



Autoridad Portuaria  
Santa Cruz de Tenerife

## VALORACIÓN DE TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

*Documento 1: Determinación de la Base Imponible  
de la Tasa de Ocupación*

Asistencia Técnica:



**MCVALNERA**

**OCTUBRE 2024**



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN .....	5
1.1. ÁMBITO .....	6
1.2. MARCO NORMATIVO .....	7
2. OBJETO .....	9
3. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE .....	10
3.1. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.....	10
3.2. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES TRÁFICOS .....	12
3.3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO.....	14
3.4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....	16
3.4.1. PUEP VIGENTE .....	17
3.4.2. DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA SITUADA EN CABO LLANOS .....	19
3.4.3. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS EN PARQUE MARÍTIMO .....	20
3.4.4. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS JUNTO AL BARRANCO DE TAHODIO.....	21
3.4.5. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS TRAS EL SOTERRRAMIENTO DE LA VÍA EN MUELLE DE ENLACE .....	22
3.4.6. DESAFECTACIÓN A NIVEL DE SUELO Y NO DE SUBSUELO EN MUELLE DE ENLACE... 23	
4. ORDEN FOM DE LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE VIGENTE .....	24
4.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO .....	24
4.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO .....	32
4.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....	33
5. METODOLOGÍA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....	33
5.1. CRITERIOS ESTABLECIDOS EN EL TRLPMM.....	33
5.2. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....	34
5.2.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LOS TERRENOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	34
5.2.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA.....	36



---

6. ÁREAS DE CÁLCULO DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN.....	37
6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	37
6.1.1. ÁREA 1: LA HONDURA .....	39
6.1.2. ÁREA 2: PARQUE MARÍTIMO.....	39
6.1.3. ÁREA 3: PARCELA JUNTO AL AUDITORIO DE TENERIFE.....	39
6.1.4. ÁREA 4: ALMACENES DÁRSENA LOS LLANOS.....	40
6.1.5. ÁREA 5: TERMINAL DÁRSENA DE LOS LLANOS.....	40
6.1.6. ÁREA 6: DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA DE LOS LLANOS.....	40
6.1.7. ÁREA 7: DIQUE DE ABRIGO DÁRSENA DE LOS LLANOS .....	41
6.1.8. ÁREA 8: MUELLE DE ENLACE .....	41
6.1.9. ÁREA 9: DÁRSENA DE ANAGA .....	42
6.1.10. ÁREA 10: RESTAURANTES AVENIDA FRANCISCO LA ROCHE .....	43
6.1.11. ÁREA 11: EDIFICIO AUTORIDAD PORTUARIA .....	44
6.1.12. ÁREA 12: BARRANCO DE TAHODIO .....	44
6.1.13. ÁREA 13: REAL CLUB NÁUTICO DE TENERIFE .....	44
6.1.14. ÁREA 14: OFICINAS DE TAHODIO .....	44
6.1.15. ÁREA 15: BARRIO DE LA ALEGRÍA.....	45
6.1.16. ÁREA 16: LITORAL DE VALLESECO .....	45
6.1.17. ÁREA 17: ESPACIOS LIBRES DEL BUFADERO.....	45
6.1.18. ÁREA 18: OFICINAS MARGEN NORTE DEL BUFADERO.....	45
6.1.19. ÁREA 19: DEPÓSITOS DEL BUFADERO .....	46
6.1.20. ÁREA 20: TERMINAL DE CONTENEDORES DEL BUFADERO .....	46
6.1.21. ÁREA 21: MARGEN SUR CUEVA BERMEJA.....	47
6.1.22. ÁREA 22: MARGEN NORTE CUEVA BERMEJA.....	47
6.1.23. ÁREA 23: INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DÁRSENA NORTE.....	47
6.1.24. ÁREA 24: MUELLES DÁRSENA NORTE .....	48
6.1.25. ÁREA 25: ÁREA INDUSTRIAL DÁRSENA NORTE .....	48
6.1.26. ÁREA 26: ZONA FRANCA DÁRSENA NORTE.....	49
6.1.27. ÁREA 27: VIARIO.....	49
6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS .....	50
6.2.1. ÁREA I.1: DÁRSENA DE LOS LLANOS (SUR).....	52

---



---

6.2.2. ÁREA I.2: DÁRSENA DE LOS LLANOS (NORTE) .....	52
6.2.3. ÁREA I.3: DÁRSENA DE ANAGA .....	52
6.2.4. ÁREA I.4: LITORAL DE VALLESECO .....	52
6.2.5. ÁREA I.5: DÁRSENA DEL BUFADERO.....	52
6.2.6. ÁREA I.6: DÁRSENA NORTE .....	53
6.2.7. ÁREA II: ZONA II DE AGUAS DEL PUERTO .....	53
7. FÓRMULA DE DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN.....	53
7.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LOS TERRENOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	53
7.1.1. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA.....	53
7.1.2. VALOR DE REFERENCIA.....	54
7.1.3. CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....	54
7.1.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS .....	92
7.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA ZONA DE SERVICIO DE AGUAS .....	102
7.2.1. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE REFERENCIA.....	102
7.2.2. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA.....	106
7.2.3. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE APLICABLE A LA ZONA DE AGUAS.....	106
7.2.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS .....	111
8. RESUMEN DE VALORES .....	113
9. ACTUALIZACIÓN Y PLAZO DE VIGENCIA .....	115
10. EQUIPO REDACTOR .....	117
11. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA .....	117



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento forma parte de la colección de los trabajos para la “Determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de los terrenos y lámina de aguas de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife” realizados por encargo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (en adelante APSCT) y, en particular, para la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de los terrenos y lámina de agua del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, en base a lo establecido en el artículo 175 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En virtud de lo anterior, la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto es necesaria para calcular la cuantía de la tasa de ocupación que se devenga en favor de la Autoridad Portuaria por la ocupación del dominio público portuario en régimen de autorización o concesión.



Figura 1. Imagen aérea de la zona de Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: Fotos aéreas de Canarias.



Figura 2. Dársena del Este, La Jurada y Dársena Norte del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: AP SCT.

### 1.1. ÁMBITO

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife, calificado como puerto de interés general según el Anexo I del TRLPEMM, se encuentra situado en la zona noreste de la isla de Tenerife, perteneciente al archipiélago de las Islas Canarias. Es el puerto más grande de los cinco puertos gestionados por la AP SCT y sus coordenadas son 16°14' N de latitud y 28°29' E de longitud. Se sitúa al este del núcleo urbano de San Cristóbal de la Laguna y, además de ser el principal puerto de la isla y el más importante del archipiélago canario atendiendo al número de pasajeros, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife acoge las principales conexiones marítimas interinsulares con los principales puertos de Europa, África y América.

La zona de servicio del Puerto se compone de varias dársenas a lo largo de la ribera de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y en sus instalaciones se realizan un gran abanico de actividades, entre las que destacan el tráfico de mercancías, las actividades comerciales, industriales y pesqueras, así como la llegada y salida de pasajeros de cruceros o procedentes de otras islas del archipiélago canario.

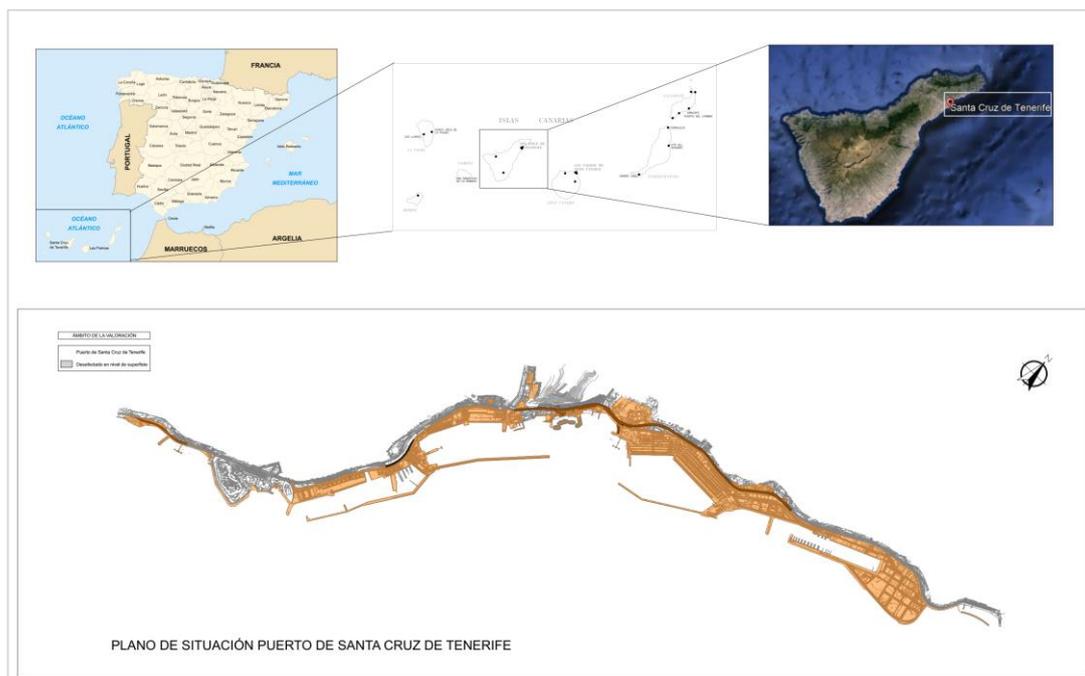


Figura 3. Zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

## 1.2. MARCO NORMATIVO

El desarrollo del trabajo de determinación de la base imponible de la tasa de ocupación se fundamentará en lo establecido en el TRLPEMM, en concreto en el Título VII Régimen económico que incluye el Capítulo II Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios, que en su Sección 2ª Tasa de ocupación y en su Sección 3ª Tasa de actividad, establecen las directrices para la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de los terrenos y la lámina de agua.

Para poder calcular la cuantía de la tasa de ocupación privativa del dominio público portuario, es necesario llevar a cabo la determinación de la base imponible de la tasa. El devengo de esta tasa será a favor de la Autoridad Portuaria por la ocupación en exclusiva del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización.

Para la determinación de la base imponible se seguirá el contenido de las secciones anteriormente citadas y en concreto los artículos siguientes:

### **“Artículo 175. Base imponible**

*La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:*

*a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros*



terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicios, y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraques y áreas de agua abrigada”.

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que se pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

1º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que será aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el artículo 178(...).”.

#### **“Artículo 177. Valor de los terrenos y aguas del puerto**

1. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento<sup>1</sup> aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del

<sup>1</sup> Redacción literal del TRLPEMM, actualmente Ministra de Transportes Movilidad y Agenda Urbana



*Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.*

*Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.*

*La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Los valores contenidos en la Orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.*

*2. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de los valores aprobados cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.*

*La actualización no será aplicable cuando, por causas imputables a la Autoridad Portuaria, la valoración de los terrenos y las aguas del puerto no hubiera sido revisada siendo procedente de conformidad con lo dispuesto en el siguiente apartado de este artículo.*

*La actualización del valor de los terrenos y las aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el artículo siguiente”.*

## 2. OBJETO

La APSCT, como Autoridad Portuaria, tiene encomendadas las competencias de gestión del dominio público portuario y de las señas marítimas que le sean adscritas, así como la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tienen asignados. La tasa por utilización y aprovechamiento del dominio público portuario constituye una fuente de ingresos para la autoridad portuaria y, por lo tanto, **el objeto del presente estudio es la determinación del valor de la base imponible de dicha tasa para los terrenos y lámina de agua de dominio público gestionados por la APSCT que se encuentran dentro de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.**

El Plan de Utilización de los Espacios y Usos Portuarios (PUEP) vigente fue aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio, por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Tras la aprobación del PUEP vigente y hasta la fecha de elaboración del presente expediente, se han aprobado mediante la propuesta de la APSCT un total de cinco órdenes ministeriales para la desafectación de terrenos pertenecientes al dominio público portuario, estableciendo de esta forma la actual zona de servicio vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

La base imponible de la tasa, según lo establecido en el artículo 175 TRLPEMM, será el valor del bien de dominio público ocupado, determinado en función del valor de los terrenos ocupados, de los espacios de agua ocupados y de la ocupación de obras e instalaciones. La APSCT aplicará sobre dicho valor las bonificaciones y el tipo de gravamen que proceda, no siendo objeto del presente estudio la determinación del valor final de la tasa a liquidar.

De igual forma, no es objeto del presente estudio la determinación del valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones construidas o en ejecución, que será motivo de otro tipo de valoración según los criterios recogidos en el apartado c) del artículo 175 del TRLPEMM.

### **3. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

En el presente capítulo se realiza una descripción genérica del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, incluyendo sus principales características físicas y técnicas, los principales tráficos asociados a la actividad del Puerto, así como las órdenes ministeriales que establecen la zona de servicio vigente del Puerto.

#### **3.1. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO**

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife es el puerto de mayor tamaño de los cinco puertos gestionados por la APSCT. Su zona de servicio se compone principalmente de cuatro dársenas situadas a lo largo de la ribera de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, las cuales suman una superficie terrestre total de más de 220 ha, según la delimitación vigente de la zona de servicio. Asimismo, la zona de servicio del Puerto cuenta con un total de 12.892 m de línea de atraque con calados que oscilan entre los 5 y 19 metros y prestan servicio al atraque de embarcaciones dedicadas al tráfico de buques portacontenedores, ferries, cruceros, buques mercantes, graneleros, petroleros, Ro-Ro, así como embarcaciones de recreo o pesca.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife supone el principal punto de entrada y salida de mercancías de la Isla de Tenerife, además de tratarse de un puerto de referencia para el tránsito de mercancías a través de las principales rutas del Océano Atlántico. La zona de servicio cuenta con un conjunto de espacios con unas características muy diversas, adaptados a los usos asignados a cada zona, algunos propios de los usos puramente



portuarios o comerciales y el resto dedicados a otros usos vinculados a los usos recreativos o de carácter social. A continuación, se muestra el esquema de las principales áreas que componen la zona de servicio del Puerto.



Figura 4. Plano del área sur del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: APSCT.



Figura 5. Plano del área norte del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: APSCT.

### 3.2. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES TRÁFICOS

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife, según los datos publicados por la APSCT, sufrió un crecimiento del 10,77 % en el año 2023 respecto a los tráficos del año 2022, alcanzando una cifra total de 11.539.023 toneladas en el año 2023, de las cuales el 56,52 % fue mercancía general (6.522.055 toneladas), un 34,63 % graneles líquidos (3.996.422 toneladas) y un 3,07 % graneles sólidos (353.916 toneladas), mientras que el resto de las mercancías manipuladas se correspondieron con el avituallamiento con un peso del 5,76 % del tráfico total de mercancías o la pesca fresca con un 0,02 %. En el caso de la mercancía general el 57.66 % en términos de toneladas se correspondió con mercancía contenerizada, la cual alcanzó una cifra de 475.217 TEUs, siendo un 15,47 % correspondiente con mercancía en tránsito.

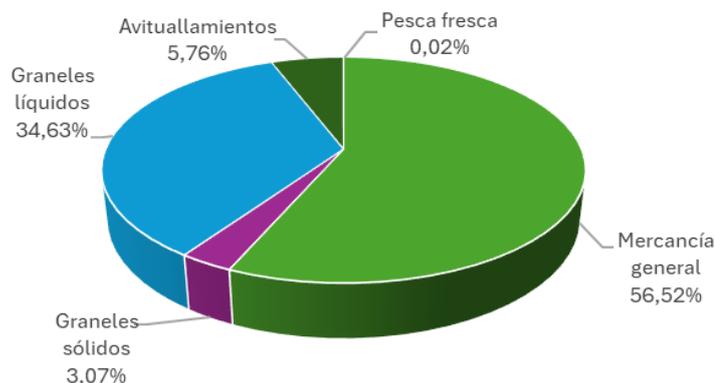


Figura 6. Resumen de los tipos de tráfico del Puerto de Santa Cruz de Tenerife correspondientes al año 2023 en función de su forma de presentación. Fuente: AP SCT.

Desde el punto de vista del tipo de operación, el 56,51 % de la mercancía del Puerto de Santa Cruz de Tenerife fue de desembarque, mientras que un 36,76 % fue embarcada y un 6,74 % se corresponde con el tránsito de mercancías. Por tipo de navegación el Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuenta con una cuota del 78 % en cabotaje, mientras que el 22 % restante fue mercancía del exterior. Por otro lado, en el caso del tráfico de pasajeros, por el Puerto de Santa Cruz de Tenerife pasaron un total de 2.694.110 pasajeros, de los cuales el 68,13 % fueron pasajeros en régimen de transporte regular, mientras que un 30,35 % fueron pasajeros de cruceros y un 1,52 % pasajeros correspondientes con otros tipos de transporte. Además, el tráfico de vehículos en régimen de pasaje fue de 722.051.

En cuanto al número de buques operados en las infraestructuras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, durante el año 2023 se registraron un total de 8.299 buques, los cuales se correspondieron en términos de arqueo bruto con un valor de 128.308 miles de GT. De ellos 7.627 buques fueron buques mercantes, de los cuales destaca la cifra de 68,59 % de buques de pasajes y mixtos, seguidos por un 13,14 % de buques portacontenedores y un 8,76 % de graneleros líquidos.

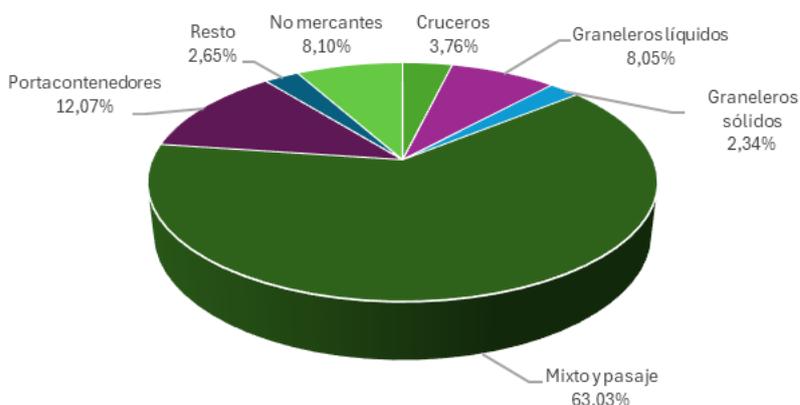


Figura 7. Resumen del tipo de buques del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el año 2023. Fuente: AP SCT.



### 3.3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PUERTO

En el presente capítulo se presentan las características técnicas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el cual se encuentra formado por cuatro dársenas principales que reciben los siguiente nombres (de sur a norte): Dársena de Los Llanos, Dársena de Anaga, Dársena del Este o del Bufadero y Dársena de Norte o de Pesca. Cada una de las cuatro dársenas que forman parte de la zona de servicio del Puerto cuenta con su propio canal de entrada, cuyas características se indican a continuación.

De acuerdo con los datos obtenidos de la memoria anual de la APSCT, el canal de entrada de la Dársena de Los Llanos cuenta con una anchura de 100 m, una longitud de aproximadamente 2.500 m y un calado de 90 metros referidos a la bajamar viva equinoccial (de ahora en adelante, B.M.V.E). En el caso de la Dársena de Anaga, la anchura del canal de entrada es de 400 m, con una longitud de unos 3.000 m y un calado en B.M.V.E de 120 metros, mientras que la Dársena del este o del Bufadero cuenta con una anchura de 110 m, una longitud de unos 1.500 m y un calado en B.M.V.E de 50 m. Por último, la Dársena Norte, conocida asimismo como Dársena de Pesca cuenta con una anchura de 100 m, una longitud de 2.500 m y un calado en B.M.V.E de 40 m.

PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	
<b>1.SITUACIÓN</b>	
Longitud	16°14'
Latitud	28°29'
<b>2.RÉGIMEN DE VIENTOS</b>	
Reinante	NE
Dominante	SO
<b>3.RÉGIMEN DE TEMPORALES EN AGUAS PROFUNDAS O TEMPORALES TEÓRICOS</b>	
Máximo nivel registrado por el mareógrafo	3,05
Mínimo nivel registrado por el mareógrafo	-0,03
<b>4.MAREAS</b>	
Máxima carrera de marea(m)	2,86
Cota de B.M.V.E respecto al cero del puerto(m)	-0,19
Cota de P.M.V.E respecto al cero del puerto(m)	3,47
<b>5.RÉGIMEN DE TEMPORALES EN AGUAS PROFUNDAS O TEMPORALES TEÓRICOS</b>	
Máximo nivel registrado por el mareógrafo	3,05
Mínimo nivel registrado por el mareógrafo	-0,03
<b>6. ENTRADA</b>	
<b>6.1 CANAL DE ENTRADA</b>	
<b>6.1.1 CANAL DE ENTRADA: DÁRSENA DE LOS LLANOS</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	100 m
Longitud(m)	2500 m
Calado en B.M.V.E(m)	90 m
Naturaleza del fondo	rocoso
<b>6.1.2 CANAL DE ENTRADA: DÁRSENA DE ANAGA</b>	
Orientación	NE
Ancho(m)	400 m
Longitud(m)	3.000 m



Calado en B.M.V.E(m)	120 m
Naturaleza del fondo	rocoso
<b>6.1.3 CANAL DE ENTRADA: DÁRSENA DEL ESTE</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	110 m
Longitud(m)	1500 m
Calado en B.M.V.E(m)	50 m
Naturaleza del fondo	rocoso
<b>6.1.4 CANAL DE ENTRADA: DÁRSENA DE PESCA</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	100 m
Longitud(m)	2500 m
Calado en B.M.V.E(m)	40 m
Naturaleza del fondo	rocoso
<b>6.1 BOCA DE ENTRADA</b>	
<b>6.1.1 BOCA DE ENTRADA: DÁRSENA DE LOS LLANOS</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	150 m
Calado en B.M.V.E(m)	45 m
Máxima corriente controlada (nudos)	2,70 nudos
<b>6.1.2 BOCA DE ENTRADA: DÁRSENA DE LOS ANAGA</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	150 m
Longitud(m)	46 m
Máxima corriente controlada (nudos)	2,70 nudos
<b>6.1.2 BOCA DE ENTRADA: DÁRSENA DE PESCA</b>	
Orientación	SO
Ancho(m)	127 m
Longitud(m)	6 m
Máxima corriente controlada (nudos)	2,70 nudos

Tabla 1. Características técnicas de los accesos a las dársenas del Puerto de Tenerife. Fuente: APSCT.

A continuación, se presentan las características técnicas de los muelles que forman parte de la infraestructura de atraque disponible en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, los cuales son utilizados para el embarque y desembarque de las mercancías indicadas en el capítulo 3.2. A partir de los datos recogidos de las memorias anuales publicadas por la APSCT, se indica a continuación la denominación de cada alineación de muelle, sus características principales en cuanto a longitud, anchura y calado en metros, así como el uso habitual designado a cada alineación.

PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE				
DÁRSENAS COMERCIALES	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	USOS: TODOS COMERCIAL
Dársena de los Llanos				
L.1.A	233	8	62	Deportivo
L.1.B	139	8	97	Deportivo - polivalente
L.2	390	8	134	Polivalente
D.L.1	211	8	60	Polivalente
D.L.2	233	8	25	Marina Deportiva



D.L.3	525	8	25	Deportivo - polivalente
D.L.4	244	12	13	Polivalente
D.L.5	424	12	13	Polivalente
D.I	75	8	16	Polivalente
<b>TOTAL:</b>	<b>2.474</b>	<b>8 a 12</b>	<b>445</b>	
<b>Dársena de Anaga</b>				
1º ALINEACIÓN	169	6,5	23	Deportivo
2º ALINEACIÓN	395	8	107	Deportivo - polivalente
3º ALINEACIÓN	382	10	157	Polivalente
MUELLE NORTE	103	8	40	Polivalente
PANTALÁN ANAGA	200	8	25	Marina Deportiva
SUR 1º ALINEACIÓN	83	8	50	Deportivo - polivalente
SUR 2º ALINEACIÓN	463	10	20	Polivalente
SUR 3º ALINEACIÓN	805	12	20	Polivalente
<b>TOTAL:</b>	<b>2.600</b>	<b>6,5 a 12</b>	<b>442</b>	
<b>Dársena Dique del Este</b>				
1º ALINEACIÓN	182	12	30	Graneles líquidos
2º ALINEACIÓN	696,5	19	16	Graneles líquidos
3º ALINEACIÓN	315	16	16	Graneles sólidos
CONTRADIQUE NORTE	130	14	13	Polivalente
MUELLE BUFADERO	479	14	260	Contenedores
MUELLE CONTENEDORES	694,5	16	257	Contenedores
<b>TOTAL:</b>	<b>2.497</b>	<b>12 a 19</b>	<b>592</b>	
<b>Muelle La Hondura</b>				
PANTALÁN	155	6		Graneles líquidos
<b>TOTAL:</b>	<b>155</b>	<b>6</b>		
<b>Dársena pesquera</b>				
1º ALINEACIÓN	623	6	120	Pesca
2º ALINEACIÓN	151	6	30	Pesca
3º ALINEACIÓN	1.010	6	32	Graneles - Deportivo - Pesca
<b>TOTAL:</b>	<b>1784</b>	<b>6</b>	<b>182</b>	
<b>TOTAL DÁRSENAS COMERCIALES</b>	<b>9.510</b>	<b>6 a 16</b>	<b>1.661</b>	

Tabla 2. Resumen de características técnicas de los muelles del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Fuente: APSTC.

### 3.4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El documento actualmente vigente que define la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife es el Plan de Utilización de los Espacios y Usos Portuarios (PUEP) vigente fue aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio, por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Posteriormente a la aprobación de dicho plan, se aprobaron un total de cinco órdenes ministeriales para la desafectación de terrenos pertenecientes al dominio público portuario, estableciendo de esta forma la actual zona de servicio vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la cual es objeto del presente trabajo de determinación de la base imponible de la tasa de ocupación.



