



Autoridad Portuaria  
Santa Cruz de Tenerife

## VALORACIÓN DE TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GRANADILLA

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

Asistencia Técnica:



MCVALNERA

OCTUBRE 2024

## ÍNDICE

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....                                                                                                                         | 4  |
| 1.1. ÁMBITO .....                                                                                                                             | 4  |
| 1.2. MARCO NORMATIVO .....                                                                                                                    | 5  |
| 2. OBJETO .....                                                                                                                               | 7  |
| 3. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE .....                                                                        | 8  |
| 3.1. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.....                                                                                                              | 8  |
| 3.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....                                                                                                | 10 |
| 4. ORDEN FOM DE LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE VIGENTE .....                                                                           | 11 |
| 4.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ..... | 11 |
| 4.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO .....             | 13 |
| 4.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....                                                     | 13 |
| 5. METODOLOGÍA DE LA NUEVA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....                                                                           | 14 |
| 5.1. CRITERIOS ESTABLECIDOS EN EL TRLPEMM.....                                                                                                | 14 |
| 5.2. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE .....                                                                             | 14 |
| 5.2.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LOS TERRENOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE.....              | 15 |
| 5.2.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA LÁMINA DE AGUA.....                                          | 16 |
| 6. ÁREAS DE CÁLCULO DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN.....                                                                         | 17 |
| 6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....                                                                                                         | 17 |
| 6.1.1. ÁREA 1: DIQUE DEL ESTE .....                                                                                                           | 19 |
| 6.1.2. ÁREA 2: CONTRADIQUE Y PRIMERA LÍNEA DE MUELLES .....                                                                                   | 19 |
| 6.1.3. ÁREA 3: TERRENOS DE SEGUNDA LÍNEA DE MUELLES .....                                                                                     | 19 |
| 6.1.4. ÁREA 4: ZONA INTERIOR DEL PUERTO .....                                                                                                 | 20 |
| 6.1.5. ÁREA 5: ENSENADA DEL COBÓN .....                                                                                                       | 20 |
| 6.1.6. ÁREA 6: ENTORNO DEL BARRANCO GANIGE.....                                                                                               | 20 |
| 6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS .....                                                                                                          | 21 |
| 6.2.1. ÁREA I: ZONA I DE AGUAS DEL PUERTO .....                                                                                               | 21 |



---

|                                                                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.2.2. ÁREA II: ZONA II DE AGUAS DEL PUERTO .....                                                                         | 21 |
| 7. FÓRMULA DE DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN.....                                             | 23 |
| 7.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN DE LOS TERRENOS<br>DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ..... | 23 |
| 7.1.1. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA.....                                                                                      | 23 |
| 7.1.2. VALOR DE REFERENCIA.....                                                                                           | 23 |
| 7.1.3. DEFINICIÓN DE LOS COEFICIENTES A APLICAR SOBRE EL VALOR DE REFERENCIA ...                                          | 24 |
| 7.1.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS .....                                                                        | 36 |
| 7.2. DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE DE LA TASA DE OCUPACIÓN APLICABLE A LA<br>ZONA DE SERVICIO DE AGUAS .....         | 38 |
| 7.2.1. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE REFERENCIA.....                                                                         | 38 |
| 7.2.2. ESTRUCTURA DE LA FÓRMULA.....                                                                                      | 39 |
| 7.2.3. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA BASE IMPONIBLE APLICABLE A LA ZONA<br>DE AGUAS .....                         | 40 |
| 7.2.4. APLICACIÓN DE LA FÓRMULA Y RESULTADOS .....                                                                        | 43 |
| 8. RESUMEN DE VALORES .....                                                                                               | 44 |
| 9. ACTUALIZACIÓN Y PLAZO DE VIGENCIA .....                                                                                | 45 |
| 10. EQUIPO REDACTOR .....                                                                                                 | 47 |
| 11. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA .....                                                                                           | 47 |

## **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 Granadilla, 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. Panorámica del Puerto de Granadilla. Fuente: APSCT.*

### **1.1. ÁMBITO**

El Puerto de Granadilla, calificado como puerto de interés general según el Anexo I del TRLPEMM, se encuentra situado en la zona sureste de la isla de Tenerife, perteneciente al archipiélago de las Islas Canarias. Es el segundo puerto más grande de los cinco puertos gestionados por la APSCT y sus coordenadas son 28°04' N de latitud y 16°29' E de longitud. Se sitúa al sur del Polígono Industrial de Granadilla de Abona, en el municipio del mismo nombre y se trata de un Puerto que actualmente se encuentra en desarrollo para la generación de nuevos espacios de tierra en el interior de su dársena.

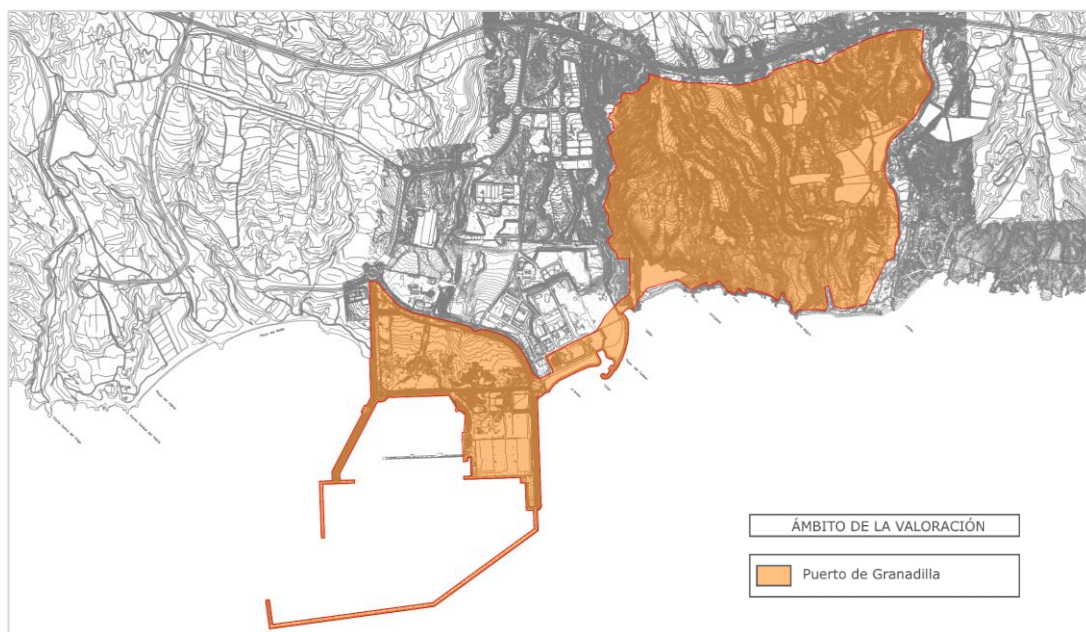


Figura 2. Delimitación de la zona de servicio establecida en la DEUP vigente.

## 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 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.

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



*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 señales 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 Granadilla.**

La delimitación vigente de la zona de servicio del Puerto de Granadilla se encuentra establecida a través de la Modificación sustancial de la DEUP del Puerto de Granadilla la cual fue aprobada por Orden TMA/963/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Granadilla. 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.

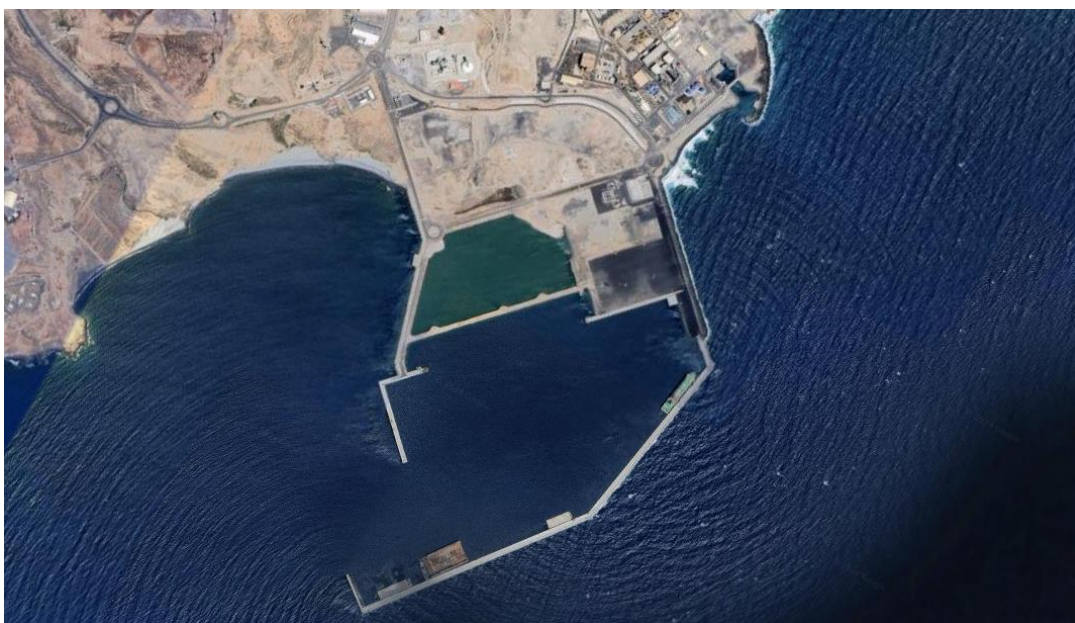
De igual forma, no es objeto del presente estudio la determinación del valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones construidas o en ejecución, que será motivo de otro tipo de valoración según los criterios recogidos en el apartado c) del artículo 175 del TRLPEMM.

