perjuicios a terceros o tiene sistemas de corrección manifiestamente mejorables. Pudiendo en su caso producir la paralización de la actividad de resultar contaminaciones graves. <p>b) Áreas Funcionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • e1.- Emisiones de polvo: <u>Bufadero:</u> limpieza periódica de la superficie de rodadura del Dique del Este 	<p>-Obras proyectadas.</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales</p>	<p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL					
	MEDIDAS PROPUESTAS	ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES ^{*1}
	<p>1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Serán de aplicación las medidas correctoras/protectoras que pudiera indicar el órgano competente en el caso de que alguno de los valores recogidos en el inventario se pudiera ver afectado por obra autorizada. <p>2º.- FASE OPERACIONAL:</p> <p>a) Zona de Servicio del Puerto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento en buen estado de conservación de los valores identificados en el inventario, previa coordinación con el órgano competente. • Restos del primitivo muelle de S/C de Tfe.: cumplimiento de las indicaciones dadas por el órgano competente en patrimonio histórico, tras su retirada y traslado por las obras de la Vía Litoral. • Edificio de los Prácticos: acondicionamiento de su fachada. 	<p>-Obras proyectadas.</p> <p>-Conjunto del ámbito portuario.</p>	<p>-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas proyectadas</p>	<p>- Cumplimiento indicaciones del órgano ambiental competente.</p> <p>Semestral</p>	<p>Anual</p>

*1 El objetivo del INFORME ANUAL será la determinación del porcentaje de cumplimiento de las medidas correctoras y la valoración de la efectividad de las mismas, debiendo incluir una conclusión para cada variable ambiental, así como una del conjunto portuario que compare la evolución de los años anteriores. Deberá incluir un apartado donde se justifique la necesidad de nuevas medidas correctoras (en el caso de ser necesarias) para alcanzar los objetivos ambientales definidos.

3.4.- Punto "d": UN RESUMEN NO TÉCNICO SOBRE LA DOCUMENTACIÓN CONTENIDA EN LOS PUNTOS b) y c)

A continuación se incluye un breve resumen no técnico de las principales consideraciones que permiten tener una visión de conjunto de las consideraciones ambientales tenidas en consideración durante la tramitación del plan y en el propio documento de aprobación definitiva:

La APROBACIÓN DEFINITIVA del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 156, Viernes 28 de noviembre de 2014, estando a disposición del público en general en:

<http://www.puertosdetenerife.org/sites/PlanesEspeciales/Bop156-14%2028660-28753.pdf>

El plan finalmente aprobado ha variado mínimamente con respecto a su versión inicial, siendo éste el objetivo principal de la evaluación ambiental (Ley 9/2006), ya que se han ido incorporando de forma justificada algunas de las consideraciones recogidas en los informes y alegaciones recibidos. Por ello, el objetivo del presente documento (en aplicación del art. 14 de la Ley 9/2006) es recoger en un único documento las determinaciones ambientales definitivas, así como el programa de vigilancia ambiental definitivo.

En primer lugar, hay que destacar que a lo largo de la tramitación Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, quedó probado que en todo momento se vio acompañado de la información ambiental exigida por la normativa vigente, garantizando con ello el proceso de evaluación e integración ambiental permanente en el proceso de maduración del documento.

En este sentido, hay que destacar que de todos los **INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDOS** durante el trámite de información pública del Plan, únicamente nueve tenían consideraciones ambientales (queda recogida en su correspondiente informe de la tramitación las respuestas a todas ellas), correspondiendo con:

- **Informes:**

1	INFORME EMITIDO CON FECHA 2 DE DICIEMBRE DE 2013, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR, DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
2	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR EL SERVICIO DE CONTROL Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE "CALIDAD AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE"
3	INFORME EMITIDO CON FECHA 22 DE JULIO DE 2013, POR LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE URBANISMO DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE
4	CABILDO DE TENERIFE; AREA PLANIFICACION TERRITORIAL SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PLANEAMIENTO
5	CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y POLITICA TERRITORIAL-SECRETARIA GENERAL TECNICA; ACUERDO ADOPTADO POR LA COTMAC (celebrada en fecha 28 de abril de 2014)

- **Alegaciones:**

1	MARTA SÁNCHEZ DEL RÍO GONZÁLEZ – PALENZULEA
2	ASOCIACIÓN DE PATRIMONIO ORAL E HISTÓRICO DE VALLESECO "LOS NADIES"
3	FORMACIÓN POLÍTICA SÍ SE PUEDE
4	CARLOS BERNAL LIMIÑANA
5	FELIPE CAMPOS MIRANDA

De estos nueve informes y alegaciones, dos de ellos son relevantes para el contenido ambiental de definitivo (DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR y CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA), ya que fruto de sus aportaciones, se modificó puntualmente el contenido de las “medidas correctoras” y del “programa de vigilancia ambiental”.