### 3.4.1. PUEP VIGENTE

El PUEP vigente aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio es el instrumento de ordenación vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En él se estableció la zona de servicio terrestre y la zona de aguas del Puerto, modificadas posteriormente por las citadas desafectaciones de dominio público portuario, las cuales únicamente modifican la delimitación de la zona de servicio terrestre, manteniéndose como zona de aguas vigente la definida en el PUEP vigente. A continuación, se muestra la definición de la zona de servicio terrestre y la zona de aguas definidas en el PUEP vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

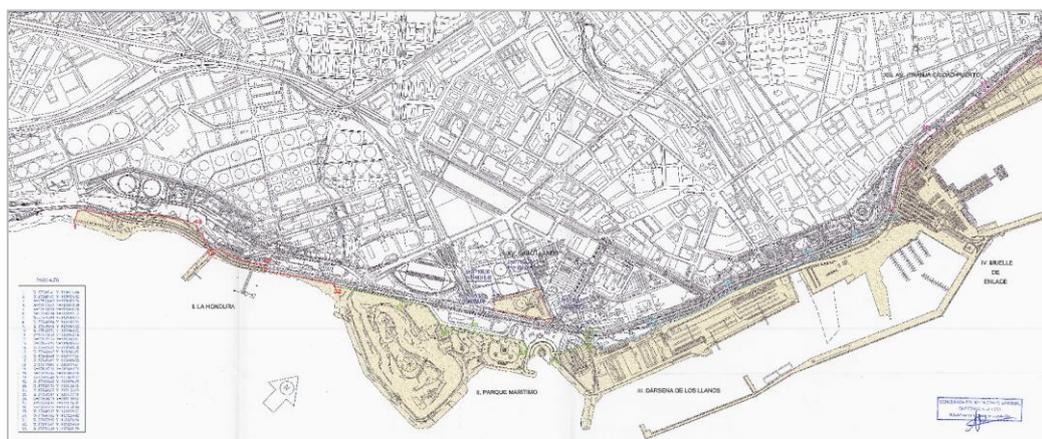


Figura 8. Definición de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en las áreas correspondientes a La Hondura, Parque Marítimo, Dársena de Los Llanos y Muelle de Enlace. Fuente: AP SCT.

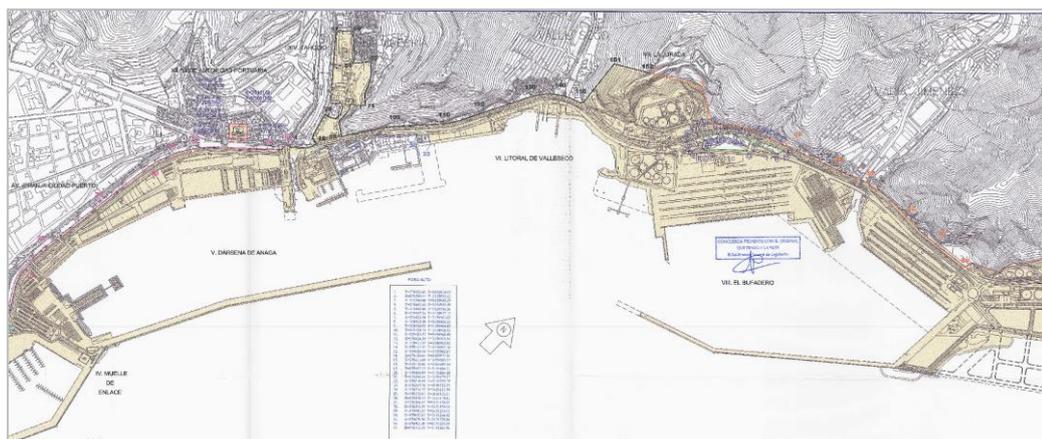


Figura 9. Definición de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en las áreas correspondientes a la Dársena de Anaga, Litoral de Valleseco y El Bufadero. Fuente: AP SCT.



Figura 10. Definición de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en las áreas correspondientes a La Jurada y Dársena Norte. Fuente: APSCT.

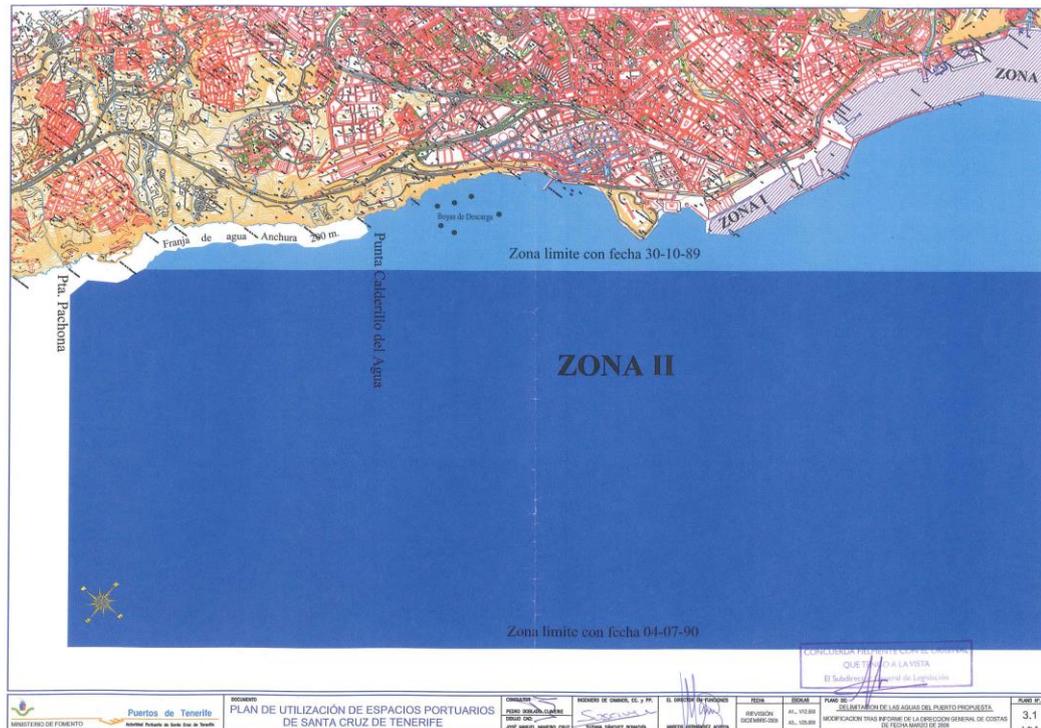


Figura 11. Definición de la zona de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el PUEP vigente. Fuente: APSCT.

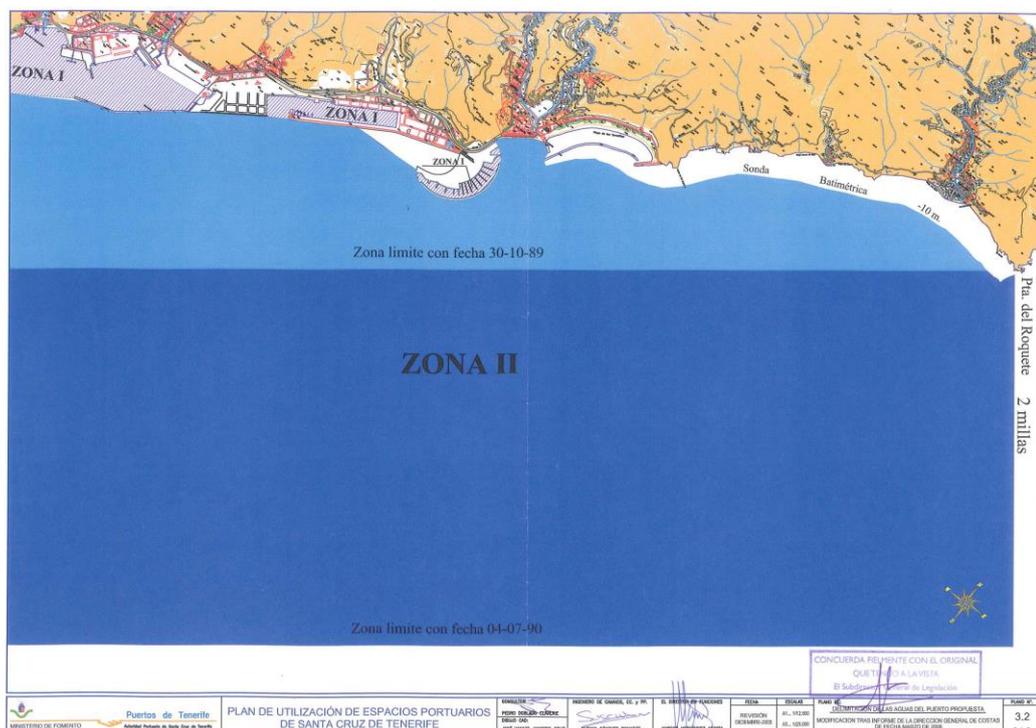


Figura 12. Definición de la zona de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el PUEP vigente. Fuente: APSTC.

Tal y como se indicaba al inicio del presente capítulo, tras la aprobación del PUEP vigente se produjo la aprobación de hasta cinco desafectaciones del dominio público, las cuales modificaron la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente. A continuación, se indican las modificaciones propuestas en cada uno de los cinco expedientes mencionados y que como resultado definen la actual zona de servicio terrestre vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

### 3.4.2. DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA SITUADA EN CABO LLANOS

En primer lugar y tras la aprobación del PUEP vigente, se aprobó la *Orden de 6 de Octubre de 2015, por la que se desafecta del dominio público portuario una parcela situada en Cabo Llanos, perteneciente a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. Según se indica en la citada ordena el Consejo de Administración de la APSTC acordó declarar la innecesariedad y solicitar la desafectación de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife de los terrenos correspondientes al “Área Funcional II.B. Cabo Llanos”, definida en el PUEP vigente, la cual se encuentra situada al oeste del Auditorio de Tenerife.

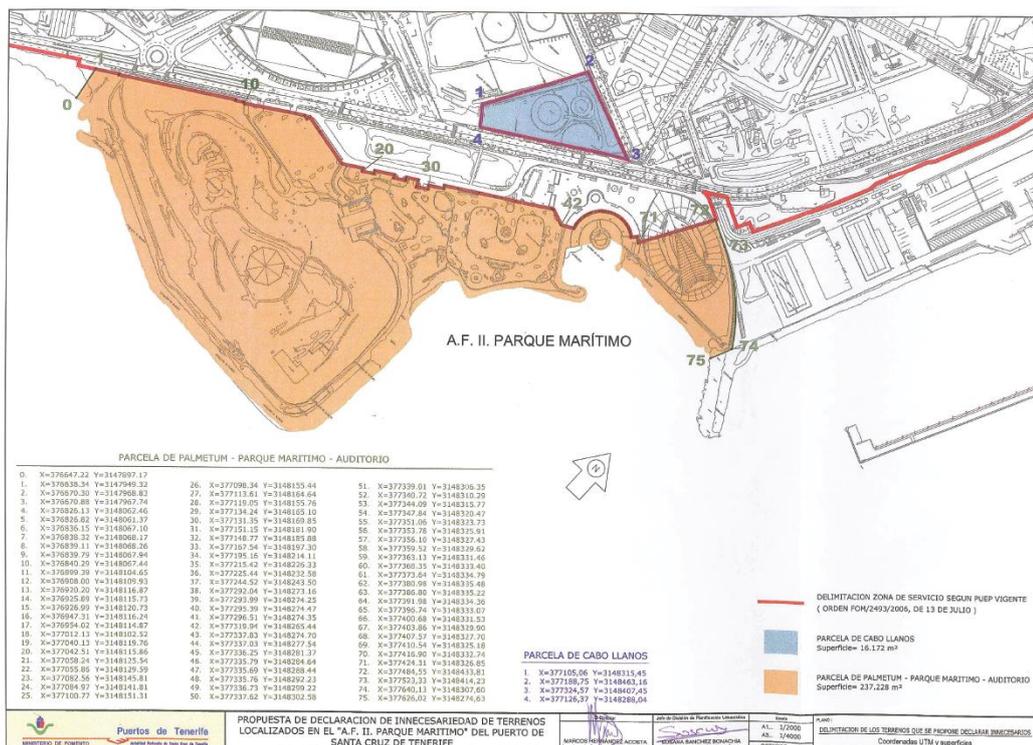


Figura 13. Desafectación de dominio público portuario aprobada mediante la Orden de 6 de octubre de 2015. Fuente: APSC.T.

### 3.4.3. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS EN PARQUE MARÍTIMO

La segunda de las desafectaciones de dominio público portuario aprobadas fue la correspondiente a la Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos pertenecientes a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife localizados en el “Área Funcional II. Parque Marítimo” adscritos a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. En dicha orden se producía la modificación de la delimitación de la zona de servicio terrestre del Puerto, dejando fuera de ella los terrenos correspondientes al Palmetum, el Parque Marítimo César Manrique y la parcela donde se encuentra el Auditorio de Santa Cruz de Tenerife, quedando en su interior los terrenos ocupados por las infraestructuras de protección situados en el borde del litoral.

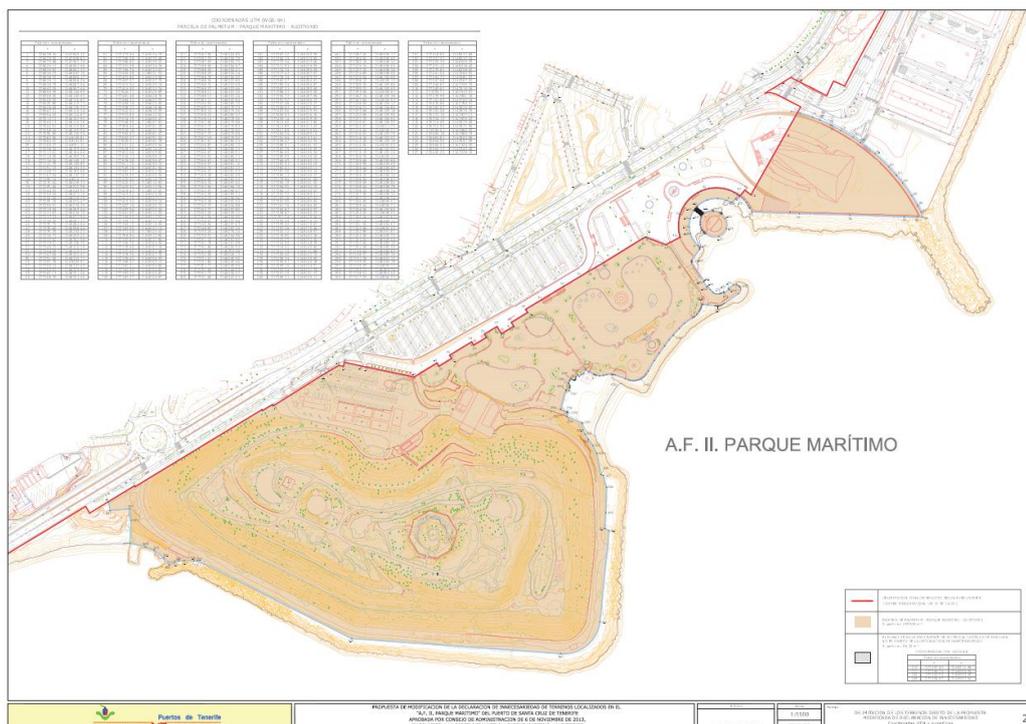


Figura 14. Desafectación de dominio público portuario aprobada mediante la Orden de 7 de noviembre de 2018. Fuente: APSTC.

### 3.4.4. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS JUNTO AL BARRANCO DE TAHODIO

La tercera de las desafectaciones de dominio público portuario aprobadas fue la correspondiente a la *Orden de 7 de noviembre de 2018 por la que se desafectan del dominio público portuario unos terrenos situados en el Área XIV. Tahodio, pertenecientes a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. En dicha orden se producía la modificación de la delimitación de la zona de servicio terrestre del Puerto, dejando fuera de ella los terrenos del Barrio La Alegría correspondientes al Colegio de Educación Infantil y Primaria “Miguel Pintor” y un tramo del sistema viario de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife situado en la Calle Venus.

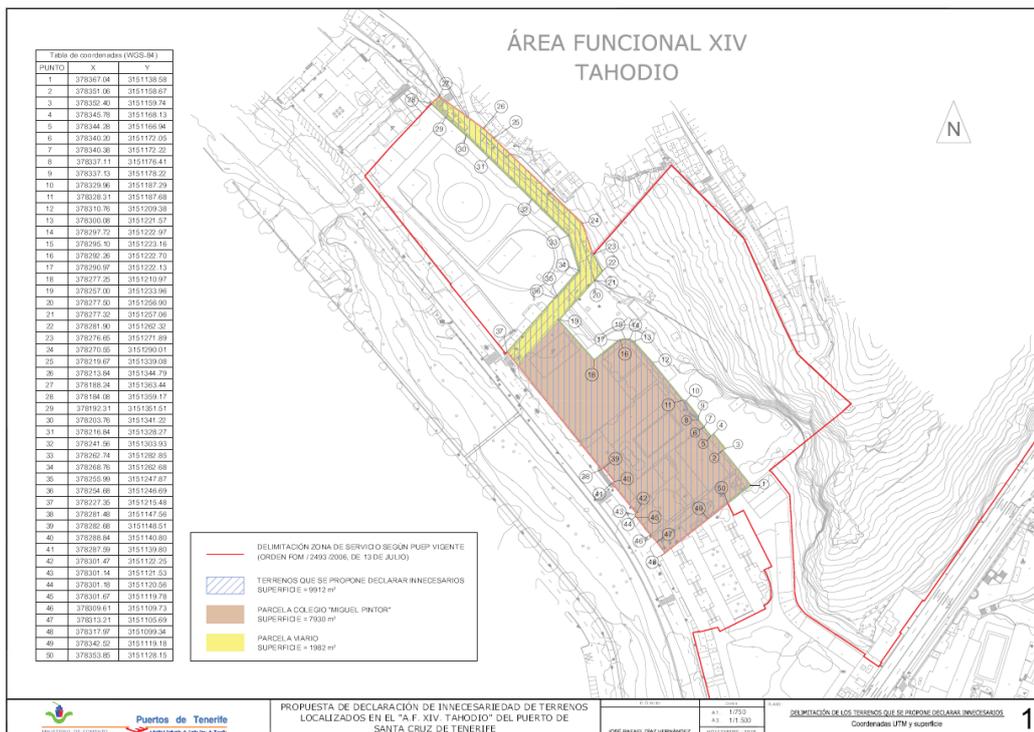


Figura 15. Desafectación de dominio público portuario aprobada mediante la Orden de 7 de noviembre de 2018. Fuente: APSC.T.

### 3.4.5. DESAFECTACIÓN DE TERRENOS TRAS EL SOTERRAMIENTO DE LA VÍA EN MUELLE DE ENLACE

La cuarta de las desafectaciones de dominio público portuario aprobadas fue la correspondiente a la Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos del dominio público portuario del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tras la ejecución de las obras de soterramiento de la vía litoral y de la vía de servicio portuaria, en la zona del Muelle de Enlace. En dicha orden se producía la modificación de la delimitación de la zona de servicio terrestre del Puerto, ajustando el nuevo límite en su mayor parte al eje de la pantalla que comparte los túneles de la Vía Litoral y de la Vía de Servicio del Puerto.

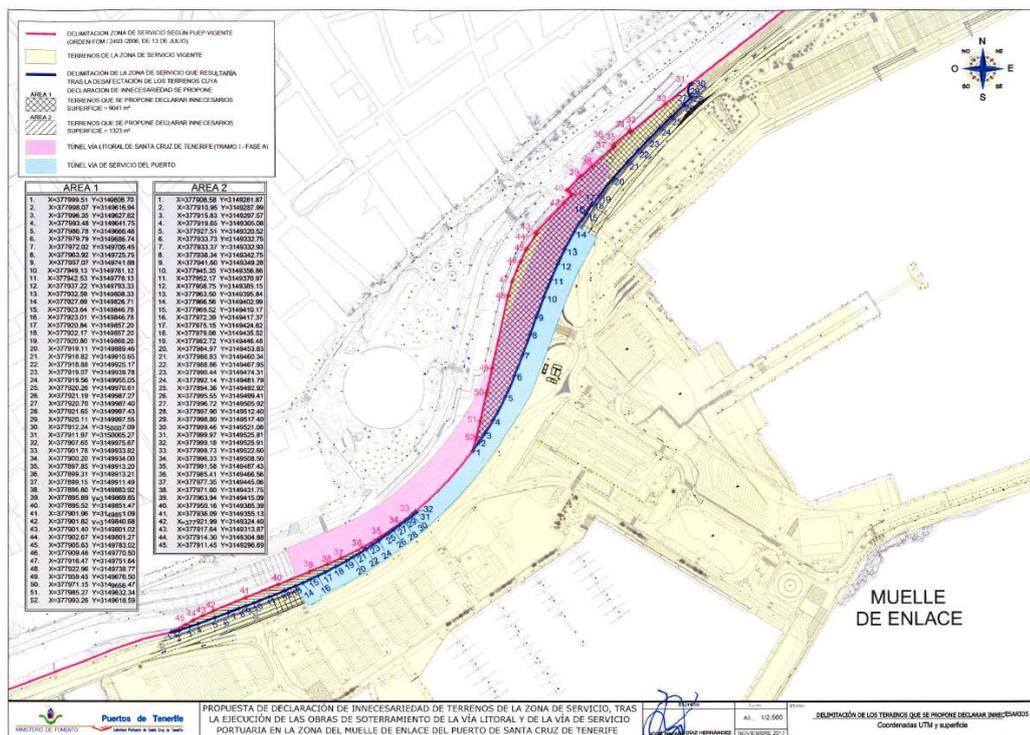


Figura 16. Desafectación de dominio público portuario aprobada mediante la Orden de 7 de noviembre de 2018. Fuente: APSCT.

### 3.4.6. DESAFECTACIÓN A NIVEL DE SUELO Y NO DE SUBSUELO EN MUELLE DE ENLACE

La quinta y última de las desafectaciones de dominio público portuario aprobadas fue la correspondiente a la Orden por la que se desafecta del dominio público portuario la explanada sobre la cubierta del túnel de la vía de servicio portuaria en la zona del Muelle de Enlace del puerto de Santa Cruz de Tenerife (desafectación del suelo y no del subsuelo). En dicha orden se producía la desafectación únicamente a nivel de superficie del suelo generado una vez finalizada la construcción del túnel por el que discurre la vía de servicio portuaria en la zona del Muelle de Enlace del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, a excepción de una pequeña franja de suelo situada sobre el extremo norte lado mar de dicho túnel, que no forma parte de la superficie objeto de declaración de innecesariedad.

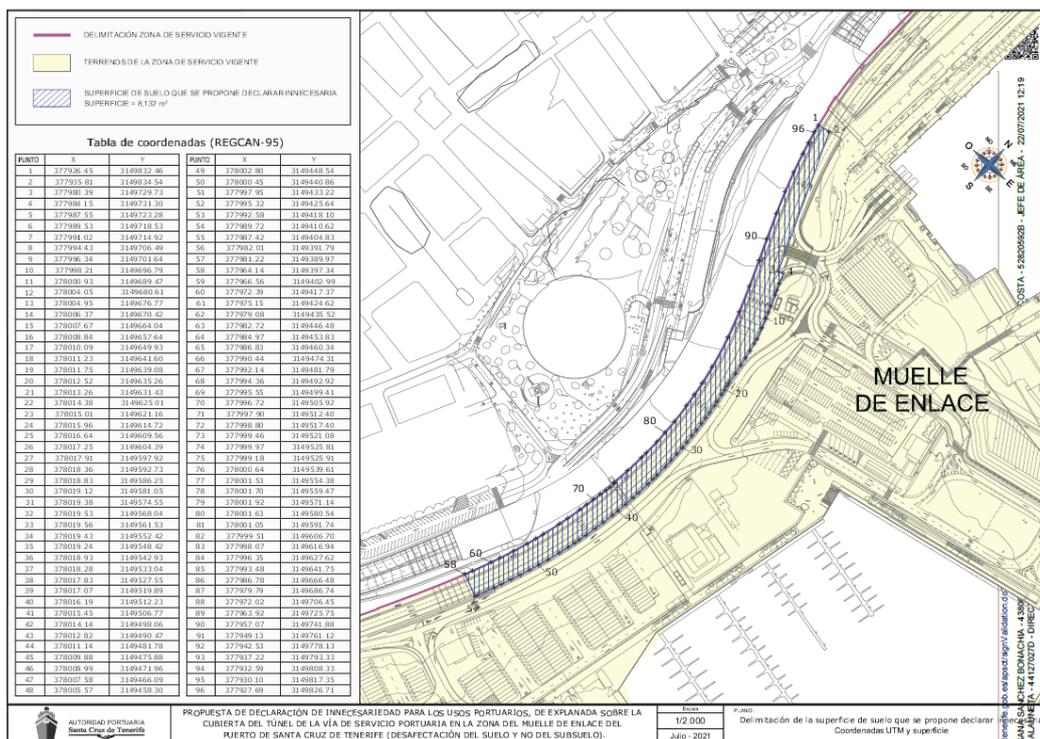


Figura 17. Desafectación de dominio público portuario aprobada mediante la Orden de 7 de noviembre de 2018. Fuente: APSTC.