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

En el presente capítulo se realiza una descripción genérica del Puerto de Granadilla, incluyendo sus principales características físicas y técnicas. En el caso de los tráficos, el Puerto de Granadilla, cuenta actualmente con algunas concesiones otorgadas recientemente y se encuentra en proceso de otorgamiento de nuevas concesiones de dominio público en el interior de su zona de servicio, por lo que no cuenta todavía con unos datos de tráfico estables relevantes.

#### **3.1. DESCRIPCIÓN DEL PUERTO**

El Puerto de Granadilla comenzó a ejecutarse en el año 2009 a través de la creación de la actual dársena portuaria que se encuentra protegida por el dique de abrigo principal del este y el contradique del oeste. Posteriormente fueron ejecutándose los rellenos que actualmente forman parte de la zona de servicio terrestre del Puerto y el muelle principal del Puerto, denominado Muelle de Ribera.



*Figura 3. Imagen del Puerto de Granadilla. Fuente: Earth.*





La actual zona de servicio terrestre del Puerto de Granadilla, establecida en la Modificación Sustancial de la DEUP del Puerto de Granadilla, aprobada por Orden TMA/963/2023, de 18 de julio (en adelante DEUP vigente), se compone de los terrenos que forman la primera línea de muelle parcialmente ejecutada en la que se encuentra, en su lado noreste, el Muelle de Ribera. El lado suroeste se encuentra pendiente de la ejecución de nuevos rellenos que permitan prolongar la alineación del Muelle de Ribera hasta su contacto con el Contradique sur del Puerto de Granadilla. Actualmente la zona suroeste forma parte de la zona de aguas del Puerto de acuerdo con su definición realizada en la DEUP vigente y protegida provisionalmente mediante una mota que conecta el Contradique sur y la explanada anexa al Muelle de Ribera.

Los terrenos situados en segunda línea de muelle se encuentran delimitados por el vial que conecta la glorieta situada junto al arranque del Contradique Sur, en el lado suroeste, con la glorieta situada junto a la Central Térmica de Granadilla, en el lado noreste. Por último, la DEUP vigente del Puerto de Granadilla, incorpora superficie adicional de terrenos a la zona de servicio terrestre del Puerto en dirección norte, algunos de los cuales se encuentran pendientes de adquisición por parte de la APSCT.

En cuanto a las características técnicas del Puerto de Granadilla y de acuerdo con los datos recogidos en la última memoria anual publicada por la APSCT, el canal de entrada del Puerto cuenta con una anchura de 200 m, una longitud de aproximadamente 2.500 m con orientación Suroeste y un calado de 24 m respecto a la B.M.V.E. (Bajamar Máxima Viva Equinoccial). En el caso de la boca de entrada, la anchura es de 315 m, con un calado de 26 respecto a la B.M.V.E.

| PUERTO DE GRANADILLA                                                |          |
|---------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1.SITUACIÓN</b>                                                  |          |
| Longitud                                                            | 16°29' W |
| Latitud                                                             | 28°04' N |
| <b>2.RÉGIMEN DE VIENTOS</b>                                         |          |
| Reinante                                                            | N.E.     |
| Dominante                                                           | N.E.     |
| <b>3. NIVEL DEL MAR Y MAREAS</b>                                    |          |
| Máxima carrera de marea(m) registrada en el año                     | 2,36     |
| Bajamar mínima registrada en el año respecto al cero del puerto (m) | 0,01     |
| Pleamar máxima registrada en el año respecto al cero del puerto (m) | 2,47     |
| <b>4. ENTRADA</b>                                                   |          |
| <b>4.1 CANAL DE ENTRADA</b>                                         |          |
| Orientación                                                         | SW       |
| Ancho (m)                                                           | 200 m    |
| Longitud (m)                                                        | 2.500 m  |
| Calado en B.M.V.E (m)                                               | 24 m     |
| Naturaleza del fondo                                                | Arena    |
| <b>4.2 BOCA DE ENTRADA</b>                                          |          |
| Orientación                                                         | SW       |
| Ancho (m)                                                           | 315 m    |



|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| Calado en B.M.V.E (m)             | 26 m      |
| <b>5. SUPERFICIE DE FLOTACIÓN</b> |           |
| Zona I                            | 75,5 ha   |
| Zona II                           | 3480,0 ha |

Tabla 1. Características técnicas de los accesos al Puerto de Granadilla. Fuente: APSCT.

A continuación, se presentan las características técnicas de los muelles actualmente en servicio que forman parte de la infraestructura de atraque disponible en el Puerto de Granadilla. 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 y sus características principales en cuanto a longitud, anchura y calado en metros.

| PUERTO DE GRANADILLA              |              |                |           |
|-----------------------------------|--------------|----------------|-----------|
|                                   | Longitud (m) | Calado (m)     | Ancho (m) |
| 1ª Alineación (vertical) Tramo I  | 20           | 16             | 16,7      |
| 1ª Alineación (vertical) Tramo II | 74           | 20             | 19,7      |
| 2ª Alineación Tramo I             | 274          | 20             | 16,7      |
| 2ª Alineación Tramo II            | 390          | 24             | 16,7      |
| 3ª Alineación                     | 853          | 24             | 16,7      |
| Morro                             | 132          | 20             | 14,5      |
| Muelle de Ribera Norte            | 298          | 16             | 24 (*)    |
| Muelle de Ribera Sur              | 170          | 16             | 13,95     |
| Contradique vertical              | 284          | 16             | 13,95     |
| <b>TOTAL:</b>                     | <b>2.495</b> | <b>16 a 24</b> |           |

Tabla 2. Resumen de características técnicas de los muelles del Puerto de Granadilla. Fuente: APSCT.

### 3.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El documento actualmente vigente que define la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Granadilla es la Modificación Sustancial de la DEUP del Puerto de Granadilla, aprobada por Orden TMA/963/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos del Puerto de Granadilla, la cual hasta su aprobación se encontraba establecida mediante el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por la Orden FOM/469/2004, de 13 de febrero.

Es objeto del presente trabajo la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación de la zona de servicio del Puerto de Granadilla que actualmente se encuentra bajo gestión de la APSCT, incluyéndose en el expediente los terrenos y lámina de agua que actualmente forman parte de la zona de servicio de acuerdo con la DEUP vigente, y no siendo objeto de la determinación de la base imponible de la tasa de ocupación aquellos que se encuentran pendientes de adquisición por parte de la APSCT.

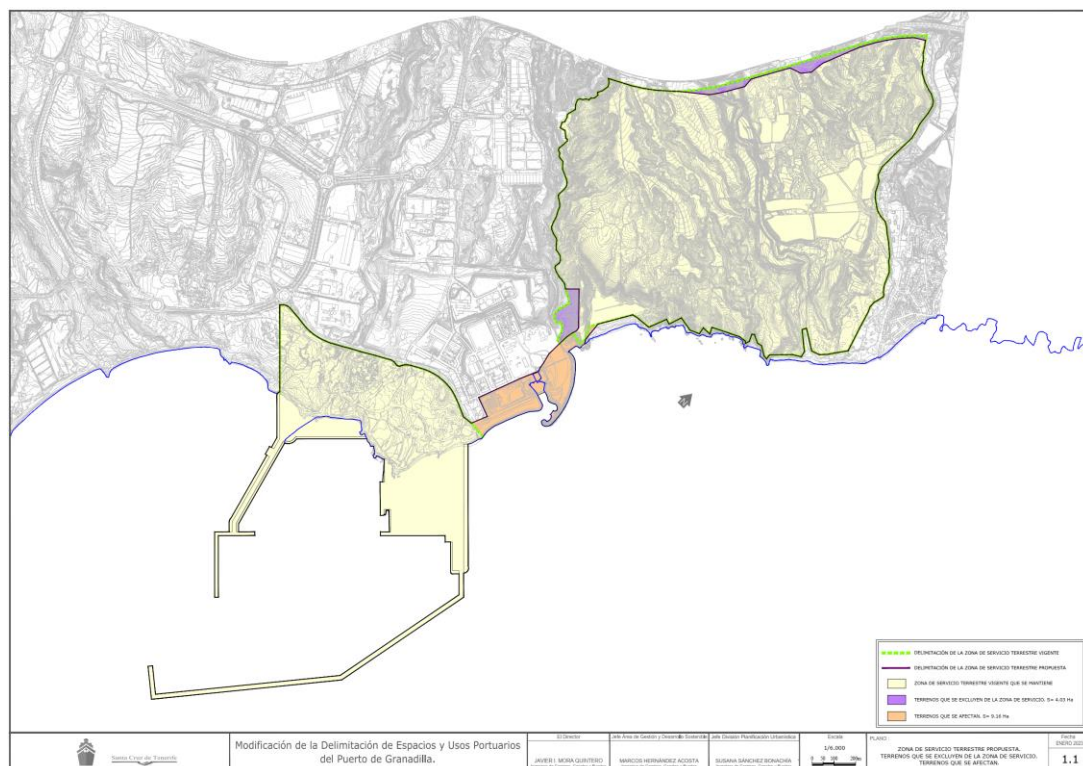


Figura 4. Plano de delimitación de la zona de servicio, afectaciones y desafectaciones del Puerto de Granadilla.  
Fuente: APSCT.