Por otro lado, desde el inicio de la tramitación del Plan Especial (y su Informe de Sostenibilidad Ambiental), se incorporaron y/o tuvieron en consideraciones **CRITERIOS AMBIENTALES**, los cuales pueden resumirse en:

- La zona del “Palmetum” se integra como Parque Urbano dentro del conjunto de ocio-cultural del Parque Marítimo, Castillo Negro y Auditorio, constituyendo un enclave lúdico de máximo.
- El área funcional Dársena de Los Llanos queda sujeta a una futura reconversión de usos, una vez que desaparezca la actividad portuaria por la pérdida de funcionalidad.
- Se plantea una mayor integración del recinto portuario en la trama urbana en la zona del Muelle de Enlace.
- En los sectores donde son visibles las zonas más impactantes del puerto desde el punto de vista paisajístico con respecto a los viales transitados, se contempla la instalación pantallas vegetales de porte y fronda suficiente para este objetivo.
- Queda integrada en el recinto portuario la estación desaladora, como infraestructura que mejora la calidad ambiental y, sobre todo, atenúa impactos externos como la sobreexplotación de acuíferos, al incrementar la producción de agua destinada al consumo ciudadano.
- El Plan Especial remite la ordenación del Área Funcional Litoral de Valleseco y del Área Funcional Litoral de San Andrés, al desarrollo de sendos Planes Especiales de carácter complementario al Plan Especial del Puerto, siendo los usos previstos en dichas áreas, “playa y usos comunitarios” en el caso de Valleseco y “pesca, náutico deportivo y complementarios (recreativo-comercial)” en el caso de San Andrés. De esta forma, se establece el marco para el futuro incremento de la oferta lúdico-deportiva en el Puerto de Santa Cruz.
- Se velará por garantizar la correcta protección de los elementos naturales existentes en el ámbito del Plan Especial.
- Los valores patrimoniales que quedan dentro de la zona de servicio portuaria, serán objeto de protección y conservación en el Plan Especial. Su buena presencia y buen estado de conservación es un elemento que aporta valor añadido al ámbito portuario, acercando éste más al visitante.

Estos objetivos y criterios ambientales, no sufrieron modificaciones a lo largo del proceso de evaluación ambiental, estando incorporados en el Plan aprobado definitivamente.

Respecto a las **ALTERNATIVAS** planteadas, la alternativa de no hacer nada (alternativa 0), no es viable ya que tal y como se justificó era fundamental la revisión del Plan Especial de 1995, al haberse producido, desde entonces y tras más de 15 años, el desarrollo y la ejecución de prácticamente todas sus principales determinaciones.

Respecto a otras alternativas planteadas, en las zonas de carácter fundamentalmente PORTUARIO, se justificó adecuadamente que no tenía cabida el establecimiento de alternativas distintas a la ordenación propuesta, ya que en gran parte del ámbito se reflejó los usos y actividades que se desarrollan en la actualidad.

En las zonas con MAYOR VOCACIÓN URBANA, se tuvo en cuenta este hecho (colindancia con la ciudad), justificado adecuadamente que los contenidos del Plan eran los más adecuados.

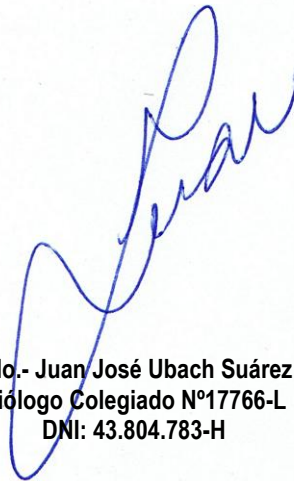
Finalmente, en relación a las **MEDIDAS DE CARACTER AMBIENTAL recogidas en el Plan**, así como en relación al **PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL** (con el que determinará si las medidas ambientales son efectivas), hay que indicar que:

- Las medidas a aplicar, tanto en Fase de Obras como en Fase Operativa se agrupan en:
 - **BIODIVERSIDAD**
 - **RESIDUOS**
 - **VERTIDOS**
 - **ATMÓSFERA (Emisiones polvo, Emisiones de ruidos y Emisiones lumínicas)**
 - **PATRIMONIO**
- En la Fase Operativa, para cada una de las áreas funcionales (unidades en las que se divide el ámbito del puerto a efectos de ordenación), se recogen medidas ambientales específicas, las cuales quedaron recogidas en el presente documento.
- Se confirma que las medidas de supervisión recogidas en el programa de vigilancia recogido en el punto 3.3 del presente documento, son las definitivas, ya que quedan integradas las aportaciones de la DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR y de la CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y POLÍTICA TERRITORIAL-SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA, las cuales hacen referencia al ave “charrán común” (especie protegida).

En Santa Cruz de Tenerife, a enero de 2016



Edo.- Rosendo J. López López
Biólogo Colegiado Nº 7755-L
D.N.I.: 52.820.316-B
Director General



Fdo.- Juan José Ubach Suárez
Biólogo Colegiado Nº17766-L
DNI: 43.804.783-H