#### 4. ORDEN FOM DE LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE VIGENTE

En el presente capítulo de la memoria de determinación de la base imponible de la tasa de ocupación se recogen las áreas de valoración definidas en la Orden FOM que establece la vigente determinación de la base imponible de la tasa de ocupación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, incluyendo la descripción de las áreas en las que se divide la zona de servicio terrestre, así como las áreas de valoración de la zona de aguas adscrita al Puerto, justificando la procedencia de la nueva determinación de la base imponible de la tasa de ocupación del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

##### 4.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

La situación de partida viene determinada por la Orden FOM/219/2013, de 29 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Según se recoge en la mencionada Orden:

*“Los terrenos de la zona de servicio del puerto de Santa Cruz de Tenerife se han dividido en catorce «áreas funcionales». A su vez, las áreas número II, III, V, VI, IX y X se han subdividido en distintas «subáreas funcionales», de acuerdo con las*



características propias de cada una de ellas. Estas áreas coinciden sustancialmente con las definidas en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio; las ligeras diferencias entre ambos se encuentran identificadas en el documento de valoración y debidamente justificadas. En los planos generales 1 a 5 aparecen recogidas las áreas funcionales y subáreas que son las siguientes:

Área I. Está constituida por una estrecha y larga franja de terreno sobre la que se llevan a cabo actividades de recepción y distribución de productos derivados del petróleo. Se encuentra delimitada al noroeste, hacia el interior, por el deslinde de la zona de servicio del puerto y en algunos tramos por la autovía del sur (TF-4) que discurre parcialmente por la zona de servicio. Al noreste linda con terrenos de la zona denominada el Palmetum, en el Área Funcional II.

Área II. Abarca los terrenos sobre los que se sitúa el Palmetum, el Parque Marítimo y el Auditorio, en la franja costera que se extiende entre el límite con el Área Funcional I y zona II de aguas, al sur, hasta la curva de la carretera exterior al puerto en la zona de los Llanos, colindante con el auditorio, al norte, incluido el dique de protección de la bocana. Además, forma parte de esta área la parcela de Cabo Llanos. Este área se divide en cuatro subáreas:

II-A. Terrenos sobre los que se ubica el Parque Marítimo César Manrique, el Castillo de San Juan y el Auditorio. Incluye también parte del dique de protección de la bocana de la dársena de los Llanos.

II-B. Se integra en este área la parcela interior llamada Cabo Llanos. Se encuentra separada del resto de la zona de servicio del puerto por la autovía en el tramo de la Avda. de la Constitución.

II-C. Comprende los terrenos denominados El Palmetum. Inicialmente era una zona de escombros que ha sido sellada y plantada con vegetación subtropical.

II-D. Está formada por una parcela contigua al Auditorio, al sur de la dársena de los Llanos, con forma trapezoidal. Incluye también la parte del dique de protección de la bocana más próximo a la dársena.





*muelle que cierra la dársena entre el Muelle de Ribera y el Dique de los Llanos. Linda por el oeste (hacia el interior) con la Avenida Litoral.*

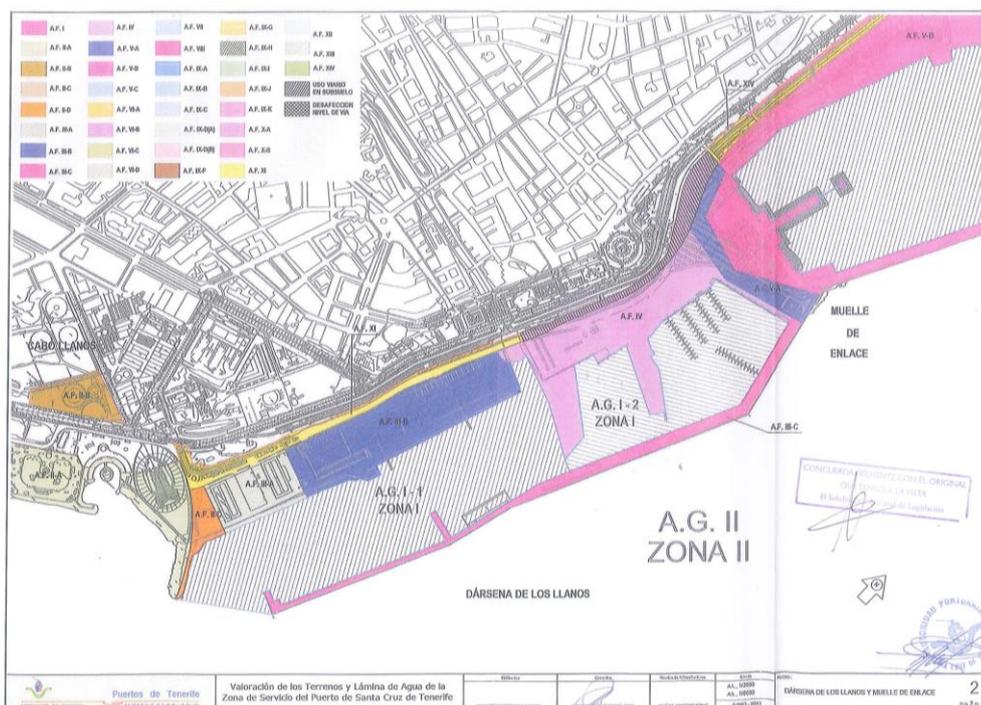


Figura 19. Áreas de valoración definidas en la Orden FOM/219/2013 en el entorno de Los Llanos y Muelle de Enlace. Fuente: APSTC.

Área V. Abarca la casi totalidad de los terrenos protegidos por la Dársena de Anaga (ubicados al sur de la Dársena), entre el área funcional IV y el barranco de Tahodio. Incluye el Dique Muelle Sur y se divide en las siguientes subáreas:

V-A. Comprende los terrenos ganados al mar ubicados entre la dársena de los Llanos y la dársena de Anaga, con una superficie de 22.455 m<sup>2</sup>.

V-B. Está integrada por la práctica totalidad de los terrenos adyacentes a la dársena de Anaga hasta el antiguo muelle terminal de Jet-Foil (muelle norte). Incluye los muelles sur, de ribera y norte con los terrenos que los respaldan. Esta área limita hacia el interior con la Avda. Francisco La Roche, si bien quedan excluidas de la misma: el vial de servicio del puerto que discurre paralelo al límite interior de la zona de servicio, que se integra en el área funcional XI junto con el viario de acceso al muelle norte; una parcela ubicada al norte de la dársena, enfrente de la tercera alineación del muelle de ribera, que forma la subárea V-C y es colindante con los terrenos del área XI a los que nos acabamos de referir; y, dos pequeñas parcelas que albergan sendos restaurantes y forman parte del área funcional XIV.



También forma parte de esta subárea el dique Muelle Sur que tiene como única función la protección y cierre de la dársena de Anaga.

V-C. Terrenos ocupados por el antiguo depósito franco al norte de la dársena de Anaga, entre el vial de servicio del puerto a que se ha hecho referencia, el arranque del muelle norte y un vial interior que separa esta zona de la superficie de la subárea V-C destinada a contenedores.

Área VI. Comprende los terrenos ubicados al noreste del muelle norte, pasado el barranco de Tahodio, hasta el límite del área funcional VII. Se encuentra limitada hacia el interior por el vial que bordea la zona de servicio del puerto; también se integran en esta área los terrenos ubicados al norte del citado vial, al este del barranco de Valleseco. Se divide en cuatro subáreas:

VI-A. Situada al norte de la dársena de Anaga, comprende los terrenos ocupados por el Club Náutico.

VI-B. La integran los terrenos que parten de la ribera (perpendiculares a la costa) y llegan hasta el arranque de un pequeño dique de protección que se enfrenta a un estrecho muelle. Este espacio está previsto para usos náutico-deportivos.

VI-C. Estrecha franja de terrenos que se extiende a lo largo de la costa, a ambos lados de la desembocadura del barranco de Valleseco, hasta el vial de la zona de servicio del puerto.

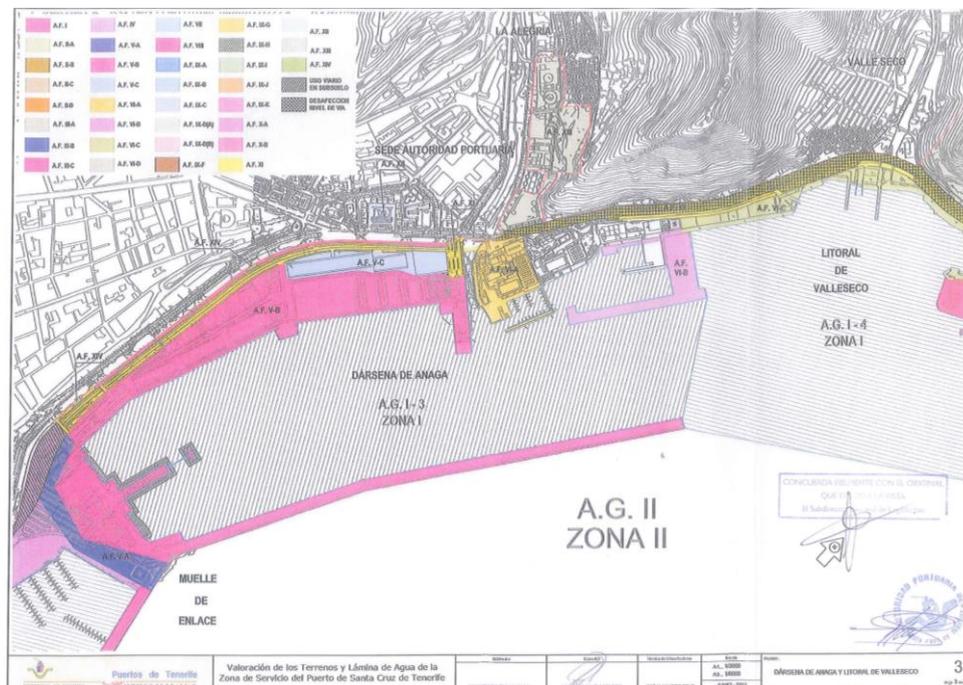


Figura 20. Áreas de valoración definidas en la Orden FOM/219/2013 en la Dársena de Anaga y el Litoral de Valleseco. Fuente: APSCT.



*VI-D. Parcela ubicada al otro lado de la autovía exterior. Se encuentra a un nivel superior al vial y a los terrenos de uso portuario contiguos.*

*Área VII. La integran los terrenos ubicados al norte del área VI, a ambos lados de los viales que los dividen en tres parcelas: la situada hacia el exterior tiene forma sensiblemente rectangular; la de menor dimensión, en el espacio comprendido entre los dos viales, tiene forma triangular; y, la de mayor dimensión situada hacia el interior del vial que ha sido objeto de importantes movimientos de roca para acondicionarla a su uso.*

*Área VIII. Comprende la práctica totalidad de los terrenos que conforman la dársena denominada del Este o del Bufadero, ubicados entre el dique del Este y el vial exterior del puerto. Forma también parte de este área una estrecha franja de terreno, en forma de cuña, situada entre los dos viales exteriores del puerto. Y, por último, se incluye el terreno ocupado por el dique del Este así como por el contradique Norte, que cierra la dársena del Este.*

*Área IX. Se encuentra ubicada al noreste del área funcional VIII, de la que se encuentra separada por una rotonda y el vial que recorre el dique del Este. Comprende la superficie colindante con la dársena del Este, a partir del citado vial, los terrenos que conforman la dársena pesquera y los situados a levante de la misma hasta el límite de la superficie real de la zona de servicio. Se divide en las siguientes subáreas:*

*IX-A. Comprende los terrenos de la zona de servicio situados más al interior, al otro lado de la autovía, entre la dársena del Este y la dársena Pesquera. Está acondicionada para almacenar derivados del petróleo.*

*IX-B. Contigua a la anterior, se encuentra separada de ella por la autovía de San Andrés. Está formada por los terrenos delimitados, al oeste por la rotonda utilizada como elemento divisor de las áreas funcionales VIII y XI, al norte por la mencionada autovía y, al sureste por una vía interior del puerto que discurre hacia el noreste. Igual que en la subárea anterior se almacenan derivados del petróleo.*

*IX-C. Se encuentra a continuación, hacia el mar. La delimita al noreste el vial interior anteriormente mencionado, al sur y sureste un nuevo vial que, partiendo también de la rotonda, toma sentido este y, a cien metros, toma sentido noreste hasta que se une con el anterior vial.*

*IX-D. Es el espacio que linda con el mar y con la subárea IX-C, separado de ésta por el vial que la delimita por el sur y sureste. Parte de los terrenos se encuentran consolidados pero la mayor parte de la superficie se encuentra todavía sin rellenar, en fase tan solo de proyecto. Se ha subdividido en dos zonas separadas por el vial que discurre más próximo al mar:*



*IX-D (A): Parcela que se sitúa a poniente del vial que está formada por los terrenos consolidados que actualmente tienen uso.*

*IX-D (B): Espacio situado a levante del vial en fase de proyecto.*

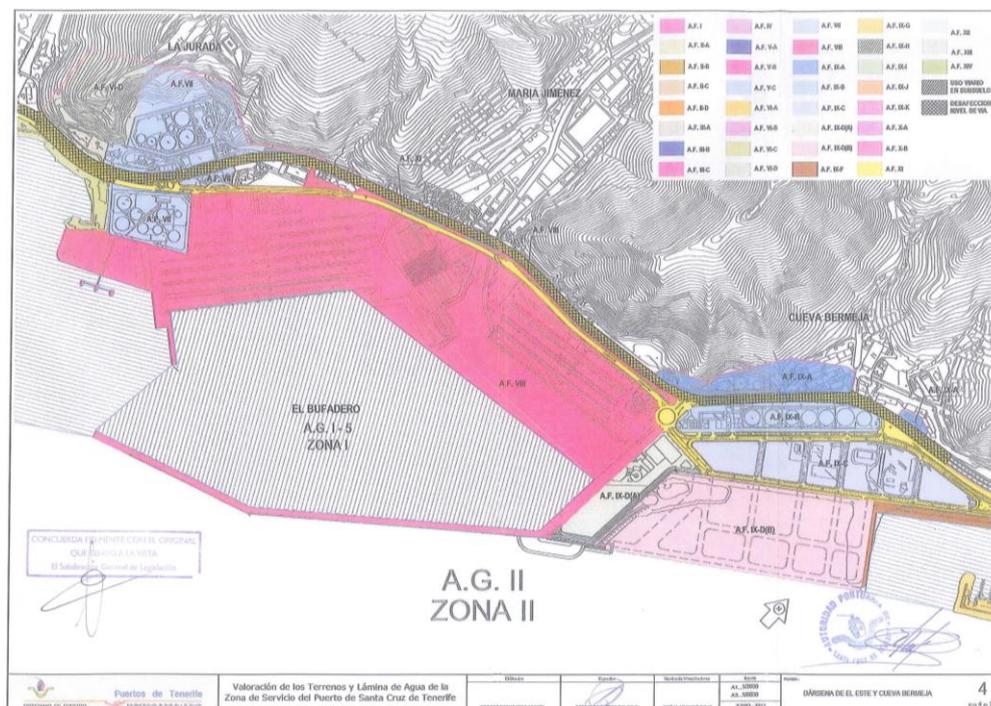


Figura 21. Áreas de valoración definidas en la Orden FOM/219/2013 en las zonas de El Bufadero y La Jurada. Fuente: APSCT.

*IX-F. Comprende una franja estrecha de terreno que bordea el acceso a la dársena pesquera, desde su desembocadura por la izquierda, y llega hasta la 1.ª Alineación de la dársena. Limita al este y sur con la zona I de aguas, por el oeste con el área IX-D (B) y, por el norte con el vial más próximo a la costa.*

*IX-G. Está formada por los terrenos ubicados en el extremo del dique que cierra la dársena pesquera, en su margen derecha. Limita al norte y oeste con zona I de aguas del puerto, por el sur con zona II de aguas portuarias y por el noreste con la 3.ª Alineación. Las dos anteriores áreas (IX-F y IX-G) se encuentran destinadas fundamentalmente a usos náutico-deportivos.*

*IX-H. Comprende la franja de terreno contigua a las tres alineaciones que conforman la dársena pesquera: en el muelle de ribera (muelle norte, Alineación 1.ª) tiene una anchura media aproximada de doce metros; en el fondo de la dársena (2.ª Alineación) tiene una anchura de muelle media aproximada de veinte metros; y, por último, en el muelle sur (3.ª Alineación) la anchura media aproximada es de treinta metros, salvo en el extremo occidental que, tomando en consideración el ancho de escollera de protección, alcanza un total de cuarenta y cinco metros.*



*IX-I. Abarca los terrenos comprendidos entre la autovía de San Andrés y el vial del puerto paralelo a la dársena, a continuación de la primera línea de edificación situada tras la 1.ª y la 2.ª Alineación de la dársena pesquera, hasta la unión de ambos viales en una rotonda situada al noreste, en las proximidades del Instituto Oceanográfico. Comprende también los terrenos ubicados al sur de este vial hasta el vial que discurre entre el vértice que hacen la 2.ª y la 3.ª Alineación y el Instituto Oceanográfico.*

*IX-J. La compone una superficie de terreno ganado al mar en el extremo este de la zona de servicio del puerto. Linda al norte con el área IX-H (extremo más interior de la 3.ª Alineación) y con el vial que va desde el vértice que hacen la 2.ª y la 3.ª Alineación y el Instituto Oceanográfico. Al sur con la Zona II de aguas portuaria sobre las que se prevé ejecutar una marina deportiva.*

*IX-K. Comprende los terrenos ocupados por los frigoríficos e instalaciones subsidiarias de la dársena pesquera, en la superficie existente a espaldas de la 1.ª Alineación y al fondo de la dársena tras la 2.ª Alineación.*

*Área X. Espacio de agua situado en el límite este de la zona de servicio del puerto. Se subdivide en dos:*

*X-A. Coincide con el espacio donde está proyectada la construcción de una marina deportiva. Linda al norte con la autovía, al sur y oeste con el área IX-J y por el este con la zona II de aguas del puerto.*

*X-B. Es un espacio de 8.862 m<sup>2</sup> ubicado al norte de la zona de servicio y adosado al subárea anterior sobre el que se proyecta ejecutar una zona de refugio con uso pesquero.*

*Área XI. Abarca toda la superficie ocupada por la vía de servicio del puerto que sirve, en casi toda su longitud (salvo en el extremo este), de delimitación exterior de la zona de servicio portuaria. Comienza por el acceso sur, al lado de las áreas II-A y II-D y finaliza por el acceso norte en el área IX-I.*

*Área XII. Comprende los terrenos sobre los que se ubican las oficinas de la Autoridad Portuaria, frente al área funcional V-C y al otro lado de la Avda. Francisco La Roche.*

*Área XIII. Incluye los terrenos de la zona de servicio ubicados en el Barrio de la Alegría, en la margen izquierda del Barranco de Tahodio y por encima de la vía de circulación exterior del puerto.*

*Área XIV. Está constituida por dos espacios ocupados por sendos restaurantes que dan a la Avda. Francisco La Roche.”*

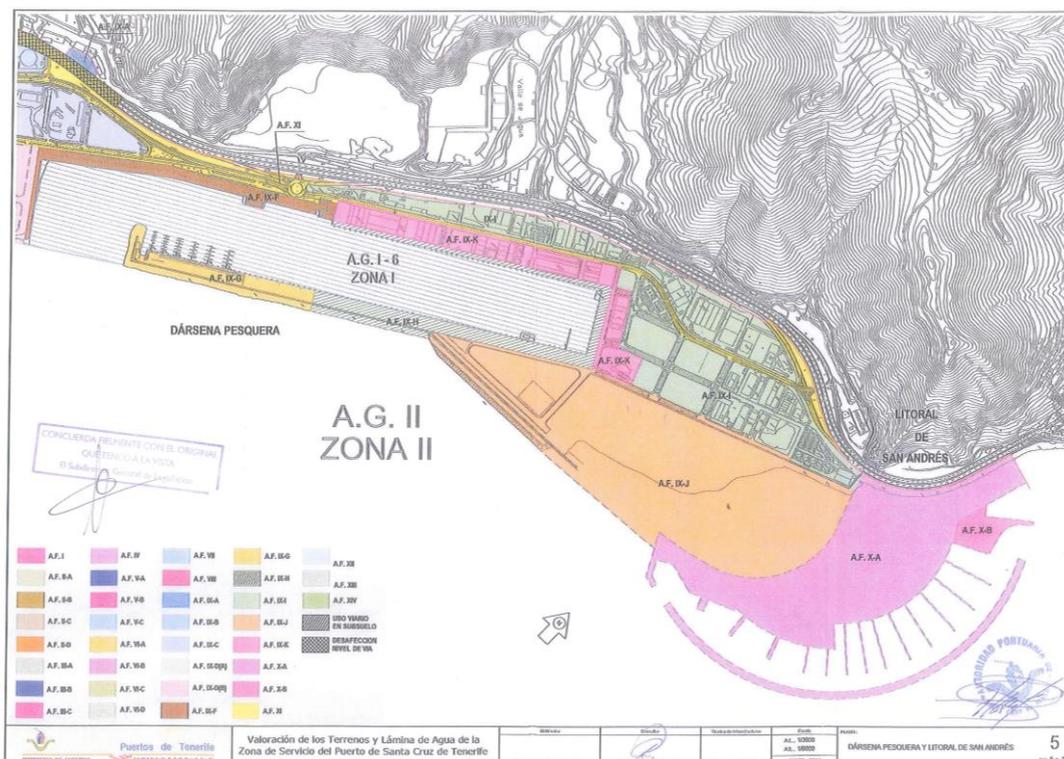


Figura 22. Áreas de valoración definidas en la Orden FOM/219/2013 en el entorno de la Dársena Norte.  
Fuente: APSCT.

#### 4.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

La superficie de la zona de aguas incluida dentro de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se corresponde con los espacios de la Zona I de aguas que se encuentran en el interior de las Dársenas de Los Llanos, Dársena de Anaga, El Bufadero, Dársena Norte y la correspondiente con el Litoral de Valleseco. En el expediente de determinación de la base imponible de la tasa de ocupación vigente, se distinguen seis áreas de valoración dentro de la zona I de aguas, una en el interior de cada una de las dársenas o áreas anteriormente mencionadas, salvo en el caso de la Dársena de Los Llanos, en la cual se distinguen dos áreas de valoración de aguas. En el caso de la Zona II de aguas su definición se encuentra establecida por los límites de contacto con los diques de protección que definen las citadas dársenas de acuerdo con la definición de la zona de aguas establecida en el PUEP vigente. Según se recoge en la mencionada Orden:

*“Área I-1. Es el espacio de agua comprendido en la embocadura de la dársena de los Llanos.*

*Área I-2. Es el espacio de agua situado al fondo de la dársena de los Llanos.*

*Área I-3. La constituye el espacio de agua incluido en la dársena de Anaga.*

*Área I-4. Está formada por las aguas de la zona I comprendidas entre la dársena de Anaga y la dársena pesquera.*

*Área I-5. Comprende el espacio de agua de la Dársena de El Bufadero.*

*Área I-6. Está formada por el espacio de agua incluida en la dársena pesquera.*

*Área II. Comprende todas las aguas incluidas en la zona II o exterior de las aguas portuarias.”*

### **4.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE**

La última revisión de la base imponible de la tasa de ocupación aplicable a de los terrenos y de la lámina de agua de la zona de servicio de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se aprobó a través de la Orden FOM/219/2013, de 29 de enero. Atendiendo al apartado 3 del artículo 177 del TRLPEMM, la base imponible de la tasa de ocupación aplicable a los terrenos y lámina de agua del puerto podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a la base imponible aplicable.

De acuerdo con lo anterior, y habiendo transcurrido más de 10 años desde la aprobación de la última determinación de la base imponible de la tasa de ocupación aplicable a los terrenos y lámina de agua del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, es necesario, de acuerdo con el artículo 177 del TRLPEMM, llevar a cabo un nuevo expediente.

## **5. METODOLOGÍA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE**

En el presente capítulo se muestran, en primer lugar, los criterios establecidos en el TRLPEMM para la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de la zona de servicio terrestre y la zona de aguas de los puertos de interés general del sistema portuario estatal, a través de los cuales se ha definido la metodología empleada para la nueva determinación de la base imponible de la zona de servicio terrestre y la zona de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

### **5.1. CRITERIOS ESTABLECIDOS EN EL TRLPEMM**

El TRLPEMM establece, en su artículo 175, que la base imponible de la tasa de ocupación es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la siguiente forma:



- **Ocupación de terrenos:** Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de las superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio y su proximidad, accesibilidad y conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

- **Ocupación de las aguas del puerto:** Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor de este será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

## 5.2. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE

En el presente apartado se indica la metodología empleada para la elaboración de la nueva determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de la zona de servicio terrestre y lámina de agua del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la cual se ha realizado de acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM, principalmente en sus artículos 175 y 177 sobre base imponible y valor de los terrenos y las aguas del puerto.

### 5.2.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LOS TERRENOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

Se considerarán terrenos portuarios aquellos adscritos a la zona de servicio portuaria, es decir, los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos y el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.



Por tanto, y según la legislación aplicable a las zonas de dominio público portuario, el proceso metodológico a seguir para la obtención de la base imponible de la tasa por la ocupación de los terrenos responde al siguiente esquema:

- a) División de la zona de servicio del puerto en áreas funcionales.
- b) División de las áreas funcionales en subzonas de características comunes que constituirán las diferentes áreas del puerto para la determinación de la base imponible.
- c) Determinación de los valores de referencia asociados a las áreas definidas en función del estudio de mercado y de criterios de similitud.
  - Recopilación de datos: Para el valor de referencia de los terrenos del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se han tomado diferentes muestras de suelos en venta en polígonos industriales situados en el municipio de Santa Cruz de Tenerife y en los que se encuentran dentro del radio de influencia considerado. Concretamente:
    - Santa Cruz de Tenerife: Polígono Costa Sur, Polígono Industrial El Mayorazgo y Polígono Industrial El Molino.
    - El Rosario: Polígono Industrial La Campana.
    - Arafo: Polígono Industrial Güimar y Polígono El Carretón.
    - Los Realejos: Polígono Industrial La Gañanía.
    - San Cristóbal de la Laguna: Polígono Industrial Geneto y Polígono Industrial Las Torres de Taco.
  - Con los datos obtenidos se ha realizado un análisis sobre los precios de mercado y se ha obtenido el valor de referencia tras aplicar un margen comercial entre el valor de oferta y el valor previsible de venta por el que finalmente se cierre la operación, y se han descartado también aquellos valores que queden fuera del rango definido por la desviación típica de la muestra.
- d) Determinación de los coeficientes correctores del valor de referencia de acuerdo con los criterios establecidos en el TRLPEMM:
  - Grado de urbanización general de la zona.
  - Características de la ordenación.
  - Grado de centralidad con la zona de servicio.
  - Proximidad, accesibilidad y conexión con otros modos de transporte
  - Evaluación de la infraestructura portuaria, en particular, de las instalaciones de atraque y la accesibilidad marítima.