#### 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 Granadilla, incluyendo la descripción de las áreas en la 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 Granadilla.

##### 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/839/2013, de 30 de abril, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Granadilla, en la cual se incluían los terrenos de la zona de servicio vigente en ese momento y los cuales se correspondían con los establecidos en el PUEP aprobado mediante Orden FOM/469/2004, de 13 de febrero.

Según se recoge en la mencionada Orden:

*“Los terrenos de la zona de servicio del puerto de Granadilla se han dividido en áreas funcionales del siguiente modo:*



– *Área funcional I. Abarca una superficie aproximada de 54 hectáreas y está constituida por el frente del puerto, perteneciendo a ella los muelles y los diques que formarán la dársena, así como los terrenos que los respaldan hasta una línea recta imaginaria que delimita la superficie antes expresada.*

*Son terrenos a ganar al mar en su inmensa mayoría, constituyendo la zona puramente portuaria, con uso previsto portuario comercial.*

*La explanada tiene forma sensiblemente trapezoidal. Del extremo norte arranca un dique vertical a tierra, y por tanto en sentido sureste, que penetra en el mar y hace un ángulo para tomar sentido sur, y completa la dársena otro dique que, partiendo del final de éste, discurre en sentido suroeste, rebasando los muelles. Finalmente, se cierra ésta con otro pequeño dique perpendicular al anterior y orientado hacia tierra, cerrando la dársena por el suroeste. Del extremo más próximo a éste, de la explanada, surge un pequeño dique en ángulo recto, que tiene sentido sureste, el cual cierra más aún la embocadura.*

– *Área funcional II. A la explanada antes descrita, vista desde el mar, le sigue una prolongación sin solución de continuidad, desde la citada línea imaginaria hacia el interior, que constituye este área funcional, encontrándose delimitada por la linde exterior de la zona de servicio.*

*Son terrenos, contrariamente a la anterior, en su mayoría consolidados, salvo su extremo sur, donde es preciso rellenar.*

*Ocupa una superficie de 33,1 hectáreas y no tiene más contacto con la lámina de agua, que el borde del relleno, en el que no se encuentra proyectado muelle alguno.*

*Se ha previsto para estos terrenos un uso portuario complementario.”*



Figura 5. Áreas funcionales consideradas en la valoración vigente del Puerto de Granadilla. Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por la 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 en la valoración vigente del Puerto de Granadilla se corresponde con los espacios de la Zona I y Zona II de aguas del Puerto vigentes en el momento de la elaboración de dicha valoración, las cuales se corresponden con lo establecido en el PUEP aprobado mediante Orden FOM/469/2004 y su posterior modificación aprobada por Orden FOM/616/2011.

*“Los espacios de agua que se incluyen en la valoración propuesta son las siguientes:*

*1. Zona I. Aguas protegidas.*

*Es la formada por las aguas protegidas por los diques descritos en el anterior Área Funcional I. Es decir, la que se encuentra en el interior de la dársena delimitada por el muelle, los diques de protección y la línea imaginaria que une el extremo del dique con la esquina que forma el ángulo recto del contradique.*

*2. Zona II. Aguas no protegidas.*

*Resto de la zona de servicio delimitado por coordenadas en el plano adjunto al documento de valoración.*

*Linda al noreste, sureste y suroeste, con aguas abiertas; al noroeste, por terrenos de ribera hasta la línea batimétrica -10 y muelles y diques antes mencionados.”*

#### 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 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 Granadilla, se aprobó a través de la Orden FOM/839/2013, de 30 de abril. 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 Granadilla.

### 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 Granadilla, 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 Granadilla se han tomado diferentes muestras de suelos en venta en polígonos industriales situados en el municipio de Granadilla de Abona. Concretamente:
    - Polígono Industrial de Granadilla.
  - 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. En este caso de acuerdo con los criterios reflejados en el apartado 6.2 de la presente memoria la Zona I de aguas se valora de manera conjunta dadas sus características.
- 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 del valor 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 por estar en contacto con la zona II.

## **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 Granadilla, siendo su zona de servicio vigente la definida en la Modificación Sustancial de la DEUP del Puerto de Granadilla, aprobada por Orden TMA/963/2023, de 18 de julio (en adelante DEUP vigente).

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

La zona de servicio terrestre del Puerto de Granadilla se ha dividido en 6 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 del puerto. De las seis áreas establecidas en el presente expediente de valoración de terrenos, se ha determinado la base imponible de la tasa de ocupación en cinco de ellas, manteniendo el área 6 sin valor asignado hasta que se proceda a la gestión por parte de la APSCT de los terrenos incluidos dentro de ella, ya que en la fecha de elaboración de este documento la superficie correspondiente al área 6 no forma parte de la zona de servicio terrestre del Puerto de acuerdo con la actual definición de Dominio Público.

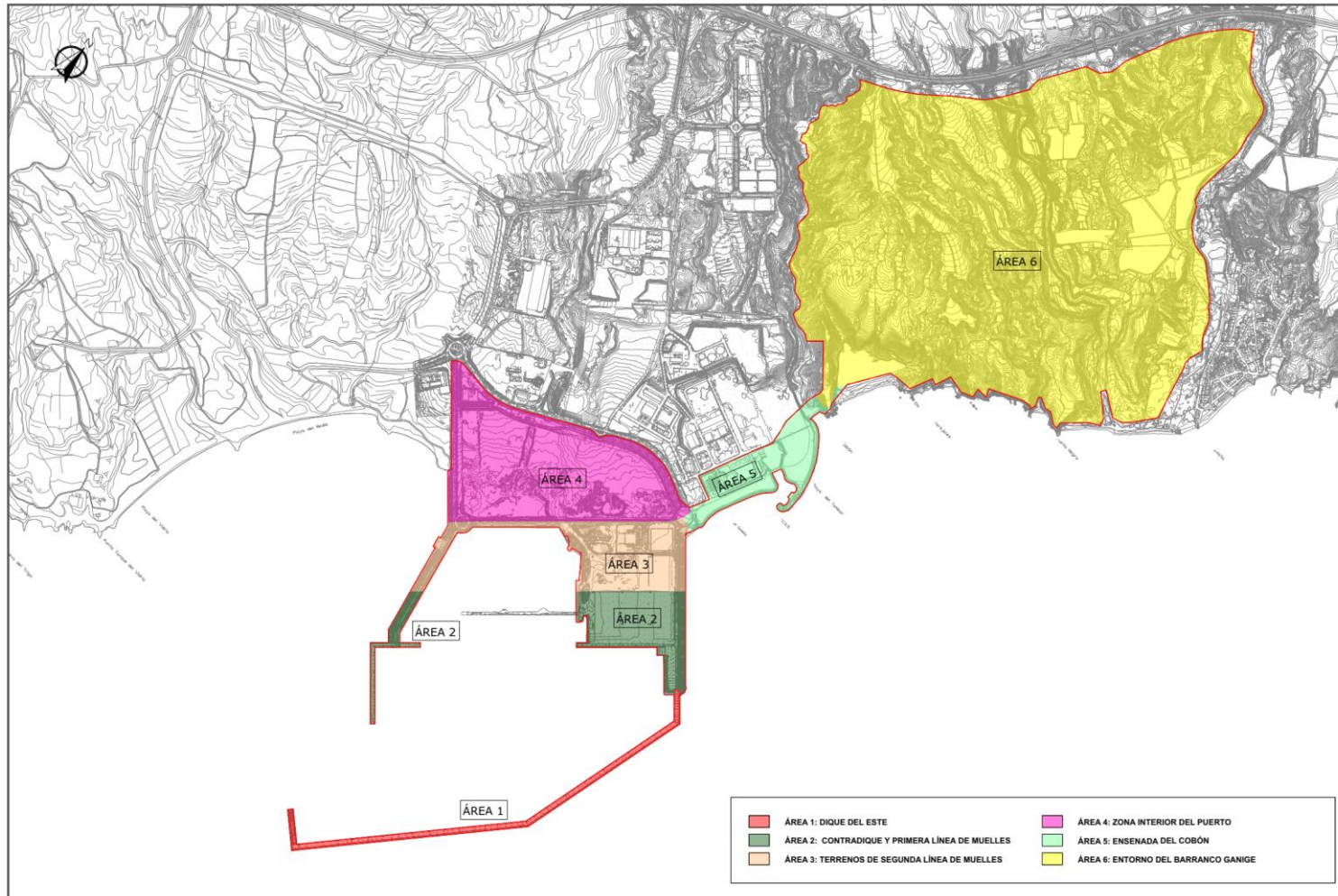


Figura 6. Zonificación propuesta del Puerto de Granadilla.