A través de estos coeficientes, y otros complementarios que se consideren, se pondera el valor diferencial de los terrenos portuarios sobre el valor de referencia inicial.



- e) Obtención de la base imponible para cada área tras la aplicación de los coeficientes correctores establecidos sobre el valor de referencia.

### **5.2.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA**

Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio comprenderán las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

De acuerdo con el artículo 69 del TRLPEMM la zona de servicio de aguas se subdivide en dos zonas, zona I y zona II, por lo que a continuación se describe la metodología que se aplicará en cada caso.

#### **a. Zona I**

La Zona I, o interior de las aguas portuarias, abarcará las aguas abrigadas naturalmente o por el efecto de diques de abrigo. Las superficies que quedan sumergidas durante la pleamar máxima viva equinoccial serán consideradas como superficies de agua. En la Zona I, las distintas subzonas de la lámina de agua abrigada tomarán como valor de referencia inicial el valor medio de la base imponible aplicable de los terrenos aledaños, sin que pueda exceder del valor de estos, tal y como establece el TRLPEMM.

El proceso a seguir será análogo al anterior:

- a) División de la Zona I de aguas del puerto en áreas funcionales, de acuerdo con los criterios reflejados en el apartado 6.2 de la presente memoria.
- b) Determinación del valor de referencia de cada área funcional de la lámina de agua, en función del valor de la base imponible resultante para los terrenos de la zona de servicio terrestre circundantes.
- c) Determinación de los coeficientes de ponderación de acuerdo con las condiciones de abrigo, profundidad y localización.
- d) Obtención de los valores para las distintas zonas de la lámina de agua.

#### **b. Zona II**

La Zona II o exterior de las aguas portuarias, comprenderá el resto de las aguas adscritas a la Autoridad Portuaria y para la determinación de su base imponible se sigue una metodología similar a la anteriormente descrita, con la salvedad de que, en este caso, se ha tomado como valor de referencia el valor de la base imponible resultante para el



área de la zona I que esté en contacto con la zona II. En este caso, al estar en contacto tres de ellas, el área I.1, el área I.4 y el área I.6, se ha tomado el valor medio de estas.

## **6. ÁREAS DE CÁLCULO DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN**

En el presente capítulo se realiza la descripción de la delimitación física de las áreas de valoración definidas dentro de la zona de servicio terrestre y de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, siendo su zona de servicio vigente la definida en el PUEP a través de la Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio (en adelante PUEP vigente).

### **6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

La zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha dividido en 27 áreas de valoración, sobre las cuales se ha realizado la definición detallada de sus límites físicos, de forma que quede establecido en el presente documento con qué área de valoración se corresponde cada zona que forma parte de la zona de servicio terrestre vigente del puerto.

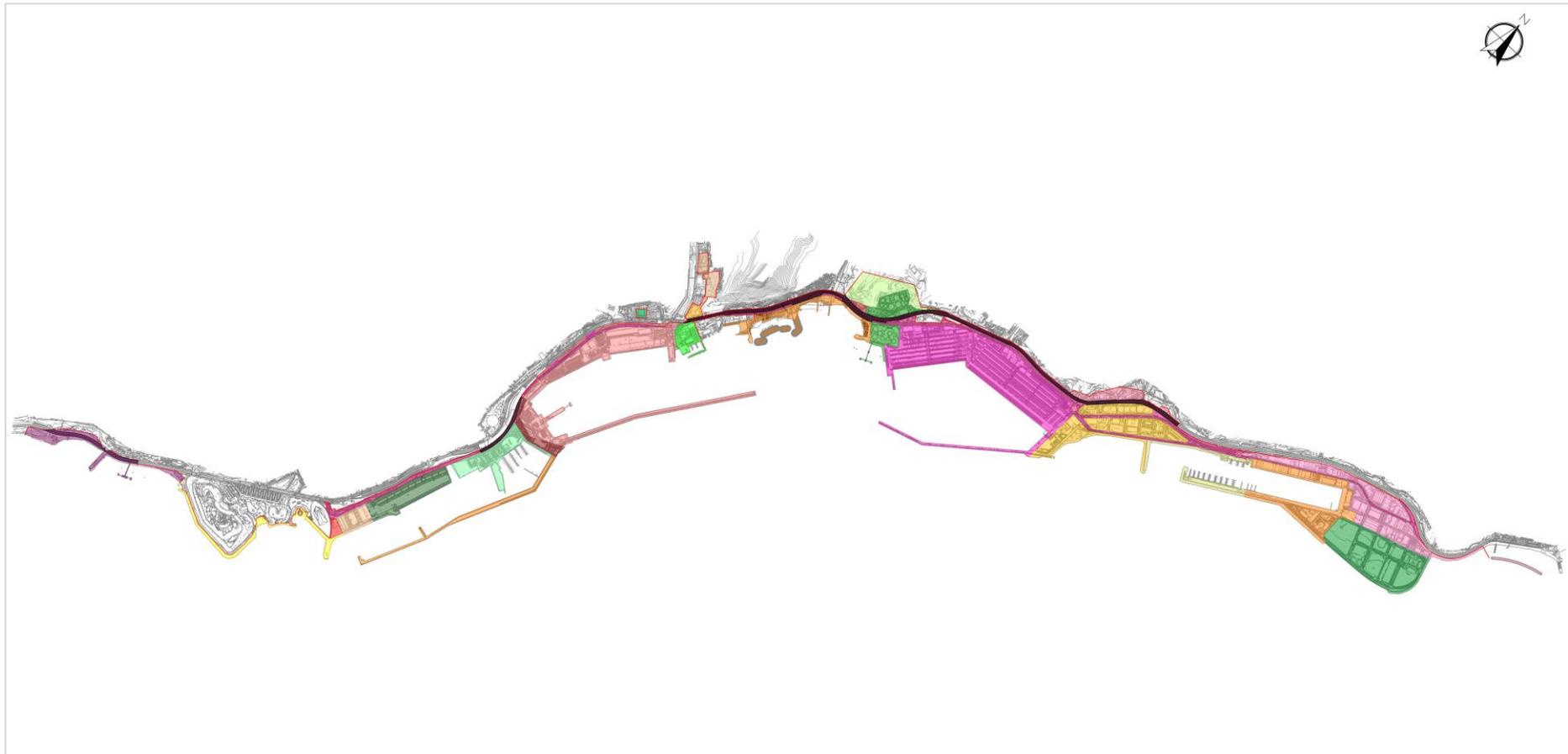


Figura 23. Zonificación propuesta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



### 6.1.1. ÁREA 1: LA HONDURA

El área 1 comprende los terrenos situados en el entorno del denominado como Muelle de La Hondura, así como las infraestructuras vinculadas a la actividad industrial de refinería situadas al noreste del mismo, quedando fuera de la zona de servicio del Puerto los terrenos situados a una cota superior, correspondientes con el paso superior de la carretera TF-4, de acuerdo con lo establecido en el PUEP vigente del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, aprobado por Orden FOM/2493/2006, de 13 de julio. El área 1 de valoración se encuentra definida en sus extremos norte y suroeste, por la delimitación de la zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife establecida en el PUEP vigente mientras que, en el lado sureste, el límite del área 1 se encuentra definido por el contacto de la zona de servicio terrestre con la zona de aguas del Puerto. Por último, el límite del área 1 en su extremo noreste se encuentra definido por el extremo noreste de la Playa de Callado, el cual se establece mediante la línea exterior del espigón oeste situado junto al Club de Pesca Virgen de Regla, quedando dicha infraestructura fuera de los límites del área 1.

### 6.1.2. ÁREA 2: PARQUE MARÍTIMO

El área 2 incluye la superficie correspondiente con la infraestructura de protección del Palmetum, el Parque Marítimo César Manrique, el Castillo de San Juan Bautista y el Auditorio de Tenerife, así como la Playa del Serres. El límite del área 2 en su lado suroeste se define mediante el extremo noreste de la Playa de Callado, el cual se establece mediante la línea exterior del espigón oeste situado junto al Club de Pesca Virgen de Regla, incluyéndose dicha infraestructura dentro de los límites del área 2. Continúa en dirección noreste de acuerdo con la definición de la zona de servicio vigente del Puerto definida en este caso en la Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos pertenecientes a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife localizados en el “Área Funcional II. Parque Marítimo” adscritos a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y por su contacto con la zona de aguas del Puerto. El límite del área 2 en su lado noreste se encuentra definido por la delimitación de la parcela situada al noreste del Auditorio de Tenerife, la cual se encuentra determinada por la alineación longitudinal del muro de contención que sirve de apoyo para la escollera de protección existente en dicha zona, hasta alcanzar la intersección de dicha alineación con el vallado que separa dicha parcela del vial denominado como Calle Vía Transversal 1 Los Llanos, quedando la citada parcela fuera de los límites del área 2 de valoración.

### 6.1.3. ÁREA 3: PARCELA JUNTO AL AUDITORIO DE TENERIFE

El área 3 comprende los terrenos correspondientes a la parcela situada al noreste del Auditorio de Tenerife, cuya delimitación se encuentra determinada por la alineación longitudinal del muro de contención que sirve de apoyo para la escollera de protección existente en dicha zona, hasta alcanzar la intersección de dicha alineación con el vallado



que separa dicha parcela del vial denominado como Calle Vía Transversal 1 Los Llanos, quedando dicho vial fuera de los límites del área 3 de valoración. Continúa la delimitación del área 3 en dirección noroeste siguiendo la alineación del vallado de separación entre la parcela y el vial mencionados hasta alcanzar la línea imaginaria paralela a 5 m de distancia del vallado que separa la citada parcela con el vial denominado como Vía Transversal 3 Los Llanos, punto a partir del cual modifica su dirección 90° hacia el suroeste y continúa hasta alcanzar el límite de la zona de servicio establecido en el PUEP vigente.

#### **6.1.4. ÁREA 4: ALMACENES DÁRSENA LOS LLANOS**

El área 4 se corresponde con los terrenos situados junto a la bocana de la Dársena de Los Llanos, sobre los cuales se asientan tres edificaciones. La delimitación del área 4 se encuentra definida en su lado suroeste por el vallado de separación existente entre la parcela situada junto al Auditorio de Tenerife y el vial denominado como Calle Vía Transversal 1 Los Llanos y continúa hasta su intersección con la línea imaginaria paralela a 5 m de distancia de la fachada del edificio situado más al sur de los tres. Continúa la delimitación en dirección noreste a través de la alineación definida hasta su intersección con la prolongación del cerramiento de separación existente entre la terminal colindante y la parcela en la que se encuentran las tres edificaciones mencionadas, mientras que el límite por el lado suroeste se encuentra definido por el contacto de la zona de servicio terrestre con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.5. ÁREA 5: TERMINAL DÁRSENA DE LOS LLANOS**

El área 5 incluye la superficie dedicada al uso de mercancía general, carga rodada y contenedores de la Dársena de Los Llanos establecido en el Plan Especial vigente. La delimitación del área 5 en su lado sur se encuentra definida por el cerramiento de separación existente entre la propia terminal y la parcela situada al sur en la cual se asientan tres edificaciones, así como su prolongación hasta su intersección con la prolongación en dirección sur de la alineación definida por el murete de separación existente entre el vial principal de conexión la Avenida de la Constitución y la terminal. Continúa la delimitación del área 5 en dirección norte a través de la alineación del murete citado hasta alcanzar la zona de aguas del puerto existente en su lado norte. En dirección norte y en dirección este la delimitación del área 5 se encuentra definida por el contacto de la zona de servicio terrestre con la zona de aguas del Puerto hasta alcanzar la prolongación de la alineación del cerramiento de separación existente entre la terminal y la parcela situada al sur en la cual se asientan tres edificaciones.

#### **6.1.6. ÁREA 6: DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA DE LOS LLANOS**

El área 6 se corresponde con los terrenos situados junto a la Dársena Náutico-Deportiva de Los Llanos. La delimitación del área 6 se encuentra definida por el contacto con la zona de aguas del Puerto en sus lados sur y este, mientras que en su lado oeste el límite del área 6 se encuentra definido por el límite de la zona de servicio del Puerto teniendo



en cuenta las desafectaciones del dominio público portuario aprobadas posteriormente a la aprobación del PUEP vigente mediante la *Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos del dominio público portuario del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tras la ejecución de las obras de soterramiento de la vía litoral y de la vía de servicio portuaria, en la zona del Muelle de Enlace* y la posterior *Orden por la que se desafecta del dominio público portuario la explanada sobre la cubierta del túnel de la vía de servicio portuaria en la zona del Muelle de Enlace del puerto de Santa Cruz de Tenerife (desafectación del suelo y no del subsuelo)*. En su lado norte, el área 6 se encuentra definida por la línea compuesta por los puntos de coordenadas UTM (ETRS89, Huso 28-N):

	X	Y
1	378.003,2133	3.149.682,9775
2	378.147,9779	3.149.652,3514
3	378.361,7996	3.149.704,7437

#### 6.1.7. ÁREA 7: DIQUE DE ABRIGO DÁRSENA DE LOS LLANOS

El área 7 se corresponde con la superficie del Dique de Abrigo de la Dársena de Los Llanos. Su delimitación se encuentra definida por el contacto con la zona de aguas del Puerto en todo su contorno salvo en su extremo norte, en el cual la delimitación del área 6 se define mediante la prolongación de la alineación norte denominada L.1.A del muelle del dique de abrigo de la Dársena de Los Llanos, hasta alcanzar la línea compuesta por los puntos de coordenadas UTM (ETRS89, Huso 28-N):

	X	Y
1	378.332,7713	3.149.697,6308
2	378.361,7996	3.149.704,7437

#### 6.1.8. ÁREA 8: MUELLE DE ENLACE

El área 8 incluye parte de los terrenos ganados al mar entre la Dársena de Anaga y la Dársena de Los Llanos, en lo que se conoce como Muelle de Enlace. Su delimitación se encuentra definida en su lado este por el contacto con la zona de aguas del Puerto, mientras que, en el lado oeste, la delimitación del área 8 se encuentra definida por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente y las desafectaciones del dominio público portuario aprobadas posteriormente mediante la *Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos del dominio público portuario del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tras la ejecución de las obras de soterramiento de la vía litoral y de la vía de servicio portuaria, en la zona del Muelle de Enlace* y la posterior *Orden por la que se desafecta del dominio público portuario la explanada sobre la cubierta del túnel de la vía de servicio portuaria en la zona del Muelle*



de Enlace del puerto de Santa Cruz de Tenerife (desafectación del suelo y no del subsuelo). En el lado sur la delimitación del área 7 se encuentra definida por la línea compuesta por los puntos de coordenadas UTM (ETRS89, Huso 28-N):

	X	Y
1	378.003,2133	3.149.682,9775
2	378.147,9779	3.149.652,3514
3	378.361,7996	3.149.704,7437

En su lado norte el área se encuentra definida por la línea compuesta por los puntos de coordenadas UTM (ETRS89, Huso 28-N):

	X	Y
1	377941.2631	3149845.9075
2	377968.2739	3149844.1632
3	378007.4352	3149730.7301
4	378147.2139	3149685.5248
5	378344.9454	3149786.5065
6	378344.7428	3149787.489
7	378360.4319	3149795.4433

#### 6.1.9. ÁREA 9: DÁRSENA DE ANAGA

El área 9 se corresponde con los terrenos que forman la denominada Dársena de Anaga. La delimitación del área 9 se encuentra definida en su lado este por el contacto con la zona de aguas del Puerto, mientras que, en el lado oeste, se encuentra definida por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente y las desafectaciones del dominio público portuario aprobadas posteriormente mediante la *Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan unos terrenos del dominio público portuario del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, tras la ejecución de las obras de soterramiento de la vía litoral y de la vía de servicio portuaria, en la zona del Muelle de Enlace* y la posterior *Orden por la que se desafecta del dominio público portuario la explanada sobre la cubierta del túnel de la vía de servicio portuaria en la zona del Muelle de Enlace del puerto de Santa Cruz de Tenerife (desafectación del suelo y no del subsuelo)*. El límite del área 9 en su lado norte se encuentra definido por el muro de separación existente entre el vial que accede al Edificio de la Corporación de Prácticos y el Barranco de Tahodio. El resto de la delimitación del área 9 se encuentra definida por su contacto con la zona de aguas del Puerto hasta alcanzar en su lado sur la línea compuesta por los puntos de coordenadas UTM (ETRS89, Huso 28-N):

	X	Y
1	377941.2631	3149845.9075
2	377968.2739	3149844.1632



3	378007.4352	3149730.7301
4	378147.2139	3149685.5248
5	378344.9454	3149786.5065
6	378344.7428	3149787.489
7	378360.4319	3149795.4433

Se encuentra excluida del área 9 la superficie correspondiente con el viario según la definición de este realizada en el PUEP vigente, así como dos superficies independientes correspondientes con el uso Hostelería/Restauración definido en el Plan Especial en esa zona, ambas situadas sobre la Avenida Francisco la Roche. La primera de ellas se corresponde con el edificio del restaurante existente actualmente en la Avenida Francisco La Roche nº 4, con un frente total de parcela de 59 metros siguiendo la alineación del muro de contención existente en esa zona. La segunda de las áreas de uso Hostelería/Restauración viene definida en su lado oeste por la delimitación de la zona de servicio del Puerto establecida en el PUEP vigente, mientras que el límite por el lado norte se encuentra definido por la línea perpendicular al límite de la zona de servicio que parte de la prolongación del paso de cebrá existente junto a las escaleras de conexión entre la vía de servicio Muelle de Ribera y la Avenida Francisco La Roche. Continúa la delimitación 64 m en dirección hacia el sur siguiendo la alineación del muro de contención existente en esa zona, punto a partir del cual parte la línea que define el límite por el lado sur mediante la línea perpendicular a la delimitación de la zona de servicio que une dicho punto con la propia delimitación de la zona de servicio del Puerto.

#### **6.1.10. ÁREA 10: RESTAURANTES AVENIDA FRANCISCO LA ROCHE**

El área 10 de valoración se corresponde con las dos áreas definidas con uso pormenorizado de Hostelería/Restauración con acceso desde la Avenida Francisco La Roche, la cual se encuentra fuera de la zona de servicio terrestre del Puerto según lo establecido en el PUEP vigente. Por tanto, el área 10 se compone de dos áreas independientes, siendo la primera de ellas la correspondiente con el edificio del restaurante existente actualmente en la Avenida Francisco La Roche nº 4, con un frente total de parcela de 59 metros siguiendo la alineación del muro de contención existente en esa zona.

La segunda de las áreas que componen el área 10 de valoración se define en su lado oeste por la delimitación de la zona de servicio del Puerto establecida en el PUEP vigente, mientras que el límite por el lado norte se encuentra definido por la línea perpendicular al límite de la zona de servicio que parte de la prolongación del paso de cebrá existente junto a las escaleras de conexión entre la vía de servicio Muelle de Ribera y la Avenida Francisco La Roche. Continúa la delimitación 64 m en dirección hacia el sur siguiendo la alineación del muro de contención existente en esa zona, punto a partir del cual parte la línea que define el límite por el lado sur mediante la línea



perpendicular a la delimitación de la zona de servicio que une dicho punto con la propia delimitación de la zona de servicio del Puerto.

#### **6.1.11. ÁREA 11: EDIFICIO AUTORIDAD PORTUARIA**

El área 11 se corresponde con la superficie terrestre en la que se ubica el edificio de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en la Avenida Francisco La Roche. Su delimitación se define en todo su contorno según la delimitación de la zona de servicio terrestre del PUEP vigente en esa zona.

#### **6.1.12. ÁREA 12: BARRANCO DE TAHODIO**

El área 12 de valoración incluye los terrenos que se corresponden con el cauce del Barranco de Tahodio, quedando fuera de ella la superficie en subsuelo correspondiente al viario. Su delimitación se define en su lado noroeste por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente, mientras que en su lado sureste se encuentra definida por el contacto con la zona de aguas del Puerto definido de acuerdo con la cartografía utilizada en dicha zona. En su lado sur la delimitación del área 12 se encuentra definida por el muro de separación existente entre el vial que accede al Edificio de la Corporación de Prácticos y el Barranco de Tahodio, mientras que, en su lado norte, el límite se define según la alineación del muro de contención que separa el Barranco de Tahodio del recinto del Real Club Náutico de Tenerife.

#### **6.1.13. ÁREA 13: REAL CLUB NÁUTICO DE TENERIFE**

El área 13 de valoración se corresponde con los terrenos en los que se emplaza el Real Club Náutico de Tenerife. Su delimitación se define, en sus lado oeste y norte a través de la definición de la zona de servicio del PUEP vigente, quedando fuera de dicha área los terrenos en subsuelo correspondientes con el viario en esa zona, mientras que, en el lado este, la delimitación del área 13 se define mediante el contacto con la zona de aguas del Puerto. Por último, su delimitación en el lado sur se define según la alineación del muro de contención que separa el Barranco de Tahodio del recinto del Real Club Náutico de Tenerife.

#### **6.1.14. ÁREA 14: OFICINAS DE TAHODIO**

El área 14 se corresponde con la superficie con uso de oficinas establecido en el Plan Especial vigente del Puerto, en la margen norte del Barranco de Tahodio al oeste de la vía TF-11. Su delimitación en el lado este se define mediante el contacto con la delimitación de la superficie de viario desafectada a nivel de superficie definida en el PUEP vigente. Continúa la definición del área 14 por el norte y hacia el oeste siguiendo la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente hasta alcanzar la línea imaginaria definida por las fachadas del lado sur de los edificios residenciales colindantes y su prolongación hasta su intersección con el límite de la zona de servicio terrestre del Puerto para continuar el límite en su extremo oeste por la traza definida por la delimitación de la zona de servicio vigente.



#### **6.1.15. ÁREA 15: BARRIO DE LA ALEGRÍA**

El área 15 de valoración incluye los terrenos correspondientes al Barrio de La Alegría, el cual se encuentra situado en la margen norte del Barranco de Tahodio, en el lado oeste de la vía TF-11. Se encuentra definida por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente y su posterior desafectación del dominio público portuario en dicha zona establecido en la *Orden de 7 de noviembre de 2018, por la que se desafectan del dominio público portuario unos terrenos situados en el Área XIV Tahodio, pertenecientes a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*. En el lado sureste el límite del área 15 se encuentra definido por la línea imaginaria definida por las fachadas del lado sur de los edificios residenciales colindantes y su prolongación hasta su intersección con el límite de la zona de servicio terrestre del Puerto.

#### **6.1.16. ÁREA 16: LITORAL DE VALLESECO**

El área 16 de valoración se corresponde con los terrenos correspondientes al litoral de Valleseco, los cuales se ubican entre el nuevo paseo marítimo de Valleseco y su continuación hasta la Playa Valleseco. Su delimitación se define en el lado oeste a través de la alineación del muro de separación existente entre la Avenida de Anaga y el litoral de Valleseco, mientras que en lado sur su delimitación se encuentra definida por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en el PUEP vigente. En el lado este la delimitación del área 16 se encuentra definida por el contacto de la zona de servicio terrestre con la zona de aguas del Puerto, mientras que, en lado noreste, su delimitación se encuentra definida por el cerramiento existente de separación entre la parcela de depósitos de combustible situada junto a la Dársena del Bufadero y la zona de baño Acapulco-El Bloque y su prolongación en dirección sureste hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.17. ÁREA 17: ESPACIOS LIBRES DEL BUFADERO**

El área 17 comprende los terrenos definidos como Espacio Libre Público en el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, los cuales se corresponden con una ladera de gran desnivel situada en el lado norte de la vía TF-11, en la parte norte de Valleseco y tras las parcelas en las que se ubican los depósitos de combustibles de la zona de El Bufadero. Su delimitación se define en su lado norte y oeste por la delimitación de la zona de servicio terrestre del PUEP vigente y, en su lado sur y este, por el muro de separación del canal existente y las parcelas en las que se ubican los depósitos de combustible, así como su continuación hacia el sur siguiendo la alineación del cerramiento de separación existente entre la estación de servicio y los Espacios Libres.

#### **6.1.18. ÁREA 18: OFICINAS MARGEN NORTE DEL BUFADERO**

El área 18 incluye la superficie de terrenos sin urbanizar situados en lado oeste del área de depósitos de Graneles Líquidos de la margen norte del Bufadero. La delimitación del área 18 en dirección norte y este se define mediante el muro que define el cerramiento



de la parcela, mientras que el límite por su margen sur se define por el contacto con la delimitación de la zona de viario que no forma parte de la zona de servicio terrestre a cota de rasante.

#### **6.1.19. ÁREA 19: DEPÓSITOS DEL BUFADERO**

El área 19 se compone de dos áreas separadas por la vía TF-11 dedicadas al tráfico de Graneles Líquidos en la zona del Bufadero, junto a la terminal de contenedores. La delimitación del área 19 en la margen norte de la vía TF-11 se define mediante el muro de separación de dicha parcela con los terrenos sin urbanizar situados en dirección norte y oeste, mientras que su límite por el lado este queda definido por el contacto con la delimitación de la zona de viario que no forma parte de la zona de servicio terrestre a cota de rasante.

En el caso de la bolsa de terreno situado en la margen sur de la vía TF-11, esta se encuentra definida en su lado suroeste por el cerramiento existente de separación entre la parcela de depósitos de combustible situada junto a la Dársena del Bufadero y la zona de baño Acapulco-El Bloque y su prolongación en dirección sureste hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto, la cual define su delimitación por el lado suroeste. En su lado oeste el área 19 se encuentra delimitada por la alineación del muro de apoyo de la escollera de protección de la terminal de contenedores y su prolongación en dirección noroeste hasta alcanzar el cerramiento de la parcela de depósitos de combustible, punto a partir del cual continúa la delimitación siguiendo la alineación de dicho cerramiento hasta alcanzar la calzada de la vía TF-11, la cual define el límite del área 19 en su lado norte.

#### **6.1.20. ÁREA 20: TERMINAL DE CONTENEDORES DEL BUFADERO**

El área 20 de valoración incluye la superficie dedicada al tráfico de contenedores en la Dársena de El Bufadero. Su delimitación se define, en su lado suroeste por la alineación del muro de apoyo de la escollera de protección de la terminal de contenedores y su prolongación en dirección noroeste hasta alcanzar el cerramiento de la parcela de depósitos de combustible, punto a partir del cual continúa la delimitación siguiendo la alineación de dicho cerramiento hasta alcanzar la calzada de la vía TF-11, la cual define el límite del área 20 en su lado norte hasta alcanzar la glorieta situada en el lado este de la terminal de contenedores, no incluida en el área. Continúa la delimitación del área 20 bordeando exteriormente la citada glorieta hasta alcanzar el cerramiento existente entre el área de operación del muelle del Dique del Este y los terrenos en los que se emplazan las naves situadas junto a la calle vía Litoral Cueva Bermeja, y su prolongación hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto. El resto del área 20 se define por el contacto entre la zona de servicio terrestre y la zona de aguas del Puerto.



#### 6.1.21. ÁREA 21: MARGEN SUR CUEVA BERMEJA

El área 21 de valoración se corresponde con los terrenos situados en la margen sur de la vía TF-11 en la zona denominada Cueva Bermeja, excluyendo del área 21 la superficie correspondiente con los viales denominados calle vía interior Cueva Bermeja y calle vía Tr1 Cueva Bermeja. Su delimitación se define, en su lado oeste por el límite este de la calzada de la glorieta existente en la Calle Dique del Este. Continúa hacia el sur la delimitación mediante la definición del contorno exterior de la citada glorieta hasta su intersección con la línea imaginaria perpendicular al eje de la Vía Tr1 Cueva Bermeja definida por su contacto con el vértice oeste de la citada mediana y su prolongación en dirección sur hasta su contacto con el borde de la calzada, excluyéndose dicho vial del área 21. Continúa la delimitación del área 21 siguiendo la alineación del cerramiento existente entre el área de operación del muelle de la Calle Dique del Este y los terrenos en los que se emplazan las naves situadas junto a la calle vía Litoral Cueva Bermeja, y su prolongación hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto.

La delimitación en el lado norte se define mediante el contacto del área 21 con la delimitación de la superficie de viario desafectada de la zona de servicio del Puerto a cota de rasante en el PUEP vigente hasta alcanzar el cerramiento existente en el extremo este de la parcela de depósitos situada entre la vía TF-11 y la calle vía interior Cueva Bermeja. En dirección noreste, el límite del área 21 se encuentra definido por el contacto de las parcelas situadas entre la calle vía interior Cueva Bermeja y la calle vía Litoral Cueva Bermeja. Continúa hacia el suroeste siguiendo los límites de dichas parcelas y quedando fuera del área 21 la superficie correspondiente al vial calle vía Litoral Cueva Bermeja en toda su sección, hasta alcanzar la línea imaginaria que define el eje del espigón de protección situado en el lado oeste de la Dársena Norte y su prolongación hacia el sur hasta su contacto con la zona de aguas del Puerto, la cual define la delimitación del resto del área 21.

#### 6.1.22. ÁREA 22: MARGEN NORTE CUEVA BERMEJA

El área 22 de valoración se corresponde con los terrenos situados en la margen norte de la vía TF-11 en la zona denominada Cueva Bermeja, en la cual se ubican depósitos dedicados al tráfico de graneles líquidos. Su delimitación se compone de dos áreas independientes, las cuales se definen mediante la delimitación de la zona de servicio del Puerto establecida en el PUEP vigente en su lado norte, mientras que, en su lado sur y sureste, la delimitación del área 22 se define mediante el contacto con la delimitación de la superficie de viario desafectada de la zona de servicio del Puerto a cota de rasante en el PUEP vigente.

#### 6.1.23. ÁREA 23: INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS DÁRSENA NORTE

El área 23 de valoración se compone de dos áreas independientes en las que se ubican las instalaciones de uso náutico-deportivo de la Dársena Norte. La delimitación del área 23 en su lado oeste se define mediante la línea imaginaria que define el eje del espigón



de protección situado en el lado oeste de la Dársena Norte y su prolongación hacia el sur hasta su contacto con la zona de aguas del Puerto. Continúa la delimitación del área 23 por el norte, en dirección hacia el este siguiendo la alineación del cerramiento de separación de la zona de aguas situado en el borde sur de la calzada de la calle Vía Interior Cueva Bermeja hasta alcanzar la estación de servicio de combustible situada junto a la marina náutico-deportiva. Continúa la delimitación del área 23 en dirección hacia el este siguiendo la alineación del contorno de la parcela correspondiente a la estación de servicio hasta alcanzar la línea definida por el vértice oeste donde comienza el muelle norte de la Dársena Pesquera y la perpendicular a dicho muelle, prolongándose dicha línea en el lado sur de la dársena hasta su contacto con la zona de aguas del Puerto, la cual define el resto de la delimitación del área 23.

#### **6.1.24. ÁREA 24: MUELLES DÁRSENA NORTE**

El área 24 incluye los terrenos de la Dársena Norte situados en primera línea de muelle. Su delimitación viene definida por el cantil del muelle en sus tres alineaciones, siendo su extremo suroeste el definido por la línea perpendicular al muelle norte, trazada desde el arranque de dicho muelle junto a la Estación de servicio, y prolongándose imaginariamente hasta el muelle situado sobre el dique de abrigo. La delimitación en el lado norte se define mediante el borde sur de la calzada de la Vía Transversal 1 Dársena Pesquera, la cual no se incluye dentro del área 24, hasta su intersección con la Calle Puerto de La Estaca a través de la que continúa el límite, aunque dejando fuera del área 24 la parcela situada junto a la intersección, la cual alberga una tienda de venta de embarcaciones, y el propio vial.

Continúa el límite por la margen oeste de la Calle Puerto de la Estaca, hasta alcanzar la parcela vallada del varadero, la cual se incluye en su totalidad dentro del área 24. Continúa en dirección sur la delimitación a través del extremo oeste de la parcela situada al este de la parcela triangular situada en el arranque del dique de abrigo hasta el paso de peatones que cruza en dirección perpendicular a la escollera, incluido en el área, para continuar por la margen sur del vial exterior 29 metros en dirección hacia el este, tras lo cual el límite gira 90 grados en dirección perpendicular a la escollera de protección del relleno, con la que interseca. El resto de la delimitación del área 24 se define por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.25. ÁREA 25: ÁREA INDUSTRIAL DÁRSENA NORTE**

El área 25 de valoración incluye los terrenos de segunda línea situados en la margen norte de la Dársena Norte. Su límite por el oeste y norte viene definido por el límite de la zona de servicio según el PUEP vigente, desde el contorno exterior oeste de la glorieta de conexión de la Vía TF-11 con el Puerto situada frente a las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Norte, hasta el límite de la zona de servicio ubicado en el entorno del monolito homenaje al Profesor Javaloyes. Por el lado este y sur, la delimitación coincide la Vía Espaldón Dársena Pesquera, sin incluirla en el área, hasta



alcanzar la parcela vallada del varadero ubicado en la Dársena Norte, la cual rodea para continuar por la Vía Interior Dársena Pesquera hasta su intersección ya con la zona de maniobra del muelle. A continuación, el límite continúa a través de la Calle Puerto de la Estaca, incluida en el área, hasta su intersección con la Vía Transversal 1 Dársena Pesquera tras la que continúa el límite hacia el oeste, aunque dejando fuera del área la dicha vía en su totalidad, desde la glorieta de conexión de la Vía TF-11 con el Puerto situada frente a las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Norte hasta la glorieta previa al paso inferior bajo la TF-11 en el extremo oeste de la Dársena Norte.

#### **6.1.26. ÁREA 26: ZONA FRANCA DÁRSENA NORTE**

El área 26 se corresponde con los rellenos ejecutados en la Dársena Norte. Su delimitación en el lado norte viene definida por el borde norte de la calzada de la Calle Vía Espaldón Dársena Pesquera, incluyéndola por tanto en el área hasta la altura de la fachada oeste del varadero ubicado en la dársena norte, y su prolongación en el lado oeste hasta su contacto con la zona de aguas del Puerto, la cual define la delimitación del área 26 en dirección este y sur. En el lado oeste la delimitación del área 26 se define mediante una prolongación de la línea de fachada oeste del varadero, para continuar hacia el sur por el extremo oeste de la parcela situada al sur del varadero, dejando fuera del área el vial, hasta alcanzar el paso de peatones que cruza en dirección perpendicular a la escollera, incluido en el área, para continuar por la margen sur del vial exterior 29 metros en dirección hacia el este, tras lo cual el límite gira 90 grados en dirección perpendicular a la escollera de protección del relleno, con la que interseca. El resto de la delimitación del área 24 se define por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.27. ÁREA 27: VIARIO**

El área 27 comprende los terrenos definidos como viario en el PUEP vigente. Su delimitación en su lado norte se define en su mayor parte por la delimitación de la zona de servicio del PUEP vigente, exceptuando los tramos de la Dársena de Anaga, El Bufadero y Cueva Bermeja, en los cuales el límite se encuentra definido por el límite norte de la calzada del viario. El límite por el lado sur es el borde de la calzada sur del viario hasta alcanzar en lado este el límite este de la calzada de la glorieta existente en la Calle Dique del Este, lugar en el cual el viario se bifurca y sigue la delimitación de la superficie de viario establecida en el PUEP vigente. En la zona del Barranco de Tahodio, así como en el área del Club Náutico de Tenerife, el área 27 incluye los terrenos correspondientes al viario mediante un paso subterráneo, mientras que la superficie a cota de rasante no se encuentra incluida dentro de esta. Por último, de acuerdo con lo establecido en la definición de la zona de servicio terrestre del PUEP vigente, el área 27 no incluye los terrenos correspondientes a la vía TF-11 a cota de rasante, quedando dentro de su delimitación únicamente el nivel subterráneo de dichos terrenos.



## **6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS**

La zona de servicio de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha dividido en 7 áreas de valoración, sobre las cuales se ha realizado la definición detallada de sus límites físicos, de forma que quede establecido en el presente documento con qué área de valoración se corresponde cada zona que forma parte de la zona de aguas vigente del Puerto.

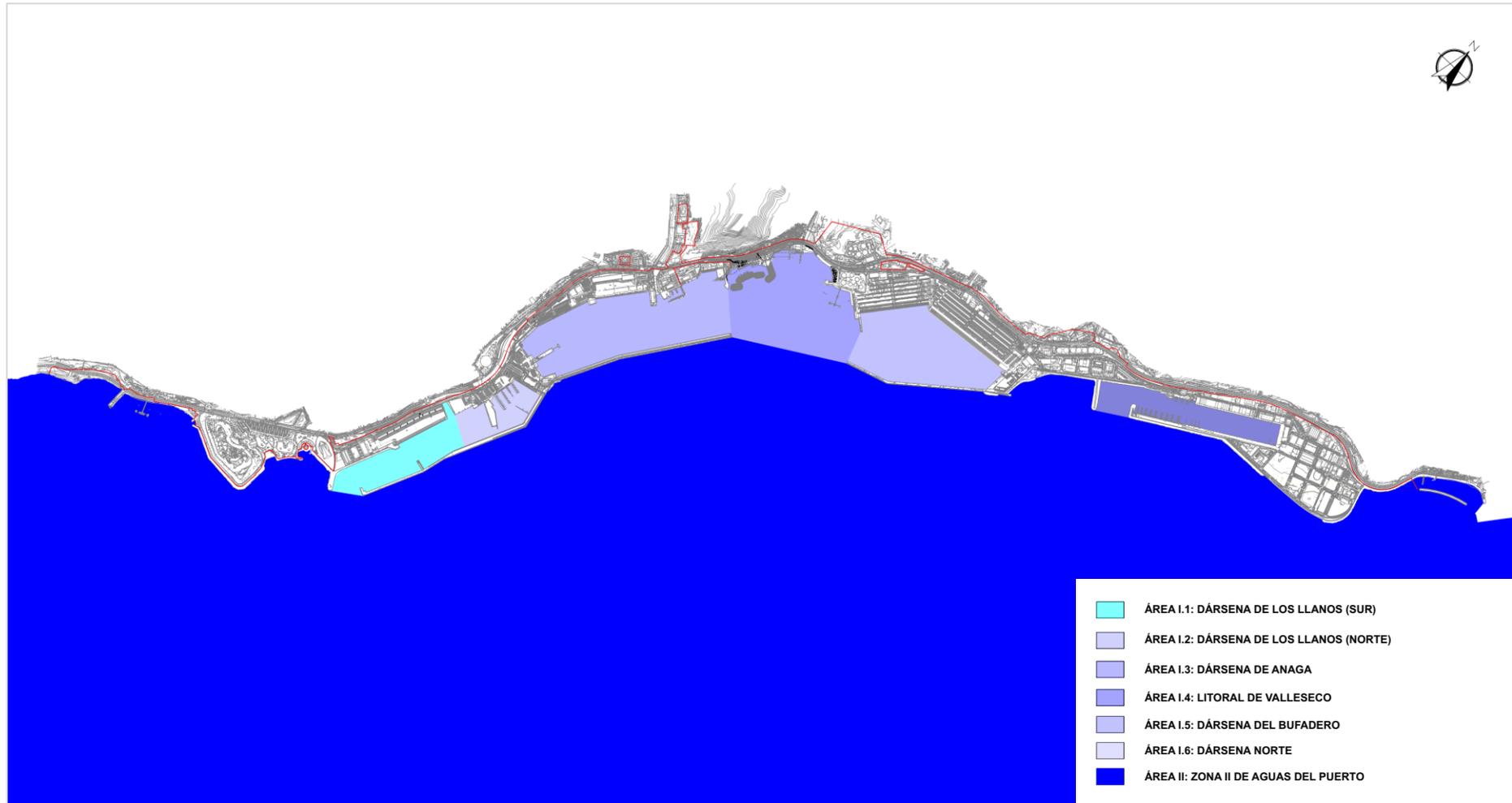


Figura 24. Zonificación propuesta para la zona de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



### **6.2.1. ÁREA I.1: DÁRSENA DE LOS LLANOS (SUR)**

El área I.1 comprende la zona de aguas abrigadas situada junto a la bocana de la Dársena de Los Llanos. Su límite en su lado sur se define mediante la línea que une el extremo sur del Dique de Los Llanos y el vértice sur del espigón de protección situado junto al Auditorio de Tenerife. En su lado noreste, el límite del área I.1 se define mediante la línea que une el punto de intersección del lado norte de la desembocadura del Barranco Santos con la alineación del muelle L.1.B, con el punto situado a 79 m de longitud del arranque sur de la alineación D.L.3 del muelle del Dique de Los Llanos, mientras que en el resto del contorno su delimitación se define mediante su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

### **6.2.2. ÁREA I.2: DÁRSENA DE LOS LLANOS (NORTE)**

El área I.2 comprende la zona de aguas abrigadas situadas en el lado este de la Dársena de Los Llanos. Su límite en el lado sur se define mediante la línea que une el punto de intersección del lado norte de la desembocadura del Barranco Santos con la alineación del muelle L.1.B, con el punto situado a 79 m de longitud del arranque sur de la alineación D.L.3 del muelle del Dique de Los Llanos, mientras que en el resto del contorno su delimitación se define mediante su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

### **6.2.3. ÁREA I.3: DÁRSENA DE ANAGA**

El área I.3 comprende la zona de aguas abrigadas de la Dársena de Anaga. Su límite en dirección norte se define mediante la línea que une el vértice norte del Dique Sur de Anaga y el vértice sureste del dique sur del nuevo paseo marítimo de Valleseco, mientras que el resto del área se define por su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

### **6.2.4. ÁREA I.4: LITORAL DE VALLESECO**

El área I.4 comprende la zona de aguas situada junto al litoral de Valleseco y perteneciente a la Zona I de aguas establecida en el PUEP vigente. Su delimitación en dirección sur se define mediante la línea que une el vértice norte del Dique Sur de Anaga y el vértice sureste del dique sur del nuevo paseo marítimo de Valleseco. En el lado norte su delimitación se define mediante la línea que une el extremo oeste del Dique del Este y el extremo este del contradique de la Dársena del Bufadero, mientras que el resto del contorno del área I.4 se encuentra definido por su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

### **6.2.5. ÁREA I.5: DÁRSENA DEL BUFADERO**

El área I.5 comprende la zona de aguas abrigadas de la Dársena del Bufadero. Su delimitación en su lado sur se define mediante la línea que une el extremo oeste del Dique del Este y el extremo este del contradique de la Dársena del Bufadero, mientras

que el resto del contorno del área I.5 se encuentra definido por su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

#### **6.2.6. ÁREA I.6: DÁRSENA NORTE**

El área I.6 comprende la zona de aguas abrigadas de la Dársena Norte. Su delimitación se define mediante la línea que une el vértice sureste del espigón de protección situado al suroeste de la Dársena Norte y el Dique de abrigo de la Dársena Norte. El resto del contorno del área I.6 se encuentra definido por su contacto con la zona de servicio terrestre del Puerto establecida en el PUEP vigente.

#### **6.2.7. ÁREA II: ZONA II DE AGUAS DEL PUERTO**

El área II de valoración de la lámina de agua del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se corresponde con la Zona II de aguas del Puerto de acuerdo con la definición establecida en el PUEP vigente.

### **7. FÓRMULA DE DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN**

En el presente capítulo se realiza una descripción de los criterios establecidos a la hora de llevar a cabo la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de las diferentes áreas que forman parte de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como la forma de llevar a cabo el cálculo de cada uno de los valores a través de la fórmula previamente establecida tanto para las áreas que forman parte de la zona de servicio terrestre como para las distintas áreas que componen la zona de aguas adscrita al Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

#### **7.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LOS TERRENOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

Se indica a continuación el proceso llevado a cabo y la metodología establecida para la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de las distintas áreas que forman parte de la zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En primer lugar, se muestra la estructura de la fórmula utilizada para llevar a cabo el cálculo de la base imponible de la tasa de ocupación para posteriormente describir los criterios de determinación de la base imponible y su aplicación sobre las diferentes áreas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

##### **7.1.1. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA**

El valor final de la base imponible de cada zona se determinará según la aplicación de una fórmula que partirá del valor de referencia, determinado en base a criterios de mercado, y que se multiplicará por los factores correspondientes a cada criterio de la forma que se muestra a continuación, dando como resultado, un valor final ajustado a las características de cada zona.

La fórmula que se aplicará para cada zona será la siguiente:



$$\text{Valor de la base imponible Zona}_i = VR * \left( 1 + \sum_{k=1}^n FC_k \right)$$

siendo

$VR$  = Valor de referencia obtenido del estudio de mercado

$FC_k$  = Factor correspondiente al criterio  $k$

### 7.1.2. VALOR DE REFERENCIA

En primer lugar, se han obtenido los valores de suelo industrial en cada polígono industrial analizado en el Documento 2: Determinación del valor de referencia de mercado y se ha calculado el valor promedio de todos ellos ponderando según la superficie total de muestras utilizadas en cada polígono industrial. Con todo ello el valor de referencia obtenido para el Puerto de Santa Cruz de Tenerife es el siguiente:

**VALOR DE REFERENCIA PARA EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

292,06 (€/m<sup>2</sup>)

### 7.1.3. CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE

Para la determinación final del valor la base imponible de la tasa de ocupación de los terrenos, además del valor de referencia obtenido como resultado del análisis de mercado formulado, y especificado en el apartado anterior, se debe tener en cuenta según lo indicado en el artículo 175 del TRLPEMM, el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

A continuación, se definen estos bloques o categorías de coeficientes descomponiendo cada uno de ellos en subelementos que permitan llevar a cabo una determinación de la base imponible aplicable más objetiva. Cada coeficiente aportará o restará cuantía al valor de referencia en función del peso general que ese coeficiente supone para la actividad portuaria. De forma análoga la escala de valores relativos de cada coeficiente modula los valores de cada coeficiente por intervalos.

#### a. Grado de urbanización general de la zona

##### i. Grado de urbanización

En este apartado se valorarán las condiciones generales de urbanización del área. En términos generales, la urbanización incluye además de los servicios urbanos básicos, la pavimentación y adecuación de viales y la parcelación, por lo que, en este caso, se tendrán en cuenta las características de la pavimentación existente y la disponibilidad



de servicios básicos a pie de parcela. Además, y en lo relativo a la parcelación, se tendrá en cuenta la existencia o no de grandes áreas diáfanas que permitan la manipulación de mercancías o grandes volúmenes de pasajeros.

Partiendo de la base de que en los polígonos analizados en el estudio de mercado las parcelas se entregan urbanizadas, con buenas condiciones de pavimentación y con los servicios necesarios a pie de parcela, como norma general se considerará a la hora de asignarle rango al coeficiente, que este resta en la medida de la disminución de estas características básicas con respecto al mínimo establecido (que equivaldría al de las parcelas tomadas como referencia en el estudio de mercado) y suma en caso de que las condiciones sean superiores a las tomadas como referencia.

Concretamente se ha asignado un nivel denominado URBANIZADO Y APTO PARA LA MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS a aquellas áreas en las que la urbanización se encuentre totalmente ejecutada, es decir, disponga de servicios urbanos como luz, agua y electricidad, cuente con acceso viario y con las parcelas correctamente pavimentadas. En este caso, de forma adicional a lo anterior, para tener la consideración correspondiente a este nivel, además habrá de disponer de grandes áreas diáfanas para la manipulación de mercancías, las cuales, además, habrán de contar con las características y condiciones necesarias para dar servicio a la manipulación y almacenamiento de grandes cargas al disponer de una pavimentación con un nivel superior en cuanto a capacidad portante. Este aspecto supone un umbral superior a las características medias de los polígonos utilizados para el estudio de mercado y se corresponde con zonas de terminales de contenedores, zonas de depósitos de almacenamiento de graneles líquidos o zonas de tráfico rodado de vehículos pesados.

En un segundo nivel se ha asignado el nivel de URBANIZADO a aquellas zonas en las que en general se cuenta con unas buenas condiciones de urbanización en cuanto a estado de conservación y disponibilidad de servicios básicos y acceso viario, pero que no constituyen zonas de terminales o grandes espacios dedicados a la manipulación y almacenamiento de mercancía, ya que, aun contando con la necesaria pavimentación, no es necesario que esta esté preparada para soportar grandes cargas.

En el caso de tratarse de áreas en las que la urbanización no se encuentra ejecutada en su totalidad como consecuencia de existir en su interior áreas pendientes de acondicionar o desarrollar o sí lo estén, pero no se encuentran en un buen estado de conservación, y cuenten por tanto con un aspecto visual menos cuidado, el nivel asignado es el de URBANIZADO PARCIALMENTE.

En aquellas áreas en las que no existan obras de urbanización de ningún tipo, ni servicios básicos, encontrándose, por tanto, en estado natural, se les asignará el valor correspondiente SIN URBANIZAR.



Con todo ello, el rango del del coeficiente se encuentra entre un máximo de 2,5 y un mínimo de -20.

<b>I GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA</b>		
<b>I.1 GRADO DE URBANIZACIÓN</b>		
Rango coeficiente	Máximo 2,5	Mínimo -20

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN PONDERADA</b>
Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	10,00	0,025000
Urbanizado	5,10	-0,085250
Urbanizado parcialmente	2,75	-0,138125
Sin urbanizar	0,00	-0,200000

Tabla 3. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio I.1 GRADO DE URBANIZACIÓN.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

<b>ÁREA DE VALORACIÓN</b>	<b>GRADO DE URBANIZACIÓN</b>
ÁREA 1	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 2	Sin urbanizar
	-0,200000
ÁREA 3	Urbanizado parcialmente
	-0,138125
ÁREA 4	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 5	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 6	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 7	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 8	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 9	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 10	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 11	Urbanizado
	-0,085250



ÁREA DE VALORACIÓN	GRADO DE URBANIZACIÓN
ÁREA 12	Urbanizado parcialmente
	-0,138125
ÁREA 13	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 14	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 15	Urbanizado parcialmente
	-0,138125
ÁREA 16	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 17	Sin urbanizar
	-0,200000
ÁREA 18	Sin urbanizar
	-0,200000
ÁREA 19	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 20	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 21	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 22	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías
	0,025000
ÁREA 23	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 24	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 25	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 26	Urbanizado
	-0,085250
ÁREA 27	Urbanizado
	-0,085250

Tabla 4. Evaluación del criterio I.1 GRADO DE URBANIZACIÓN para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### b. Características de ordenación

El TRLPMM, establece la necesidad de determinar el valor de los terrenos de la zona de servicio en función de las características de ordenación establecidas en el Plan Especial del Puerto. En este caso, el Plan Especial que se encuentra en vigor en la zona de servicio es el Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 13 de noviembre de 2014. Tras su aprobación, se elaboró la Modificación Nº1 del Plan Especial



del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el Litoral de Valleseco, aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 22 de febrero de 2019. Actualmente se encuentra también en proceso de tramitación la Modificación Nº2 del Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en el Área Funcional de la Dársena Norte, la cual propone pequeños ajustes en los usos pormenorizados y parámetros urbanísticos de dicha área funcional.

Al respecto de esto, se han tenido en cuenta aspectos como la altura máxima permitida o los usos pormenorizados definidos en el Plan Especial. Los valores para estos criterios se han agrupado por intervalos ya que las zonas en muchos de los casos están afectas a diferentes valores en estos criterios. Al ser semejantes, pero no coincidir plenamente la zonificación de ambos documentos, a la hora de asignar un valor al coeficiente en cada área se han escogido por defecto los intervalos más representativos o el valor medio según el caso.