### **6.1.1. ÁREA 1: DIQUE DEL ESTE**

El área 1 incluye la superficie correspondiente con el Dique de Abrigo del Este del Puerto de Granadilla. Su delimitación en el lado noroeste se encuentra definida por la línea perpendicular al eje del dique de abrigo en su primera alineación, que pasa por el punto de arranque del muelle de operación del dique de abrigo, la cual se corresponde con la transición entre el pavimento de mezcla bituminosa de la zona anexa al dique y el pavimento de hormigón propio de la zona de operación del dique de abrigo. Continúa en dirección suroeste la línea poligonal definida mediante cinco nuevos vértices, los cuales se corresponden con la alineación definida por la propia transición entre el pavimento de mezcla bituminosa de la zona anexa al dique y el pavimento de hormigón de la zona de operación del dique de abrigo, mientras que el resto del contorno del área 1 se encuentra definido por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

### **6.1.2. ÁREA 2: CONTRADIQUE Y PRIMERA LÍNEA DE MUELLES**

El área 2 se corresponde con la superficie correspondiente con la explanada anexa al Muelle de Ribera, la cual cuenta actualmente con unas condiciones adecuadas de urbanización e infraestructura, y su continuación en el lado suroeste del Puerto, zona en la que se encuentra el contradique del Puerto de Granadilla y que actualmente se encuentra separada por la zona interior de aguas en la que está prevista la ejecución de nuevos rellenos. En dirección norte, la delimitación se encuentra definida mediante la línea paralela a la alineación del Muelle de Ribera situada a una distancia de 208 m en dirección noroeste, la cual se prolonga en el lado suroeste de la dársena. El límite por el lado sureste se encuentra definido por la línea perpendicular al eje del dique de abrigo en su primera alineación, que pasa por el punto de arranque del muelle de operación del dique de abrigo, la cual se corresponde con la transición entre el pavimento de mezcla bituminosa de la zona anexa al dique y el pavimento de hormigón propio de la zona de operación del dique de abrigo. Continúa en dirección suroeste la línea poligonal definida mediante cinco nuevos vértices, los cuales se corresponden con la alineación definida por la propia transición entre el pavimento de mezcla bituminosa de la zona anexa al dique y el pavimento de hormigón de la zona de operación del dique de abrigo. El resto del contorno del área 2 se encuentra definido por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

### **6.1.3. ÁREA 3: TERRENOS DE SEGUNDA LÍNEA DE MUELLES**

El área 3 incluye los terrenos situados en segunda línea del Muelle de Ribera. Su delimitación en el lado sureste se define mediante la paralela a la alineación del Muelle de Ribera situada a una distancia de 208 m en dirección noroeste, mientras que su delimitación en el lado noroeste se establece mediante la línea definida por el eje del vial situado al noroeste del área 3, su prolongación en dirección suroeste hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto y su prolongación en dirección noreste hasta alcanzar el vértice en el que se modifica la anchura del vial como consecuencia del inicio de la glorieta noreste del Puerto, el cual conecta con el centro de la citada glorieta y,



posteriormente con el vértice definido por el eje de la estructura de encauzamiento del Barranco de Las Monjas y su contacto con la zona de aguas del Puerto. El resto del contorno del área 3 se encuentra definido por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.4. ÁREA 4: ZONA INTERIOR DEL PUERTO**

El área 4 se corresponde con los terrenos situados al noroeste del vial sur del Puerto, el cual conecta las dos glorietas principales de acceso a las zonas de muelles del Puerto de Granadilla. Su delimitación en dirección sureste se establece mediante la línea definida por el eje del citado vial sur, su prolongación en dirección suroeste hasta alcanzar la zona de aguas del Puerto y su prolongación en dirección noreste hasta alcanzar el vértice en el que se modifica la anchura del vial como consecuencia del inicio de la glorieta noreste del Puerto, el cual conecta con el centro de la citada glorieta y, posteriormente cambia de dirección hasta alcanzar el vértice sur del cerramiento de la Parcela donde se encuentra la Central Térmica de Granadilla y su continuación en dirección noreste hasta su intersección con la delimitación de la zona de servicio establecida en la DEUP vigente. El resto del contorno del área 4 se encuentra definido por la delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en la DEUP vigente, así como por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.5. ÁREA 5: ENSENADA DEL COBÓN**

El área 5 de valoración incluye los terrenos correspondientes con la Central Térmica de Granadilla. Su delimitación en el lado sur se define mediante la línea poligonal formada por el vértice definido por el eje de la estructura de encauzamiento del Barranco de Las Monjas y su contacto con la zona de aguas del Puerto, el centro de la glorieta noreste del Puerto y el vértice sur del cerramiento de la Parcela donde se encuentra la Central Térmica de Granadilla, así como su continuación en dirección noreste hasta alcanzar la delimitación de la zona de servicio terrestre definida en la DEUP vigente. En dirección norte la delimitación del área 5 se define mediante la línea de delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en la Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, de 23 de marzo de 2011, modificada posteriormente por la delimitación definida en la DEUP vigente, y la propia delimitación establecida en la DEUP vigente, así como por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

#### **6.1.6. ÁREA 6: ENTORNO DEL BARRANCO GANIGE**

El área 6 de valoración se corresponde con los terrenos situados en el entorno del Barranco Ganige, al norte del Puerto de Granadilla. Su delimitación se define mediante la delimitación de la zona de servicio terrestre definida en la DEUP vigente y, en dirección sur, la delimitación del área 6 se define mediante la línea de delimitación de la zona de servicio terrestre establecida en la Orden FOM/616/2011, de 8 de marzo, de 23 de marzo de 2011, modificada posteriormente por la delimitación definida en la





DEUP vigente, y la propia delimitación establecida en la DEUP vigente, así como por su contacto con la zona de aguas del Puerto.

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

La zona de servicio de aguas del Puerto de Granadilla se ha mantenido como dos áreas de valoración, de acuerdo con la definición de zona I y zona II de aguas del Puerto establecida en la DEUP vigente.

### **6.2.1. ÁREA I: ZONA I DE AGUAS DEL PUERTO**

El área I de valoración de la lámina de agua del Puerto de Granadilla se corresponde con la Zona I de aguas abrigadas del Puerto de acuerdo con la definición establecida en la DEUP vigente.

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

El área II de valoración de la lámina de agua del Puerto de Granadilla se corresponde con la Zona II de aguas del Puerto de acuerdo con la definición establecida en la DEUP vigente.

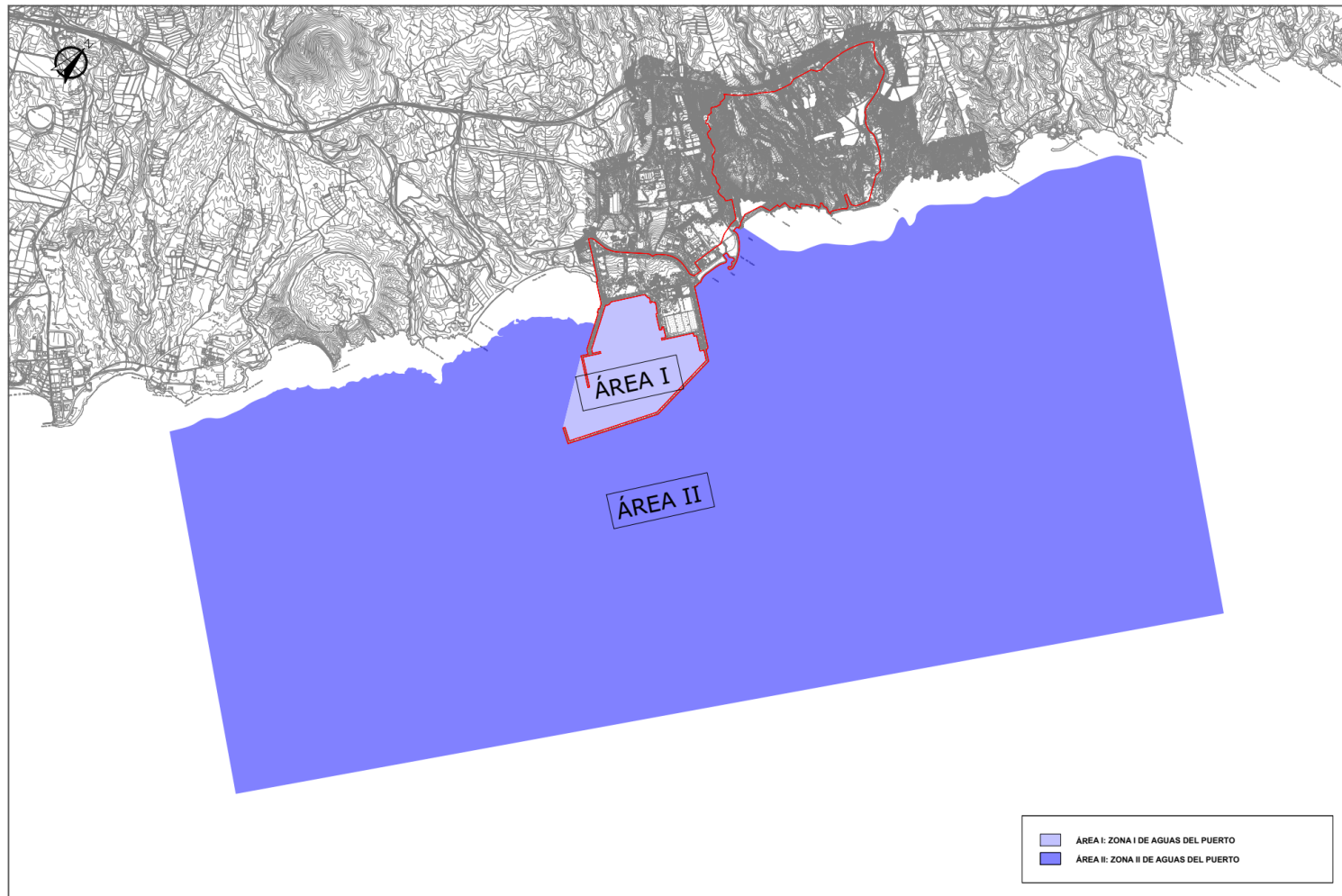


Figura 7. Zonificación propuesta de la zona de aguas del Puerto de Granadilla.

## 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 Granadilla, 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 Granadilla.

### 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 Granadilla. 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 Granadilla.

#### 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 el Polígono Industrial situado junto a la zona de servicio del Puerto de Granadilla, lo cual es analizado en el Documento 2: Determinación del valor de referencia de mercado. En este caso, se ha calculado el valor de referencia como el valor promedio de las muestras en venta identificadas en el Polígono Industrial de Granadilla, tras el descarte de las muestras que



quedan fuera del rango determinado por la desviación típica. Con ello el valor de referencia obtenido para el Puerto de Granadilla es el siguiente:

**VALOR DE REFERENCIA PARA EL PUERTO DE GRANADILLA**

172,68 (€/m<sup>2</sup>)

**7.1.3. DEFINICIÓN DE LOS COEFICIENTES A APLICAR SOBRE EL VALOR DE REFERENCIA**

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.

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 únicamente 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).

Concretamente se ha asignado un nivel denominado URBANIZADO 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 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 coeficiente se encuentra entre un máximo de 0 y un mínimo de -20.

| I GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA |               |               |
|--------------------------------------------|---------------|---------------|
| I.1 GRADO DE URBANIZACIÓN                  |               |               |
| Rango coeficiente                          | Máximo<br>0,0 | Mínimo<br>-20 |

| DESCRIPCIÓN             | PUNTUACIÓN | PUNTUACIÓN PONDERADA |
|-------------------------|------------|----------------------|
| Urbanizado              | 10         | 0,000                |
| Urbanizado parcialmente | 5          | -0,100               |
| Sin urbanizar           | 0          | -0,200               |

Tabla 3. Rangos 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:

| ÁREA DE VALORACIÓN | GRADO DE URBANIZACIÓN   |
|--------------------|-------------------------|
| ÁREA 1             | Urbanizado              |
|                    | 0,000                   |
| ÁREA 2             | Urbanizado              |
|                    | 0,000                   |
| ÁREA 3             | Urbanizado parcialmente |
|                    | -0,100                  |
| ÁREA 4             | Urbanizado parcialmente |
|                    | -0,100                  |
| ÁREA 5             | Urbanizado parcialmente |
|                    | -0,100                  |

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



## b. Características de ordenación

El TRLPEMM, 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 Puerto de Granadilla no cuenta con un Plan Especial aprobado que establezca la ordenación y los parámetros urbanísticos dentro de su zona de servicio. Es por ello por lo que los coeficientes habitualmente utilizados para evaluar la ordenación de la zona de servicio en este caso son neutros, de forma que no varían el valor de referencia obtenido en el estudio de mercado.

### i. Altura máxima

La altura máxima es uno de los parámetros urbanísticos que se definen en el Plan Especial. En este caso, dado que no se cuenta con un Plan Especial aprobado, se aplica un coeficiente igual a 0 en todas la áreas de valoración, de forma que no varía el valor de referencia obtenido en el estudio de mercado. A continuación, se muestra el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

| ÁREA DE VALORACIÓN | ALTURA MÁXIMA     |
|--------------------|-------------------|
| ÁREA 1             | Sin Plan Especial |
|                    | 0                 |
| ÁREA 2             | Sin Plan Especial |
|                    | 0                 |
| ÁREA 3             | Sin Plan Especial |
|                    | 0                 |
| ÁREA 4             | Sin Plan Especial |
|                    | 0                 |
| ÁREA 5             | Sin Plan Especial |
|                    | 0                 |

Tabla 5. Evaluación del criterio II.1 ALTURA MÁXIMA para cada área de valoración y coeficiente de aplicación.

### ii. Uso pormenorizado predominante

El uso pormenorizado de cada área dentro de la zona de servicio es algo que se define en el Plan Especial. En este caso, dado que no se cuenta con un Plan Especial aprobado, se aplica un coeficiente igual a 0 en todas la áreas de valoración, de forma que no varía el valor de referencia obtenido en el estudio de mercado. A continuación, se muestra el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

| ÁREA DE VALORACIÓN | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE |
|--------------------|--------------------------------|
| ÁREA 1             | Sin Plan Especial              |
|                    | 0                              |





|        |                   |
|--------|-------------------|
| ÁREA 2 | Sin Plan Especial |
|        | 0                 |
| ÁREA 3 | Sin Plan Especial |
|        | 0                 |
| ÁREA 4 | Sin Plan Especial |
|        | 0                 |
| ÁREA 5 | Sin Plan Especial |
|        | 0                 |

Tabla 6. Evaluación del criterio II.2 USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE 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 al área industrial de Granadilla”, 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 Granadilla.

La ubicación del polo principal de actividad portuaria considerada actualmente del Puerto de Granadilla se ha establecido en el entorno del Muelle de Ribera (Área 2 de valoración), la cual teniendo en cuenta que se trata de un puerto todavía en desarrollo se considera que es donde se cuenta con la infraestructura más adecuada en cuanto a línea de atraque, rampa Ro-Ro y área de operación, por lo que se trata de la zona que cuenta con un mayor potencial para el tráfico de mercancías actualmente. Este criterio se ha evaluado mediante la distancia en km en línea recta entre el punto medio de la explanada anexa al Muelle de Ribera 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.



| III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                     |             |                      |
|------------------------------------------------------------|-------------|----------------------|
| III.1 CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA |             |                      |
| Rango coeficiente                                          | Máximo<br>0 | Mínimo<br>-15        |
| DESCRIPCIÓN                                                | PUNTUACIÓN  | PUNTUACIÓN PONDERADA |
| ≥ 1.000 m                                                  | 0           | -0,150               |
| 700 m - 1000 m                                             | 4           | -0,050               |
| 300 - 700 m                                                | 6           | 0,000                |
| < 300 m                                                    | 10          | 0,100                |
| ≥ 1.000 m                                                  | 0           | -0,150               |

Tabla 7. Rangos 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             | 700 m - 1000 m                                       |
|                    | -0,050                                               |
| ÁREA 2             | < 300 m                                              |
|                    | 0,100                                                |
| ÁREA 3             | < 300 m                                              |
|                    | 0,100                                                |
| ÁREA 4             | 300 - 700 m                                          |
|                    | 0,000                                                |
| ÁREA 5             | 300 - 700 m                                          |
|                    | 0,000                                                |

Tabla 8. 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 área industrial de Granadilla

Mediante este coeficiente se valora la centralidad de cada una de las áreas de valoración respecto a la zona industrial más cercana a la zona de servicio del Puerto de Granadilla. El hecho de contar con una ubicación más lejana al área industrial de referencia reduce las posibilidades de establecer relaciones comerciales con las entidades situadas en el propio núcleo industrial y aumenta los costes de la operativa necesaria para llevar a cabo la carga y descarga de mercancías a través del Puerto, por lo que se ha valorado mediante un coeficiente que disminuya el valor de las áreas cuyo centro de gravedad se encuentran a una mayor distancia en línea recta en km del centro de gravedad del



Polígono de Granadilla. Es por ello por lo que el coeficiente varía en el rango entre 0 y -25.

| III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                     |             |                      |
|------------------------------------------------------------|-------------|----------------------|
| III.1 CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA |             |                      |
| Rango coeficiente                                          | Máximo<br>0 | Mínimo<br>-25        |
| DESCRIPCIÓN                                                | PUNTUACIÓN  | PUNTUACIÓN PONDERADA |
| < 1 km                                                     | 10          | 0,000                |
| 1 km - 1,5 km                                              | 5           | -0,125               |
| > 1,5 km                                                   | 0           | -0,250               |

Tabla 9. Rangos 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:

| ÁREA DE VALORACIÓN | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA |
|--------------------|------------------------------------------------------|
| ÁREA 1             | > 1,5 km                                             |
|                    | -0,250                                               |
| ÁREA 2             | 1 km - 1,5 km                                        |
|                    | -0,125                                               |
| ÁREA 3             | < 1 km                                               |
|                    | 0,000                                                |
| ÁREA 4             | < 1 km                                               |
|                    | 0,000                                                |
| ÁREA 5             | < 1 km                                               |
|                    | 0,000                                                |

Tabla 10. Evaluación del criterio III.2 CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA 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 Granadilla 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 noreste, 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 Granadilla se encuentra conectado con la TF-1, principal vía de comunicación de alta capacidad que recorre la Isla de Tenerife de este a oeste.