Por otro lado, se han valorado en este apartado una serie de criterios asociados a los usos pormenorizados o actividades presentes en cada área de valoración. Para ello se ha evaluado la dedicación de espacios que existe dentro de cada área asociados a los usos comerciales de transporte de carga contenerizada y combustibles, por considerarlos esenciales para el avituallamiento de la Isla de Tenerife.

Por último, dada la amplia diversidad existente en las características y actividades realizadas en el interior de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se han establecido una serie de coeficientes adicionales que valoran aspectos singulares de algunas de las áreas debido a su uso pormenorizado particular, aportación al interés social o régimen especial tributario en la manipulación de mercancías.

### ***i. Altura máxima***

La altura máxima es uno de los parámetros urbanísticos que se definen en el Plan Especial. En este caso, dada la existencia de parcelas con valores diferentes de altura máxima permitida dentro un mismo área en el Plan Especial vigente, se ha valorado la altura máxima permitida en cada área de valoración y se ha formulado de forma que sea un factor que aporte valor añadido, es decir, que, a mayor altura permitida, mayor valor. Sin embargo, y dado que las muestras de las que se obtuvo el valor de referencia tenían una altura máxima permitida que oscilaba en promedio entre los 12 y 18 m, se ha considerado que únicamente aporte valor en el caso de situarse por encima de los 18 metros de altura máxima. En caso de situarse en el intervalo entre 12 y 18 metros, el coeficiente es nulo, mientras que en el caso de que la altura máxima se sitúe entre 6 y 12 m el coeficiente minorará ligeramente el valor del suelo. Si la altura máxima permitida en el área es inferior a 6 m el coeficiente reducirá en mayor medida el valor del suelo, mientras que el mayor nivel de minoración se da en el caso de no haber parámetros definidos dentro del área de valoración, lo cual no permite la edificación en dicha área.



En las áreas que cuentan con un edificio catalogado, se ha tomado la altura del edificio existente como altura máxima en el caso de ser mayor que la altura máxima definida en el resto del área. Por todo ello, el rango del coeficiente se encuentra entre un máximo de 5 y un mínimo de -20.

II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1 ALTURA MÁXIMA		
Rango coeficiente	Máximo 5,0	Mínimo -20

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
≥ 18 m	10	0,050000
12 m - 18 m	8	0,000000
6 m - 12 m	6	-0,050000
< 6 m	2	-0,150000
Sin Parámetros definidos	0	-0,200000

Tabla 5. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio II.1 ALTURA MÁXIMA.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	ALTURA MÁXIMA
ÁREA 1	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 2	Sin Parámetros definidos
	-0,200000
ÁREA 3	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 4	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 5	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 6	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 7	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 8	≥ 18 m
	0,050000
ÁREA 9	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 10	< 6 m
	-0,150000



ÁREA DE VALORACIÓN	ALTURA MÁXIMA
ÁREA 11	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 12	Sin Parámetros definidos
	-0,200000
ÁREA 13	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 14	$\geq 18$ m
	0,050000
ÁREA 15	$< 6$ m
	-0,150000
ÁREA 16	$< 6$ m
	-0,150000
ÁREA 17	Sin Parámetros definidos
	-0,200000
ÁREA 18	$\geq 18$ m
	0,050000
ÁREA 19	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 20	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 21	12 m - 18 m
	0,000000
ÁREA 22	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 23	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 24	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 25	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 26	6 m - 12 m
	-0,050000
ÁREA 27	Sin Parámetros definidos
	-0,200000

Tabla 6. Evaluación del criterio II.1 ALTURA MÁXIMA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### ii. Uso pormenorizado predominante

Los usos y actividades que se pueden desarrollar en un espacio perteneciente a la zona de servicio de un puerto condicionan el valor de la base imponible. Con la aplicación de este criterio, se pretende tomar en consideración los usos pormenorizados establecidos en el Plan Especial vigente y, por lo tanto, las actividades a las que la Autoridad Portuaria



dedica cada una de las áreas de valoración en las que se ha dividido la zona de servicio del Puerto, con el objetivo de reflejar la diferencia de valor existente en función de las actividades que en cada área se pueden desarrollar. De esta forma se ha considerado que existen usos que aportan un carácter negativo sobre el valor del suelo, bien sea por el efecto que dichas actividades tienen en el propio suelo y su entorno cercano o por la propia imposibilidad de realizar actividades que permitan obtener un rendimiento económico significativo en la zona evaluada.

En primer lugar, se ha considerado que las áreas de valoración que cuentan en prácticamente la totalidad de su área con un uso pormenorizado establecido en el Plan Especial dentro del grupo denominado USOS TERCIARIOS cuentan con un valor añadido debido a que se trata, en general, de usos muy lucrativos y atractivos para el desarrollo de actividades, ya que acostumbran a ser áreas con una estética muy cuidada. Asimismo, se ha considerado que el área donde se encuentra el edificio sede de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife cuenta con un valor añadido como elemento patrimonial, así como lugar de exposiciones y eventos de carácter cultural y social.

Si el área se encuentra prácticamente en su totalidad dedicada a los USOS COMUNITARIOS, se asigna un valor que minorará ligeramente el valor del terreno, debido a que se trata de zonas que, a pesar de tener valor significativo como equipamiento social, no cuentan con el potencial en cuanto a posibilidades de implementación de actividades que tienen otros usos contemplados en el Plan Especial.

Por otro lado, en el caso de que el área de valoración cuente con prácticamente toda su superficie dedicada al USO NÁUTICO DEPORTIVO se asigna un coeficiente que minore el valor del suelo respecto del caso anterior debido a que se trata de un uso con un carácter de especialización tal que lo convierte en poco compatible con otros usos puramente portuarios o comerciales.

Si el área se encuentra dedicada al USO VIARIO, se asigna un valor con un mayor efecto de minoración en el valor del terreno, debido a que se trata de zonas que, a pesar de tener un valor significativo como vías de comunicación, no cuentan con posibilidades de construcción de infraestructuras y por tanto con potencial en cuanto a posibilidades de implementación de actividades que tienen otros usos contemplados en el Plan Especial. En el caso de tratarse de áreas dedicadas al USO ALMACENES/INDUSTRIAL, se asigna un valor que minorará el valor del terreno en el que se encuentra en mayor medida debido a que se trata de zonas en las que se realizan algunas actividades que conllevan cierto nivel de ruido, contaminación y/o suciedad.

El coeficiente con un mayor efecto de minoración del valor del terreno se asignará sobre las áreas que se dediquen en su totalidad al conjunto de actividades portuarias denominadas en el Plan Especial como Operaciones Portuarias, Contenedores/Carga Rodada/Mercancía General, Graneles Líquidos, Terminales de Pasajeros y Actividades



Asociadas, Mixto Pasajeros-Mercancía General-Carga Rodada o Actividades Asociadas al Tráfico Adyacente por el hecho de ser zonas en las que es frecuente el hecho de haber altos niveles de ruido, un mayor nivel de contaminación y/o suciedad. Por último, se ha considerado que las áreas de valoración que cuentan en prácticamente la totalidad de su área con un uso pormenorizado establecido en el Plan Especial como DIQUES Y ESCOLLERAS o en el grupo denominado ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS cuentan con un menor valor debido a la imposibilidad de construir en ellas y, en consecuencia, de implementar en su interior nuevas actividades que generen un valor añadido al suelo.

En el caso de que en el interior de un área de valoración coexistan de forma relevante varios usos pormenorizados, se ha asignado un valor de coeficiente intermedio entre los mismos teniendo en cuenta a su vez la predominancia de unos usos sobre otros dentro del área analizada. De esta forma, en el caso de que existan usos pormenorizados del grupo de usos comunitarios o Espacios Libres Públicos (ELP) definido en el Plan Especial junto a usos dentro del grupo de usos terciarios, se ha considerado un coeficiente de USO MIXTO COMUNITARIOS-TERCIARIOS-ELP que reduzca el valor debido a que la existencia de este tipo de usos dentro del área disminuye la superficie en la que es posible implementar las actividades correspondientes a los usos terciarios, las cuales aportan un mayor valor añadido al área. En el caso de que haya usos comunitarios que se encuentren dentro de un mismo área junto con usos definidos dentro del grupo de Espacios Libres Públicos (ELP) se asigna un valor que minore el valor del terreno como consecuencia de la imposibilidad de implantación de otras actividades en el uso de Espacios Libres Públicos.

Si en un mismo área de valoración se encuentra definido el uso Náutico Deportivo junto con usos Comunitarios o ELP, el valor del coeficiente deberá ser menor debido a la reducción de la posibilidad de implantación de otras actividades en estos usos. A medida que los usos terciarios y comunitarios se encuentren en un mismo área de valoración junto con otros usos como Graneles Líquidos o usos de Almacenes o Industriales el coeficiente asignado minorará en mayor medida el valor del área valorada debido a las especiales características de las zonas industriales y de almacenes, ya que son zonas en las que acostumbra a haber altos niveles de ruido y un mayor nivel de contaminación y suciedad, lo que las hacen menos atractivas para el resto de actividades y por el hecho de existir menos flexibilidad en cuanto a las actividades a desarrollar en el interior de dicha área. Por último, en el caso de coexistencia de usos de GL y usos industriales se asigna un coeficiente con un valor intermedio entre ambos usos que minorará el valor del terreno.

Por todo lo anterior, el rango del coeficiente se encuentra entre un máximo de 5 y un mínimo de -25.



<b>II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN</b>		
<b>II.2 USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE</b>		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	5,0	-25

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN PONDERADA</b>
Espacios Libres Públicos/Infraestructuras OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	0	-0,250000
Mixto GL-Industrial	1	-0,220000
Mixto ND-Comunitarios-ELP	1,5	-0,205000
Almacenes/Industrial	2	-0,190000
Mixto Principal AL/IND con Comunitarios-Terciarios	2,5	-0,175000
Viario	3	-0,160000
Náutico Deportivo	5	-0,100000
Mixto Comunitarios-ELP	5	-0,100000
Comunitarios	6	-0,070000
Mixto comunitarios-terciarios-ELP	6	-0,070000
Terciarios/AU	10	0,050000
Sin Plan Especial	8,35	0,000000

Tabla 7. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio II.2  
USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

<b>ÁREA DE VALORACIÓN</b>	<b>USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE</b>
ÁREA 1	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 2	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras
	-0,250000
ÁREA 3	Mixto Comunitarios-ELP
	-0,100000
ÁREA 4	Almacenes/Industrial
	-0,190000
ÁREA 5	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 6	Mixto ND-Comunitarios-ELP
	-0,205000



ÁREA DE VALORACIÓN	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE
ÁREA 7	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 8	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 9	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 10	Terciarios/AU
	0,050000
ÁREA 11	Terciarios/AU
	0,050000
ÁREA 12	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras
	-0,250000
ÁREA 13	Náutico Deportivo
	-0,100000
ÁREA 14	Terciarios/AU
	0,050000
ÁREA 15	Mixto comunitarios-terciarios-ELP
	-0,070000
ÁREA 16	Mixto Comunitarios-ELP
	-0,100000
ÁREA 17	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras
	-0,250000
ÁREA 18	Terciarios/AU
	0,050000
ÁREA 19	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 20	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías
	-0,250000
ÁREA 21	Mixto GL-Industrial
	-0,220000
ÁREA 22	Mixto GL-Industrial
	-0,220000
ÁREA 23	Náutico Deportivo
	-0,100000
ÁREA 24	Almacenes/Industrial
	-0,190000
ÁREA 25	Mixto Principal AL/IND con Comunitarios-Terciarios



ÁREA DE VALORACIÓN	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE
	-0,175000
ÁREA 26	Mixto Principal AL/IND con Comunitarios-Terciarios
	-0,175000
ÁREA 27	Viario
	-0,160000

Tabla 8. Evaluación del criterio II.2 USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### iii. Zonas dedicadas a la manipulación de mercancías esenciales para la isla

El Plan Especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife define las zonas del puerto dedicadas a la manipulación de mercancías que se consideran esenciales para el suministro y abastecimiento de la Isla de Tenerife. Este tipo de mercancías se corresponden con las áreas del puerto dedicadas a la manipulación de Graneles Líquidos y carga contenerizada. En la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, se reconoce la consideración de plataforma logística atlántica para Europa de las terminales de los puertos canarios al estar situados en una región ultraperiférica europea. Esta consideración se ha incluido como criterio adicional en el cálculo del valor de las áreas de valoración a través de un coeficiente que minore el valor de las zonas dedicadas a este tipo de tráficos considerados como fundamentales para el abastecimiento de la población de la Isla de Tenerife y como reconocimiento a su singularidad al amparo de la citada Ley 31/2022.

El coeficiente considerado se ha aplicado mediante tres valores diferentes en función de si se trata de un área que cuente con zonas ligadas al tráfico de contenedores o graneles líquidos en la MAYOR PARTE DEL ÁREA, si este tipo de espacios suponen MENOS DEL 50 % DE LA SUPERFICIE del área de valoración o si el área no cuenta con zonas dedicadas a este tipo de tráficos. Con todo ello, el rango del coeficiente se encuentra entre un máximo de 0 y un mínimo de -25.

II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.2 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	0	-25
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Uso en la mayor parte del área	0	-0,250000
Menos del 50 % de la superficie	6	-0,100000
Sin uso especializado	10	0,000000



Tabla 9. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio II.2 USO ESPECIALIZADO CONTENEDORES Y COMBUSTIBLES.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA
ÁREA 1	En la mayor parte del área
	-0,250000
ÁREA 2	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 3	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 4	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 5	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 6	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 7	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 8	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 9	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 10	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 11	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 12	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 13	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 14	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 15	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 16	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 17	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 18	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 19	En la mayor parte del área
	-0,250000



ÁREA DE VALORACIÓN	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA
ÁREA 20	En la mayor parte del área
	-0,250000
ÁREA 21	En menos del 50 % de la superficie
	-0,100000
ÁREA 22	En menos del 50 % de la superficie
	-0,100000
ÁREA 23	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 24	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 25	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 26	Sin zonas dedicadas
	0,000000
ÁREA 27	Sin zonas dedicadas
	0,000000

Tabla 10. Evaluación del criterio II.2 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### iv. Áreas con asociaciones de interés social y local

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, al amparo de la normativa europea relativa a contratos, contempla el régimen especial de aquellas entidades con prestaciones de carácter social y entidades sin ánimo de lucro. Este hecho se refleja también en el TRLPEMM a través de la consideración de entidades con actividades de uso portuario sin fines lucrativos, como es el caso de los clubes náuticos, a los que se hace referencia en los artículos 86 y 181. A través de este coeficiente y dada la importancia de la actividad náutico-social en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y en general en la Isla de Tenerife, se valora el régimen especial de este tipo de asociaciones y su aportación sobre el interés social, local a través de un coeficiente que minorra el valor del suelo en las áreas en las que existe este tipo de actividad en el interior de las zonas de servicio de los puertos de interés general. Es por ello por lo que el coeficiente varía en el rango entre 0 y -10.

II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.4 ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS SOCIAL Y LOCAL		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	0	-10
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA



SÍ	0	-0,100000
NO	10	0,000000

Tabla 11. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio  
II.4 ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS SOCIAL Y LOCAL.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL
ÁREA 1	NO
	0,000000
ÁREA 2	NO
	0,000000
ÁREA 3	NO
	0,000000
ÁREA 4	NO
	0,000000
ÁREA 5	NO
	0,000000
ÁREA 6	NO
	0,000000
ÁREA 7	NO
	0,000000
ÁREA 8	NO
	0,000000
ÁREA 9	NO
	0,000000
ÁREA 10	NO
	0,000000
ÁREA 11	NO
	0,000000
ÁREA 12	NO
	0,000000
ÁREA 13	SÍ
	-0,100000
ÁREA 14	NO
	0,000000
ÁREA 15	NO
	0,000000
ÁREA 16	NO
	0,000000
ÁREA 17	NO
	0,000000



ÁREA DE VALORACIÓN	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL
ÁREA 18	NO
	0,000000
ÁREA 19	NO
	0,000000
ÁREA 20	NO
	0,000000
ÁREA 21	NO
	0,000000
ÁREA 22	NO
	0,000000
ÁREA 23	NO
	0,000000
ÁREA 24	NO
	0,000000
ÁREA 25	NO
	0,000000
ÁREA 26	NO
	0,000000
ÁREA 27	NO
	0,000000

Tabla 12. Evaluación del criterio II.4 ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS SOCIAL Y LOCAL para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### v. Uso único hostelería/restauración

La zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife incluye dos locales situados en la Avenida Francisco La Roche cuyo uso asignado en el Plan Especial vigente es íntegramente el uso terciario de Hostelería/Restauración. Las características del suelo en el que se encuentran estos locales se asemejan a las de los locales de usos terciarios situados fuera de la zona de servicio del Puerto en la propia Avenida Francisco La Roche, por lo que se ha realizado un análisis que permita obtener una estimación de la relación existente entre el valor del suelo de estas características frente al valor de referencia empleado en la valoración de terrenos. Para ello se ha realizado un análisis comparativo entre el valor de referencia del m<sup>2</sup> en venta a partir de muestras de locales de usos terciarios situados el entorno de la Avenida Francisco La Roche y el valor obtenido del análisis de las naves industriales en venta en los polígonos industriales utilizados en el estudio de mercado de suelo industrial/logístico de referencia y utilizando la misma metodología que en el citado estudio.

Se ha obtenido, por tanto, un valor final de referencia en €/m<sup>2</sup> del valor de las naves industriales analizadas mediante media ponderada por superficie de muestras disponibles en cada polígono y tras descarte por desviación típica, resultando un valor



promedio de 629,75 €/m<sup>2</sup>. A continuación se muestra el estudio realizado, indicando el valor promedio obtenido en cada polígono industrial, el número de muestras tras el descarte por desviación típica y la suma de las superficies de las muestras analizadas.

POLÍGONO INDUSTRIAL	VALOR PROMEDIO SUELO (€/m <sup>2</sup> )	Nº DE MUESTRAS TRAS DESCARTE	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
Costa Sur	648,65	7	12.266,00
El Mayorazgo	859,95	2	1.700,00
El Molino	379,29	1	7.000,00
Industrial de Güimar	791,65	4	7.898,00
La Gañanía	1.085,12	2	2.704,00
Geneto	349,78	2	6.501,00
Las Torres de Taco	981,31	2	1.252,00

Tabla 13. Estudio de mercado de naves industriales en los polígonos industriales del entorno.

Por otro lado, se ha realizado un análisis del precio de mercado de los locales de uso terciario situados en el entorno de la Avenida Francisco La Roche, de cuyo análisis se ha obtenido un valor de referencia de 1.599,75 €/m<sup>2</sup> utilizando la misma metodología que en el caso anterior.

LOCALES DE USO Terciario	VALOR PROMEDIO NAVES (€/m <sup>2</sup> )	Nº MUESTRAS TRAS DESCARTE	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
Av. Francisco La Roche	1.599,75 €/m <sup>2</sup>	5	1.072,00 m <sup>2</sup>

Tabla 14. Valor obtenido en el estudio de mercado de locales de uso terciario en la Avenida Francisco La Roche.

Los resultados del análisis realizado reflejan que la relación entre el valor de referencia obtenido en el caso de los locales de usos terciarios de la Avenida Francisco La Roche y el de las naves industriales es de 2,5, por lo que el coeficiente aplicado varía entre 250 y 0, aplicándose solamente sobre las áreas de valoración que no cuenten con ningún uso distinto del indicado en su interior.

II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.5 USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN			
		Máximo	Mínimo
Rango coeficiente		250	0
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA	
SÍ	10	2,500000	
NO	0	0,000000	

Tabla 15. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio II.5 USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN.



A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN
ÁREA 1	NO
	0,000000
ÁREA 2	NO
	0,000000
ÁREA 3	NO
	0,000000
ÁREA 4	NO
	0,000000
ÁREA 5	NO
	0,000000
ÁREA 6	NO
	0,000000
ÁREA 7	NO
	0,000000
ÁREA 8	NO
	0,000000
ÁREA 9	NO
	0,000000
ÁREA 10	SÍ
	2,500000
ÁREA 11	NO
	0,000000
ÁREA 12	NO
	0,000000
ÁREA 13	NO
	0,000000
ÁREA 14	NO
	0,000000
ÁREA 15	NO
	0,000000
ÁREA 16	NO
	0,000000
ÁREA 17	NO
	0,000000
ÁREA 18	NO
	0,000000
ÁREA 19	NO
	0,000000
ÁREA 20	NO



ÁREA DE VALORACIÓN	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN
	0,000000
ÁREA 21	NO 0,000000
ÁREA 22	NO 0,000000
ÁREA 23	NO 0,000000
ÁREA 24	NO 0,000000
ÁREA 25	NO 0,000000
ÁREA 26	NO 0,000000
ÁREA 27	NO 0,000000

Tabla 16. Evaluación del criterio II.5 USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### vi. Zona franca

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuenta con una de las dos zonas francas existentes en las Islas Canarias tras la aprobación mediante la Orden Ministerial de EHA/93/2006 (posteriormente modificada por la Orden HFP/965/2017 y por la Orden HAP356/2015) que permitió la creación de una zona franca dividida en varias áreas dentro de la zona de servicio terrestre y ampliable al Puerto de Granadilla. Este modelo se ha perfeccionado con las ventajas que ofrece el Régimen Económico y Fiscal de Canarias (en adelante, REF), que define y regula un espacio singular en el mundo comparable al de otras zonas off shore. De esta manera, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife desarrolla una Zona Franca, cuyas empresas se pueden beneficiar además de otro incentivo fiscal: la Zona Especial Canaria (ZEC).

La Zona Franca de Santa Cruz de Tenerife se encuentra compuesta por dos áreas situadas en la Dársena Norte y la Dársena de Los Llanos y que en total suman más de 200.000 m<sup>2</sup>. Las empresas ubicadas en la Zona Franca de Santa Cruz de Tenerife gozan de una serie de ventajas aduaneras y fiscales específicas, fruto de la legislación relativa a zonas francas en la Unión Europea y del REF de Canarias:

- Exención del pago de aranceles a la entrada de la mercancía en la zona.
- Exención de pagos de impuestos indirectos por los procesos de adecuación de la mercancía, tales como etiquetado, embalaje o re-embalaje, previos a su salida.



- Posibilidad de acogerse paralelamente a las ventajas fiscales de la Zona Especial Canaria (ZEC), esto es, una zona de baja tributación creada en el marco del REF de Canarias, con la finalidad de promover el desarrollo económico y social del archipiélago y diversificar su estructura productiva. Esta zona está regulada por la Ley 19/94 de 6 de julio de 1994 y en ella se pueden instalar empresas o entidades de carácter industrial, comercial o de servicios encuadradas en un listado de actividades permitidas. Entre sus ventajas se encuentra la de tributar el impuesto de sociedades con un tipo impositivo del 4 %.
- Posibilidad de dotar fondos a la Reserva para Inversiones de Canarias, o bien utilizar fondos RIC para el establecimiento de la firma en zona franca.

Por tanto, debido a las especiales características de esta área, se ha estimado conveniente la formulación de un coeficiente específico que permita valorar adecuadamente estas superficies, mayorando ligeramente el valor del suelo con respecto a las muestras utilizadas para el cálculo del valor de mercado. De esta forma, para aquellas áreas de valoración constituidas en más de un 50 % de su superficie por terreno de zona franca, se aplicará un coeficiente de 0,05, el cual mayorará el valor en un 5 %, mientras que, si la zona franca ocupa un espacio inferior al 50 % del área de valoración se aplicará un coeficiente de 0,025. Para el resto de las áreas, este coeficiente no modificará su valor. En el caso del área 5 de valoración se ha considerado que este coeficiente no debe aplicarse debido a que actualmente no se utiliza como zona franca y la APSCT se encuentra en proceso de retirada de esta área como parte de la zona franca del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

II CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.6 ZONA FRANCA			
		Máximo	Mínimo
Rango coeficiente		5	0

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
SÍ	10	0,050000
ZONA FRANCA EN MENOS DEL 50 % DE LA SUPERFICIE	0	0,025000
NO	0	0,000000

Tabla 17. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio II.6 ZONA FRANCA.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:



ÁREA DE VALORACIÓN	ZONA FRANCA
ÁREA 1	NO
	0,000000
ÁREA 2	NO
	0,000000
ÁREA 3	NO
	0,000000
ÁREA 4	NO
	0,000000
ÁREA 5	NO
	0,000000
ÁREA 6	NO
	0,000000
ÁREA 7	NO
	0,000000
ÁREA 8	NO
	0,000000
ÁREA 9	NO
	0,000000
ÁREA 10	NO
	0,000000
ÁREA 11	NO
	0,000000
ÁREA 12	NO
	0,000000
ÁREA 13	NO
	0,000000
ÁREA 14	NO
	0,000000
ÁREA 15	NO
	0,000000
ÁREA 16	NO
	0,000000
ÁREA 17	NO
	0,000000
ÁREA 18	NO
	0,000000
ÁREA 19	NO
	0,000000
ÁREA 20	NO
	0,000000
ÁREA 21	NO
	0,000000



ÁREA DE VALORACIÓN	ZONA FRANCA
ÁREA 22	NO
	0,000000
ÁREA 23	NO
	0,000000
ÁREA 24	En menos del 50 % de la superficie
	0,025000
ÁREA 25	NO
	0,000000
ÁREA 26	SÍ
	0,050000
ÁREA 27	NO
	0,000000

Tabla 18. Evaluación del criterio II.6 ZONA FRANCA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### c. Centralidad en la zona de servicio

La localización de una determinada área dentro de la zona de servicio del Puerto, su centralidad respecto a las áreas de interés y su proximidad con los centros de actividad del Puerto, son parámetros que repercuten de una forma clara y directa sobre su valor. Por este motivo y con el ánimo de computar su efecto en el valor final de cada área de valoración definida, se introducen los criterios de “Centralidad al polo principal de actividad portuaria” y “Centralidad respecto a las áreas de interés”, a través de los cuales se valorará la centralidad de cada área, siguiendo con lo indicado en el artículo 175 del TRLPEMM.