Figura 8. 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 el enlace existente entre el Polígono de Granadilla y la vía TF-1 (Figura 9). 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 peso relativo del coeficiente se encuentra en un rango comprendido entre un máximo de 0 y un mínimo de -20.

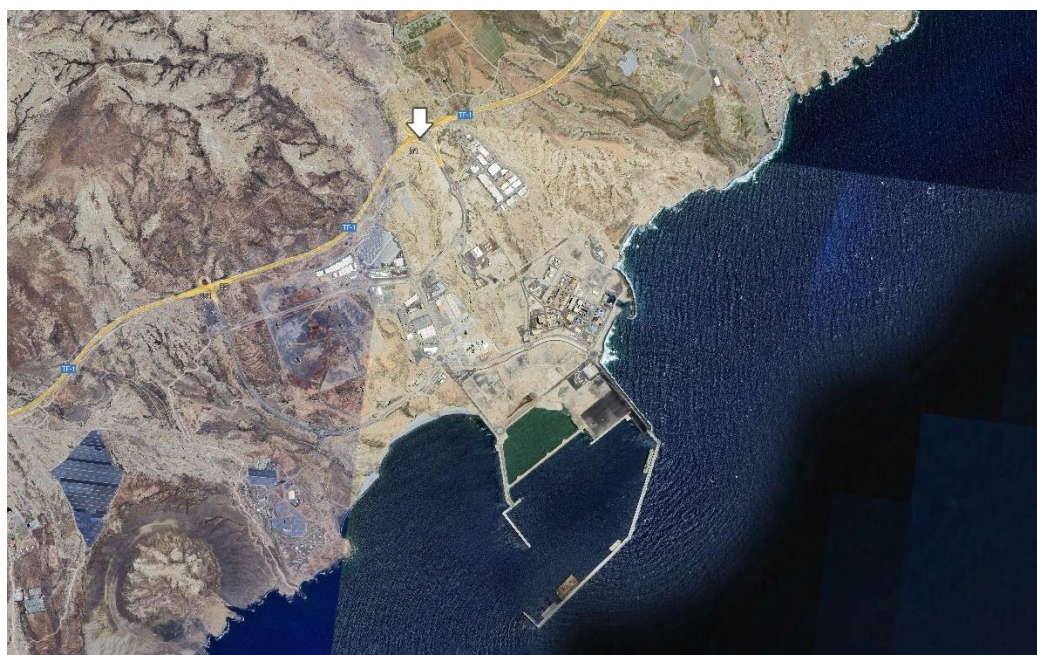


Figura 9. Vías de alta capacidad en el entorno del Puerto de Granadilla y punto de conexión considerado.  
Fuente: Google Earth.

### III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO

#### IV.1 CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD

|                   |        |        |
|-------------------|--------|--------|
|                   | Máximo | Mínimo |
| Rango coeficiente | 0,0    | -20    |

| DESCRIPCIÓN  | PUNTUACIÓN | PUNTUACIÓN PONDERADA |
|--------------|------------|----------------------|
| ≥ 4 km       | 4          | -0,120               |
| 3 km - 4 km  | 6          | -0,080               |
| < 3 km       | 10         | 0,000                |
| Sin conexión | 0          | -0,200               |

Tabla 11. Rangos 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             | ≥ 4 km                             |
|                    | -0,120                             |
| ÁREA 2             | 3 km - 4 km                        |
|                    | -0,080                             |
| ÁREA 3             | 3 km - 4 km                        |
|                    | -0,080                             |





|        |             |        |
|--------|-------------|--------|
| ÁREA 4 | < 3 km      |        |
|        |             | 0,000  |
| ÁREA 5 | 3 km - 4 km |        |
|        |             | -0,080 |

Tabla 12. 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 minora 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. En el caso de tratarse de un área con acceso marítimo, pero sin muelle acondicionado para el atraque de embarcaciones se le asigna el valor de CON ACCESO, PERO SIN MUELLE y, por último, se asigna el valor de SIN ACCESO MARÍTIMO en el caso de no disponer acceso por vía marítima ni espacios para una posible ejecución de infraestructuras de atraque de embarcaciones. Por todo ello el coeficiente se encuentra en un rango comprendido entre un máximo de 5 y un mínimo de -15.

| III CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO |            |                      |        |
|----------------------------------------|------------|----------------------|--------|
| IV.2 ACCESIBILIDAD MARÍTIMA            |            |                      |        |
|                                        |            | Máximo               | Mínimo |
| Rango coeficiente                      |            | 5,0                  | -15,0  |
| DESCRIPCIÓN                            | PUNTUACIÓN | PUNTUACIÓN PONDERADA |        |





|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| Bueno                       | 10 | 0,050  |
| Medio                       | 6  | -0,030 |
| Regular                     | 4  | -0,070 |
| Con acceso, pero sin muelle | 2  | -0,110 |
| Sin acceso marítimo         | 0  | -0,150 |

Tabla 13. Rangos 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                       |
|                    | 0,050                       |
| ÁREA 2             | Medio                       |
|                    | -0,030                      |
| ÁREA 3             | Con acceso, pero sin muelle |
|                    | -0,110                      |
| ÁREA 4             | Sin acceso marítimo         |
|                    | -0,150                      |
| ÁREA 5             | Con acceso, pero sin muelle |
|                    | -0,110                      |

Tabla 14. 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.

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 y el gran calado existente en la zona de aguas del Puerto de Granadilla se ha considerado que este



coeficiente debe incrementar ligeramente el valor solamente en el caso de que el calado sea superior a 22 m. En el resto de los casos se considera que la reducción de calado debe disminuir el valor del área evaluada. Es por ello por lo que el rango de pesos relativos se establece entre 2,5 y -7,5.

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

| III INFRAESTRUCTURA PORTUARIA |        |        |
|-------------------------------|--------|--------|
| V.1 CALADO                    |        |        |
|                               | Máximo | Mínimo |
| Rango coeficiente             | 2,5    | -7,5   |

| DESCRIPCIÓN               | PUNTUACIÓN | PUNTUACIÓN PONDERADA |
|---------------------------|------------|----------------------|
| Calado $\geq$ 22 m        | 10         | 0,025                |
| $20 \leq$ calado $<$ 22 m | 7          | -0,005               |
| $18 \leq$ calado $<$ 20 m | 5          | -0,025               |
| $16 \leq$ calado $<$ 18 m | 3          | -0,045               |
| calado $<$ 16 m           | 1          | -0,065               |
| Sin muelle                | 0          | -0,075               |

Tabla 15. Rangos 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             | Calado $\geq$ 22 m |
|                    | 0,025              |
| ÁREA 2             | calado $<$ 16 m    |
|                    | -0,065             |
| ÁREA 3             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |
| ÁREA 4             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |
| ÁREA 5             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |

Tabla 16. 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. En este caso dadas la gran disponibilidad de alineación de atraque en el Puerto de Granadilla, se ha considerado que este coeficiente debe incrementar el valor del área solamente en el caso de disponer de más de 1.500 m de longitud de atraque. De acuerdo con lo anterior, el rango del coeficiente se encuentra en un valor mínimo de -7,5 y un valor máximo de 2,5, de tal forma que aquellas áreas con una longitud total de atraque inferior a 1.000 m serán valoradas mediante un coeficiente negativo que repercuta en una reducción del valor del terreno. En el caso de áreas que no dispongan de muelle propio, se asignará un coeficiente negativo que reduzca aún más su valor.

| III INFRAESTRUCTURA PORTUARIA |               |                      |
|-------------------------------|---------------|----------------------|
| V.2 LONGITUD DE MUELLE        |               |                      |
| Rango coeficiente             | Máximo<br>2,5 | Mínimo<br>-7,5       |
| DESCRIPCIÓN                   | PUNTUACIÓN    | PUNTUACIÓN PONDERADA |
| ≥ 1500 m                      | 10            | 0,025                |
| 1000 - 1500 m                 | 6             | -0,015               |
| 500 - 1000 m                  | 4             | -0,035               |
| < 500 m                       | 2             | -0,055               |
| Sin muelle                    | 0             | -0,075               |

Tabla 17. Rangos 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             | ≥ 1500 m           |
|                    | 0,025              |
| ÁREA 2             | 500 - 1000 m       |
|                    | -0,035             |
| ÁREA 3             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |
| ÁREA 4             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |
| ÁREA 5             | Sin muelle         |
|                    | -0,075             |

Tabla 18. 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:

**Coeficiente Resultante** = (Coef. Grado de urbanización) + (Coef. Altura Máxima) + (Coef. Uso pormenorizado predominante) + (Coef. Centralidad respecto al polo principal de actividad portuaria) + (Coef. Centralidad respecto a área industrial de Granadilla) + (Coef. Conexión con vía de alta capacidad) + (Coef. Accesibilidad marítima) + (Coef. Calado) + (Coef. Longitud de muelle)

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

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-G          |          |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|
|                                             |                                                                             | Porcentaje        |          |
| I.                                          | GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA                                    |                   |          |
| I.1                                         | GRADO DE URBANIZACIÓN                                                       | Urbanizado        | -        |
| II                                          | CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN                                            |                   |          |
| II.1                                        | ALTURA MÁXIMA                                                               | Sin Plan Especial | -        |
| II.2                                        | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE                                              | Sin Plan Especial | -        |
| III                                         | CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                                          |                   |          |
| III.1                                       | CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA                        | 700 m - 1000 m    | - 0,050  |
| III.2                                       | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA                        | > 1,5 km          | - 0,250  |
| IV                                          | PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE |                   |          |
| IV.1                                        | CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD                                          | ≥ 4 km            | - 0,120  |
| IV.2                                        | ACCESIBILIDAD MARÍTIMA                                                      | Bueno             | 0,050    |
| V                                           | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA                                                   |                   |          |
| V.1                                         | CALADO                                                                      | Calado ≥ 22 m     | 0,025    |
| V.2                                         | LONGITUD DE MUELLE                                                          | ≥ 1500 m          | 0,025    |
| VALOR DE REF                                |                                                                             | 172,68 €          |          |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                  |                                                                             | -                 | 0,320    |
| VALOR TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> ) |                                                                             |                   | 117,42 € |



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

|                                             |                                                                             | ÁREA 2-G          |          |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|
| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                    |                                                                             | Porcentaje        |          |
| I.                                          | GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA                                    |                   |          |
| I.1                                         | GRADO DE URBANIZACIÓN                                                       | Urbanizado        | -        |
| II                                          | CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN                                            |                   |          |
| II.1                                        | ALTURA MÁXIMA                                                               | Sin Plan Especial | -        |
| II.2                                        | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE                                              | Sin Plan Especial | -        |
| III                                         | CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                                          |                   |          |
| III.1                                       | CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA                        | < 300 m           | 0,100    |
| III.2                                       | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA                        | 1 km - 1,5 km     | - 0,125  |
| IV                                          | PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE |                   |          |
| IV.1                                        | CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD                                          | 3 km - 4 km       | - 0,080  |
| IV.2                                        | ACCESIBILIDAD MARÍTIMA                                                      | Medio             | - 0,030  |
| V                                           | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA                                                   |                   |          |
| V.1                                         | CALADO                                                                      | calado ≤ 16 m     | - 0,065  |
| V.2                                         | LONGITUD DE MUELLE                                                          | 500 - 1000 m      | - 0,035  |
| VALOR DE REF                                |                                                                             | 172,68 €          |          |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                  |                                                                             | -                 | 0,235    |
| VALOR TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> ) |                                                                             |                   | 132,10 € |

|                                             |                                                                             | ÁREA 3-G                    |          |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------|
| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                    |                                                                             | Porcentaje                  |          |
| I.                                          | GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA                                    |                             |          |
| I.1                                         | GRADO DE URBANIZACIÓN                                                       | Urbanizado parcialmente     | - 0,100  |
| II                                          | CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN                                            |                             |          |
| II.1                                        | ALTURA MÁXIMA                                                               | Sin Plan Especial           | -        |
| II.2                                        | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE                                              | Sin Plan Especial           | -        |
| III                                         | CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                                          |                             |          |
| III.1                                       | CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA                        | < 300 m                     | 0,100    |
| III.2                                       | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA                        | < 1 km                      | -        |
| IV                                          | PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE |                             |          |
| IV.1                                        | CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD                                          | 3 km - 4 km                 | - 0,080  |
| IV.2                                        | ACCESIBILIDAD MARÍTIMA                                                      | Con acceso, pero sin muelle | - 0,110  |
| V                                           | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA                                                   |                             |          |
| V.1                                         | CALADO                                                                      | Sin muelle                  | - 0,075  |
| V.2                                         | LONGITUD DE MUELLE                                                          | Sin muelle                  | - 0,075  |
| VALOR DE REF                                |                                                                             | 172,68 €                    |          |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                  |                                                                             | -                           | 0,340    |
| VALOR TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> ) |                                                                             |                             | 113,97 € |

|                                             |                                                                             | ÁREA 4-G                |          |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------|
| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                    |                                                                             | Porcentaje              |          |
| I.                                          | GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA                                    |                         |          |
| I.1                                         | GRADO DE URBANIZACIÓN                                                       | Urbanizado parcialmente | - 0,100  |
| II                                          | CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN                                            |                         |          |
| II.1                                        | ALTURA MÁXIMA                                                               | Sin Plan Especial       | -        |
| II.2                                        | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE                                              | Sin Plan Especial       | -        |
| III                                         | CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                                          |                         |          |
| III.1                                       | CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA                        | 300 - 700 m             | -        |
| III.2                                       | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA                        | < 1 km                  | -        |
| IV                                          | PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE |                         |          |
| IV.1                                        | CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD                                          | < 3 km                  | -        |
| IV.2                                        | ACCESIBILIDAD MARÍTIMA                                                      | Sin acceso marítimo     | - 0,150  |
| V                                           | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA                                                   |                         |          |
| V.1                                         | CALADO                                                                      | Sin muelle              | - 0,075  |
| V.2                                         | LONGITUD DE MUELLE                                                          | Sin muelle              | - 0,075  |
| VALOR DE REF                                |                                                                             | 172,68 €                |          |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                  |                                                                             | -                       | 0,400    |
| VALOR TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> ) |                                                                             |                         | 103,61 € |



| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                    |                                                                             | ÁREA 5-G                    |         |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------|
|                                             |                                                                             | Porcentaje                  |         |
| I.                                          | GRADO DE URBANIZACIÓN GENERAL DE LA ZONA                                    |                             |         |
| I.1                                         | GRADO DE URBANIZACIÓN                                                       | Urbanizado parcialmente     | - 0,100 |
| II                                          | CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN                                            |                             |         |
| II.1                                        | ALTURA MÁXIMA                                                               | Sin Plan Especial           | -       |
| II.2                                        | USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE                                              | Sin Plan Especial           | -       |
| III                                         | CENTRALIDAD EN LA ZONA DE SERVICIO                                          |                             |         |
| III.1                                       | CENTRALIDAD AL POLO PRINCIPAL DE ACTIVIDAD PORTUARIA                        | 300 - 700 m                 | -       |
| III.2                                       | CENTRALIDAD RESPECTO A ÁREA INDUSTRIAL DE GRANADILLA                        | < 1 km                      | -       |
| IV                                          | PROXIMIDAD, ACCESIBILIDAD Y CONEXIÓN CON LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE |                             |         |
| IV.1                                        | CONEXIÓN CON VÍA DE ALTA CAPACIDAD                                          | 3 km - 4 km                 | - 0,080 |
| IV.2                                        | ACCESIBILIDAD MARÍTIMA                                                      | Con acceso, pero sin muelle | - 0,110 |
| V                                           | INFRAESTRUCTURA PORTUARIA                                                   |                             |         |
| V.1                                         | CALADO                                                                      | Sin muelle                  | - 0,075 |
| V.2                                         | LONGITUD DE MUELLE                                                          | Sin muelle                  | - 0,075 |
| VALOR DE REF                                |                                                                             | 172,68 €                    |         |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                  |                                                                             | -                           | 0,440   |
| VALOR TERRENO PORTUARIO (€/m <sup>2</sup> ) |                                                                             |                             | 96,70 € |

## 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 aldaño.

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

- Área I.1: Áreas 1, 2 y 3.





| ÁREAS TERRENOS             | Valor<br>tierra | ÁREA I.1 |          |                               |
|----------------------------|-----------------|----------|----------|-------------------------------|
|                            |                 | Contacto | Longitud | Valor * Long                  |
| ÁREA 1                     | 117,80 €        | SI       | 1.766,14 | 207.383,07                    |
| ÁREA 2                     | 132,53 €        | SI       | 1.940,92 | 256.394,28                    |
| ÁREA 3                     | 114,34 €        | SI       | 960,61   | 109.478,87                    |
| ÁREA 4                     | 103,95 €        | NO       |          | -                             |
| ÁREA 5                     | 97,02 €         | NO       |          | -                             |
| Σ (Valor * Long)           |                 |          |          | 573.256,23                    |
| Σ (Long)                   |                 |          |          | 4.667,67                      |
| <b>Valor de referencia</b> |                 |          |          | <b>122,81 €/m<sup>2</sup></b> |

En el caso de la zona II de aguas, se ha establecido como valor de referencia el valor obtenido para la zona I por ser la que se encuentra 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  | 122,81 €/m <sup>2</sup>                   |
| Zona II | 122,81 €/m <sup>2</sup>                   |

Tabla 19. 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 TRLPMM 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, sin embargo, no en todos los casos se encuentran protegidas mediante infraestructuras de abrigo que las protejan de los oleajes predominantes correspondientes con los de direcciones ENE y NE. Debido a ello, el rango del coeficiente se encuentra en un rango entre 10 y -5 de tal forma que aporte valor en aquellos casos en los que se encuentra en unas condiciones de abrigo adecuadas y reste valor en aquellos casos en los que el efecto de las infraestructuras de abrigo más cercanas sea muy reducido. Asimismo, en la aplicación de este criterio se considerará el mayor o menor grado de abrigo incremental respecto al oleaje exterior, en base a la mayor o menor cercanía a la bocana. 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 se daría para aquellas áreas más protegidas ubicadas en el fondo de una dársena.

| CONDICIONES DE ABRIGO |              |                      |
|-----------------------|--------------|----------------------|
| I ABRIGO              |              |                      |
| Rango coeficiente     | Máximo<br>10 | Mínimo<br>-5         |
| DESCRIPCIÓN           | PUNTUACIÓN   | PUNTUACIÓN PONDERADA |
| Muy buenas            | 10           | 0,1000               |
| Buenas                | 7,5          | 0,0625               |
| Aceptables            | 5            | 0,0250               |
| Regulares             | 2,5          | -0,0125              |
| Sin abrigo            | 0            | -0,0500              |

Tabla 20. 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 de aguas del Puerto de Granadilla, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

| ÁREAS DE VALORACIÓN | ABRIGO     |
|---------------------|------------|
| ÁREA I              | ACEPTABLES |
|                     | 0,0250     |
| ÁREA II             | SIN ABRIGO |
|                     | -0,0500    |

Tabla 21. Evaluación del criterio I. 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 10 y 0 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.

| PROFUNDIDAD        |            |                      |
|--------------------|------------|----------------------|
| II PROFUNDIDAD     |            |                      |
|                    | Máximo     | Mínimo               |
| Rango coeficiente  | 10         | 0                    |
| DESCRIPCIÓN        | PUNTUACIÓN | PUNTUACIÓN PONDERADA |
| Calado $\geq$ 17 m | 10         | 0,1000               |



|                                        |     |        |
|----------------------------------------|-----|--------|
| $14 \leq \text{calado} < 17 \text{ m}$ | 7,5 | 0,0750 |
| $10 \leq \text{calado} < 14 \text{ m}$ | 5   | 0,0500 |
| $5 \leq \text{calado} < 10 \text{ m}$  | 2,5 | 0,0250 |
| $\text{calado} < 5 \text{ m}$          | 0   | 0,0000 |
| $\text{Calado} \geq 17 \text{ m}$      | 10  | 0,1000 |

Tabla 22. 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 de aguas del Puerto de Granadilla, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

| ÁREAS DE VALORACIÓN | PROFUNDIDAD                |
|---------------------|----------------------------|
| ÁREA I              | Calado $\geq 17 \text{ m}$ |
|                     | 0,1000                     |
| ÁREA II             | Calado $\geq 17 \text{ m}$ |
|                     | -0,1000                    |

Tabla 23. 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 de una directa sobre el valor de la base imponible.

Se ha definido un rango para este coeficiente entre 15 y 0, de tal forma que en ningún caso las condiciones de localización restan valor. Partiendo de esa premisa se evalúa la localización de la zonas I y II de aguas en una escala cualitativa con tres niveles de localización y considerando para la evaluación, las condiciones medias de localización de la zona I de aguas y la zona II de aguas respecto de las zonas de atraque del Muelle de Ribera, principal polo de actividad del Puerto de Granadilla.

Los rangos establecidos van desde una localización buena, para aquellas áreas situadas cerca de los lugares de interés, o con una gran longitud de contacto con los mismos, aceptable para aquellas áreas cuyo centro de gravedad se encuentra cercano a la zona del Muelle de Ribera, pero que no disponen de contacto con los entornos tomados como referencia. Por último, en el caso de tratarse de zonas de agua cuyo centro de gravedad se sitúa lejano a la ribera del Puerto y a gran distancia de las zona considerada de interés se valorará como mala. Los valores numéricos de este coeficiente se detallan en la siguiente tabla:



### LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS

#### III LOCALIZACIÓN

| Rango coeficiente | Máximo<br>15 | Mínimo<br>0             |
|-------------------|--------------|-------------------------|
| DESCRIPCIÓN       | PUNTUACIÓN   | PUNTUACIÓN<br>PONDERADA |
| Buena             | 10           | 0,1500                  |
| Aceptable         | 7,5          | 0,1125                  |
| Mala              | 0            | 0,0000                  |

A continuación, se muestra la evaluación de este criterio para cada una de las áreas definidas dentro de la zona de aguas del Puerto de Granadilla, así como el coeficiente de aplicación en base a dicha evaluación:

| ÁREAS DE VALORACIÓN | PROFUNDIDAD |
|---------------------|-------------|
| ÁREA I              | Aceptable   |
|                     | 0,1125      |
| ÁREA II             | Mala        |
|                     | 0,0000      |

Tabla 24. Evaluación del criterio III. LOCALIZACIÓN.

#### 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:

**Coeficiente Resultante Agua**= (Coef. Abrigo) + (Coef. Profundidad) + (Coef. Localización)

**Valor de la base imponible / m<sup>2</sup> Agua**= VR x 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 de aguas, de acuerdo con las siguientes tablas:



| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                                | ZONA I             |                |
|---------------------------------------------------------|--------------------|----------------|
| I. CONDICIONES DE ABRIGO                                | Aceptables         | 0,0250         |
| II. PROFUNDIDAD                                         | Calado $\geq 17$ m | 0,1000         |
| III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS                          | Aceptable          | 0,1125         |
| VALOR DE REF                                            | 122,81             |                |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                              |                    | 0,2375         |
| <b>VALOR LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b> |                    | <b>29,17 €</b> |

| DESCRIPCIÓN COEFICIENTES                                | ZONA II            |               |
|---------------------------------------------------------|--------------------|---------------|
| I. CONDICIONES DE ABRIGO                                | Sin abrigo         | -0,0500       |
| II. PROFUNDIDAD                                         | Calado $\geq 17$ m | 0,1000        |
| III. LOCALIZACIÓN DE LAS AGUAS                          | Mala               | 0,0000        |
| VALOR DE REF                                            | 122,81             |               |
| PORCENTAJE TOTAL A APLICAR                              |                    | 0,0500        |
| <b>VALOR LÁMINA DE AGUA PORTUARIA (€/m<sup>2</sup>)</b> |                    | <b>6,14 €</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 Granadilla, así como los obtenidos para las áreas de agua propuestas.

| ÁREA                  | DENOMINACIÓN                           | BASE IMPONIBLE<br>PROPUESTA<br>(€/m <sup>2</sup> ) |
|-----------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>ZONA TERRESTRE</b> |                                        |                                                    |
| Área 1                | Dique del este                         | 117,42 €/m <sup>2</sup>                            |
| Área 2                | Contradique y primera línea de muelles | 132,10 €/m <sup>2</sup>                            |
| Área 3                | Terrenos de segunda línea de muelles   | 113,97 €/m <sup>2</sup>                            |
| Área 4                | Zona interior del Puerto               | 103,61 €/m <sup>2</sup>                            |
| Área 5                | Ensenada del Cobón                     | 96,70 €/m <sup>2</sup>                             |
| Área 6                | Entorno del Barranco Ganige            | S/V <sup>2</sup>                                   |

Tabla 25. Resumen de los valores de la base imponible propuestos en el Puerto de Granadilla.

<sup>2</sup> Área sin valor





| ÁREA           | BASE<br>IMPONIBLE<br>PROPUESTA<br>(€/m <sup>2</sup> ) |
|----------------|-------------------------------------------------------|
| LÁMINA DE AGUA |                                                       |
| Área I         | 29,17 €/m <sup>2</sup>                                |
| Área II        | 6,14 €/m <sup>2</sup>                                 |

Tabla 26. Resumen de valores de la base imponible de lámina de agua propuestos en el Puerto de Granadilla.

## 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, Socio 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