#### i. Centralidad respecto al polo principal de actividad portuaria

La ubicación de un área de valoración respecto al polo principal de actividad portuaria es algo que influye directamente en el valor del suelo en el que se encuentra. Esto es debido a que una posición más alejada del lugar en el que se encuentra la principal actividad comercial de la zona de servicio reduce el valor del suelo como consecuencia de reducir el potencial portuario de dicha área. Esta circunstancia se ha incluido en la valoración a través de un coeficiente que disminuye el valor del suelo a medida que se encuentre en una posición más alejada del polo principal portuario de la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Como polo principal de actividad portuaria del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha considerado la Dársena del Bufadero, área de gran superficie en la que actualmente se concentran algunos de los principales tráficos del Puerto en cuanto a mercancía contenerizada, graneles líquidos y, en menor medida, carga rodada. Por tanto, este criterio se ha evaluado mediante la distancia en km en línea recta entre el centro de



gravedad formado por las áreas 18 y 19 y el centro de gravedad de cada una de las áreas de valoración. Por todo ello, el coeficiente varía en el rango entre 0 y -15.

<b>III</b>	<b>CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO</b>
<b>III.1</b>	<b>CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA</b>

	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	0	-15

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
≥ 2,5 km	0	-0,150000
1,5 km - 2,5 km	2,5	-0,112500
1 km - 1,5 km	5	-0,075000
0,5 km - 1 km	7,5	-0,037500
< 0,5 km	10	0,000000

Tabla 19. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio III.1 CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA
ÁREA 1	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 2	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 3	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 4	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 5	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 6	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 7	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 8	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 9	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 10	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 11	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500



ÁREA DE VALORACIÓN	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA
ÁREA 12	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 13	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 14	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 15	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 16	1 km - 1,5 km
	-0,075000
ÁREA 17	0,5 km - 1 km
	-0,037500
ÁREA 18	0,5 km - 1 km
	-0,037500
ÁREA 19	< 0,5 km
	0,000000
ÁREA 20	< 0,5 km
	0,000000
ÁREA 21	1 km - 1,5 km
	-0,075000
ÁREA 22	0,5 km - 1 km
	-0,037500
ÁREA 23	1,5 km - 2,5 km
	-0,112500
ÁREA 24	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 25	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 26	≥ 2,5 km
	-0,150000
ÁREA 27	0,5 km - 1 km
	-0,037500

Tabla 20. Evaluación del criterio III.1 CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### ii. Centralidad respecto a las áreas de interés

La zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife cuenta con áreas con un mayor carácter de tipo comercial/industrial relacionado con los usos puramente portuarios y áreas relacionadas con las actividades vinculadas a la actividad náutico-deportiva, social y de ocio. Es por ello por lo que este coeficiente se ha dividido a su vez en dos, de manera que se aplique uno u otro en función de las características del área que se esté valorando



en cada caso, considerando en ambos casos la distancia del centro de gravedad del área de valoración al lugar considerado como de interés en función de sus características.

### **Centralidad respecto al área industrial más cercana**

Mediante este coeficiente se valora la centralidad de las Áreas de valoración 1, 4, 5, 7, 9, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26 y 27 respecto a la zona industrial más cercana a la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la cual de acuerdo con lo dispuesto en el estudio de mercado se corresponde con el Polígono Industrial Costa Sur. El hecho de contar con una ubicación más lejana a las áreas industriales de referencia reduce ligeramente las posibilidades de establecer relaciones comerciales con las entidades situadas en el propio núcleo industrial, por lo que se ha valorado mediante un coeficiente que disminuya ligeramente el valor de las áreas cuyo centro de gravedad se encuentran a una mayor distancia en línea recta en km del Polígono Costa Sur. Es por ello por lo que el coeficiente varía en el rango entre 0 y -10, aplicándose solamente sobre las áreas con un carácter de tipo comercial/industrial portuario.

<b>III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO</b>		
<b>III.1 CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA</b>		
Rango coeficiente	Máximo 0	Mínimo -10
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN</b>	<b>PUNTUACIÓN PONDERADA</b>
< 4 km	10	0,000000
4 km - 8 km	5	-0,050000
> 8 km	0	-0,100000

Tabla 21. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio III.2 CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

<b>ÁREA DE VALORACIÓN</b>	<b>CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA</b>
ÁREA 1	< 4 km
	0,000000
ÁREA 4	< 4 km
	0,000000
ÁREA 5	< 4 km
	0,000000
ÁREA 7	4 km - 8 km
	-0,050000
ÁREA 9	4 km - 8 km



ÁREA DE VALORACIÓN	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA
	-0,050000
ÁREA 19	4 km - 8 km
	-0,050000
ÁREA 20	4 km - 8 km
	-0,050000
ÁREA 21	> 8 km
	-0,100000
ÁREA 22	> 8 km
	-0,100000
ÁREA 24	> 8 km
	-0,100000
ÁREA 25	> 8 km
	-0,100000
ÁREA 26	> 8 km
	-0,100000
ÁREA 27	4 km - 8 km
	-0,050000

Tabla 22. Evaluación del criterio III.2 CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### **Centralidad respecto al polo turístico de la ciudad**

Mediante este coeficiente se valora la centralidad de las Áreas de valoración 2, 3, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 23, respecto al polo turístico de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, el cual se ha establecido en la Plaza de España. El hecho de contar con una ubicación más lejana al polo turístico reduce el valor de las áreas con un carácter de tipo social y de ocio, repercutiendo generalmente en una reducción del beneficio de las áreas dedicadas a usos terciarios, mientras que el hecho de situarse en el pleno centro neurálgico de la ciudad hace que dicho valor aumente. Es por ello por lo que se ha valorado la centralidad al polo turístico de la ciudad mediante un coeficiente que disminuya el valor de las áreas cuyo centro de gravedad se encuentre a una mayor distancia en línea recta en km de la Plaza de España y lo aumente en el caso de encontrarse a una distancia menor de 1 km. Por todo ello el coeficiente varía en el rango entre 2,5 y -15, aplicándose solamente sobre las áreas con un carácter de tipo social y de ocio.



**III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO**  
**III.1 CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD**

Rango coeficiente	Máximo 2,5	Mínimo -15
-------------------	---------------	---------------

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
< 1 km	10	0,025000
1 km - 3 km	5	-0,062500
> 3 km	0	-0,150000

Tabla 23. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio III.2 CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD
ÁREA 2	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 3	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 6	< 1 km
	0,025000
ÁREA 8	< 1 km
	0,025000
ÁREA 10	< 1 km
	0,025000
ÁREA 11	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 12	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 13	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 14	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 15	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 16	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 17	1 km - 3 km
	-0,062500
ÁREA 18	1 km - 3 km



ÁREA DE VALORACIÓN	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD
	-0,062500
ÁREA 23	> 3 km
	-0,150000

Tabla 24. Evaluación del criterio III.2 CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### d. Proximidad, accesibilidad y conexión con los diferentes modos de transporte

La proximidad, accesibilidad y conexión de las áreas de valoración de la zona de servicio terrestre del Puerto con los diferentes modos o infraestructuras de transporte, repercute de forma directa sobre la valoración de los terrenos. En el caso del Puerto de Santa Cruz de Tenerife la accesibilidad a cada una de las áreas se realiza a través de dos modos de transporte: transporte por carretera y transporte marítimo. Por este motivo y con el ánimo de computar su efecto en el valor final de cada área de valoración definida, se introducen los criterios de “Conexión con vía de alta capacidad” y “Accesibilidad marítima”, a través de los cuales se valorará la accesibilidad a los diferentes modos de transporte, siguiendo con lo indicado en el artículo 175 del TRLPEMM.

La Isla de Tenerife cuenta con una vía principal de alta capacidad denominada TF-1 que comunica su capital, Santa Cruz de Tenerife, con la costa noroeste, recorriendo toda la costa oeste y sur de la isla. En lado norte se encuentra la carretera TF-5, la cual parte de la capital y recorre parte de la costa norte hasta alcanzar el núcleo urbano de Los Realejos. Ambas vías se encuentran conectadas mediante la vía TF-2 la cual discurre por el lado oeste de Santa Cruz de Tenerife.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife se encuentra conectado con las principales vías de comunicación de alta capacidad que recorren la Isla de Tenerife a través del enlace TF-4, el cual sirve de conexión con la vía de alta capacidad TF-1 y a su vez con el resto de las vías de alta capacidad de la isla.



Figura 25. Vías de alta capacidad de la Isla de Tenerife. Fuente: Google Earth.

#### ***i. Conexión con vía de alta capacidad***

Un buen acceso a través de una vía de altas prestaciones es vital para el correcto desarrollo del intercambio modal. Para la evaluación de este coeficiente se ha tomado como punto de conexión de la zona de servicio del Puerto con las vías de alta capacidad de la Isla de Tenerife la glorieta situada entre el Palmetum y el Centro Internacional de Ferias y Congresos de Tenerife (Figura 26). Partiendo de la base de que los polígonos industriales analizados en el estudio de mercado cuentan con buenas conexiones a las vías de alta capacidad más cercanas se ha evaluado este criterio de forma que disminuya el valor de las zonas del Puerto a medida que estas se encuentren a una mayor distancia por carretera del punto considerado como conexión con las vías de alta capacidad. De esta forma el rango del coeficiente se encuentra comprendido entre un máximo de 0 y un mínimo de -10.

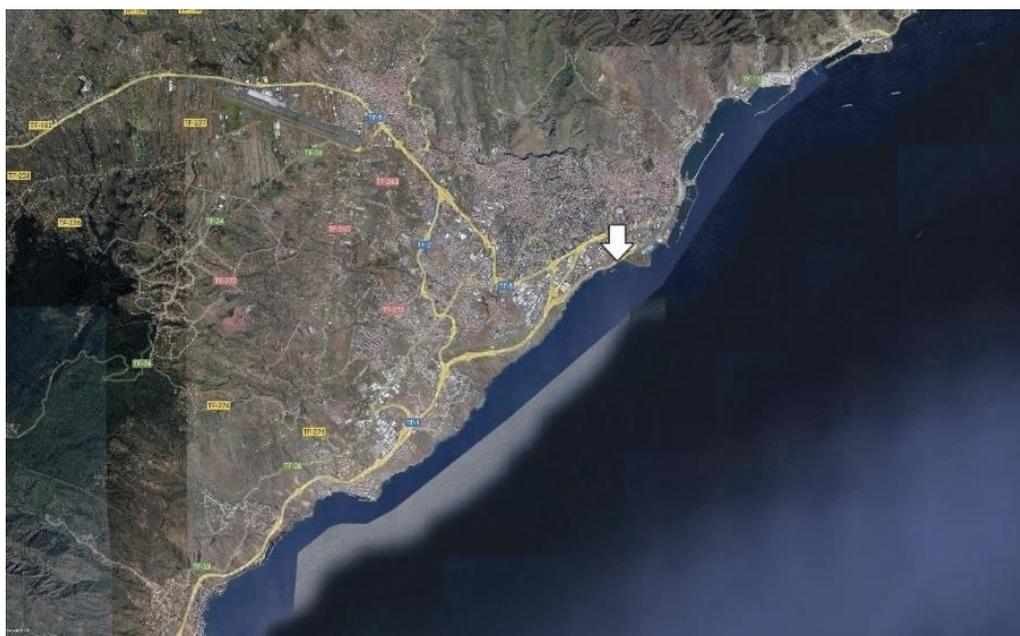


Figura 26. Vías de alta capacidad en el entorno del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y punto de conexión considerado. Fuente: Google Earth.

III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
IV.1 CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	0,0	-10

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
≥ 7,5 km	2	-0,080000
5 km - 7,5 km	4	-0,060000
3 km - 5 km	6	-0,040000
1,5 km - 3 km	8	-0,020000
< 1,5 km	10	0,000000
Sin acceso rodado	0	-0,100000

Tabla 25. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio IV.1 CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD
ÁREA 1	< 1,5 km
	0,000000
ÁREA 2	< 1,5 km



ÁREA DE VALORACIÓN	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD
	0,000000
ÁREA 3	< 1,5 km 0,000000
ÁREA 4	< 1,5 km 0,000000
ÁREA 5	1,5 km - 3 km -0,020000
ÁREA 6	1,5 km - 3 km -0,020000
ÁREA 7	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 8	1,5 km - 3 km -0,020000
ÁREA 9	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 10	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 11	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 12	Sin acceso rodado -0,100000
ÁREA 13	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 14	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 15	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 16	3 km - 5 km -0,040000
ÁREA 17	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 18	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 19	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 20	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 21	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 22	5 km - 7,5 km -0,060000
ÁREA 23	≥ 7,5 km



ÁREA DE VALORACIÓN	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD
	-0,080000
ÁREA 24	≥ 7,5 km
	-0,080000
ÁREA 25	≥ 7,5 km
	-0,080000
ÁREA 26	≥ 7,5 km
	-0,080000
ÁREA 27	5 km - 7,5 km
	-0,060000

Tabla 26. Evaluación del criterio IV.1 CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### ii. Accesibilidad marítima

Este coeficiente tiene en cuenta que no todos los muelles y terrenos cuentan con las mismas facilidades de acceso marítimo y por consiguiente con el mismo grado de competitividad en relación con el coste de escala de los buques, en el que el poder acceder o no y las condiciones en que se hace el acceso puede suponer un incremento de los costes, por ejemplo, en lo relativo al número de remolcadores necesarios.

Por tanto, se evalúa la accesibilidad marítima desde el punto de vista de la navegación desde la bocana hasta el muelle más cercano a cada área funcional a través de una escala cualitativa, en la que un área que no dispone de muelle propio se puntúa con el coeficiente menor, y a partir de ahí se considera mayor cuanto más cercana a la bocana de entrada se sitúe el muelle correspondiente.

En cualquier caso, y dado que disponer de acceso marítimo es una característica esencial necesaria en un puerto, en todos los casos se minorará el valor de referencia, a excepción de una accesibilidad BUENA, para la que se considera que se debe incrementar ligeramente el valor de referencia, entendiendo por una accesibilidad buena la de aquellas áreas que colindan con la propia bocana del puerto, disponiendo de una ruta despejada desde la misma, y disminuyendo a medida que se alejan de ella. Se asigna el valor de accesibilidad MEDIA en el caso de que sea necesario recorrer parte del canal para llegar al muelle del área de valoración y accesibilidad REGULAR si es necesario además realizar un mayor número de maniobras o recorrer una distancia significativamente superior que en el caso anterior. Por último, se asigna el valor de SIN ACCESO MARÍTIMO en el caso de no disponer de una infraestructura en el interior del área de valoración que permita el atraque de buques. Por todo ello el coeficiente se encuentra en un rango comprendido entre un máximo de 2,5 y un mínimo de -5.



**III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO**

**IV.2 ACCESIBILIDAD MARÍTIMA**

Rango coeficiente	Máximo 2,5	Mínimo -5,0
-------------------	---------------	----------------

DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Bueno	10	0,025000
Medio	6	-0,005000
Regular	2	-0,035000
Sin acceso marítimo	0	-0,050000

Tabla 27. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio IV.2 ACCESIBILIDAD MARÍTIMA.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA
ÁREA 1	Bueno
	0,025000
ÁREA 2	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 3	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 4	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 5	Medio
	-0,005000
ÁREA 6	Regular
	-0,035000
ÁREA 7	Medio
	-0,005000
ÁREA 8	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 9	Bueno
	0,025000
ÁREA 10	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 11	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 12	Sin acceso marítimo
	-0,050000
ÁREA 13	Bueno



ÁREA DE VALORACIÓN	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA
	0,025000
ÁREA 14	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 15	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 16	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 17	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 18	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 19	Bueno 0,025000
ÁREA 20	Bueno 0,025000
ÁREA 21	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 22	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 23	Bueno 0,025000
ÁREA 24	Medio -0,005000
ÁREA 25	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 26	Sin acceso marítimo -0,050000
ÁREA 27	Sin acceso marítimo -0,050000

Tabla 28. Evaluación del criterio IV.2 ACCESIBILIDAD MARÍTIMA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### e. Infraestructura portuaria

Este criterio se ha dividido en dos subcriterios; el primero de ellos la longitud del muelle y el segundo, el calado, considerando las características recogidas en los documentos de planificación portuaria aprobados.

El calado y la longitud de la que dispone un muelle influye de forma directa en la operativa portuaria ya que, a mayor calado y mayor longitud, podrán atracar buques de mayores dimensiones, lo que conlleva una reducción en los costes por la vía de la



obtención de economías de escala para los cargadores y también supondrá un incremento de la competitividad del Puerto.

### *i. Calado*

El calado de un muelle es un aspecto que proporciona un valor añadido al terreno cuando este es suficiente para permitir atracar en él a buques de grandes dimensiones. Sin embargo, el hecho de contar con un calado reducido puede limitar las actividades de atraque a pesar de contar con una longitud de atraque suficiente. En este caso, teniendo en cuenta las condiciones batimétricas de la Isla de Tenerife, para evaluar el calado se ha tomado como referencia un calado de entre 10 y 14 m, intervalo a partir del cual el coeficiente incrementará o disminuirá el valor del terreno en función del calado medio existente en los muelles que forman parte de un área funcional, siempre de forma que a mayores condiciones de profundidad mayor coeficiente y en un rango de entre -2,5 y 2,5.

Además, en el caso de no disponer de muelle, este coeficiente también actuará reduciendo el valor de referencia, haciéndolo en mayor medida que para las áreas con menores calados.

III INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1 CALADO		
Rango coeficiente	Máximo 2,5	Mínimo -2,5
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Calado $\geq$ 17 m	10	0,025000
$14 \leq$ calado $<$ 17 m	7	0,010000
$10 \leq$ calado $<$ 14 m	5	0,000000
$5 \leq$ calado $<$ 10 m	3	-0,010000
calado $<$ 5 m	1	-0,020000
Sin muelle	0	-0,025000

Tabla 29. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio V.1 CALADO.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	CALADO
ÁREA 1	$10 \leq$ calado $<$ 14 m
	0,000000
ÁREA 2	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 3	Sin muelle



ÁREA DE VALORACIÓN	CALADO
	-0,025000
ÁREA 4	Sin muelle -0,025000
ÁREA 5	5 ≤ calado < 10 m -0,010000
ÁREA 6	5 ≤ calado < 10 m -0,010000
ÁREA 7	10 ≤ calado < 14 m 0,000000
ÁREA 8	Sin muelle -0,025000
ÁREA 9	5 ≤ calado < 10 m -0,010000
ÁREA 10	Sin muelle -0,025000
ÁREA 11	Sin muelle -0,025000
ÁREA 12	Sin muelle -0,025000
ÁREA 13	calado < 5 m -0,020000
ÁREA 14	Sin muelle -0,025000
ÁREA 15	Sin muelle -0,025000
ÁREA 16	Sin muelle -0,025000
ÁREA 17	Sin muelle -0,025000
ÁREA 18	Sin muelle -0,025000
ÁREA 19	14 ≤ calado < 17 m 0,010000
ÁREA 20	10 ≤ calado < 14 m 0,000000
ÁREA 21	Sin muelle -0,025000
ÁREA 22	Sin muelle -0,025000
ÁREA 23	5 ≤ calado < 10 m -0,010000
ÁREA 24	5 ≤ calado < 10 m



ÁREA DE VALORACIÓN	CALADO
	-0,010000
ÁREA 25	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 26	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 27	Sin muelle
	-0,025000

Tabla 30. Evaluación del criterio V.1 CALADO para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### ii. Longitud de muelle

El valor añadido que proporciona al terreno este parámetro es positivo o negativo en relación con la existencia o no de muelles y su longitud relacionándose este parámetro con la reducción o aumento de costes de operativa, desde el punto de vista de que una mayor longitud de atraque permite dar servicio a buques de mayores dimensiones. De acuerdo con lo anterior, el rango del coeficiente se encuentra en un valor mínimo de -2,5 y un valor máximo de 2,5, de tal forma que aquellas áreas con una longitud total de atraque inferior a 250 m serán valoradas mediante un coeficiente negativo que repercuta en una reducción del valor del terreno. Esto es debido a que se ha considerado que los buques que regularmente atracan en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife tienen una eslora promedio inferior a 250 m. En el caso de áreas que no dispongan de muelle propio, se asignará un coeficiente negativo que reduzca aún más su valor. En los casos restantes, este coeficiente incrementa el valor del suelo, es decir, en aquellas áreas con longitudes de muelle totales superiores a 500 metros, aplicando el valor máximo a partir de 1.000 metros totales en el área de valoración.

III INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.2 LONGITUD DE MUELLE		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	2,5	-2,5
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
≥ 1000 m	10	0,025000
500 - 1000 m	7,5	0,012500
250 - 500 m	5	0,000000
< 250 m	2,5	-0,012500
Sin muelle	0	-0,025000

Tabla 31. Definición de los criterios y coeficientes para la definición del criterio V.2 LONGITUD DE MUELLE.



A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas de valoración, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREA DE VALORACIÓN	LONGITUD DE MUELLE
ÁREA 1	250 - 500 m
	0,000000
ÁREA 2	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 3	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 4	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 5	250 - 500 m
	0,000000
ÁREA 6	≥ 1000 m
	0,025000
ÁREA 7	≥ 1000 m
	0,025000
ÁREA 8	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 9	≥ 1000 m
	0,025000
ÁREA 10	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 11	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 12	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 13	< 250 m
	-0,012500
ÁREA 14	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 15	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 16	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 17	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 18	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 19	< 250 m
	-0,012500
ÁREA 20	≥ 1000 m



ÁREA DE VALORACIÓN	LONGITUD DE MUELLE
	0,025000
ÁREA 21	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 22	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 23	250 - 500 m
	0,000000
ÁREA 24	≥ 1000 m
	0,025000
ÁREA 25	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 26	Sin muelle
	-0,025000
ÁREA 27	Sin muelle
	-0,025000

Tabla 32. Evaluación del criterio V.2 LONGITUD DE MUELLE para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

#### 7.1.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS

Sobre el valor de referencia definido anteriormente se procede a la aplicación de los coeficientes de la siguiente forma:

**Coficiente Resultante** = (Coef. Grado de urbanización) + (Coef. Altura Máxima) + (Coef. Uso pormenorizado predominante) + (Coef. Manipulación de mercancías esenciales para la isla) + (Coef. Áreas con asociaciones de interés local y social) + (Coef. Uso único Hostelería/Restauración) + (Coef. Zona franca) + (Coef. Centralidad respecto al polo principal de actividad portuaria) + (Coef. Centralidad respecto a área industrial cercana) + (Coef. Centralidad respecto al polo turístico de la ciudad) + (Coef. Conexión con vía de alta capacidad) + (Coef. Accesibilidad marítima) + (Coef. Calado) + (Coef. Longitud de muelle)

$$\text{Valor de la base imponible} / m^2 = VR \times (1 + \text{Coficiente resultante})$$

Se adjuntan a continuación las tablas resultantes de la aplicación de los coeficientes y la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación aplicable a la zona de servicio terrestre resultante para cada área funcional:



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 1	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	En la mayor parte del área	- 0,250000
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	< 4 km	-
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	< 1,5 km	-
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Buena	0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	10 ≤ calado < 14 m	-
V.2	LONGITUD DE MUELLE	250 - 500 m	-
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,760250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			70,02 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 2	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Sin urbanizar	- 0,200000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	Sin Parámetros definidos	- 0,200000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km	- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	< 1,5 km	-
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,962500
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			10,95 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 3	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado parcialmente	- 0,138125
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto Comunitarios-ELP	- 0,100000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km	- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	< 1,5 km	-
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,600625
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			116,64 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 4	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m	-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Almacenes/Industrial	- 0,190000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	< 4 km	-
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	< 1,5 km	-
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,525250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			138,66 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 5	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	< 4 km	-
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	1,5 km - 3 km	- 0,020000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Medio	- 0,005000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	5 ≤ calado < 10 m	- 0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	250 - 500 m	-
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,460000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			157,71 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 6	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m	-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto ND-Comunitarios-ELP	- 0,205000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	< 1 km	0,025000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	1,5 km - 3 km	- 0,020000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Regular	- 0,035000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	5 ≤ calado < 10 m	- 0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	≥ 1000 m	0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,455250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			159,10 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 7	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	4 km - 8 km	- 0,050000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km	- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Medio	- 0,005000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	10 ≤ calado < 14 m	-
V.2	LONGITUD DE MUELLE	≥ 1000 m	0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,495000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			147,49 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 8	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	≥ 18 m	0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	< 1 km	0,025000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	1,5 km - 3 km	- 0,020000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,420000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			169,40 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 9	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m	-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías	- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km	- 0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	4 km - 8 km	- 0,050000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km	- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Bueno	0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	5 ≤ calado < 10 m	- 0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	≥ 1000 m	0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,387500
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			178,89 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 10	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	-	0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	< 6 m	-	0,150000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Terciarios/AU	-	0,050000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	SÍ	-	2,500000
II.6	ZONA FRANCA	NO	-	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	-	0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	< 1 km	-	0,025000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km	-	0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	-	0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle	-	0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	-	0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			2,049750	
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			890,71 €	

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 11	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	-	0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m	-	-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Terciarios/AU	-	0,050000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km	-	0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km	-	0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km	-	0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	-	0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle	-	0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	-	0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,350250	
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			189,77 €	

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 12	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado parcialmente	-	0,138125
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	Sin Parámetros definidos	-	0,200000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras	-	0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km	-	0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km	-	0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	Sin acceso rodado	-	0,100000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	-	0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle	-	0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	-	0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,963125	
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			10,77 €	



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 13	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado		- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m		-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Náutico Deportivo		- 0,100000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	SÍ		- 0,100000
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km		- 0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km		- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Bueno		0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	calado < 5 m		- 0,020000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	< 250 m		- 0,012500
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,507750
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				143,77 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 14	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado		- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	≥ 18 m		0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Terciarios/AU		0,050000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km		- 0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km		- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,300250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				204,37 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 15	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado parcialmente		- 0,138125
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	< 6 m		- 0,150000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto comunitarios-terciarios-ELP		- 0,070000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km		- 0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km		- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,673125
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				95,47 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 16	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado		- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	< 6 m		- 0,150000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto Comunitarios-ELP		- 0,100000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1 km - 1,5 km		- 0,075000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	3 km - 5 km		- 0,040000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,612750
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				113,10 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 17	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Sin urbanizar		- 0,200000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	Sin Parámetros definidos		- 0,200000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Espacios Libres Públicos/Infraestructuras		- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	0,5 km - 1 km		- 0,037500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km		- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,910000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				26,29 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 18	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Sin urbanizar		- 0,200000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	≥ 18 m		0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Terciarios/AU		0,050000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas		-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	0,5 km - 1 km		- 0,037500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	1 km - 3 km		- 0,062500
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES	MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km		- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,360000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				186,92 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 19	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías		0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m		- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías		- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	En la mayor parte del área		- 0,250000
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	< 0,5 km		-
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	4 km - 8 km		- 0,050000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km		- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Bueno		0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	14 ≤ calado < 17 m		0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	< 250 m		- 0,012500
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,612500
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				113,17 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 20	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías		0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m		- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	OP, Terminales, Contenedores, GL y Tráfico Mercancías		- 0,250000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	En la mayor parte del área		- 0,250000
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	< 0,5 km		-
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	4 km - 8 km		- 0,050000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km		- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Bueno		0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	10 ≤ calado < 14 m		-
V.2	LONGITUD DE MUELLE	≥ 1000 m		0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,585000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				121,21 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES			ÁREA 21	Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA			
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías		0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN			
II.1	ALTURA MÁXIMA	12 m - 18 m		-
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto GL-Industrial		- 0,220000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	En menos del 50 % de la superficie		- 0,100000
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO		-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO		-
II.6	ZONA FRANCA	NO		-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO			
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1 km - 1,5 km		- 0,075000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	> 8 km		- 0,100000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE			
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km		- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo		- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA			
V.1	CALADO	Sin muelle		- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle		- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR				- 0,630000
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )				108,06 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 22	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado y apto para la manipulación de mercancías	0,025000
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto GL-Industrial	- 0,220000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	En menos del 50 % de la superficie	- 0,100000
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	0,5 km - 1 km	- 0,037500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	> 8 km	- 0,100000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km	- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,642500
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			104,41 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 23	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Náutico Deportivo	- 0,100000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	1,5 km - 2,5 km	- 0,112500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO AL POLO TURÍSTICO DE LA CIUDAD	> 3 km	- 0,150000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	≥ 7,5 km	- 0,080000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Bueno	0,025000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	5 ≤ calado < 10 m	- 0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	250 - 500 m	-
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,562750
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			127,70 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 24	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Almacenes/Industrial	- 0,190000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	En menos del 50 % de la superficie	0,025000
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	> 8 km	- 0,100000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	≥ 7,5 km	- 0,080000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Medio	- 0,005000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	5 ≤ calado < 10 m	- 0,010000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	≥ 1000 m	0,025000
VALOR DE REF			292,06 €
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,620250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			110,91 €



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 25	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto Principal AL/IND con Comunitarios-Terciarios	- 0,175000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	> 8 km	- 0,100000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	≥ 7,5 km	- 0,080000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,740250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			75,86 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 26	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	6 m - 12 m	- 0,050000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Mixto Principal AL/IND con Comunitarios-Terciarios	- 0,175000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	SÍ	0,050000
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	≥ 2,5 km	- 0,150000
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	> 8 km	- 0,100000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	≥ 7,5 km	- 0,080000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,690250
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			90,47 €

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ÁREA 27	
			Porcentaje
I.	GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA		
I.1	GRADO DE URBANIZACIÓN	Urbanizado	- 0,085250
II	CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN		
II.1	ALTURA MÁXIMA	Sin Parámetros definidos	- 0,200000
II.2	USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	Viarío	- 0,160000
II.3	MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ESENCIALES PARA LA ISLA	Sin zonas dedicadas	-
II.4	ÁREAS CON ASOCIACIONES DE INTERÉS LOCAL Y SOCIAL	NO	-
II.5	USO ÚNICO HOSTELERÍA/RESTAURACIÓN	NO	-
II.6	ZONA FRANCA	NO	-
III	CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO		
III.1	CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA	0,5 km - 1 km	- 0,037500
III.2	CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL CERCANA	4 km - 8 km	- 0,050000
IV	PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE		
IV.1	CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD	5 km - 7,5 km	- 0,060000
IV.2	ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	Sin acceso marítimo	- 0,050000
V	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
V.1	CALADO	Sin muelle	- 0,025000
V.2	LONGITUD DE MUELLE	Sin muelle	- 0,025000
VALOR DE REF		292,06 €	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			- 0,692750
BASE IMPONIBLE DEL TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> )			89,74 €

## 7.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA ZONA DE SERVICIO DE AGUAS

El TRLPMM establece que el valor de la base imponible de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divide la zona de servicio del puerto se determinará por referencia al valor de la base imponible de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. Dicha determinación de la base imponible deberá tener en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas y no podrá exceder el valor de los terrenos de referencia.

### 7.2.1. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE REFERENCIA

El valor de referencia para las seis áreas en las que se ha dividido la zona I de aguas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha calculado como el valor medio de la base imponible de los terrenos en contacto ponderado en función de su longitud de contacto con el cantil del muelle aledaño.

$$\text{Base imponible medio terreno} = \frac{\sum \text{Valor terreno subárea} \times \text{Longitud de contacto}}{\text{Longitud de contacto total}}$$

- Área I.1: Áreas 2, 4, 5, 6 y 7.
- Área I.2: Áreas 6 y 7.
- Área I.3: Áreas 9, 12, 13 y 16.
- Área I.4: Áreas 16, 19 y 20.
- Área I.5: Área 20.
- Área I.6: Áreas 23 y 24.

ÁREAS TERRENOS	Valor tierra	ÁREA I.1			ÁREA I.2			ÁREA I.3		
		Contacto	Longitud	Valor * Long	Contacto	Longitud	Valor * Long	Contacto	Longitud	Valor * Long
ÁREA 1	70,02 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 2	10,95 €	SI	216,00	2.365,69	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 3	116,64 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 4	138,66 €	SI	215,00	29.810,99	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 5	157,71 €	SI	722,60	113.963,22	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 6	159,10 €	SI	110,30	17.548,73	SI	1.136,40	180.801,26	NO		- €
ÁREA 7	147,49 €	SI	1.041,60	153.626,22	SI	679,50	100.219,87	NO		- €
ÁREA 8	169,40 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 9	178,89 €	NO		0,00	NO		0,00	SI	3.469,00	620.559,43
ÁREA 10	890,71 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 11	189,77 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 12	10,77 €	NO		0,00	NO		0,00	SI	17,60	189,55
ÁREA 13	143,77 €	NO		0,00	NO		0,00	SI	730,30	104.992,92
ÁREA 14	204,37 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 15	95,47 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 16	113,10 €	NO		0,00	NO		0,00	SI	419,20	47.411,72
ÁREA 17	26,29 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 18	186,92 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 19	113,17 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 20	121,21 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 21	108,06 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 22	104,41 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 23	127,70 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 24	110,91 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 25	75,86 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €

ÁREA 26	90,47 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
ÁREA 27	89,74 €	NO		0,00	NO		0,00	NO		- €
Σ (Valor * Long)				317.314,85			281.021,13			773.153,62
Σ (Long)				2.305,50			1.815,90			4.636,10
Valor de referencia				<b>137,63 €/m<sup>2</sup></b>			<b>154,76 €/m<sup>2</sup></b>			<b>166,77 €/m<sup>2</sup></b>

ÁREAS TERRENOS	Valor tierra	ÁREA I.4			ÁREA I.5			ÁREA I.6		
		Contacto	Longitud	Valor * Long	Contacto	Longitud	Valor * Long	Contacto	Longitud	Valor * Long
ÁREA 1	70,02 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 2	10,95 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 3	116,64 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 4	138,66 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 5	157,71 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 6	159,10 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 7	147,49 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 8	169,40 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 9	178,89 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 10	890,71 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 11	189,77 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 12	10,77 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 13	143,77 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 14	204,37 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 15	95,47 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 16	113,10 €	SI	1.938,80	219.279,19	NO		-	NO		-
ÁREA 17	26,29 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 18	186,92 €	NO		-	NO		-	NO		-



ÁREA 19	113,17 €	SI	596,40	67.496,67	NO		-	NO		-
ÁREA 20	121,21 €	SI	339,50	41.149,15	SI	2.580,00	312.709,30	NO		-
ÁREA 21	108,06 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 22	104,41 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 23	127,70 €	NO		-	NO		-	SI	1.637,60	209.127,26
ÁREA 24	110,91 €	NO		-	NO		-	SI	1.428,10	158.390,60
ÁREA 25	75,86 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 26	90,47 €	NO		-	NO		-	NO		-
ÁREA 27	89,74 €	NO		-	NO		-	NO		-
Σ (Valor * Long)				327.925,01			312.709,30			367.517,85
Σ (Long)				2.874,70			2.580,00			3.065,70
<b>Valor de referencia</b>				<b>114,07 €/m<sup>2</sup></b>			<b>121,21 €/m<sup>2</sup></b>			<b>119,88 €/m<sup>2</sup></b>



En el caso de la zona II de aguas, se ha establecido como valor de referencia el promedio del valor final obtenido para las áreas I.1, I.4 y I.6, es decir, tras aplicar la fórmula de valoración recogida en el siguiente apartado, por ser las que se encuentran en contacto con ella. Posteriormente a ese valor se le aplicará los coeficientes correspondientes.

ÁREA	VALOR DE REFERENCIA (VR) €/m <sup>2</sup>
Área I.1	137,63 €/m <sup>2</sup>
Área I.2	154,76 €/m <sup>2</sup>
Área I.3	166,77 €/m <sup>2</sup>
Área I.4	114,07 €/m <sup>2</sup>
Área I.5	121,21 €/m <sup>2</sup>
Área I.6	119,88 €/m <sup>2</sup>
Zona II	123,86 €/m <sup>2</sup>

Tabla 33. Valores de referencia utilizados para la valoración de las áreas de agua propuestas.

### 7.2.2. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA

El valor final de la base imponible de cada zona se determinará según la aplicación de una fórmula que partirá del valor de referencia y que se multiplicará por los coeficientes correspondientes a cada criterio de la forma que se muestra a continuación, dando como resultado, un valor final ajustado a las características de cada área. Dicha fórmula no es exactamente igual que la aplicada para la determinación de la base imponible aplicable a los terrenos con el objetivo de cumplir lo estipulado en el artículo 175 del TRLPEMM, donde se indica que el valor de la base imponible aplicable a las aguas nunca debe exceder el de los terrenos colindantes.

La fórmula que se aplicará para cada área será la siguiente:

$$\text{Valor de la base imponible del Área}_i = VR * \left( \sum_{k=1}^n FC_k \right)$$

siendo

$VR =$  Valor de referencia obtenido para cada área de zona de aguas

$FC_k =$  Factor correspondiente al criterio  $k$

### 7.2.3. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE APLICABLE A LA ZONA DE AGUAS

Para la definición de los coeficientes correctores de la lámina de agua, el TRLPEMM establece que en la determinación de la base imponible habrán de tenerse en cuenta



las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de la base imponible aplicable a los terrenos de referencia.

De esta forma y de forma análoga a la metodología empleada para la determinación de la base imponible aplicable a los terrenos se utilizarán los siguientes coeficientes y rangos en función de los siguientes parámetros.

#### a. Abrigo

El abrigo de las aguas constituye un coeficiente determinante en el cálculo de la base imponible de la lámina de agua del Puerto, ya que afecta de forma directa a la navegabilidad dentro de la zona de servicio del Puerto, así como a la operatividad del propio Puerto. Las áreas objeto de evaluación a través del presente coeficiente se encuentran ubicadas dentro de la Zona I del Puerto, por lo que en todos los casos cuentan con una protección mínima frente a los oleajes predominantes correspondientes con los de direcciones ENE y NE. Debido a ello, el coeficiente se encuentra en un rango entre 20 y 0 de tal forma que aporte valor en aquellos casos en los que se encuentra en unas condiciones de abrigo muy adecuadas y dicha aportación de valor disminuya a medida que el efecto de las infraestructuras de abrigo sobre el área sea menor. En base a ello, se considerará el menor grado de abrigo para la Zona II, por su propia definición de aguas no abrigadas, y el mayor grado de abrigo para aquellas áreas más protegidas por ubicarse en el fondo de una dársena.

CONDICIONES DE ABRIGO		
I ABRIGO		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	20	0
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Muy buenas	10	0,200000
Buenas	7,5	0,150000
Aceptables	5	0,100000
Regulares	2,5	0,050000
Sin abrigo	0	0,000000

Tabla 34. Coeficientes para la definición del criterio I. ABRIGO.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas definidas dentro de la zona I del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y para la zona II, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:



ÁREAS DE VALORACIÓN	CONDICIONES DE ABRIGO
ÁREA I.1	BUENAS
	0,150000
ÁREA I.2	BUENAS
	0,150000
ÁREA I.3	ACEPTABLES
	0,100000
ÁREA I.4	REGULARES
	0,050000
ÁREA I.5	MUY BUENAS
	0,200000
ÁREA I.6	MUY BUENAS
	0,200000
ÁREA II	SIN ABRIGO
	0,000000

Tabla 35. Evaluación del criterio I. CONDICIONES DE ABRIGO.

#### b. Profundidad

La profundidad es uno de los principales parámetros que definen las características de un puerto ya que supone uno de los posibles factores limitantes para la entrada de los buques en Puerto. Además, constituye un coeficiente de competitividad con respecto a sus competidores, ya que, en el caso de buques mercantes, mayores calados permiten la entrada a Puerto de barcos de mayores dimensiones y que posibilitan la obtención de ahorros en el coste del transporte marítimo por la vía de la obtención de economías de escala al aprovechar el menor impacto del flete, mientras que en el caso de embarcaciones náutico-deportivas permiten dar cabida a grandes esloras, lo que dota al puerto de una cierta exclusividad, por no poder atracar en todos los puertos. Este aspecto se tiene en cuenta en la determinación de la base imponible de la zona de servicio terrestre que se ha desarrollado previamente, en concreto en el caso de los muelles de atraque del Puerto que verán incrementando el valor de la base imponible cuando la profundidad sea mayor.

Por otra parte, desde el punto de vista de la lámina de agua y la navegación, entre los principales coeficientes que afectan a la maniobrabilidad de un buque se encuentra la profundidad de lámina de agua disponible en relación con el calado de la embarcación.

Para la definición del coeficiente, se ha establecido un rango entre 7,5 y -2,5 de tal forma que el coeficiente de aplicación incrementará el valor final de la base imponible en mayor medida cuanto mayor sea el calado de la zona en cuestión. Dadas las condiciones de gran calado propias de las áreas costeras de la isla de Tenerife y en el Puerto de Santa



Cruz de Tenerife en particular, se ha establecido que el valor de la zona de aguas se vea incrementado en el caso de contar con un calado a partir de 14 metros, que se ha establecido en el mínimo, minorándolo en caso contrario.

PROFUNDIDAD		
II PROFUNDIDAD		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	7,5	-2,5
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Calado $\geq$ 20 m	10	0,075000
$17 \leq$ calado < 20 m	8	0,055000
$14 \leq$ calado < 17 m	6	0,035000
$10 \leq$ calado < 14 m	4	0,015000
$7 \leq$ calado < 10 m	2	-0,005000
calado < 7 m	0	-0,025000

Tabla 36. Coeficientes para la definición del criterio II. PROFUNDIDAD.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas definidas dentro de la zona I del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y para la zona II, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

ÁREAS DE VALORACIÓN	PROFUNDIDAD
ÁREA I.1	$17 \leq$ calado < 20 m
	0,055000
ÁREA I.2	$10 \leq$ calado < 14 m
	0,015000
ÁREA I.3	$14 \leq$ calado < 17 m
	0,035000
ÁREA I.4	Calado $\geq$ 20 m
	0,075000
ÁREA I.5	Calado $\geq$ 20 m
	0,075000
ÁREA I.6	$7 \leq$ calado < 10 m
	-0,005000
ÁREA II	Calado $\geq$ 20 m
	0,075000

Tabla 37. Evaluación del criterio II. PROFUNDIDAD.



### c. Localización

La localización de una determinada área dentro de la zona de servicio del Puerto, su centralidad, sus comunicaciones y su proximidad con los centros de actividad del Puerto, son parámetros que repercuten sobre el valor de la base imponible.

En este caso, dadas las características del Puerto de Santa Cruz de Tenerife en cuanto a distribución de su zona de servicio a lo largo de prácticamente toda la ribera de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, se ha definido un rango inferior para este coeficiente, establecido entre 2,5 y -2,5. Se ha evaluado la localización de cada área funcional como buena o mala en función de si su centro de gravedad se encuentra muy cercano a la costa o se trata de aguas con una localización exterior con respecto a la ribera de la ciudad. Los valores numéricos de este coeficiente se detallan en la siguiente tabla:

LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS		
III LOCALIZACIÓN		
	Máximo	Mínimo
Rango coeficiente	2,5	-2,5
DESCRIPCIÓN	PUNTUACIÓN	PUNTUACIÓN PONDERADA
Buena	10	0,025000
Mala	0	-0,025000

Tabla 38. Coeficientes para la definición del criterio III. LOCALIZACIÓN.

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas definidas dentro de la zona I del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y para la zona II, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:



ÁREAS DE VALORACIÓN	LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS
ÁREA I.1	Buena
	0,025000
ÁREA I.2	Buena
	0,025000
ÁREA I.3	Buena
	0,025000
ÁREA I.4	Buena
	0,025000
ÁREA I.5	Buena
	0,025000
ÁREA I.6	Buena
	0,025000
ÁREA II	Mala
	-0,025000

Tabla 39. Evaluación del criterio III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS.

#### 7.2.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS

Para la obtención del valor final de la base imponible en el caso de las zonas de agua, se aplicará la siguiente fórmula sobre el precio de referencia calculado para cada área de valoración:

$$\text{Coeficiente Resultante Agua} = (\text{Coef. Abrigo}) + (\text{Coef. Profundidad}) + (\text{Coef. Localización})$$

$$\text{Valor de la base imponible / m}^2 \text{ Agua} = \text{VR} \times \text{Coef. resultante}$$

Aplicando la misma metodología de la determinación de la base imponible de los terrenos y únicamente con la variación de la fórmula mostrada en los apartados anteriores, se determina el valor aplicable a las áreas funcionales correspondientes a la zona I de aguas, de acuerdo con las siguientes tablas:



		ZONA I DE AGUAS	
DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ZONA I.1	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Buenas		0,150000
II. PROFUNDIDAD	17 ≤ calado < 20 m		0,055000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena		0,025000
VALOR DE REF		137,63	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			0,230000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>			<b>31,66 €</b>

		ZONA I DE AGUAS	
DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ZONA I.2	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Buenas		0,150000
II. PROFUNDIDAD	10 ≤ calado < 14 m		0,015000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena		0,025000
VALOR DE REF		154,76	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			0,190000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>			<b>29,40 €</b>

		ZONA I DE AGUAS	
DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ZONA I.3	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Aceptables		0,100000
II. PROFUNDIDAD	14 ≤ calado < 17 m		0,035000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena		0,025000
VALOR DE REF		166,77	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			0,160000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>			<b>26,68 €</b>

		ZONA I DE AGUAS	
DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ZONA I.4	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Regulares		0,050000
II. PROFUNDIDAD	Calado ≥ 20 m		0,075000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena		0,025000
VALOR DE REF		114,07	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			0,150000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>			<b>17,11 €</b>

		ZONA I DE AGUAS	
DESCRIPCIÓN COEFICIENTES		ZONA I.5	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Muy buenas		0,200000
II. PROFUNDIDAD	Calado ≥ 20 m		0,075000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena		0,025000
VALOR DE REF		121,21	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR			0,300000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>			<b>36,36 €</b>



DESCRIPCIÓN COEFICIENTES	ZONA I DE AGUAS	
	ZONA I.6	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Muy buenas	0,200000
II. PROFUNDIDAD	7 ≤ calado < 10 m	-0,005000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Buena	0,025000
VALOR DE REF	119,88	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR		0,220000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>		<b>26,37 €</b>

DESCRIPCIÓN COEFICIENTES	ZONA II DE AGUAS	
	ZONA II DE AGUAS	
I. CONDICIONES DE ABRIGO	Sin abrigo	0,000000
II. PROFUNDIDAD	Calado ≥ 20 m	0,075000
III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS	Mala	-0,025000
VALOR DE REF	123,86	
PORCENTAJE TOTAL A APLICAR		0,050000
<b>BASE IMPONIBLE DE LA LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b>		<b>6,19 €</b>

## 8. RESUMEN DE VALORES

A continuación, se recoge a modo de resumen los valores finales obtenidos como base imponible de la tasa de ocupación aplicable para cada una de las áreas definidas en el interior de la zona de servicio terrestre del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como los obtenidos para las áreas de agua propuestas.



ÁREA	DENOMINACIÓN	BASE IMPONIBLE PROPUESTA (€/m <sup>2</sup> )
<b>ZONA TERRESTRE</b>		
Área 1	La Hondura	70,02 €/m <sup>2</sup>
Área 2	Parque Marítimo	10,95 €/m <sup>2</sup>
Área 3	Parcela Auditorio de Tenerife	116,64 €/m <sup>2</sup>
Área 4	Almacenes Dársena de Los Llanos	138,66 €/m <sup>2</sup>
Área 5	Terminal Dársena de Los Llanos	157,71 €/m <sup>2</sup>
Área 6	Dársena Náutico-Deportiva de Los Llanos	159,10 €/m <sup>2</sup>
Área 7	Dique de abrigo Dársena de Los Llanos	147,49 €/m <sup>2</sup>
Área 8	Muelle de Enlace	169,40 €/m <sup>2</sup>
Área 9	Dársena de Anaga	178,89 €/m <sup>2</sup>
Área 10	Restaurantes Avenida Francisco La Roche	890,71 €/m <sup>2</sup>
Área 11	Edificio Autoridad Portuaria	189,77 €/m <sup>2</sup>
Área 12	Barranco de Tahodio	10,77 €/m <sup>2</sup>
Área 13	Real Club Náutico de Tenerife	143,77 €/m <sup>2</sup>
Área 14	Oficinas de Tahodio	204,37 €/m <sup>2</sup>
Área 15	Barrio de La Alegría	95,47 €/m <sup>2</sup>
Área 16	Litoral de Valleseco	113,10 €/m <sup>2</sup>
Área 17	Espacios Libres del Bufadero	26,29 €/m <sup>2</sup>
Área 18	Oficinas Margen Norte del Bufadero	186,92 €/m <sup>2</sup>
Área 19	Depósitos del Bufadero	113,17 €/m <sup>2</sup>
Área 20	Terminal de Contenedores del Bufadero	121,21 €/m <sup>2</sup>
Área 21	Margen sur Cueva Bermeja	108,06 €/m <sup>2</sup>
Área 22	Margen norte Cueva Bermeja	104,41 €/m <sup>2</sup>
Área 23	Instalaciones Náutico-Deportivas Dársena Norte	127,70 €/m <sup>2</sup>
Área 24	Muelles de Pesca Dársena Norte	110,91 €/m <sup>2</sup>
Área 25	Área Industrial Dársena Norte	75,86 €/m <sup>2</sup>
Área 26	Zona Franca Dársena Norte	90,47 €/m <sup>2</sup>
Área 27	Viario	89,74 €/m <sup>2</sup>

Tabla 40. Resumen de los valores de la base imponible propuestos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.



ÁREA	BASE IMPONIBLE PROPUESTA (€/m <sup>2</sup> )
<b>LÁMINA DE AGUA</b>	
Área I.1	31,66 €/m <sup>2</sup>
Área I.2	29,40 €/m <sup>2</sup>
Área I.3	26,68 €/m <sup>2</sup>
Área I.4	17,11 €/m <sup>2</sup>
Área I.5	36,36 €/m <sup>2</sup>
Área I.6	26,37 €/m <sup>2</sup>
Zona II	6,19 €/m <sup>2</sup>

Tabla 41. Resumen de valores de la base imponible de lámina de agua propuestos en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

## 9. ACTUALIZACIÓN Y PLAZO DE VIGENCIA

Con respecto a la actualización de los valores y al plazo de vigencia de los mismos, se estará a lo recogido en el TRLPEMM y especialmente:

*“Artículo 177. Valor de los terrenos y aguas del puerto*

*1. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.*

*Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.*

*La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Los valores contenidos en la Orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.*

*2. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de los valores aprobados cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio*



*industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.*

*La actualización no será aplicable cuando, por causas imputables a la Autoridad Portuaria, la valoración de los terrenos y las aguas del puerto no hubiera sido revisada siendo procedente de conformidad con lo dispuesto en el siguiente apartado de este artículo.*

*La actualización del valor de los terrenos y las aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el artículo siguiente.*

*3. Además, las valoraciones podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se les asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.”*

*“Artículo 178. Reflejo, actualización y revisión de la cuota íntegra*

*1. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de la cuota íntegra de la tasa, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.*

*2. La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el artículo anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra vigente en el momento de la revisión sufriera un incremento superior al 10 por ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el apartado anterior. El importe de la cuota íntegra de la*



*tasa en ningún caso podrá incrementarse, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el periodo de vigencia de la concesión, en más de un 20 por ciento, cada 15 años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.”*

## **10. EQUIPO REDACTOR**

Por parte de MC VALNERA S.L.:

- Macario Fernández Alonso Trueba, Director de la Asistencia Técnica, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
- Sara Calvo Fernández, Socia Directora, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
- Noé Fernández López, Socio Director, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
- Ana Mansilla Piñón, Jefa de Proyecto, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
- Álvaro Pérez Istúriz, consultor, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

## **11. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA**

Santa Cruz de Tenerife, octubre de 2024

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD  
PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

FDO. PABLO NIETO SANZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos