PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

ISLA DE LA PALMA

DOCUMENTO DE AVANCE

Octubre 2014

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

MEMORIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Puertos de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

DOCUMENTO DE AVANCE

OCTUBRE 2014

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

MEMORIA

Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife
Puertos de Tenerife

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.

C A R O & M A Ñ O S O Arquitectos Asociados S.L.P.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EQUIPO REDACTOR

CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS, arquitectos asociados, S.L.P.

Dirección y Coordinación

Ángel M. Caro Cano, Arquitecto y Urbanista
Joaquín Mañoso Valderrama, Arquitecto y Urbanista

Departamento Técnico

Ángeles Gil González, Arquitecta
Andrés Pérez Martínez, Arquitecto
Juan Pablo Sánchez Rubianes, Arquitecto
Pedro González Sánchez, Arquitecto Técnico
Juan Francisco Sicilia Tejera, Delineante
José Ilidio Marrero Pérez, Delineante
María Victoria García Pérez, Delineante
Dan León Marichal, Delineante
Alberto Novoa Vences, Delineante

Asesores Jurídicos

Fernando Senante Mascareño, Abogado
Jesús Villodre Cordero, Abogado

Empresas y Técnicos colaboradores

Justo Fernández Duque, SL

Justo Fernández Duque, Arquitecto y Urbanista

Informe de Sostenibilidad Ambiental/ Estudio de Ruido

Evalúa Soluciones Ambientales, SL

Rosendo J. López López, Biólogo-Ecólogo
Juan José Ubach Suárez, Biólogo
María José Valenciano Acuña, Geóloga
María Luz Sosa Ortega, Geóloga
Marcos Báez González, Geógrafo
Benito F. García Henríquez, Geólogo
Francisca Gutiérrez Jáimez, Arquitecto Técnico
María Bernal Pereira, Manager Comercial
Narciso Rodríguez Florido, Delineante

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

ÍNDICE

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN 11

1. ANTECEDENTES 12

2. INTRODUCCIÓN Y DESARROLLO HISTÓRICO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA 16

3. MARCO FÍSICO Y SOCIOECONÓMICO 27

3.1. Contexto físico 27

3.2. Contexto socioeconómico 30

4. DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA 33

4.1. Marco Jurídico 33

4.2. Síntesis de la ordenación de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto 35

5. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO GENERAL Y ESPECIAL PARA EL ÁMBITO PORTUARIO 39

5.1. Santa Cruz de La Palma 39

5.1.1. Plan General de Ordenación vigente de Santa Cruz de La Palma 39
5.1.2. Modificaciones puntuales del PGO de Santa Cruz de La Palma 40
5.1.3. Ámbitos especiales 41
5.1.4. Planeamiento en tramitación. El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma 49

5.2. Plan General de Ordenación de Breña Alta. Planeamiento vigente. 55

6. CONSIDERACIONES SOBRE EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA (PIOLP) 63

6.1. Criterios y determinaciones generales 64

6.2. Planes Territoriales Especiales de aplicación 73

6.2.1. El Plan Territorial Especial de Ordenación de la actividad Turística de la isla de La Palma (vigente) 73
6.2.2. Planes Territoriales Especiales remitidos por el PIOLP 74

6.3. Actuaciones de otras Administraciones con incidencia en el ámbito de estudio 81

7. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL 86

8. ACTUACIONES EJECUTADAS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO 89

8.1. Actuaciones ejecutadas que han supuesto incremento de suelo 89

8.2. Actuaciones ejecutadas que no han supuesto incremento de suelo 90

9. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA 94

9.1. Tráfico total de mercancías 94

9.2. Tráfico de pasajeros y vehículos de pasaje 94

9.3. Crecimiento de la demanda de instalaciones asociadas a deportes náuticos 102

9.4. Situación de las instalaciones vinculadas con la dársena pesquera 102

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

10. ESTADO ACTUAL: USOS EXISTENTES Y VÍA DE SERVICIO 104

10.1. Usos existentes 104

10.1.1. Área de uso comercial portuario 104
10.1.2. Área de uso complementario 105
10.1.3. Área de uso náutico-deportivo y pesquero 105
10.1.4. Área de uso portuario náutico-deportivo y no portuario compatible con la actividad portuaria 109
10.1.5. Área de uso portuario complementario y no portuario compatible con la actividad portuaria 109
10.1.6. Área de uso no portuario compatible con la actividad portuaria 110

10.2. Vía de servicio 110

10.3. Red de combustibles 114

11. MARCO LEGAL APLICABLE 115

11.1. Formulación y tramitación del Plan Territorial Especial 115

11.2. Contenido del Plan Territorial Especial 119

11.3. Disposiciones de la legislación portuaria con incidencia en las determinaciones del Plan Territorial Especial 120

11.4. La legislación de carácter sectorial o específico 121

11.5. Accesibilidad y supresión de barreras físicas 125

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN 127

1. JUSTIFICACIÓN, NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA 129

2. ASPECTOS A TENER EN CUENTA: TERRITORIALES, URBANÍSTICOS, SOCIOECONÓMICOS Y NORMATIVOS 131

2.1. En relación con el planeamiento 131

2.2. Movilidad y transporte intermodal 136

2.3. El Puerto y su relación con el Plan Insular de Ordenación de La Palma 140

2.4. Aspectos ambientales 143

2.5. La interfaz Puerto-Ciudad 144

3. CONCLUSIONES SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL 147

3.1. Conclusiones sobre la situación actual y el escenario previsible en el futuro 147

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES 150

4.1. Objetivos generales de carácter básico o esencial 150

4.2. Objetivos y criterios generales de carácter operativo o funcional 152

5. PROPUESTAS DE ORDENACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO 154

5.1. Los invariantes de la ordenación urbanística del PTEP^{LP} 155

5.2. Criterios ambientales e indicadores a tener en cuenta en la valoración de alternativas del PTEP^{LP}. 159

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.3. Áreas Funcionales y de ordenación 160
5.3.1. Dársena Pesquera 163
5.3.2. Industrial Logística 164
5.3.3. Muelle Polivalente 165
5.3.4. Recreativo Deportivo 166
5.3.5. Muelle de Ribera 166
5.3.6. Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad 167
5.3.7. Equipamiento Náutico 168
5.3.8. Dique del Este 169
5.4. Usos Característicos y Pormenorizados 170
5.4.1. Usos de Servicios Portuarios y Actividades Vinculadas 170
5.4.2. Otros usos complementarios o compatibles con la actividad portuaria 171
5.5. Alternativa 0 175
5.5.1. Áreas Funcionales 183
5.5.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 0) 189
5.5.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 0) 190
5.6. Alternativa 1 191
5.6.1. Áreas Funcionales 202
5.6.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 1) 208
5.6.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 1) 210
5.7. Alternativa 2 210
5.7.1. Áreas Funcionales 221
5.7.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 2) 227
5.7.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 2) 228
5.8. Conclusiones del análisis comparativo de las Alternativas 229
5.9. Edificaciones y elementos protegidos 230
6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD 231
7. CONTENIDO DOCUMENTAL 235
7.1. Documentos de información 235
7.2. Documentos de ordenación 238
III. ANEXO 1.- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD 241
1. INTRODUCCIÓN 243
2. SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO INSULAR 245
2.1. Aeropuertos 245
2.2. Red de helisuperficies 250
2.3. Sistema Portuario y Marítimo 251
2.4. Sistema Viario 252
2.4.1. Ordenación del sistema viario 253

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

2.4.2. Jerarquía de la Red Viaria Insular.....253
2.4.3. Tipos de actuaciones en la red viaria 255
2.4.4. Categorización de las relaciones viarias 256
2.4.5. Intervenciones en la Red Insular- LP-1, LP-2, LP-3 y LP-5.....257
2.4.6. Intervenciones propuestas en el PIOLP para la red viaria de niveles inferiores 257

2.5. Transporte.....258

2.5.1. Transporte de pasajeros.....258
2.5.2. Transporte de mercancías 258

3. DEMANDAS DE MOVILIDAD DE LA ISLA DE LA PALMA.....263

3.1. Zonificación.....263

3.2. Factores que generan y atraen movilidad.....264

3.3. Sistema de transporte 266

3.4. Transporte privado.....269

3.5. Transporte público 270

3.5.1. Oferta 271
3.5.2. Demanda 271
3.5.3. Indicadores de accesibilidad ponderados en trasporte público.....272

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO.....276

5. ANALISIS DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO 282

6. CONCLUSIONES A LA MOVILIDAD.....285

7. ANÁLISIS DE LOS DATOS DE TRÁFICO.....286

8. CONCLUSIONES.....289

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

I. MEMORIA DE INFORMACIÓN

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

1. ANTECEDENTES

Se redacta el presente documento por encargo de Puertos de Tenerife, con la finalidad de elaborar el "Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma", concretándose así la voluntad de la Autoridad Portuaria de dotarse de un instrumento integral de planeamiento que tiene por objeto ordenar y hacer posible la existencia de un marco jurídico propio, que permita disponer a la administración actuante de los mecanismos de ordenación y gestión adecuados, sin los cuales no es posible un desarrollo integral y jurídicamente seguro de las actividades actuales y futuras, propias del ámbito portuario.

El presente Plan Territorial tiene como base el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Santa Cruz de La Palma (PUEP), aprobado el 22 de junio de 2010 (BOE nº 174 de 19 de julio de 2010) (Orden FOM/1959/2010, de 22 de junio, por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Santa Cruz de La Palma), redactado de acuerdo con la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general y desarrolla sus determinaciones urbanísticamente.

En el PUEP vigente se asignan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y se delimita la zona de servicio del puerto, en la que se incluyen los espacios de tierra y agua necesarios para la ejecución de sus actividades, los espacios de reserva y los destinados a tareas complementarias de aquéllas.

El marco jurídico para la redacción del presente documento es el correspondiente a la legislación urbanística y sectorial vigente. De entre las primeras destacan el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC); el Texto Refundido de la Ley de suelo estatal, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008 (TRLS08). De entre las segundas son especialmente reseñables el Real decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

<u>Coordinación del Plan Territorial Especial con otros instrumentos de ordenación que afectan a la zona de servicio portuaria</u>

En relación a la concordancia del Plan Territorial Especial con otros planes urbanísticos y territoriales, es importante destacar que de acuerdo con el artículo 58 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), con objeto de articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como Sistema General Portuario, y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un Plan Especial, que en el presente caso será Territorial por afectar a dos municipios, y cuya formulación corresponde a la Autoridad Portuaria, siendo su tramitación responsabilidad del Cabildo Insular de La Palma, y la aprobación definitiva del Gobierno de Canarias a través de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC). Este Plan Territorial Especial constituye el instrumento de

planeamiento urbanístico destinado a abordar la ordenación integral de la zona de servicio, en coordinación con las exigencias que puedan plantearse desde otras administraciones o ámbitos externos a la actividad portuaria.

En este sentido conviene aclarar que el deber de coordinación, con las determinaciones que puedan plantearse desde otros instrumentos de ordenación a nivel municipal, territorial o insular, no ha de ser nunca entendido como un deber de subordinación, por ser el puerto de Santa Cruz de La Palma una Infraestructura de Interés General del Estado.

A continuación se adjunta una relación sintética de los documentos más importantes de alcance territorial y obligación legal, aprobados o en elaboración, que de un modo u otro tienen relación directa con el Plan Territorial Especial del Puerto.

- **Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP)**

  La isla de La Palma cuenta con Plan Insular de Ordenación aprobado definitivamente por el Gobierno de Canarias mediante Decreto 71/2011, de 11 de marzo (BOC nº67 de 1 de abril de 2011).

- **Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTET^{LP})**

  El Decreto 97/2007, de 8 de mayo (BOC nº094 de 1 de mayo de 2007), aprobó definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma; el Decreto 123/2008, de 27 de mayo (BOC nº111, de 5 de junio de 2008), aprobó definitivamente determinados ámbitos suspendidos del PTET^{LP}; y el Decreto 120/2010, de 2 de septiembre, por el que se aprueban definitivamente los ámbitos suspendidos ACP-2, ACP-5, ACP-9, y ACP-13 del PTET^{LP} (BOC nº180, de 13 de septiembre de 2010).

- **Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de La Palma (vigente)**

  El vigente PGO de Santa Cruz de La Palma se aprobó definitivamente por Órdenes de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias de 14 de julio de 1988, 15 de noviembre de 1990, y 16 de octubre de 1991 (BOC de 1 de agosto de 1988, 30 de noviembre de 1990, y 29 de octubre de 1991). Las Normas Urbanísticas fueron publicadas íntegramente en el BOP el 17 de julio de 1992, fecha en la que entra en vigor el PGOU cuya redacción se inició en los primeros años de la década de los 80 del siglo pasado.

- **Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma (en trámite de revisión)**

  A día de hoy se está pendiente de que la Dirección de Urbanismo del Gobierno de Canarias, fije fecha de sesión de Ponencia Técnica y COTMAC para aprobar definitivamente el documento del PGO. La revisión del PGO incluye un Anejo de Ordenación Pormenorizada del Suelo Urbano de Interés Cultural (SUCIC). En paralelo se tramita, además, en el ámbito declarado como Bien de Interés Cultural (BIC) con la categoría de Conjunto Histórico, el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de La Palma (PEP).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- **Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de La Palma (PEP)**

  Este documento se desarrolla en el ámbito declarado Bien de Interés Cultural (BIC) según Decreto 942/1975, con la categoría de Monumento Histórico Artístico otorgado al Conjunto Histórico de Santa Cruz de La Palma.

  Este documento urbanístico se encuentra, conjuntamente con el PGO, pendientes de su aprobación definitiva por la COTMAC.

  Tanto el documento del PEP como el del SUCIC tienen gran repercusión en la interconexión de la ciudad con el Puerto de Santa Cruz de La Palma, en especial con su tejido urbano de carácter histórico, debiéndose coordinar con el futuro Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de la Palma (PTEP^{LP}).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2. INTRODUCCIÓN Y DESARROLLO HISTÓRICO DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

La ciudad nació de la bahía y esta realidad fundacional ha marcado su historia de modo indeleble en el transcurso de los siglos, viviendo para el mar y gracias al mar, y a través suyo la totalidad de la isla.

Ciudad costera, Santa Cruz de La Palma depende estrechamente del mar para su vida, el comercio y las comunicaciones con el exterior. La elección del lugar para su fundación tuvo muy en cuenta estos factores al escogerse uno de los fondeaderos más seguros de Canarias, que permite el anclaje a 10 brazas de profundidad, a unos 300 metros de la costa.

El puerto se sitúa al sur de la ciudad, al abrigo de los vientos del norte, aunque en algunos meses le afectan los fuertes temporales del sudeste. Los riesgos del mar y el viento, y la configuración del litoral como línea de defensa natural, junto a la gran extensión de una costa ampliamente inhóspita, lo que obliga a la elección del lado sur como más seguro.

La importancia del puerto, como nexo de la Isla con el mundo, se asume muy pronto al irse realizando un malecón o pequeño desembarcadero en 1502. Esta obra sería muy elemental, pues el primer muelle de la ciudad coincide con el desarrollo de todas las infraestructuras urbanas en la década que comienza en 1520. Para el profesor Rumeu de Armas, era el único que merecía tal nombre en el Archipiélago durante esa época. La importancia de Santa Cruz de La Palma ha radicado siempre en el puerto y su comercio exterior, tanto con las otras islas, como con la Península y el resto del mundo.

Desde muy temprano el puerto se convirtió en eje de la actividad económica de La Palma, una encrucijada mercantil de gran relevancia. No es sólo desembarcadero, también es plaza y mercado y depósito de mercancías, además de contar con una incipiente fortificación (torre de San Miguel)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

y otras medidas cautelares.

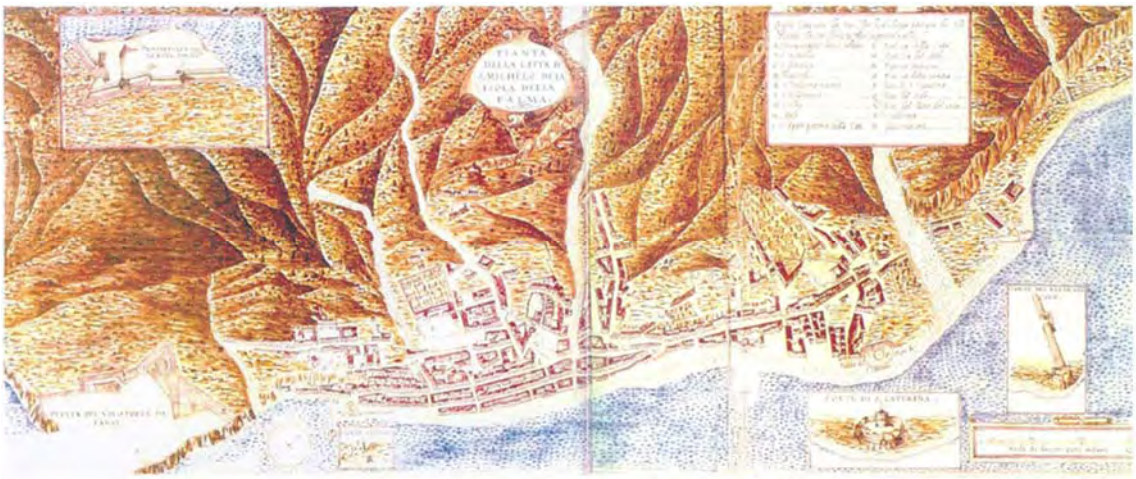
La cultura marítima de la capital palmera, que comparte otros enclaves relevantes durante el Antiguo Régimen como el de Garachico en Tenerife o el de Las Palmas en Gran Canaria, se traduce en una tradición marinera que, con altibajos, llega a los albores del novecientos, cuando la construcción de barcos de vela fue sustituida definitivamente por la competencia de los grandes vapores que monopolizaron el comercio y el tráfico nacional e internacional.

Durante los siglos XVI y XVII el puerto de Santa Cruz de La Palma tuvo gran relevancia gracias al comercio exterior del azúcar y del vino, que procuró fuertes relaciones humanas y económicas de la isla con el exterior, provocando así la llegada de colonos procedentes de muchos puertos de Europa (Países Bajos, Inglaterra o Italia) atraídos por el floreciente comercio de la agricultura de exportación.

Ya desde entonces existía una corta escollera que servía de muelle. Al igual que la mayoría de los puertos canarios sufrió varias reconstrucciones debido a los fuertes embates del mar que se recrudecían por el poco abrigo que el lugar ofrecía a los cientos de embarcaciones allí fondeadas. Las reparaciones que se hicieron en el siglo XVIII fueron las de 1728, 1739 y años sucesivos.

En invierno el muelle estaba expuesto a los fuertes vientos NE y NO, que producían un fuerte oleaje que penetraba hasta el interior de la bahía y entorpecía gravemente la seguridad y el tráfico marítimos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.



Plano de Santa Cruz de La Palma levantado por el ingeniero italiano I. Torriani en 1585.
En primer término, la escollera primitiva.

En la década de los años 70 Felipe II ayuda a financiar la creación de infraestructuras defensivas en Canarias. Paralelamente en La Palma el Cabildo Insular gestiona fuera de la Isla la obtención de un ingeniero para que trazara y dirigiera la obra del muelle. Tras numerosas vicisitudes no será hasta finales del año 1585 que arriba a la isla el joven ingeniero Leonardo, que de inmediato realizará traza del muelle, estando los trabajos previos muy adelantados. De entonces datan los primeros

levantamientos e imágenes, dándose por acabadas estas primeras obras en 1594.[1]

Pero el desarrollo moderno del puerto de Santa Cruz de La Palma tiene su partida en 1848, cuando la Jefatura Superior Política solicitó al ingeniero de caminos encargado de la provincia de Canarias, Francisco Aguilar, la redacción de los planos y la confección del presupuesto para la construcción del muelle palmero.[2]

En 1853 el citado ingeniero informó al gobernador civil sobre el asunto. Unos meses después, en febrero de 1854, el primer proyecto del muelle fue enviado a la Dirección General de Obras Públicas.

Sin embargo, el proyecto fue devuelto en mayo de 1859 para que se reformara de acuerdo con las nuevas necesidades, en consideración al mucho tiempo transcurrido desde su redacción inicial. A mediados de aquel año se aprobó el correspondiente presupuesto de gastos de estudio. El proyecto reformado fue remitido a la Dirección General en abril de 1860 y aprobado en Madrid en septiembre de ese mismo año.

Es en 1861 cuando, mediante Real Orden, se aprueba el proyecto que permite la ampliación del muelle palmero en una longitud de 177,54 metros y un presupuesto de 854.474 reales de vellón. Las obras fueron subastadas en julio de 1861 al único postor que acudió a la licitación, José Massieu Rodríguez. Los trabajos dieron comienzo ese mismo año.

A instancia de la alcaldía de la capital palmera, la Dirección General ordenó en marzo de 1865 el estudio de la prolongación del muelle, encargándose de su redacción, en ese mismo año, el ingeniero Juan de León y Castillo, en el que se tuvo en cuenta el informe que había elaborado la Junta Consultiva.

El proyecto reformado fue aprobado en 1871 con un presupuesto de 85.754 escudos y 900 milésimas, aceptándose el ofrecimiento de los ayuntamientos palmeros interesados en contribuir con el 50% del coste de las obras. La Dirección General dispuso, igualmente, que las obras se ejecutasen por contrata y fueran adjudicadas al mismo contratista de la anterior subasta.

En mayo de 1871 se autorizó la cesión de los trabajos a José Ana Rodríguez González en las mismas condiciones que la primera. Reformas no previstas en el proyecto inicial hicieron que se produjera un incremento en el presupuesto de 3.075 reales de vellón. Diversos aumentos en la cantidad de obra y otras incidencias, como los destrozos ocasionados por los temporales, hicieron que la Dirección General concediera sucesivas prórrogas para la terminación de las obras hasta abril de 1875.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

[1] Notas elaboradas a partir de "Santa Cruz de La Palma. La Ciudad Renancentista". Fernando Gabriel Martín Rodríguez. CEPSA. Santa Cruz de Tenerife, 1995

[2] Notas elaboradas a partir de "El Muelle", de Juan Carlos Díaz Lorenzo, en "Santa Cruz de La Palma blanco y negro", VV.AA., Ed. Tauro. Madrid, 2000.

El puerto de Santa Cruz de La Palma en la primera fase de construcción.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

En 1873 las obras de construcción del puerto palmero progresaban lentamente. El 13 de enero de aquel año, un temporal destruyó parte del muelle y en julio siguiente el ingeniero Juan de León y Castillo presentó el proyecto para su reconstrucción. En junio de 1875 se levantó acta de recepción provisional y en octubre de 1876 la Dirección General aprobó el acta de recepción definitiva, así como la liquidación correspondiente por importe de 232.056,10 pesetas, decretándose al mismo tiempo la devolución de la fianza, con lo que terminó, así, la primera etapa de la construcción del puerto de la capital palmera.

El 8 de junio de 1883 el puerto de Santa Cruz de La Palma fue declarado de interés general, importante logro debido a gestiones del diputado Miguel Castañeda Carmona. Desde entonces y hasta septiembre de 1896, la obra sufrió muchas vicisitudes y el Estado rescindió el contrato a sus adjudicatarios por encontrarse los trabajos paralizados.

Por esos años aún predominaba la playa en el dominio del litoral de la ciudad.

Sería otro diputado, Pedro Poggio y Álvarez, el encargado de lograr el relanzamiento de los trabajos. En septiembre de 1888, el Ayuntamiento de la capital había solicitado del ministro de Fomento la prolongación del muelle y la Dirección General ordenó en abril de 1889 un proyecto para construir otros 50 metros, redactado por el ingeniero Eugenio Suárez Galván y aprobado en 1890 con un presupuesto de contrata de 149.266,87 pesetas. Subastado a finales de 1891, en enero del año siguiente fue adjudicado a Vicente Soler y Segorb. Con las obras en curso se concedió al contratista en mayo de 1894 una prórroga de seis meses, por las dificultades que había encontrado para la expropiación de los terrenos. Sin embargo, un mes después, el contratista solicitó la rescisión sin

pérdida de fianza alegando la considerable alza de los jornales y los materiales dese que empezaron las obras, lo que se desestimó en diciembre de ese mismo año.

Ampliación del puerto en 1894, En primer término, la grúa Titán en fase de montaje y los prismas alineados.

Las obras, que debieron terminarse en julio de 1894, estaban entonces casi totalmente paralizadas, y no habiendo el contratista reactivado los trabajos, en mayo de 1896 se decretó la rescisión de la contrata con pérdida de fianza. La liquidación final, después de diversos avatares administrativos, se aprobó en septiembre de 1898.

En 1897, el ingeniero-jefe Paz y Peraza remitió un proyecto de prolongación del muelle y un anteproyecto de dique, que fueron aprobados en agosto de 1898 con unos presupuestos de 615.063,97 pesetas y 1.656.562,16 pesetas, respectivamente, con la prescripción de que se redactara un proyecto global que sirviera de base para una única subasta. El documento fue redactado por el ingeniero-jefe interino Prudencio de Guadalfara y aprobado por la Dirección General a finales de marzo de 1899, con un presupuesto de contrata de 2.661.448,52 pesetas.

La subasta para la construcción de las obras del puerto fue adjudicada definitivamente en junio de 1900 al mejor postor, Manuel Menéndez Álvarez, en la cantidad de 2.661.400 pesetas. La contrata fue transferida primero a la sociedad en comandita Hijos de Juan Yanes; luego a la sociedad comanditaria Antonio Yanes y Cª; más tarde pasó a la sociedad regular colectiva Brage, Marco y Cª; y, finalmente, ésta a Carlos La Roche y García, habiendo sido aprobados los referidos traspasos mediante órdenes reales.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Las obras dieron comienzo el 31 de julio de 1900 y el plazo de ejecución se fijó en diez años, si bien en septiembre del mismo año se otorgó al contratista una prórroga de seis años para la terminación de las obras, con lo que el plazo de ejecución quedó ampliado hasta julio de 1916.

En noviembre de 1913, el presidente del Cabildo, José Francisco de Sotomayor y Pinto, pidió al director general de Obras Públicas que se pusiera en servicio "*la parte ya terminada del puerto*", que hasta entonces era de 121 metros, más otros veinte metros ya construidos en el arranque y el ensanche del muelle antiguo.

En enero de 1914 falleció el contratista Carlos La Roche, y a instancia de sus herederos se acordó la rescisión de la contrata en el mes de junio de ese mismo año, disponiéndose, al mismo tiempo, que la Jefatura de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife procediera a verificar la recepción única y definitiva de todas las obras ejecutadas y a practicar su liquidación, lo que se produjo en octubre de 1915.

Para remediar la grave crisis en que se encontraba la construcción del puerto se dictó una Real Orden, en enero de 1917, por la que se aprobaban las actas con carácter provisional para la recepción única y definitiva de las obras ejecutadas, así como para la recepción definitiva de la grúa Titán, la grúa montabloques y el grupo electrógeno.

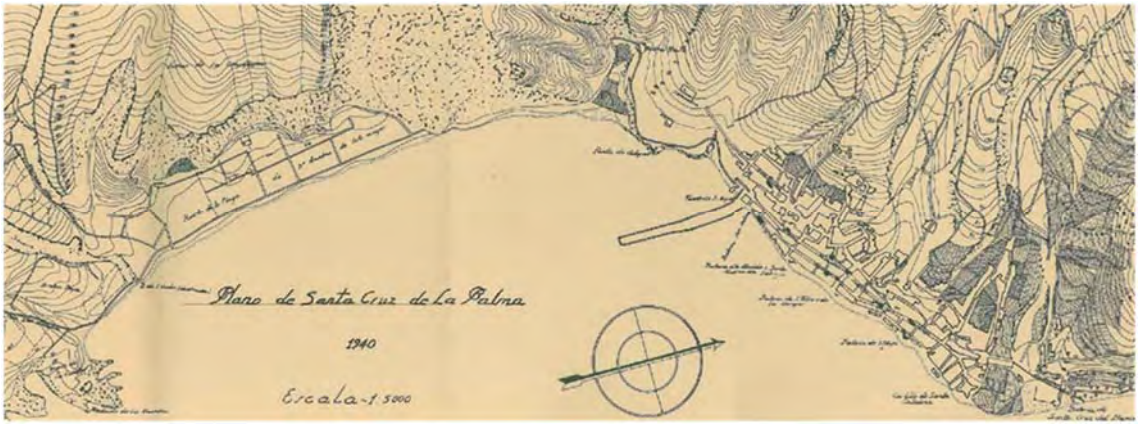
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista del puerto con un barco de carga atracado en el trozo de muelle disponible.

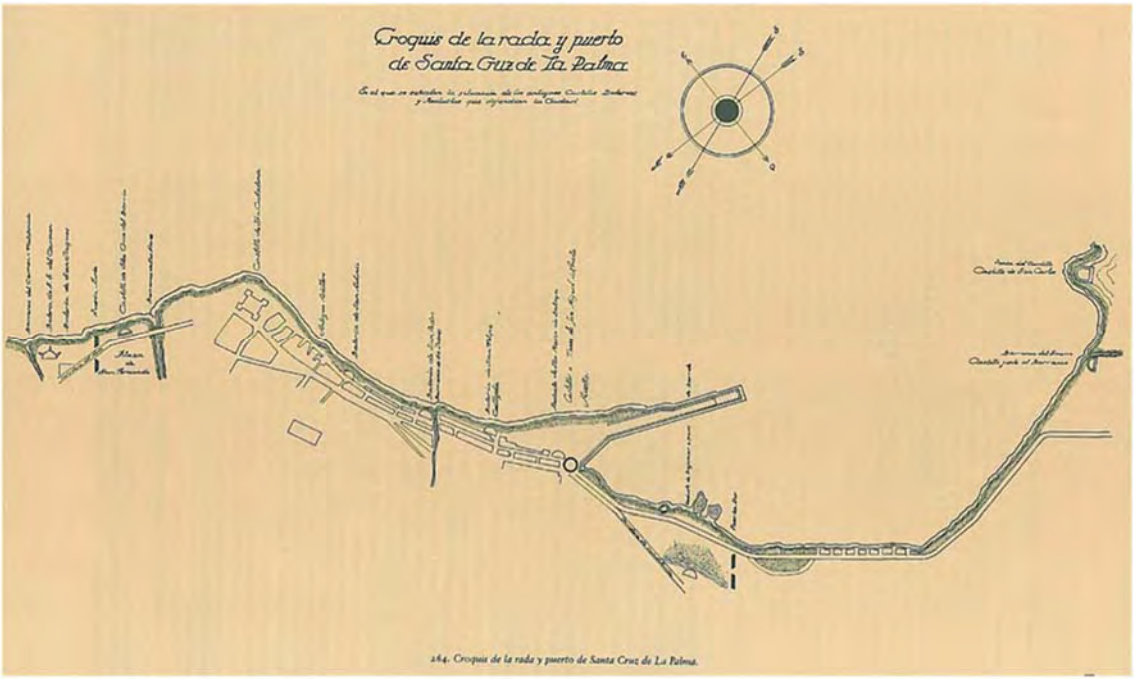
En agosto de 1930, ante el crecimiento de la actividad portuaria, el ingeniero Pedro de Arce y Rueda remitió a la Junta Central de Puertos un informe relativo a la ampliación de la zona de servicio del puerto, que había sido propuesta en julio de 1862 y aprobada en febrero de 1865.

Instaurada la Segunda República (1931) se publica la noticia de la reanudación de los trabajos e incluso se procede a la colocación simbólica de la primera piedra. Pero no sería hasta después de 1950 cuando comienza a verse el progreso de su desarrollo.

La década de los años treinta marcó un hito en la historia del puerto palmero al iniciarse la llegada de turismo marítimo, hasta septiembre de 1939 en que la guerra volvió al mar y los elegantes transatlánticos se convirtieran en transportes militares.



Plano militar del puerto de Santa Cruz de La Palma en 1940



Croquis de la rada y puerto de Santa Cruz de La Palma

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En el año 1947 se redacta el primer proyecto de prolongación del dique muelle de Santa Cruz de La Palma. Las obras se concluyen en septiembre de 1966.

En 1957 se proyecta la piscina para el Club Náutico. En julio de 1967 se autoriza la redacción de la segunda prolongación del dique Este. En febrero de 1968 se redacta el proyecto, que es aprobado técnicamente a finales de ese mismo año. Las obras concluyen en febrero de 1976.

Con estas obras se había conseguido una longitud de dique muelle de 700 m aproximadamente, una línea de atraque de unos 630 m y una amplia zona de dársena abrigada que aumenta posteriormente con la ejecución de la tercera prolongación del dique. El calado varía entre 6 m en

los primeros 110 m de longitud útil de atraque, 8 m en los siguientes 320 m, y 10 m de calado en los restantes 200 m de longitud de atraque.

Las obras de la tercera prolongación se adjudican en 1976 y suponen un incremento de longitud del dique de 150 metros.

Durante la segunda mitad de la década de los años 70 se lleva a cabo la construcción de los Muelles de Ribera, desde el dique-muelle existente hasta el Club Náutico, con objeto de atender los incrementos de tráfico previsibles. Por otro lado, el crecimiento en el tamaño de los buques y los nuevos tipos exigían una remodelación de la línea de atraque para atender las operaciones de los del tipo roll-on, roll-off y nuevos muelles de ribera donde atracar los barcos menores, dejando los atraques de mayor calado a lo largo del dique muelle para los de mayor porte. Las obras permiten disponer de una longitud de atraque del orden de 330 metros con calado de 6 m, y sendos tacones para el atraque de transbordadores.

En la década de los 80, habida cuenta de la creciente actividad pesquera en el puerto, se llevan a cabo una serie de actuaciones con objeto de mejorar las condiciones en que se efectúan las distintas operaciones con objeto de mejorar las condiciones en que se efectúan las distintas operaciones de pesca. En la primera fase se plantean como obras a realizar las incluidas en el proyecto de Varadero que comprende una rampa de varada, cajetín del travelift, el muelle de armamento y explanada anexa.

Asimismo, tiene lugar la construcción del llamado Muelle Pesquero con 95,5 m de longitud y 25 m de ancho. El calado es de 3 m en los primeros 40 m de longitud desde su arranque y de 4 m en el resto de la alineación.

Durante la construcción de las obras del Varadero y del Muelle Pesquero surge la necesidad de completar la defensa de la explanada aneja a dichas obras, de forma que quedasen protegidas las instalaciones a establecer en la misma. Por ello, en 1985 se redacta el “Proyecto de defensa y regularización de la explanada aneja al Muelle Pesquero”.

En la década de los 90 el puerto adquiere su imagen actual con la construcción de las obras incluidas en el proyecto de ampliación del puerto. Las obras consistieron en la prolongación del dique de abrigo en aproximadamente 202 m de longitud, la ejecución del Muelle Polivalente con una longitud de atraque de 270 m lineales y una superficie de explanada de unos 40.000 m², la creación de la dársena pesquera y la construcción de sendos tacones en los extremos norte y sur del Muelle de Ribera. Las obras concluyen a finales del año 1995.

Posteriormente, y debido fundamentalmente a la consolidación del tráfico de contenedores en el puerto, se llevan a cabo las obras de prolongación en 43 m del Muelle Polivalente con objeto de permitir la operación simultánea de dos buques. Asimismo, se llevan a cabo diversas actuaciones en el ámbito de la dársena pesquera.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista actual del acceso sur a la infraestructura portuaria de Santa Cruz de La Palma

Vista aérea de la nueva dársena de embarcaciones menores

Más recientemente ha sido ejecutado el dique de cierre de la nueva dársena de embarcaciones menores, además de diversos tacones o adaptaciones de los existentes en el ámbito de dicha dársena.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Por último se ha realizado la prolongación sur de la explanada del Muelle Polivalente y ensanchamiento de la alineación del dique de abrigo exterior.

En la actualidad el puerto se encuentra abrigado de los temporales del Noreste por el dique del Este que, además de realizar dicha función, actúa de muelle de atraque en la cara interior. Este dique tiene una longitud de 930 m aproximadamente y está dividido en tres tramos diferenciados:

- El primer tramo, dentro de la dársena de embarcaciones menores, tiene una longitud de 160 m, 64 m de ancho y 6 m de calado.

- El segundo tramo tiene una longitud de 420 m, con orientación sur, y un ancho de 42,5 m. A su vez, este segundo tramo se puede dividir en dos subtramos en función de su calado: los primeros 197 m, denominados dique del Este 1ª alineación, tienen un calado de unos 8 m, y los 235,5 m restantes, denominados dique del Este 2ª alineación, tienen 10 m de calado.

- El último tramo tiene una longitud de 313 m, y m 12 de calado. La alineación de este último tramo se desvía 15° para conseguir mayor amplitud en la bocana de entrada al puerto.

Perpendicular al dique del Este en su primer tramo existe otro dique, de unos 140 m de longitud y 9 m de calado, de abrigo de la actual dársena de uso náutico-deportivo.

Vista actual del dique del Este

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Existe otra obra de abrigo en el extremo sur del puerto para la defensa de la dársena de uso náutico-deportivo y pesquero. Este dique está formado por dos alineaciones de 134 y 130 m de longitud. La primera es perpendicular a la costa y al dique del Este, y la segunda paralela.

Hoy en día el puerto posee 1.660 metros de línea de atraque aproximadamente y en él se encuentra un muelle polivalente y terminal de contenedores, otro muelle para el tráfico de mercancía general y el frutero de exportación y está dotado de tinglados y depósitos. Además posee Estación Marítima, lonja pesquera, rampa de varada, travelift, etc.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

3. MARCO FÍSICO Y SOCIOECONÓMICO

3.1. Contexto físico

La isla de La Palma forma parte del archipiélago canario y por su situación geográfica podría calificarse como perteneciente a un clima subtropical, si bien, como en el resto de las Islas Canarias, la influencia de los vientos alisios, las corrientes marinas y la proximidad del continente africano modifican profundamente las condiciones climatológicas.

La isla tiene en planta forma de triángulo isósceles, con su eje de simetría en la dirección norte-sur, y un relieve que alcanza cotas muy altas en el eje, cayendo abruptamente hacia el mar.

Los factores determinantes del clima de la isla son exógenos y direccionales, con un relieve marcado por fuertes laderas, definiéndose comarcas con características muy diferenciadas.

El recinto portuario se encuentra implantado en su mayor parte en el término municipal de Santa Cruz de La Palma, en relación directa con la ciudad histórica al estar en el origen mismo de su fundación. Con el tiempo, y como consecuencia de sucesivas ampliaciones, también incluye parte del ámbito delimitado en el municipio limítrofe de Breña Alta, ocupando el litoral situado en la zona conocida como Bajamar, al pie del Risco de la Concepción.

El municipio de Santa Cruz de La Palma se asienta en la costa oriental de la Isla de San Miguel de La Palma, precisamente en el centro de la ladera este de la isla, definiendo esta posición sus peculiaridades climáticas y que más adelante se detallarán. Planimétricamente, el casco urbano se encuentra en un pequeño golfo, entre las protuberancias de Puntallana al norte, y Breña Alta al sur. Altimétricamente tiene a su espalda, hacia el oeste, la cadena axial que rodea la caldera de Taburiente y que avanza hacia al sur a modo de espinazo de la isla, definiendo una ladera en la que se asienta el casco. Esta ladera contiene el asentamiento poblacional desde la orilla del mar hasta la cota +50,00 m.s.n.m. como promedio, y en una longitud perpendicular a la costa de unos 300 metros, desarrollando por tanto una pendiente media del 16,6%. Sin embargo existe una penetración de edificación consolidada de unos 500metros, hasta la cota +130,00 m.s.n.m., que significa un sector de una nueva pendiente media del 40%.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

El núcleo del casco urbano, se extiende a lo largo de la costa, paralela a la misma, y con una profundidad media de unos 130 metros, elevándose hasta una cota media de +15,00 m.s.n.m., con una pendiente media del 11,5%. Este núcleo cuenta con una longitud de unos 900 metros, y tiene como eje la vía conocida como calle Real, denominada en su primer tramo como calle O´Daly, hasta su cruce con la Avda. El Puente; y un segundo tramo como calle Anselmo Pérez de Brito, hasta la Plaza de la Alameda. En ambos tramos el trazado se adapta a las isoclimas, hasta la cota media +10,00 m.s.n.m.

El trazado urbano propiamente dicho se extiende entre el barranco de Las Nieves al norte, La Caldereta al sur, la carretera de Buenavista al Oeste, y el mar al este, estando atravesado por el barranco de Dolores.

Con una extensión de 43,62 Km², el municipio en su conjunto tiene una diferencia altimétrica de

2.000 metros desde el mar hasta la cumbre.

Este municipio recibe su nombre de la ciudad capitalina que en él se asienta, y además comprende los barrios de Velhoco, La Dehesa, El Planto, Calsina, Mirca, y otros caseríos de menor entidad, todos ellos en dirección a la cumbre (o tierra adentro), además del propio casco urbano de Santa Cruz de la Palma, en el que cobra singular importancia el ámbito delimitado como Conjunto Histórico Artístico desde el año 1975.

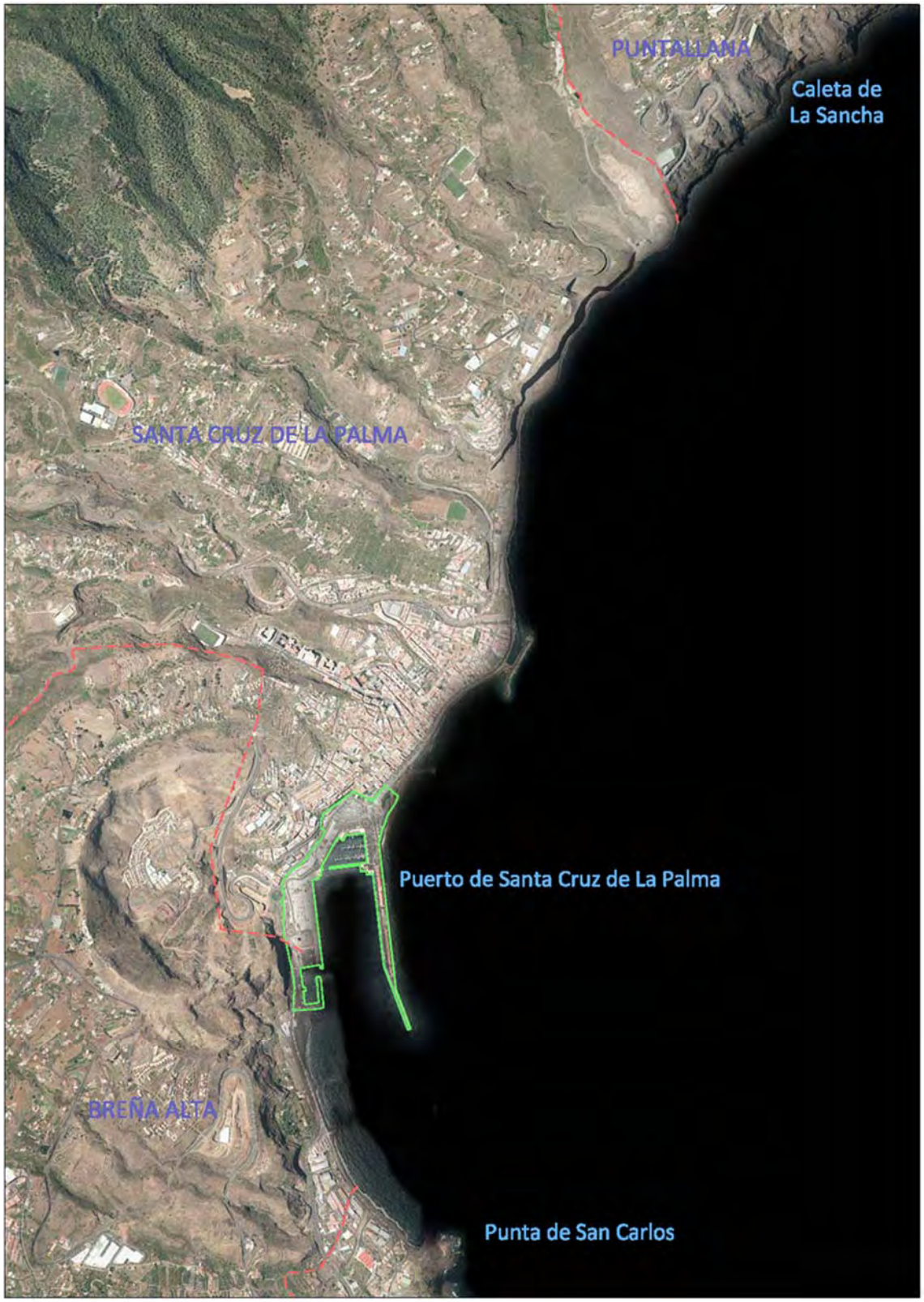
La ciudad se halla junto al mar, en medio de una magnífica bahía que se extiende desde Punta Sancha situada al norte, hasta la Punta de San Carlos al sur, ya en el término municipal de Breña Alta. En esta bahía se conforma un puerto de mar, el principal de la isla, descrito con detalle en el capítulo anterior en su origen y evolución.

En cuanto al municipio de Breña Alta, colindante con el de Santa Cruz hacia el sur, tiene su núcleo urbano principal muy alejado de la zona de influencia del Puerto, en San Pedro, a 6,5 Km de Santa Cruz por la Carretera de La Grama (LP-3) y la LP-1, y situado a una altitud de 350 m.s.n.m. Este término municipal queda afectado en la zona litoral por el ámbito delimitado por el Puerto en una pequeña zona de su ya escaso frente litoral, al pie del risco y mirador de la Concepción, entre el límite con Santa Cruz y la playa de Bajamar, y la carretera de acceso por el exterior hacia la Avda. de Los Indianos. Se trata de una superficie de unos 28.850m², con un fondo de 140 metros y un ancho medio a lo largo de la costa de 275 metros, incluyendo la lámina de agua de la dársena pesquera y deportiva.

La relación del municipio de Breña Alta con el puerto es de carácter residual, tanto en su funcionamiento como en la gestión administrativa, quedando en la práctica reducida la afección a la zona del puerto pesquero.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista de la dársena náutico-deportiva y pesquera, situada en el T.M. de Breña Alta



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Situación del puerto entre los municipios de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta

3.2. Contexto socioeconómico

En este apartado se atiende fundamentalmente a los datos de Santa Cruz de La Palma, sobre la que el Puerto tiene una incidencia directa, además de haber ocupado a lo largo de la mayor parte de su historia el centro de gravedad en la economía insular palmera. En los últimos años esta condición ha sido compartida con la población de Los Llanos de Aridane, puesto que el crecimiento que ha registrado éste desde mediados de los años sesenta ha sido realmente espectacular, siendo la mayor población de la isla por población desde hace años. Las dos variables que más han impulsado este progreso fueron indudablemente el ciclo coyuntural extraordinario que ha tenido el plátano, y la fuerte entrada de capital procedente de la emigración venezolana, complementándose en los últimos lustros con un creciente desarrollo del sector turístico. Estas variables han arrastrado consigo una localización de nuevas actividades, cuyo resultado ha convertido al municipio de Los Llanos de Aridane en un poderoso foco de población comercial y residencial. El impacto positivo de estos hechos no cabe duda que ha sido más fuerte en Los Llanos que en Santa Cruz de La Palma, acentuado por el extraordinario desarrollo de la red de carreteras de la isla en general, y entre las vertientes este y oeste en particular al estar ejecutados y en servicio dos túneles que acortan considerablemente el tiempo de desplazamiento entre la capital, el puerto, el aeropuerto y las mejores zonas turísticas por horas de sol y clima.

En términos agrícolas la potencialidad platanera de la zona del este insular es mucho menor que la del valle de Aridane. Además, el norte platanero cuenta con el importante municipio y casco de San Andrés y Sauces, que en cierto modo sirvió durante un tiempo como barrera de retención migratoria. Los beneficios que de ellos han repercutido en Santa Cruz de La Palma son principalmente de índole indirecta, pues no olvidemos que la importante localización de servicios con que cuenta Los Llanos ha amortiguado de modo notable la afluencia de rentas y del gasto que anteriormente se canalizaba hacia Santa Cruz de La Palma.

La prosperidad del plátano, sobre todo de la zona costera del valle de Aridane, ha sido uno de los motivos preferenciales de inversión de un cierto ahorro emigratorio de los años setenta y ochenta, lo que explica que Los Llanos haya capitalizado dichas inversiones y la reubicación de esos emigrantes en su municipio en esa época. Pero es que además se ha producido una inversión de rentas procedentes de la agricultura y del sector servicios -vinculados éstos a un incipiente turismo- durante los años noventa y lo que llevamos del siglo XXI. Otro de los motivos de conversión del ahorro es la vivienda. A este respecto Los Llanos se ha presentado como una urbe muy atractiva por la existencia de solares accesibles, y la dotación de equipamientos equiparables a los existentes en Santa Cruz de La Palma; además, como es bien sabido, esta última ha tenido que luchar en su expansión con el imponderable del obstáculo geográfico y escasez de suelo apropiado para el desarrollo urbano.

Por último, Santa Cruz de La Palma, al igual que el resto de la isla, ha tenido que competir con la atracción que para gran número de emigrantes ejerció Santa Cruz de Tenerife. Ello hizo que una corriente sustancial de ahorro fuese encaminada a la capital de las Canarias occidentales.

Para poder entender adecuadamente la escala económica de la que estamos hablando hay que tener en cuenta que es precisamente el ámbito del Plan Especial de Protección del Conjunto

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Histórico Artístico de Santa Cruz de La Palma en el que se concentra la mayor parte de las actividades administrativas, económicas y de servicios de la ciudad, siendo este precisamente el que mantiene una relación física más directa con el recinto portuario.

Serán precisamente los indicadores de población activa los que ponen en evidencia la gran importancia que tiene el sector servicios en la pirámide laboral de la economía capitalina.

Hoy por hoy, la práctica ausencia de una actividad industrial y de expectativas claras en este terreno se deben a variados factores, como son: la escasa dimensión en cuanto a tamaño del mercado local; la escasez de recursos que favorezcan una cómoda industrialización, dirigida fundamentalmente a la exportación; un peculiar sistema librecambista que favorece las importaciones baratas, destinando los mejores recursos internos de la isla a la importación de bienes agrícolas; la sistemática importación de productos manufacturados del exterior, aunque se produzcan en la isla, debido al menor coste adicional que tienen los mismos al proceder de un mercado de mayor escala como es el tinerfeño o el grancanario.

Otro de los factores a tener en cuenta en la alta especialización de la ciudad en el sector servicios de este término municipal es la práctica ausencia de actividades agrícolas debido a la falta de condiciones físicas que permiten su desarrollo. También su condición de única capital portuaria de la isla, unida a la de centralización de servicios administrativos y políticos, ha favorecido la consolidación de esta orientación económica.

En cuanto al análisis demográfico del área, aunque el puerto se sitúa en el municipio de Santa Cruz de La Palma y parte en el municipio de Breña Alta, es necesario estudiar los datos de población referidos al conjunto de la isla por ser éste el ámbito territorial al que da servicio la infraestructura portuaria.

Por tanto, aunque se incluye un estudio demográfico más detallado en el Anejo de Movilidad, se expone a continuación, a modo de síntesis, una tabla con la evolución de la población en La Palma en los últimos 14 años.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ÚNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

	Evolución de la población de los municipios de la isla de La Palma (2000-2013)													
	2013	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**	**2006**	**2005**	**2004**	**2003**	**2002**	**2001**	**2000**
LA PALMA	85.115	85.468	87.163	87.324	86.996	86.528	85.933	86.062	85.252	84.282	85.631	85.547	84.319	82.483
Barlovento	2.085	2.085	2.231	2.296	2.363	2.387	2.383	2.506	2.507	2.350	2.367	2.378	2.401	2.398
Breña Alta	7.455	7.298	7.344	7.347	7.337	7.279	7.184	7.158	7.039	6.847	6.665	6.396	6.091	5.898
Breña Baja	5.523	5.492	5.348	5.259	5.115	4.952	4.708	4.470	4.355	4.186	4.187	4.113	4.119	4.051
Fuencaliente	1.798	1.840	1.905	1.898	1.935	1.925	1.964	1.935	1.913	1.877	1.857	1.801	1.794	1.800
Garafía	1.645	1.654	1.707	1.714	1.804	1.829	1.849	1.886	1.924	1.948	1.998	2.002	2.012	2.007
Los Llanos de Aridane	20.930	20.895	21.145	20.948	20.766	20.525	20.170	20.173	19.878	19.659	20.001	20.238	19.536	18.190
El Paso	7.928	7.874	7.947	7.837	7.815	7.698	7.514	7.505	7.404	7.218	7.544	7.438	7.358	7.289
Puntagorda	2.057	1.940	2.028	2.177	2.108	1.955	1.974	1.962	1.795	1.708	1.789	1.823	1.802	1.785
Puntallana	2.346	2.428	2.416	2.425	2.460	2.423	2.407	2.368	2.424	2.380	2.364	2.308	2.258	2.204
San Andrés y Sauces	4.473	4.637	4.860	4.874	4.884	4.972	4.975	5.020	5.086	5.012	5.102	5.226	5.263	5.229
Santa Cruz de La Palma	16.330	16.705	16.924	17.128	17.084	17.132	17.353	17.640	17.788	17.857	18.201	18.228	18.206	18.204
Tazacorte	4.911	4.957	5.559	5.697	5.755	5.786	5.828	5.830	5.835	5.797	6.107	6.108	6.117	6.147
Tijarafe	2.776	2.765	2.763	2.769	2.768	2.757	2.744	2.720	2.713	2.666	2.687	2.765	2.741	2.672
Mazo	4.858	4.898	4.986	4.955	4.802	4.908	4.880	4.889	4.591	4.777	4.762	4.723	4.621	4.609

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En los datos expuestos se observa cómo, tras un periodo de incremento poblacional desde el año 2000, a partir del año 2010 y posiblemente por efecto de la crisis económica, la mayoría de los municipios de la isla así como la población total de ésta pierden población, con la excepción de Los Llanos de Aridane y El Paso, que mantienen su población, y de Breña Alta y Breña Baja, que incluso aumentan su número de habitantes.

4. DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

En la actualidad los usos del Puerto y su régimen de aplicación viene regulado por el "Plan de Utilización de Espacios Portuarios" (en adelante PUEP), aprobado por Orden FOM/1959/2010, de 22 de junio, publicada en BOE núm. 174, de 19 de julio de 2010. Este Plan se redactó en cumplimiento de la hoy derogada Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, habiendo sido sustituida por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante RDLeg 2/2011).

4.1. Marco Jurídico

De conformidad con lo establecido en el artículo 56 del RDLeg 2/2011, se ha de estar a las siguientes determinaciones:

1. *"Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como **sistema general portuario** y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, (…).*

2. *Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

   a) *La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.*

   Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

   b) *Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.*

   (…).

3. *El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre."*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En el artículo 69.3 del mismo texto normativo se establece el contenido de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) según el siguiente tenor literal:

3. *"La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.*

   Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley."

Disposición Transitoria Sexta del RDLeg 2/2011. Régimen transitorio aplicable a los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios y a los Planes Directores.

1. *Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley.*

2. *Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios que, a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, se encontraran en tramitación deberán ajustarse a lo previsto en los artículos 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada a los mismos por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.*

3. *Los Planes Directores de Infraestructuras del Puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia. Asimismo los Planes Directores que, a la entrada en vigor de dicha Ley, se encuentren en tramitación, deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción anterior a la otorgada al mismo por dicha Ley 33/2010, de 5 de agosto.*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

4.2. Síntesis de la ordenación de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto

- **Área de uso comercial portuario**

  En este uso quedan englobados todos los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.

  La superficie destinada a este uso ocupa una extensión de 121.594m² e incluye los siguientes elementos funcionales:

  - Explanada y atraque del Muelle Polivalente más la ampliación sur, salvo la superficie destinada a uso complementario.
  - Explanada y atraque del Muelle de Ribera.
  - La totalidad del dique del Este, considerando el ensanchamiento ejecutado, y explanada y terrenos portuarios existentes en el arranque del mismo.
  - Dique perpendicular al dique del Este de protección de la dársena de uso náutico-deportivo y compatible.
  - El viario de conexión de los muelles de ribera con el dique de abrigo.

- **Área de uso náutico-deportivo y pesquero**

  Con una extensión de 13.188m² comprende la dársena sur del puerto protegida por un dique en dos alineaciones.

- **Área de uso complementario**

  Los usos a desarrollar en esta zona son aquellos complementarios del resto de usos, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que corresponden a empresas industriales o comerciales, cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

  La zona de uso complementario queda localizada entre el Muelle Polivalente y la dársena de uso náutico-deportivo y pesquero en el extremo sur del puerto, con una superficie total de 10.391m²

- **Área de uso mixto náutico-deportivo y usos no portuarios compatibles con las actividades portuarias**

  El área destinada a este uso por el PUEP comprende la Dársena Norte de uso náutico-deportivo actual, con un ligero aumento de superficie hasta los 7.164m².

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En esta zona el PUEP admite la posibilidad de desarrollar actividades comerciales no portuarias siempre que resulten compatibles con las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

- **Área de uso mixto complementario y usos no portuarios compatibles con las actividades portuarias**

  Con la delimitación de esta área el PUEP permite la reordenación de la zona de servicio más cercana al núcleo urbano con el objeto de permitir el desarrollo de la relación puerto-ciudad.

  El PUEP también considera la asignación de este uso mixto a la superficie de terreno ocupada por las actuales instalaciones de la concesión administrativa correspondiente a la estación de servicio de CEPSA.

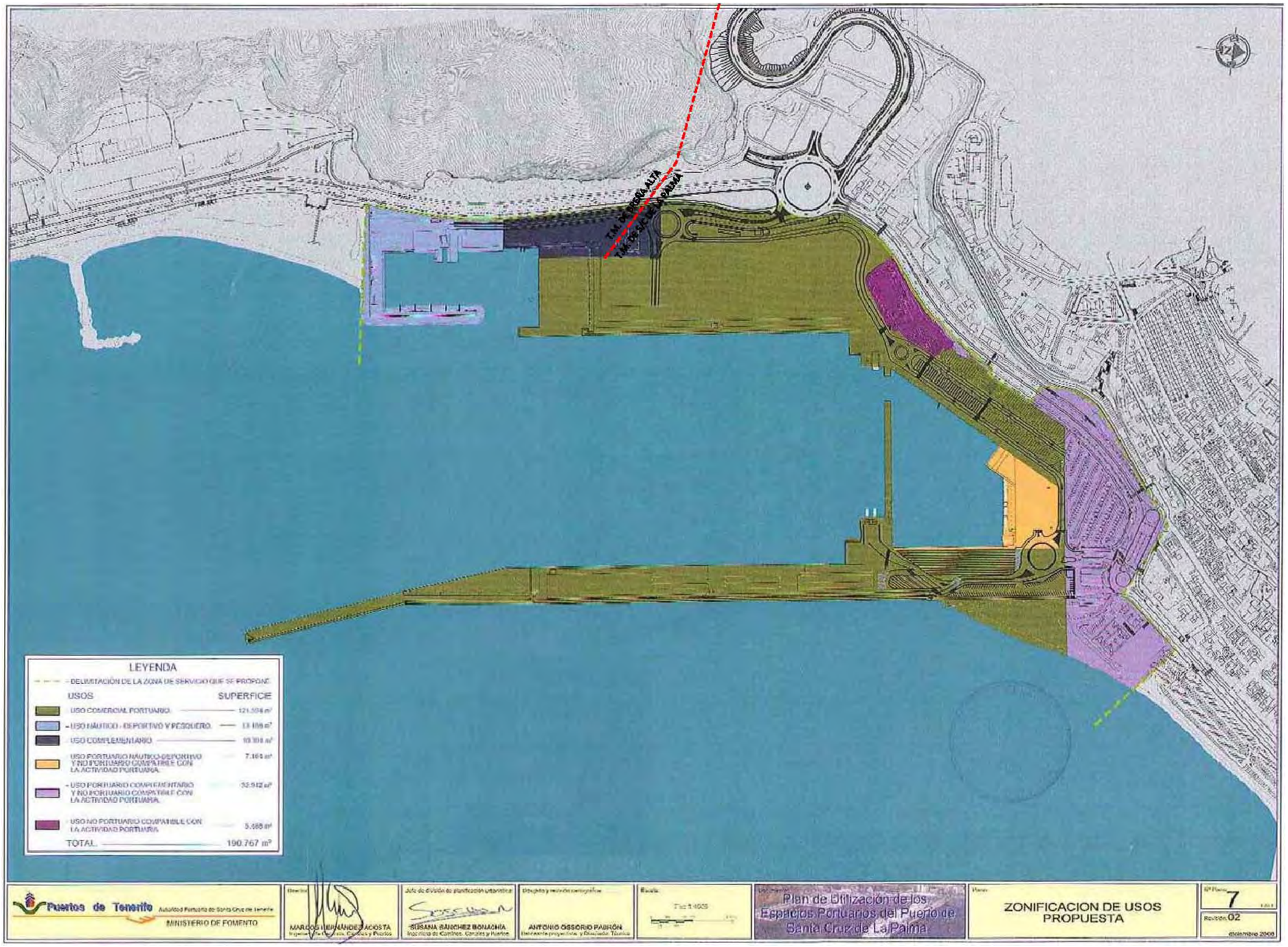
- **Área de usos no portuarios compatibles con las actividades portuarias**

  El PUEP asigna este uso a los terrenos de la zona de servicio del puerto ocupados por las instalaciones del Club Náutico, además del antiguo mirador existente junto al mismo, con una superficie total de 5.488m².

- **Área necesaria para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer sus competencias**

  El PUEP reserva un área para la ubicación de las dependencias del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA FIEL DEL PLANO DE ZONIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO GENERAL Y ESPECIAL PARA EL ÁMBITO PORTUARIO

5.1. Santa Cruz de La Palma

5.1.1. Plan General de Ordenación vigente de Santa Cruz de La Palma

El vigente Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Santa Cruz de La Palma se aprobó definitivamente por Órdenes de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias de 14 de julio de 1988, 15 de noviembre de 1990 y 16 de octubre de 1991 (BOC de 1 de agosto de 1988, 30 de noviembre de 1990, y 29 de octubre de 1991). Las Normas Urbanísticas fueron publicadas íntegramente en el BOP el 17 de julio de 1992, fecha en la que entra en vigor el PGOU, cuya redacción se inició en los primeros años de la década de los 80' del siglo pasado.

El PGOU fue redactado en su día conjuntamente con los de los municipios de Breña Baja, Breña Alta, y Villa de Mazo, como paso previo de coordinación de sus políticas de gestión urbanística. Este planteamiento se consideró idóneo para superar las dificultades que la ordenación territorial de carácter comarcal presentaba, tanto por las insuficiencias que en este aspecto planteaba la entonces vigente Ley del Suelo, como la Legislación de Régimen Local, en orden al gobierno de las entidades de ámbito supramunicipal.

El planteamiento de carácter comarcal se hizo con un doble sentido:

1. En el del planeamiento, mediante una ordenación conjunta de los sistemas generales comarcales.

2. En los criterios de clasificación del suelo y de estructuras orgánicas, recogidas en unas Normas Urbanísticas únicas.

En cuanto a la gestión, cada ayuntamiento asumía la de su término municipal en cuanto a la clasificación del suelo y sistemas municipales; y en cuanto a los sistemas generales comarcales, eran asumidos en parte por el Cabildo Insular de la Palma, y en parte por el MOPU.

En su concepción formal el planeamiento comarcal se formulaba como conjunto de cuatro planes generales -uno por municipio-, y así se tramitaron.

De modo específico, el nuevo PGOU de Santa Cruz de La Palma respondía a tres necesidades fundamentales:

1. Revisar el anterior PGOU, redactado en 1970, adaptándose al entonces vigente Texto Refundido de la Ley del Suelo (RD 1346/1976).

2. Ampliar el suelo clasificado -urbano y urbanizable programado-, de modo que se pudiera dar respuesta a la demanda existente para diferentes usos (vivienda, industria, dotacional, etc), y también disminuir la presión existente sobre el Casco Histórico.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

3. Dotar de un adecuado instrumento de planeamiento para proteger y potenciar el Casco Histórico de Santa Cruz de la Palma, integrado este cuerpo normativo en el nuevo PGOU, mediante la redacción de un Anexo Normativo de Protección Artística.

El vigente PGOU, redactado en los años 80' del pasado siglo, consideró prioritario resolver otros problemas que por aquel entonces afectaban a la trama urbana de Santa Cruz de La Palma, con mayor gravedad e importancia que la que hoy pueda suponer la adecuada relación entre el Puerto y el tejido urbano de la ciudad.

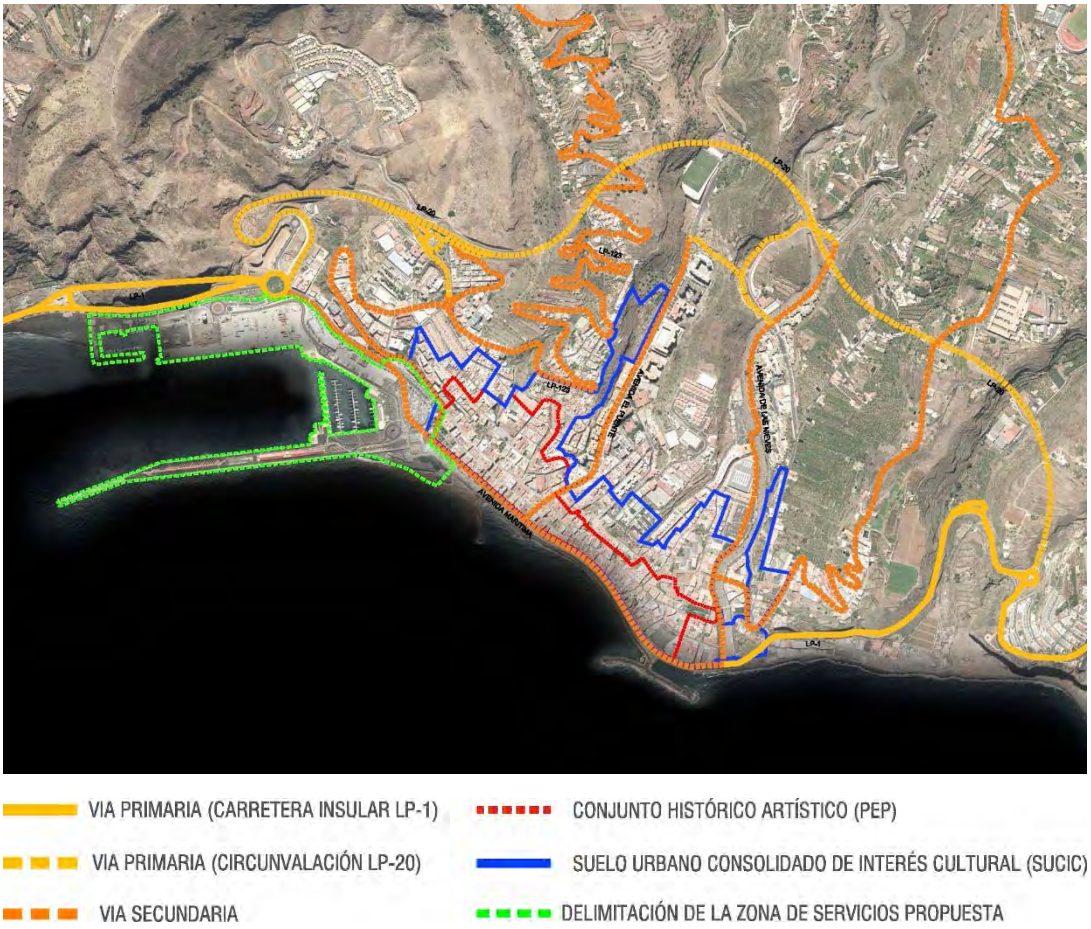


Imagen aérea de Santa Cruz de La Palma y la infraestructura portuaria

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.1.2. Modificaciones puntuales del PGO de Santa Cruz de La Palma

A título meramente informativo se relacionan a continuación las modificaciones que ha tenido el PGOU hasta el momento, aunque ninguna establece determinaciones que afecten al ámbito de ordenación del presente documento del PTE del Puerto.

- Modificación de los art. 55 y 57 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento, aprobada definitivamente con fecha 21 de mayo de 1997 (BOC nº 73, de 6 de junio de 1997).

- Modificación Puntual en el ámbito de la Cuesta de La Encarnación, aprobada definitivamente con fecha 21 de mayo de 1997 (BOC nº 73, de 6 de junio de 1997).

- Modificación del PGO para la ampliación del Sistema General de Espacios Libres del Parque de las Nieves, aprobada definitivamente con fecha 30 de junio de 1998 (BOC nº 93 de 27 de julio de 1998).

- Modificación Puntual del PGO en el ámbito de la Zona de Miranda (Mirca), aprobada definitivamente con fecha 3 de noviembre de 1998 (BOC nº 162 de 28 de diciembre de 1998).

- Modificación de los artículos 44, 93 y 94 de las Normas Subsidiarias y del ámbito de la Huerta Nueva, aprobada definitivamente con fecha 27 de noviembre de 1998 (BOC nº 5 de 5 de febrero de 1999).

- Modificación del PGO en el ámbito del Barranco del Carmen, aprobada definitivamente con fecha 2 de marzo de 1999 (BOC nº 52 de 28 de abril de 1999).

- Modificación Puntual del PGO en el ámbito de Benahore, aprobada definitivamente con fecha 4 de mayo de 2000 (BOC nº 89 de 19 de julio de 2000).

5.1.3. Ámbitos especiales

A continuación se hace una pequeña exposición cronológica del planeamiento especial desarrollado para el término municipal de Santa Cruz de La Palma, siendo importante señalar que en todos los casos dichos instrumentos de desarrollo abordaban de una u otra forma la relación del Puerto con la trama urbana aledaña.

- **Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico-Artístico de Santa Cruz de La Palma (en tramitación)**

  En el año 1971 el ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma solicita a la Dirección General de Bellas Artes una Delimitación actualizada del Conjunto Histórico-Artístico de la Ciudad, así como de las Zonas de Protección e Influencia, y las Instrucciones correspondientes para la salvaguardia de dichas zonas. En noviembre del año 1972 Dña. Gloria Alcázar, arquitecta de la Dirección General de Bellas Artes, redacta el Plan Urgente de Protección de Santa Cruz de la Palma, que da respuesta a la solicitud anteriormente citada, incorporándose al Expediente iniciado en 1966 por dicha Dirección General, y pone en marcha los trámites para la Declaración como Conjunto Histórico-Artístico.

  En el año 1974 el ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma, consciente del conflicto creado entre las Ordenanzas del Plan General entonces vigente y las Instrucciones contenidas en la Delimitación actualizada realizada por la Dirección General de Bellas Artes, decide tramitar ésta como Plan Especial, procediendo con fecha 13 de diciembre a su Aprobación Inicial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

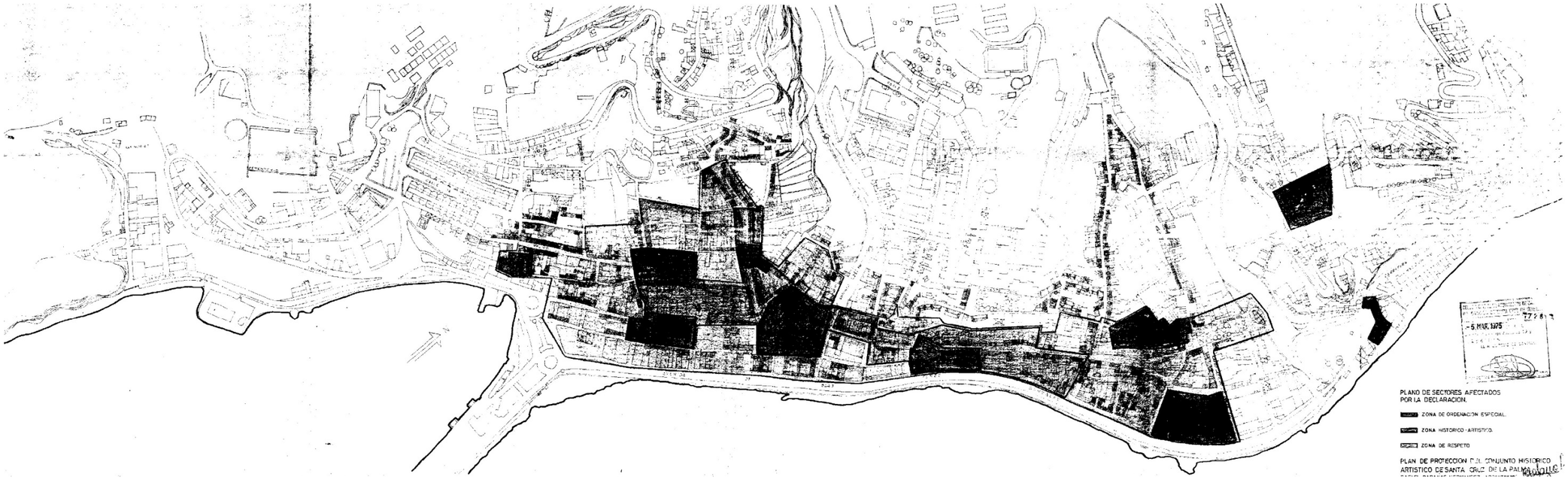
En 1975 se presenta a Información Pública el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de la Palma, redactado por el Arquitecto D. Rafael Daranas Hernández en febrero del mismo año. Durante este período de Información Pública no se presenta ninguna alegación, quedando aprobado definitivamente el 10 de febrero.

Según Decreto 942/1975 de 10 de abril, se aprueba la Declaración de Conjunto Histórico-Artístico del Casco Antiguo de Santa Cruz de la Palma, publicándose en el BOE nº 108, de 6 de mayo de 1975. El 6 de noviembre de este mismo año la Dirección General de Bellas Artes informa favorablemente el Plan Especial de Protección, redactado por D. Rafael Daranas Hernández, haciendo hincapié en la necesidad de redactar seguidamente los doce Planes Especiales correspondientes con los sectores definidos como "*De Ordenación Especial*" en el mismo, y situados en el interior de la Zona de Respeto o de la Zona Histórico Artística.

Posteriormente, a instancias del ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma en 1998, se redacta un Documento de Tramitación del nuevo Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico-Artístico de Santa Cruz de La Palma por los arquitectos D. Ángel M. Caro Cano y D. Joaquín Mañoso Valderrama que aunque no alcanza la aprobación definitiva servirá de referencia para la elaboración del que actualmente se ha incorporado al PGO en trámite de aprobación definitiva.

En el mencionado instrumento de planeamiento especial se identifica la relación de su ámbito de estudio con el Puerto de Santa Cruz de La Palma como uno de los objetivos de la ordenación propuesta, señalando la importancia del apropiado engarce entre sus determinaciones, las del Plan Director de Ordenación del Litoral de Santa Cruz de La Palma, y las del Plan Director del Área de Influencia Portuaria.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TECNICO ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL "PLAN DE PROTECCION Y REFORMA ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico-Artístico de Santa Cruz de La Palma (1975)

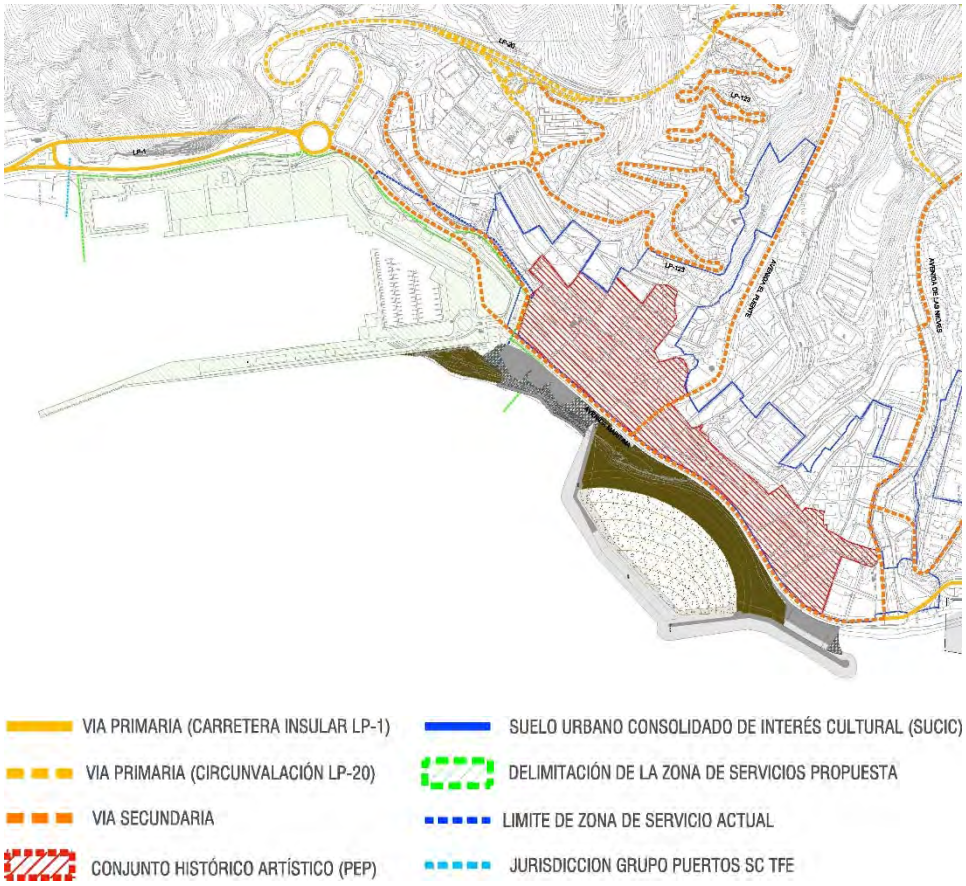
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



Delimitación de la zona de servicio del puerto propuesta por el PUEP en relación con el Conjunto Histórico Artístico (PEP) y el Suelo Urbano Consolidado de Interés

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- **Plan Director de la Zona Comercial Abierta (ZCA) de Santa Cruz de La Palma (2013) (vigente)**

Aún sin tratarse propiamente de un instrumento de planeamiento, se considera imprescindible hacer alusión a este documento por la importancia de las modificaciones que introduce en el funcionamiento y fisonomía del Casco Histórico, las propuestas en relación con la reordenación de la actividad comercial, la estrategia de aparcamientos públicos, y por la necesaria convivencia por razones de continuidad espacial y de actividades en relación con el PTEP.

El Plan Director de la Zona Comercial Abierta ha sido impulsado en el marco de programas de la Dirección General de Comercio y Consumo (Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias), en su programa comprendido entre 2015-2025, en virtud del convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, el Excmo. Cabildo Insular de La Palma y la citada Dirección General.

El objeto del documento es la redacción de una estrategia integral de referencia cuya finalidad fuera facilitar los criterios de ordenación y características de las actuaciones a realizar en un ámbito territorial de uso público, identificado en el interior del Suelo Urbano Consolidado de Interés Cultural de Santa Cruz de La Palma, en orden a lograr una mayor dinamización de su actividad comercial, con el fin de revitalizar el comercio tradicional del centro histórico de la ciudad, y buscando hacer compatible la modernización del sector con un equilibrado uso de los espacios urbanos, y una mejor calidad de vida de la ciudad.

Con esta finalidad el Plan director traza dos ejes básicos de intervención y desarrollo:

- La rehabilitación y mejora del medio urbano delimitado como ZCA.

- La gestión y promoción del comercio en el ámbito.

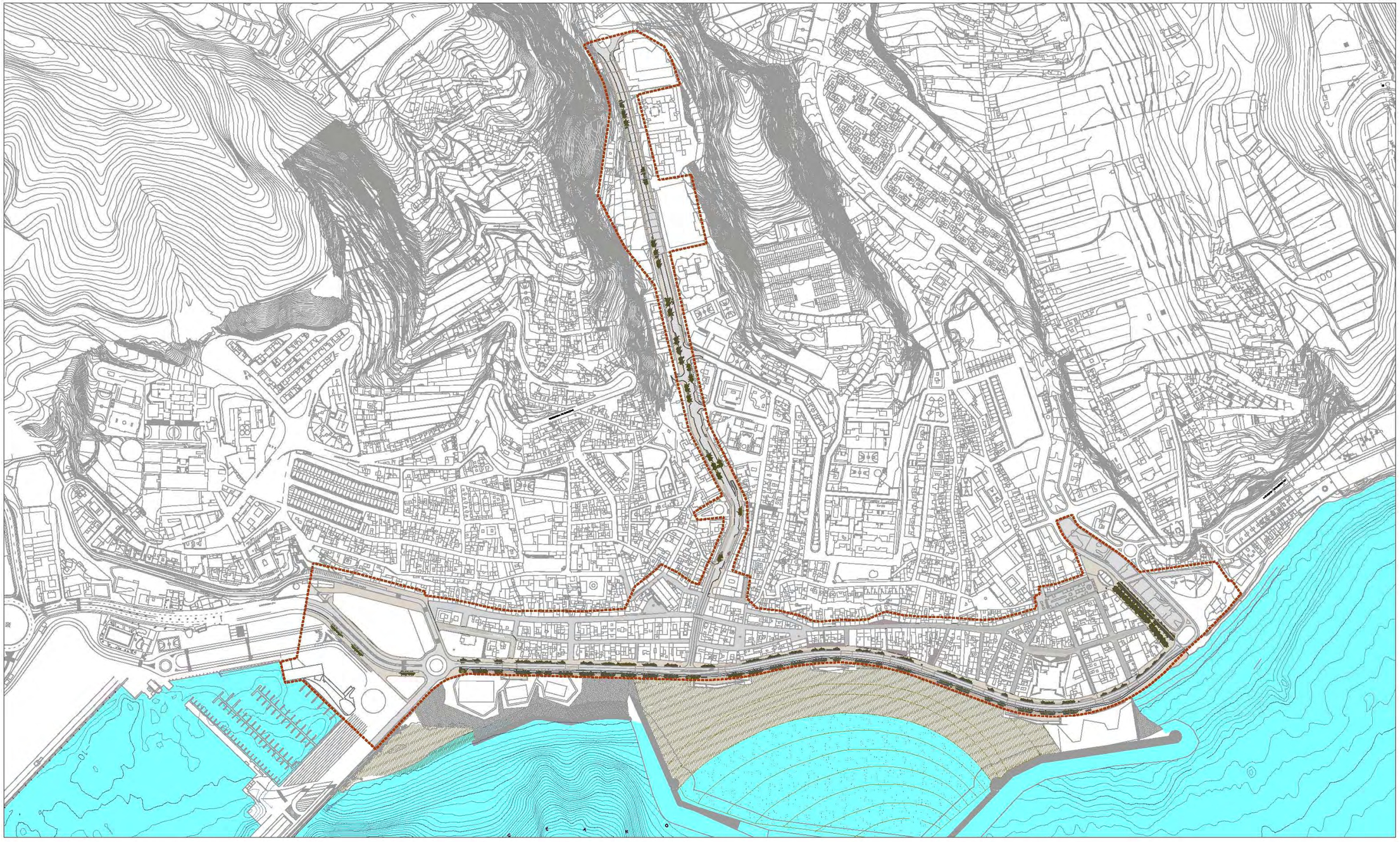
De estos el que influye de forma más determinante en la trama urbana es el primero, pues se materializa a través de una serie de obras de reurbanización, rehabilitación, peatonalización y dotación, a llevar a cabo mediante proyectos de ejecución de obra específicos.

Estas actuaciones quedan programadas en el documento mediante un Plan de Etapas y una programación temporal de las obras necesarias.

En relación con el recinto portuario cobran especial importancia las actuaciones previstas en la Avenida Marítima en su articulación con la Plaza del Puerto, la propia Plaza y nuevos edificios, y la necesaria coordinación de la ejecución del aparcamiento soterrado bajo esta plaza, de apoyo fundamental para el éxito de la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz.

La aprobación definitiva de este Plan se produjo en sesión de seguimiento de la Dirección General de Comercio de Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular de La Palma celebrada en fecha 12 de marzo de 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ÚNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



Ordenación general de la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz de La Palma

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA FIEL DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.1.4. Planeamiento en tramitación. El Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma

Este instrumento de planeamiento, redactado a instancias del ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, y cuyo Documento de Aprobación Definitiva se encuentra en proceso de tramitación, será compatible con el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico (PEP-CH), y con su Anejo de Ordenación Pormenorizada del Suelo Urbano de Interés Cultural (SUCIC) con la redelimitación que se fije para su ámbito de actuación, asumiendo ambos documentos.

Se exponen a continuación los diferentes hitos en el procedimiento de aprobación de dicho PGO:

- La aprobación inicial del documento fue acordada por el Pleno del Ayuntamiento en sesión extraordinaria celebrada el 27 de noviembre de 2006 (BOP nº177, de 22 de diciembre de 2006), y ampliación del plazo de información pública hasta el 2 de marzo de 2007 (BOP nº28 de 23 de febrero de 2007).

- El Pleno municipal en sesión celebrada el 18 de abril de 2007, acordó aprobar la Memoria Ambiental. La COTMAC, en sesión celebrada el 27 de abril de 2007, aprobó la Memoria Ambiental, condicionada a que se incorporaran una serie de correcciones/modificaciones.

- Con fecha 4 de febrero de 2010 el Pleno de la Corporación contesta las alegaciones y aprueba las correcciones sustanciales que se derivan de las mismas, sometiendo el documento a nueva información pública por dos meses (BOP de 16 de marzo de 2010).

- El Pleno de la Corporación, en sesión celebrada el 28 de diciembre de 2010, acuerda aprobar provisionalmente el documento del PGO, y se remite a la COTMAC para su aprobación definitiva.

- Mediante acuerdo de la COTMAC de 27 de febrero de 2012, se consideran íntegramente subsanadas las deficiencias advertidas en el acuerdo del mismo organismo de 27 de abril de 2007, por el que se aprobó la Memoria Ambiental del PGO de forma condicionada.

- La Ponencia Técnica de la COTMAC, en sesión celebrada el 16 de febrero de 2012, aprecia deficiencias de orden jurídico y técnico en el documento y decide su devolución al Ayuntamiento para que se proceda a subsanar en el plazo de seis meses. A petición del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 24 de julio de 2012, el mismo órgano otorga una prórroga de tres meses de plazo para realizar las subsanaciones al documento. Contando la prórroga otorgada, el plazo para el envío del documento subsanado finalizó el 27 de noviembre de 2012, remitiéndose a la DGOT el documento corregido por el Ayuntamiento antes de la finalización de la prórroga concedida.

- A día de hoy se está pendiente de fijar la fecha de sesión de Ponencia Técnica y COTMAC para aprobar definitivamente el documento del PGO.

En paralelo y conjuntamente con el PGO de Santa Cruz de La Palma, se tramita el Anejo de Ordenación Pormenorizada del Suelo Urbano Consolidado de Interés Cultural (SUCIC), en el que se incluye el ámbito del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

La Palma (PEP-CH), que desarrolla el ámbito declarado Bien de Interés Cultural (BIC) según Decreto 942/1975 con la categoría de Monumento Histórico Artístico al Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de La Palma.

Estos documentos urbanísticos también se encuentran, conjuntamente con el PGO, pendientes de su aprobación definitiva por la COTMAC.

En relación con el Puerto, el PGO en trámite de aprobación definitiva realiza las siguientes consideraciones:

- *"Dadas las diferentes características de las actividades portuaria y urbana es necesario encontrar soluciones de diseño en la franja o frontera entre la ciudad y el puerto que satisfagan las demandas de ambas. En este camino parece acertado el acuerdo entre el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma y la Autoridad Portuaria para la elaboración del Plan Especial del Puerto, y el concurso de ideas y anteproyectos convocado por ambas para la ordenación de la zona del litoral y portuaria."*

- *"El planeamiento ha de tener como objetivo fundamental la recuperación del diálogo ciudad-mar, aunque las distintas competencias administrativas que sobre esta franja de litoral recaen plantean diferentes demandas de uso que hacen que no sea fácil encontrar soluciones alternativas para la utilización de ésta … En el caso de las instalaciones portuarias no debe condicionarse el uso de zonas susceptibles de usos alternativos sin una perspectiva razonablemente cierta de rentabilidad portuaria, no debe obstaculizarse más de lo necesario o de modo inconveniente la relación de la ciudad con el mar, y debe dotarse de la máxima dignidad posible la fachada del puerto."*

Dentro del modo de ocupación y utilización que contiene dicho planeamiento general, se destacan las siguientes determinaciones que afectan al ámbito portuario en mayor o menor medida sin perjuicio de las competencias del Estado en los Puertos de Interés General:

- *Transformación del área La Caldereta-Balcón de La Palma, en el extremo Sur de la ciudad, tras el trazado por ésta de la Vía Exterior, que la dota de unas excelentes condiciones de accesibilidad, y tras la localización en su frente del acceso del tráfico de mercancías con el puerto, en zona comercial portuaria, ubicando en la misma la Estación de Guaguas e Intercambiador de Transportes, y procediendo a la restauración medioambiental de las laderas del Risco de La Concepción del Impacto que suponen los desmontes efectuados en su día con ocasión de las obras portuarias de ampliación.*

- *Revitalización del extremo norte de la ciudad, áreas de Maldonado y Barranco del Carmen, tras la prolongación hacia éste de la Avenida Marítima, dotándola de un carácter residencial y turístico y localizando en la misma equipamientos estratégicos como el Recinto Multiuso para Auditorio, Ferias y Congresos, y sistemas generales como Puerto Deportivo y Parque Marítimo.*

- *Recuperación del diálogo entre la ciudad y el mar, señal de identidad de la ciudad marítima y portuaria que es Santa Cruz de La Palma, a través de la actuación en la franja litoral o*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

frente marítimo de ésta, posibilitando la obtención de un ámbito peatonal, de sosiego y tranquilidad, de ocio y de recreo, de disfrute y contemplación, por un lado del mar y por otro de la fachada marítima de la ciudad reflejo de su historia.

- *Rediseño de la frontera ciudad-puerto, planteando una conexión de continuidad de las avenidas Marítimas y de Bajamar ocupando terrenos del primer tramo del muelle de Ribera, en el que se procede a la ubicación de la marina o puerto deportivo, y consiguiendo con ello la ampliación de la superficie destinada a áreas libres en la confluencia de la ciudad histórica, arranque de las calles Real y trasera, con el acceso al muelle o dique de pasajeros, y con la entrada y salida Sur de Santa Cruz de La Palma, en cuyo enlace con la vía exterior, en La Caldereta, se organiza el acceso del tráfico de mercancías con el puerto.*

En relación a esta última determinación, el Plan General de Ordenación pendiente de aprobación definitiva considera dentro de su Programa de Actuación la denominada Plaza Pública El Muelle (conocida también como Plaza del Puerto o Plaza del Siglo XXI), como parte del sistema general de espacios libres, ubicada en la confluencia de la Avenida Marítima y el Puerto, con una superficie de 10.817m², cuyo subsuelo se destina a la creación de una gran infraestructura de aparcamiento.

Cabe destacar, por último, que el PGO propone una delimitación del ámbito portuario que, tal como se establece en el artículo 73.2 de las Normas Urbanísticas de Ordenación Estructural, clasifica como "suelo urbano", al ser ésta la clasificación de su entorno inmediato, como Sistema General Portuario, dentro del Sistema General de Comunicaciones, en su categoría de Consolidado, y a desarrollar su ordenación pormenorizada a través de un Plan Especial que formulará la Autoridad Portuaria, siendo éste el correspondiente al presente documento que ahora se redacta.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

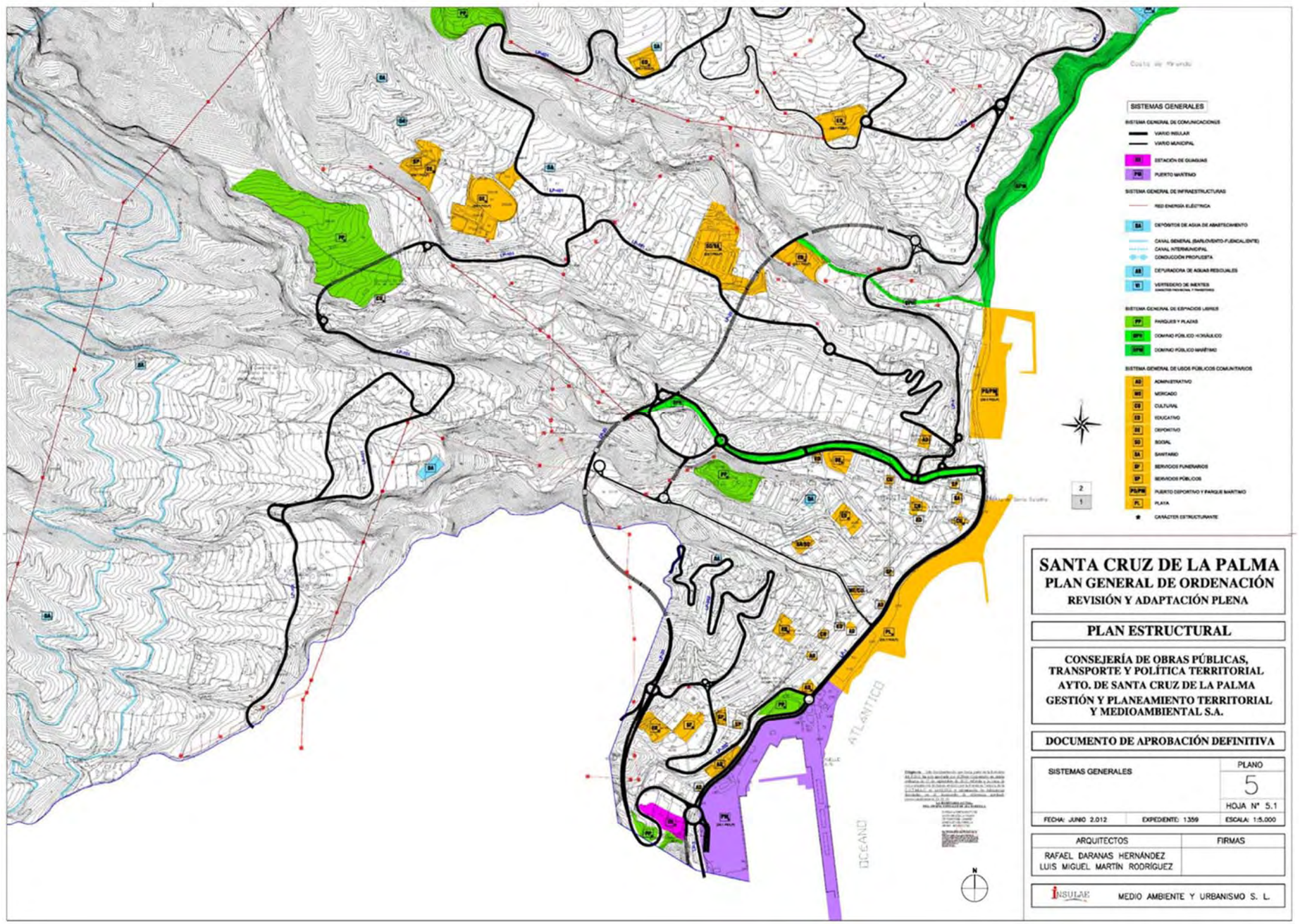
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



PGO en redacción de Santa Cruz de La Palma (Sistemas Generales).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.2. Plan General de Ordenación de Breña Alta. Planeamiento vigente.

El Plan General de Ordenación de Breña Alta (Adaptación al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias; y a la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias) ha sido redactado bajo la dirección del arquitecto D. Justo Fernández Duque a instancias del ayuntamiento de Breña Alta, habiendo culminado las siguientes fases de su procedimiento de aprobación:

- El Pleno del Ayuntamiento acordó la aprobación del documento de Avance con fecha 19 de enero de 2004 (BOP nº 12 de 28 de enero de 2004).

- El Pleno del Ayuntamiento acordó la aprobación inicial del PGO y del Informe de Sostenibilidad Ambiental en sesión celebrada con fecha 28 de julio de 2007 (BOP nº 112 de 4 de agosto de 2006).

- La COTMAC acordó la aprobación condicionada de la Memoria Ambiental y la aprobación del Informe Consulta respecto de las cuestiones sustantivas con fecha 23 de marzo de 2007.

- La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial resuelve ampliar por dos años el plazo máximo de tramitación de la revisión del PGO con fecha 1 de septiembre de 2008 (BOC nº 184 de 15 de septiembre de 2008).

- La COTMAC acuerda la aprobación de la Memoria Ambiental e informa en sentido condicionado las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas con fecha 27 de junio de 2008.

- El Pleno del Ayuntamiento acuerda la aprobación provisional del documento en sesión celebrada con fecha 10 de diciembre de 2008.

- La COTMAC acuerda considerar subsanado el error material y aprobar definitivamente de forma parcial el PGO con fecha 23 de noviembre de 2010 (BOC nº 245 de 15 de diciembre de 2010).

- La Normativa Urbanística del Plan General de Ordenación es publicada en el BOP nº 22 de 8 de febrero de 2011.

- La COTMAC acuerda, en sesión celebrada el 23 de diciembre de 2011, levantar la suspensión acordada por la COTMAC en la sesión celebrada el día 23 de noviembre de 2010, y aprobar definitivamente los Sectores SUNSE-1 "Aeropuerto Viejo" y SUNSD-1 "Bajamar" del PGO de Breña Alta, en los mismos términos en que ha sido formulado por su Ayuntamiento (BOC nº 15 de 23 de enero de 2012).

De acuerdo con dicho documento, el ámbito portuario incluye las instalaciones del Puerto Pesquero y Deportivo que queda situado paralelamente a la Avenida de Bajamar entre la Playa que lo limita

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

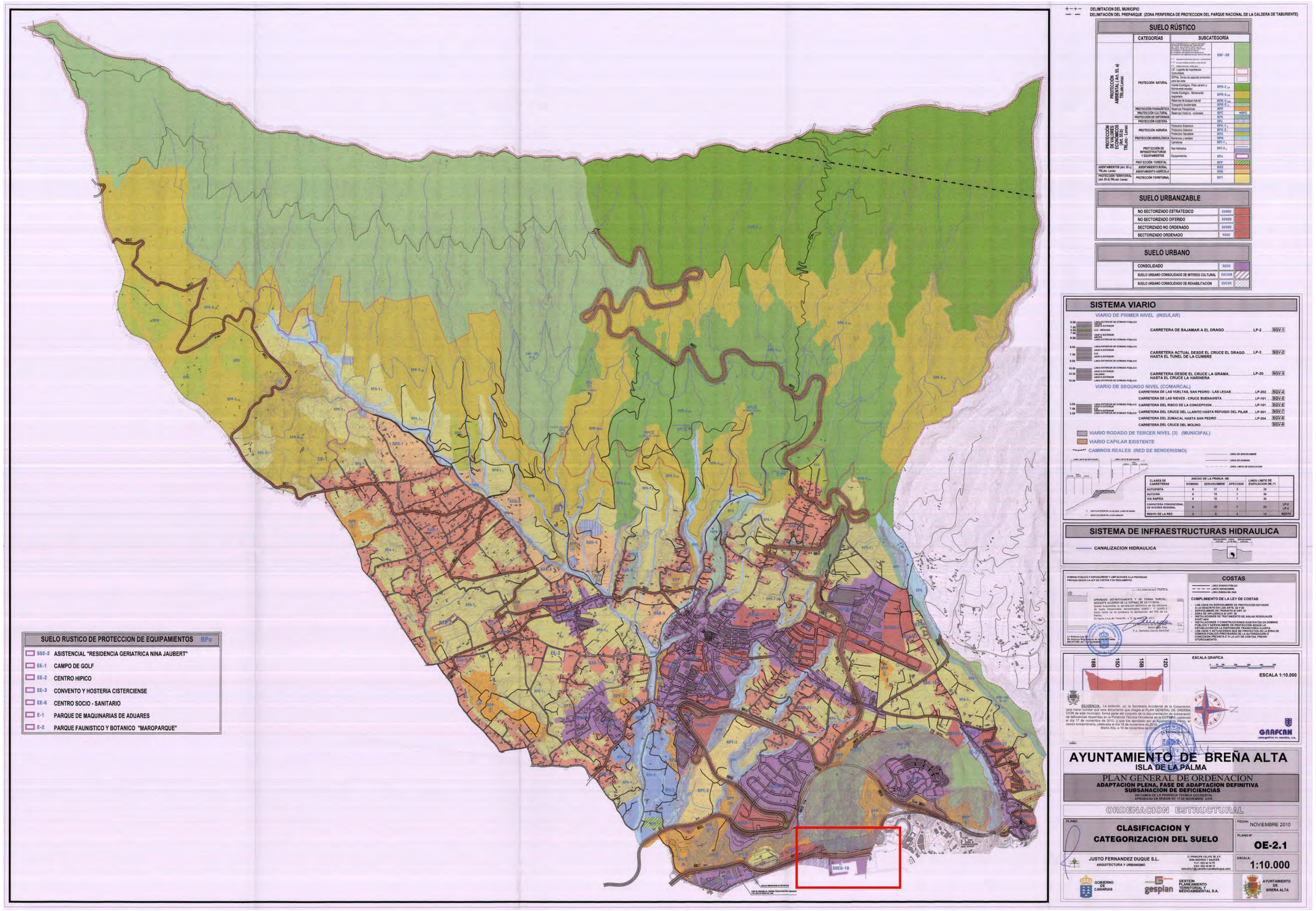
por el Sur, y las instalaciones portuarias ubicadas en el municipio de Santa Cruz de La Palma. El PGO clasifica dicho ámbito, totalmente urbanizado, como Suelo Urbano Consolidado por la Urbanización (SUCU-10; Muelle Pesquero) y como Sistema General de Equipamiento (SGE-4; Puerto Pesquero y Deportivo). La superficie total del ámbito, de 22.097m² recogida en su cuadro de características numéricas.

El documento remite la ordenación detallada del ámbito a un Plan Especial de Ordenación de la Infraestructura Portuaria (PEO-4), cuya formulación habrá de realizarse conjuntamente con la zona del ámbito portuario incluída en el municipio de Santa Cruz de La Palma, siendo éste el correspondiente al presente documento que ahora se redacta.

Como condiciones de la ordenación, el PGO establece que el Plan Especial deberá resolver ante todo la correcta articulación entre el paseo marítimo de Bajamar y la instalación portuaria, así como entre ésta y la Playa colindante por el sur, admitiendo únicamente aquellas actuaciones relacionadas con las actividades portuario-pesqueras o deportivas expresamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

Se exponen a continuación el plano correspondiente a la clasificación y categorización del suelo y las fichas del SUCU-10 y del SGE-4, del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

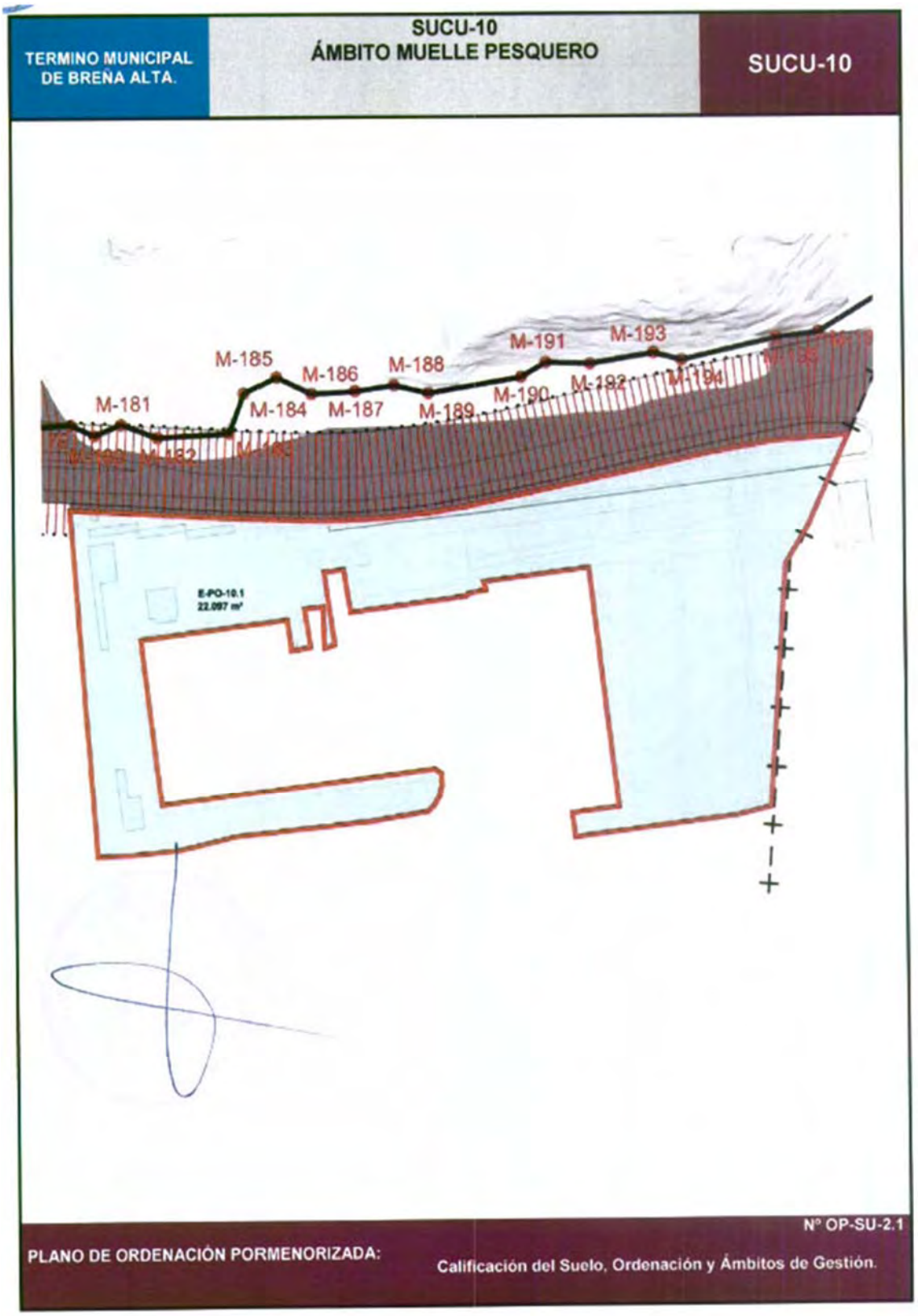
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Ficha del SUCU-10 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (1)

TERMINO MUNICIPAL DE BREÑA ALTA.	SUCU-10 ÁMBITO MUELLE PESQUERO	SUCU-10

Clasificación / Categoría del Suelo:		Suelo Urbano Consolidado SUCU-10
Superficie del Ámbito sin sistema general incluido:	m²s	0
Superficie del Sistema General incluido en el ámbito: (*)	m²s	22.097
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO	m²s	**22.097**

Coeficiente de Edificabilidad Bruta:	m²c/m²s	0,00
Superficie Edificable Total:	m²c	0

Uso Característico:	Equipamiento Portuario
Usos Compatibles:	Título 3.de la Normativa de la Ordenación Pormenorizada
Densidad de viviendas/hectáreas:	----------
Número máximo de viviendas:	----------
Número máximo de plantas:	----------
Altura máxima permitida:	----------

(*) El ámbito de Suelo Urbano se corresponde con el Sistema General de Equipamientos. Puerto Pesquero y Deportivo. (SGE-4)

Ficha del SUCU-10 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (2)

BREÑA ALTA			SUCU-10 MUELLE PESQUERO							SUCU-10
CODIGO MANZANA	Nº PLANTAS	USOS	SUP. NETA MANZANA (m²Suelo)	EDIFIC. NETA	SUP. EDIFICABLE (m² const.)	APROVECHAMIENTO E-COM. (m² const.)	RESID. (m² const.)	APROV. GLOBAL (Uda)	Nº VDAS. (módulo/vda)	DENSIDAD (Nº vdas/Ha)
SISTEMA LUCRATIVO										
TOTAL PARCIAL										
SISTEMA DOTACIONAL										
E-PO-10.1	1	Portuario	22.097,00							
TOTAL PARCIAL			22.097,00							
TOTAL			22.097,00							

Ficha del SUCU-10 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (2)

CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y DE CARÁCTER AMBIENTAL:

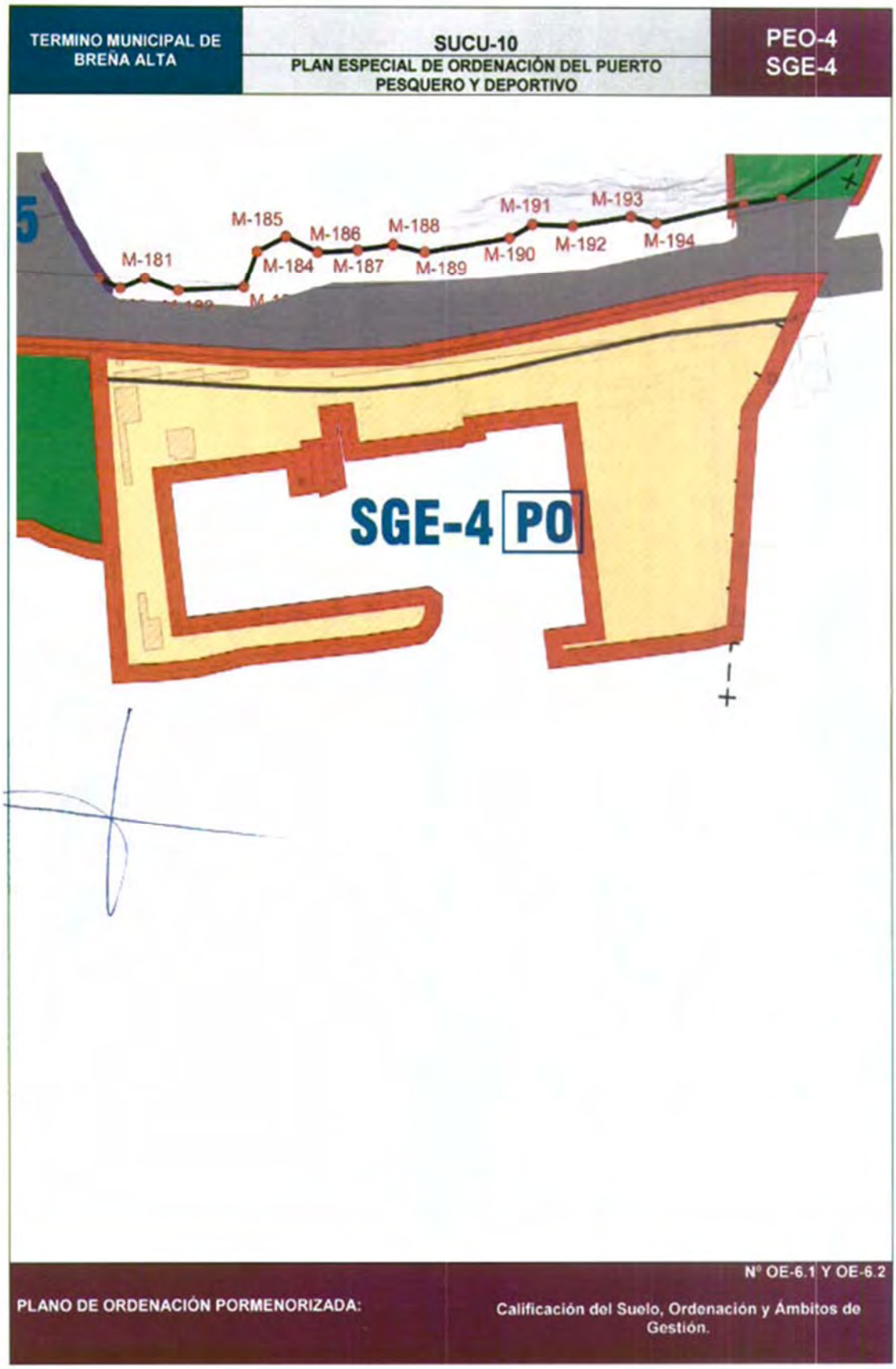
Se remite su ordenación a un Plan Especial de Ordenación cuya formulación habrá de realizarse conjuntamente con el ámbito incluido dentro del municipio de Santa Cruz de La Palma.

Se admiten únicamente aquellas actuaciones relacionadas con la actividad portuaria-pesquera o deportiva, expresamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

Se prohibe la introducción del uso turístico dentro del ámbito SUCU-10

Ficha del SUCU-10 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (4)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Ficha del SGE-4 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (1)

TERMINO MUNICIPAL DE BREÑA ALTA	SUCU-10 PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO PESQUERO Y DEPORTIVO	PEO-4 SGE-4

Superficie:	20.887 m²
Clasificación de Suelo:	Urbano
Categoría:	Consolidado
Plazo de Formulación:	Máximo ocho años.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Se refiere a las instalaciones del Puerto Pesquero y Deportivo, situado paralelamente a la Avda. de Bajamar entre la Playa que lo limita por el Sur y las instalaciones portuarias en Santa Cruz de La Palma.

La presencia de valores ambientales viene dada por el contacto con el mar y sus fondos.

Se encuentra situado a continuación del Monumento Natural Risco de La Concepción P-7 (ENP) separado del mismo por la Avda. Marítima de Bajamar.

Afecta al Suelo Rústico de Protección del Litoral RPL del Municipio.

Su definitiva ordenación se realizará mediante un Plan Especial de la Ordenación de la Infraestructura Portuaria, cuyo ámbito incluiría el de Santa Cruz de La Palma

CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y DE CARÁCTER AMBIENTAL.

El Plan Especial de Ordenación deberá de resolver ante todo la correcta articulación entre el paseo marítimo de Bajamar y la instalación portuaria, así como entre ésta y la Playa colindante por el Sur (SGLP-3).

Ficha del SGE-4 del Fichero de Ámbitos Urbanísticos y de Gestión del PGO (2)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

6. CONSIDERACIONES SOBRE EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA (PIOLP)

Según el artículo 17 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo (en adelante TRLOTENC) *"Los Planes Insulares son instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de la isla y definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. Tienen carácter vinculante en los términos establecidos en este Texto Refundido para los instrumentos de ordenación de espacios naturales y territorial de ámbito inferior al insular y para los planes de ordenación urbanística",* sin perjuicio de las competencias del Estado en los Puertos de Interés General.

En este texto se establece que los referidos planes deben incorporar las determinaciones exigidas por la legislación vigente para los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (en adelante PORN) y, en particular, las necesarias para garantizar la conservación de los recursos naturales. Además deben establecer normas o criterios de coordinación administrativa de ámbito insular en los sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, y en definitiva definir el modelo de ordenación territorial que se propugna para la isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas.

El Cabildo de La Palma, como Organismo competente para formular y tramitar el Plan Insular de Ordenación (en adelante PIOLP), inició hace tiempo el procedimiento para poder disponer del citado instrumento de ordenación de ámbito insular que permita ordenar de manera integrada su territorio, preservar su medio ambiente y sus recursos naturales, todo ello con un uso eficiente del suelo en aplicación del principio de sostenibilidad.

Tras la tramitación consiguiente -citada al comienzo de la presente Memoria Informativa- el PIOLP fue aprobado mediante Decreto 71/2011, de 11 de marzo (BOC nº 67 de 1 de abril de 2011), siendo el primer cometido de este documento definir el modelo de organización y utilización del territorio insular, con el objetivo de garantizar el desarrollo sostenible, teniendo en cuenta la realidad global de la isla y en especial las características socioeconómicas de su territorio y población, en relación con las posibilidades y programas de actuación del sector público y las posibles acciones del privado.

Los componentes esenciales del modelo son, en primer lugar, los sistemas de infraestructuras y equipamientos relevantes; en segundo lugar, el esquema de distribución de los usos y actividades estructurantes. En cuanto a los usos, si bien se parte de la regulación básica contenida en la ordenación de los recursos naturales, en lo que respecta a la ordenación territorial es importante tener en cuenta que la distribución y prioridad en la implantación de usos necesariamente ha de ser esquemática.

Las zonas y subzonas de Ordenación, y las limitaciones de uso correspondientes, obligan al planeamiento derivado, donde las zonas y subzonas de Ordenación Territorial serán traducidas a clases y categorías de suelo concretas (con la consiguiente ordenación de usos genéricos y pormenorizados), siendo responsabilidad exclusiva del planeamiento general salvo excepciones.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Para hacer efectivo el modelo territorial integrado y sostenible de acuerdo con las Directrices de Ordenación General (en adelante DOT), el PIOLP establece los siguientes principios rectores (Capítulo 2 de la Memoria de Ordenación):

- La isla como unidad de referencia.
- Los valores naturales y ambientales como recurso, Reserva de la Biosfera como marco general.
- La agricultura como expresión de la relación con el territorio y como referente económico-social.
- Insularidad y relación con el exterior: las puertas de acceso.
- La población local como protagonista.
- Infraestructuras: soporte y servicio a las actividades económicas.
- La garantía de accesibilidad y el fomento del transporte público.
- Fomento de Equipamientos insulares, locales y turísticos.
- Reforzar la red de Núcleos urbanos, asentamientos rurales y agrícolas.
- El turismo como opción de futuro.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

6.1. Criterios y determinaciones generales

El PIOLP analiza el Puerto de Santa Cruz de La Palma y su engarce en el sistema insular en cada uno de los documentos que lo componen, exponiéndose a continuación las consideraciones, criterios, objetivos y determinaciones generales que se establecen para esta infraestructura.

- En la Memoria de Información, el PIOLP reconoce el área de actividad industrial y logística que se desarrolla en torno al binomio puerto-aeropuerto como la más importante de la isla, previendo su crecimiento por la existencia de suelo calificado en las recientes revisiones de los planes generales de los municipios afectados.

  En cuanto al puerto, se identifica como *el principal acceso marítimo de la isla*, con escasas alternativas en el caso del tráfico comercial y de pasajeros, y cuyas mejoras en dicho sentido quedan condicionadas por la escasez de suelo de servicio comercial, sugiriendo la posibilidad de desplazamiento de algunas actividades situadas en sus proximidades y la reordenación del conjunto.

  En concreto, respecto al servicio de pasajeros se expone la necesidad de incidir directamente en la ciudad de Santa Cruz de La Palma, aceptando la imprescindible relación

entre el puerto de pasajeros y las actuaciones del nuevo frente marítimo de la ciudad que se vienen desarrollando en los últimos 20 años mediante propuestas de planeamiento insular, sectorial y local. En este documento el PIOLP otorga a esta relación entre puerto y ciudad la categoría de *actuación estratégica a nivel insular y urbano*, reconociéndole su repercusión en la atracción turística y económica (posibilidad de amarre de cruceros, frente de mar atractivo, relación con puertos deportivos, etc.)

- En la Memoria de Diagnóstico se considera la opción de adecuar el actual puerto para uso deportivo y de pasajeros, y relacionándolo con el frente marítimo y urbano de la ciudad, incluso reconociendo la necesidad de desplazamiento de los usos comerciales mediante la reforma y ampliación del puerto o planteando una nueva ubicación, cuestión que resulta necesario relacionar con la Directriz de Ordenación General 88.3, que regula el mantenimiento de las actuales localizaciones portuarias, primando su ampliación, rehabilitación y mejora sobre la implantación de nuevos puertos.

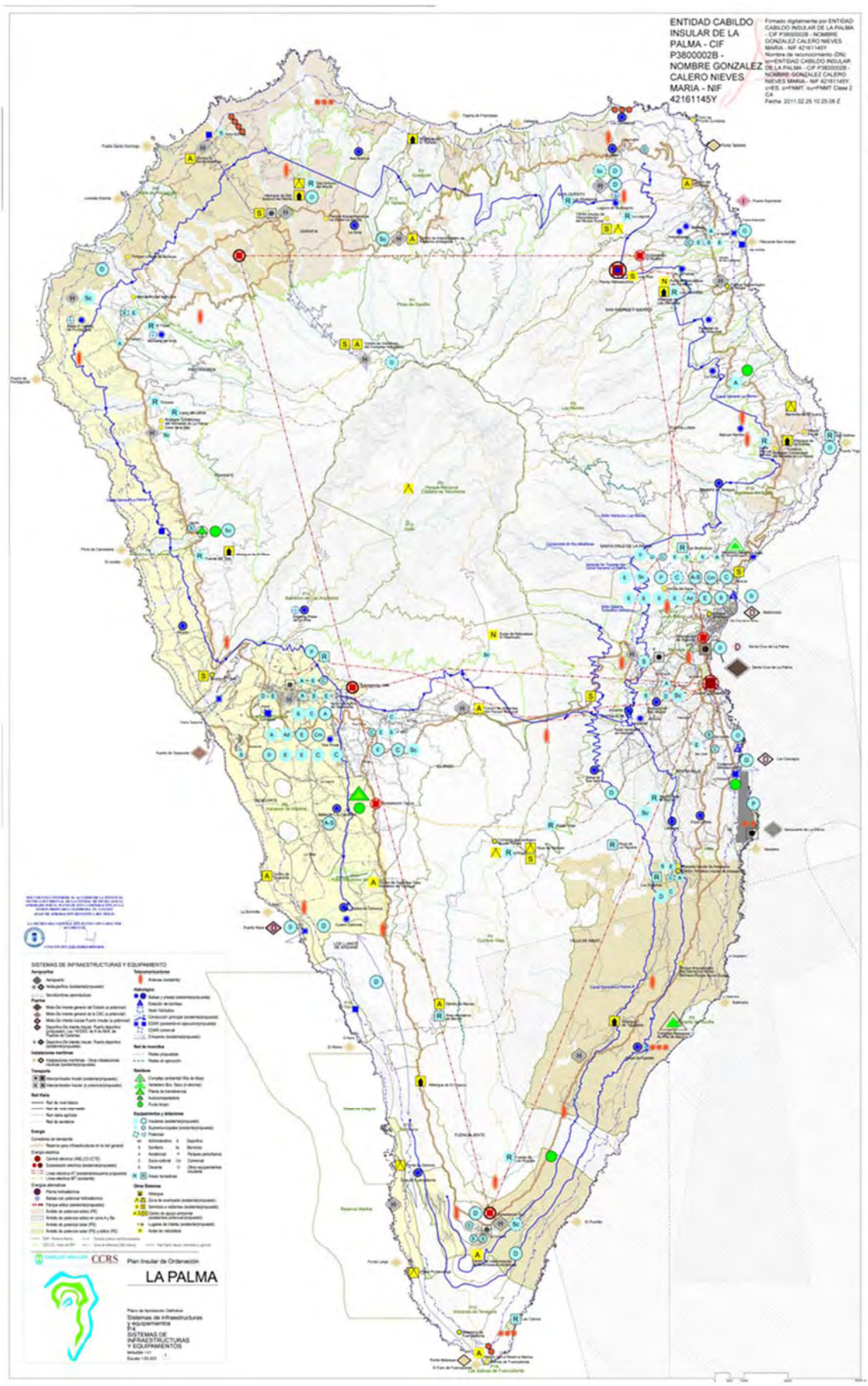
- En la Memoria de Ordenación se identifica la condición de doble insularidad como factor que acentúa el peso y significado de las relaciones con el exterior maximizando en consecuencia el valor de los nodos de entrada a la isla.

  Respecto al Puerto de Santa Cruz de La Palma, se acata la titularidad y competencia exclusiva de la Administración del Estado y se reconoce su papel de único protagonista en relación a las principales actividades portuarias, especialmente en relación a abastecimiento y transporte. En la Memoria de Ordenación se justifica el mantenimiento de la función comercial del puerto sin renunciar a la diversificación de servicios y a la integración con la ciudad.

  A pesar de las dificultades físicas de la costa insular, que condicionan la diversificación de funciones de los puertos de Tazacorte y Puerto Espínola, se considera conveniente su mejora y optimización a fin de que puedan ofrecer servicios de transporte a nivel local y disminuir la presión sobre el Puerto de Santa Cruz de La Palma. En el apartado 6.2.2.3. de la Memoria de Ordenación no se consideran suficientes las mejoras llevadas a cabo en ambos puertos como para que puedan asumir las funciones asignadas por el Plan Insular, por lo que estima necesarios nuevos estudios de posibilidades así como el desarrollo de su ordenación mediante los correspondientes Planes Especiales con el fin de posibilitar la realización de las actividades de relevancia insular: pesca, transporte de pasajeros y mercancías.

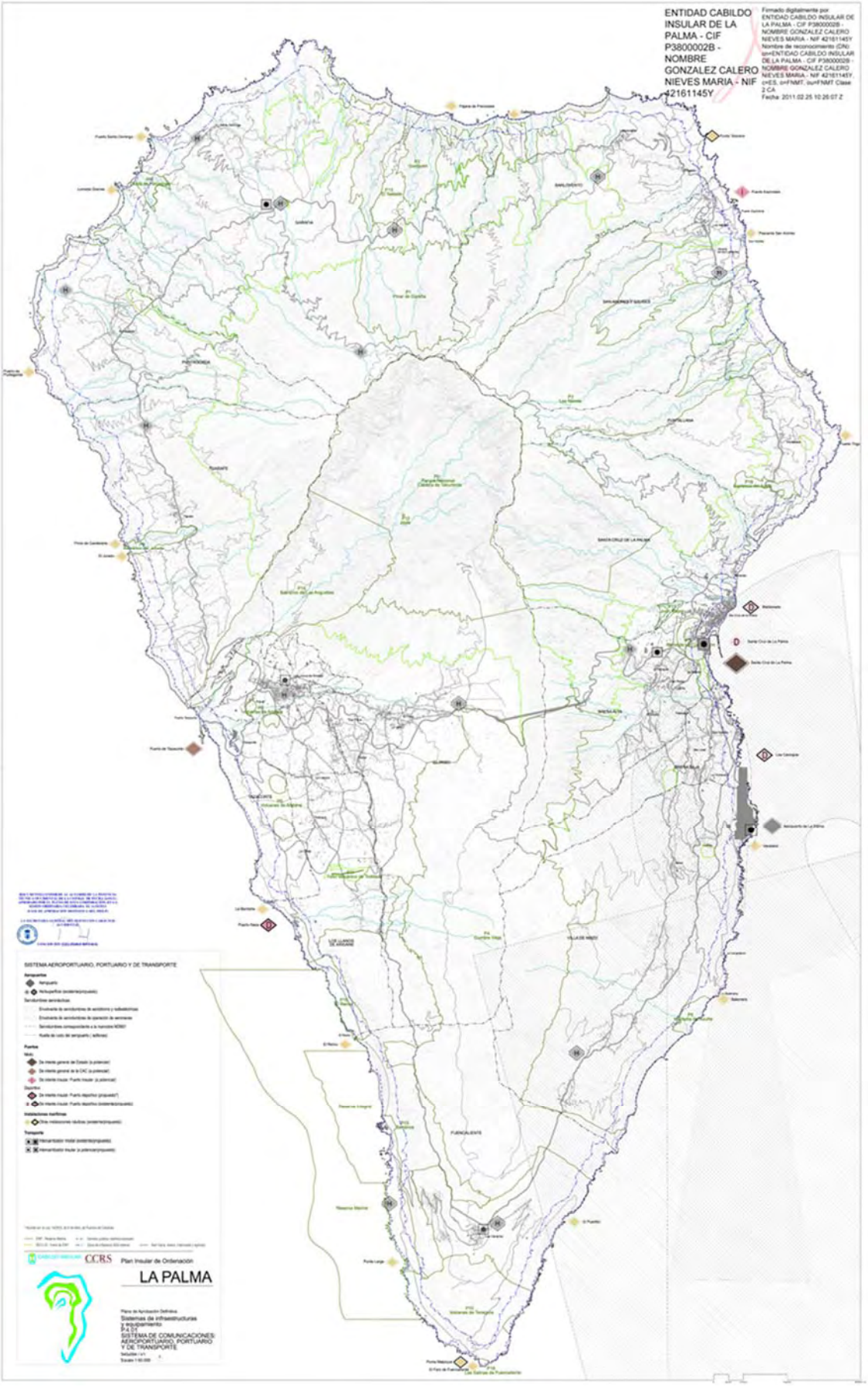
  Por otra parte, en el apartado 9.7.3. de la Memoria se designa el Área Industrial y Logística del Puerto de Santa Cruz como *área de actividad económica estratégica*.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Plano P.4 del PIOLP: Sistemas de infraestructuras y Equipamientos



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Plano P.4.01 del PIOLP: Sistemas de Comunicaciones: Aeroportuario, Portuario y de Transporte

- En el documento normativo del PIOLP el Puerto de Santa Cruz de La Palma queda regulado en los siguientes artículos:

  - En el art. 38 (R), que incluye a la infraestructura objeto de estudio entre aquellas actuaciones que recomienda someter al trámite de Evaluación de Impacto Ecológico.

  - En el art. 98 (NAD), que entre los objetivos insulares en materia de puertos incorpora los siguientes, específicamente referidos al Puerto de Santa Cruz de La Palma:

    - Mejorar la infraestructura portuaria para incrementar su capacidad para el tránsito marítimo entre las islas y con el exterior.

    - Propiciar especialmente las conexiones intermodales con y el aeropuerto.

    - Mejorar la integración del frente marítimo y el puerto y la ciudad.

    - Fomentar la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo.

  - En el art. 99 (NAD), que clasifica al Puerto de Santa Cruz de La Palma como de Interés General del Estado -por razón de su régimen de competencias-, y Mixto atendiendo a su uso o destino.

  - En el art. 101 (ND), referido a la ordenación urbanística de los puertos y que, con carácter supletorio en tanto se apruebe el Plan Territorial de Puertos e Instalaciones Portuarias de La Palma, encarga a los Planes Especiales –de ámbito Territorial en el caso del Puerto de Santa Cruz de La Palma- la regulación pormenorizada completa de las instalaciones y la definición de las áreas e instalaciones en agua y en tierra que requieren las actividades propias del puerto.

  - En el art. 102 (NAD), que regula la integración ambiental y funcional de los puertos, estableciendo medidas tales como la necesidad de evaluación de los posibles efectos negativos sobre los fondos marinos, con carácter previo a la redacción de proyectos de ampliación o adecuación de los puertos existentes; la incorporación de medidas correctoras que minimicen el impacto ambiental; la especial atención que los proyectos portuarios deberán prestar a las condiciones de seguridad y al realce del interés paisajístico de las instalaciones; o la imposición de que los instrumentos de planeamiento que desarrollen la ordenación de los ámbitos portuarios favorezcan la integración ambiental y funcional entre las zonas portuarias y los núcleos urbanos contiguos.

  - En el art. 115 (ND), que incluye al Puerto de Santa Cruz de la Palma en el conjunto de nodos del subsistema de transporte público marítimo, y en la ruta marítima prioritaria Los Cancajos-Santa Cruz de La Palma-Puerto Espíndola.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- En el art. 116 (ND), que como determinaciones fundamentales encarga a los Planes Generales y a los proyectos de la red básica insular la adecuación de la red viaria de acceso a los núcleos de población para admitir sistemas de transporte en plataforma preferente para transporte colectivo, especialmente en el caso de la conexión entre el aeropuerto y el Puerto y la ciudad de Santa Cruz de La Palma, así como la previsión de una plataforma exclusiva entre el aeropuerto y el puerto con la amplitud suficiente para permitir, caso de que sea necesario a medio-largo plazo, el establecimiento de servicios de tranvía o similar.

- En el art. 117 (ND), que referido al transporte de mercancías establece como necesidad, en atención a su carácter de punto de transferencia de mercancías, que el puerto disponga de las instalaciones necesarias para el almacenamiento de mercancías y contenedores, así como de áreas para el aparcamiento y el mantenimiento de vehículos especializados. Además, y como determinación general, la obligación de que en las áreas de actividad económica las instalaciones públicas o privadas cuenten con espacio suficiente en la parcela individual para permitir el acceso, carga y descarga de los vehículos sin que ello suponga interferencia en la vía pública.

- En el art. 225 (NAD), que incorpora al Puerto y frente marítimo de Santa Cruz de La Palma en la Zona C1.1m "Transformación de Litoral", estableciendo para dicha zona el objetivo de preservar áreas marinas para las obras de acondicionamiento necesarias para la implantación de infraestructuras portuarias o para el acondicionamiento de playas u otros lugares de interés litoral que precisen de obra marina para su acondicionamiento y regulando las condiciones de conservación supletorias en tanto se apruebe el previsto Plan Territorial Parcial de Ordenación del Litoral.

- En el art. 251 (NAD), que define los objetivos, definición y delimitación de la Zona D3.1 "Área Especializadas de Infraestructuras y Equipamientos" de la que forma parte el ámbito territorial objeto de estudio y para el que se señala el objetivo de reservar suelo suficiente para futuras instalaciones de infraestructuras y equipamientos de nivel insular o intermunicipal.

- En el art. 252 (ND), que establece las determinaciones de planeamiento para la Zona D3.1 y que ordena a los planes y proyectos de desarrollo la consideración de determinadas condiciones ambientales, como la eventual afección sobre la ZMT y los fondos marinos aledaños y sobre espacios de interés natural, la integración paisajística del perímetro de la actuación o la correcta ordenación de las instalaciones previstas en el entorno rústico y natural en relación a los principales valores naturales y paisajísticos, así como las infraestructuras modulares de gestión de residuos y aguas residuales para prevención de vertidos y contaminación de suelo y acuíferos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- En el art. 253 (NAD), que dispone el siguiente régimen de usos para la Zona D3.1:

  a) Principal: Infraestructura o equipamiento, en función de la zona específica.

  b) Compatibles autorizables: De esparcimiento en espacios no adaptados y adaptados tipo I

  c) Compatibles autorizables con limitaciones: De esparcimiento en espacios adaptados tipo II y III y terciario previstos por el Plan Insular o por el planeamiento territorial especial; de infraestructuras o de equipamientos, distintos al principal, previstos por el Plan Insular o por el planeamiento territorial especial.

  d) Prohibidos: Los no citados en los apartados anteriores y específicamente el residencial, excepto preexistente, productivo en todas sus categorías y ganadero en todas sus categorías.

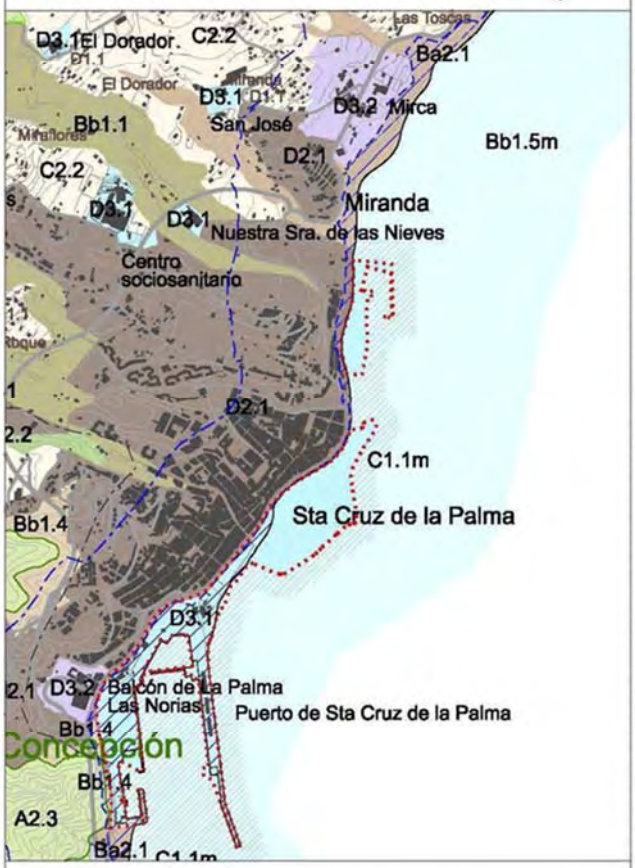
- En el art. 254 (NAD), que define los objetivos, definición y delimitación de la Zona D3.2 "Área Especializadas de Actividad Económica" que si bien no incluye las instalaciones portuarias de Santa Cruz de La Palma, sí que identifica con tal naturaleza al área que se extiende a poniente del sector norte de la terminal de carga de contenedores del puerto, reconociendo el carácter estratégico de su emplazamiento y con la que el puerto deberá relacionarse de manera adecuada.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

AE DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS 1 - FRENTE MARÍTIMO SANTA CRUZ

DATOS GENERALES

Zona OT:	D3.1 - Área especializada de infraestructuras y equipamientos
Superficie:	40,40 ha
Municipio:	Santa Cruz de la Palma
Sistema funcional:	Este



DESCRIPCIÓN

Actuación que contempla la reserva de suelo para la remodelación y regeneración del frente marítimo de Santa Cruz de la Palma, área urbana y litoral.

La delimitación de este ámbito responde al objetivo del Plan Insular de dinamizar la ciudad de Santa Cruz de la Palma, mejorar la integración del puerto, optimizar las circulaciones en este ámbito y cualificar las relaciones de la ciudad con el mar a través de la dotación de calidad y actividad en el frente marítimo.

El ámbito se sitúa reconociendo los usos especializados existentes y el potencial social y económico del lugar.

CONDICIONES

Clase y categoría de suelo

Clase y categoría de suelo a establecer por el Plan General: suelo urbano, en la categoría urbano consolidado.

Instrumentos de planeamiento

-Clasificación mediante PGO.

-Desarrollo mediante instrumento establecido por el Plan General de Ordenación.

Programa

El programa dará respuesta a los objetivos listados a continuación mediante los usos, espacios y actividades que se consideren adecuados: Estación Marítima, puerto deportivo, espacios libres, playa, aparcamiento, equipamientos culturales y deportivos, áreas de esparcimiento, comercio, ocio...

Objetivos del programa:

-Integración puerto-ciudad. Diversificación de servicios, ampliación y modificación de instalaciones de transporte de pasajeros y atraque de cruceros.

-Conexión de la actividad de la ciudad con el mar y disposición de las defensas frente a temporales.

-Dotación de la ciudad de nuevos espacios públicos abiertos al mar.

-Reactivación del frente marítimo de la ciudad y regeneración del fondo marino.

-Activación del crecimiento de la ciudad al Norte para consolidar el núcleo urbano.

-Regeneración económica de la urbe a través de las nuevas infraestructuras desarrolladas en todo este frente costero: puerto deportivo Barranco del Carmen, puerto deportivo Puerto de Santa Cruz, playa, espacios libres, etc.

Condiciones particulares

-Acceso: Garantizar en la ordenación del ámbito la relación del tráfico rodado de acceso y salida al puerto sin interferir en el flujo interno de la ciudad. Liberalización de la Avenida Marítima de tráfico insular y reordenación del ámbito.

-Entorno y adecuación ambiental: Garantizar la adecuada ordenación de nuevos espacios públicos en el frente marítimo, con la actividad existente. Formalización de una nueva playa con función doble: protección del frente marítimo ante las inclemencias marítimas y mejora medioambiental del frente marítimo devolviendo a la ciudad su conexión con el mar.

Necesidad de vincular la actuación al Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Santa Cruz de la Palma.

-Tipología: necesidad de garantizar las calidades estéticas de los elementos construidos y potenciar las estrategias de integración.

Condiciones ambientales

En caso de desarrollo directo mediante proyecto, este se someterá a Evaluación de Impacto Ambiental en la categoría que proceda.

El hecho de ubicarse sobre un tramo de escaso valor ambiental y donde existe ya un frente portuario y urbano de envergadura, que prácticamente coincide con el ámbito del área especializada portuaria, y el hecho de que los valores protegidos más próximos se localicen a una cota claramente superior a la del proyecto portuario, hace que las principales medidas a contemplar tengan que ver con el control de voladuras y otros trabajos de alto impacto durante el periodo de nidificación.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Ficha del Área Especializada de Infraestructuras y Equipamientos de las Normas del PIOLP

ÁREA ESPECIALIZADA 2 - INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA PUERTO DE SANTA CRUZ

DATOS GENERALES

Zona OT:	D3.2 - Área especializada de actividad económica
Superficie:	15,67 ha
Municipio:	Breña Alta y Breña Baja
Sistema funcional:	Este
Carácter:	Estratégico

CONDICIONES

Clase y categoría de suelo

Clase y categoría de suelo a establecer por el Plan General: suelo urbano y urbanizable industrial.

Instrumentos de planeamiento

-Clasificación mediante PGO.
-Desarrollo mediante Planes Parciales.

Programa

-Área logística: terminal de carga, terminal de contenedores, oficinas, parque empresarial.
-Área industrial: talleres, almacenes, naves industriales.
-Servicios complementarios: aparcamiento, mantenimiento, seguridad, restauración, ...

Condiciones particulares

-Ordenación pormenorizada: el ámbito dispone de ordenación pormenorizada parcial (trama), correspondiente a suelo urbano y Plan Parcial aprobado.
-Acceso: Garantizar en la ordenación del sector las relaciones de acceso desde la vía LP-2 sin interferir con el buen funcionamiento de la misma.
-Entorno y adecuación ambiental: Garantizar adecuada implantación de la actividad industrial y su relación con los asentamientos circundantes y el ámbito litoral.
-Tipología: Necesidad de garantizar las calidades de los elementos construidos que configuraron la puerta de acceso a la Capital Insular.

Condiciones ambientales

Por su ubicación y dimensiones deberá prestar especial atención a la integración ambiental y paisajística en relación a los valores naturales, geomorfológicos litorales y paisajísticos, sin menoscabo de las medidas adicionales que deberán tomarse de acuerdo con las prescripciones de la Administración ambiental y las recogidas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Insular.

DESCRIPCIÓN

Área especializada destinada a las actividades industriales y logísticas vinculadas al sistema del puerto de Santa Cruz de La Palma.

La delimitación de este ámbito responde a la voluntad del Plan Insular de reestructurar las áreas industriales y logísticas del Puerto y a la necesidad de potenciar y mejorar el funcionamiento de las puertas de entrada a la Isla.

El ámbito se sitúa adyacente al puerto, reconociendo el uso especializado existente y la relación funcional que le vincula. La accesibilidad, clave en la delimitación del área, se estructura a partir de la Red Insular.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Ficha del Área Especializada de Actividad Económica de las Normas del PIOLP

6.2. Planes Territoriales Especiales de aplicación

6.2.1. El Plan Territorial Especial de Ordenación de la actividad Turística de la isla de La Palma (vigente)

El PTEOT^{LP} tiene su origen en el mandato expreso contenido en la Disposición Adicional Primera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (en adelante LCD), que les otorgó en su exposición de motivos el carácter de excepcionales, y encomendó a los cabildos insulares la formulación de dicha figura de planeamiento territorial. La LDC, pues, recogió el régimen especial de la islas de La Palma, La Gomera y El Hierro expresado en la Disposición Adicional Primera de la Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, y desarrollado por la Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial de la actividad turística en dichas islas, que preveía la posibilidad de formular y tramitar dichos planes territoriales especiales de ámbito insular en tanto no se aprobaran los Planes Insulares de Ordenación.

Se trata de un instrumento caracterizado por su especialidad -se debe limitar a la ordenación del sector turístico-, por su tramitación simplificada y por su operatividad trianual, expresión de su objeto de adaptar la ordenación turística insular a las condiciones y límites del desarrollo territorial y turístico decidido trianualmente por una Ley del Parlamento de Canarias.

El vigente PTEOT^{LP} quedó aprobado definitivamente, de modo parcial, mediante el Decreto 95/2007, de 8 de mayo (BOC nº 94, de 10 de mayo de 2007), suspendiéndose la aprobación de determinadas actuaciones hasta la subsanación de las deficiencias advertidas, señaladas en el artículo 2 del antedicho Decreto.

En sesión del Consejo de Gobierno de Canarias celebrada el día 27 de mayo de 2008 se aprueba el Decreto 123/2008 (BOC nº 111, de 5 de junio de 2008), por el que se aprueban definitivamente la mayor parte de los ámbitos suspendidos del PTEOT^{LP}, excepto Balcones de Mazo (ACP-2), Martín Luis (ACP-5), La Tahona (ACP-7), Las Hoyas (ACP-9) y Las Manchas (ACP-13). Estos últimos quedarían aprobados en sesión plenaria ordinaria del Cabildo Insular de La Palma, de 9 de octubre de 2009, por estar vinculadas a un equipamiento estructurante, excluyendo a la ACP-7 del PTEOT^{LP} que quedaría excluida por no contar con dicha justificación.

Finalmente, el Consejo de Gobierno de Canarias aprueba definitivamente la ordenación íntegra contenida en el PTEOT^{LP} mediante Decreto 120/2010, de 2 de septiembre (BOC nº 180, de 13 de septiembre de 2010).

Aunque por razón del objeto de sus determinaciones el PTEOT^{LP} no establece regulación específica sobre el Puerto de Santa Cruz de La Palma, sí reconoce su papel como impulsor de la actividad turística en las siguientes normas:

- En la Norma 19, afirmando la necesidad de adecuar el sistema portuario en la capital para optimizar las funciones de turismo de cruceros y zona para atraques deportivos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- En la Norma 20, incluyendo el conjunto de equipamientos marítimos que se desarrollan en el litoral de Santa Cruz de La Palma, aledaños al puerto, en el sistema territorial de equipamiento turístico, y proponiendo la modificación de la zona náutica-recreativa del puerto, remitiendo a la planificación global del litoral el estudio de la alternativa de transformación de la marina interior a un espacio portuario exterior a la actual dársena, si bien admite la necesidad de una plena justificación a dicha alternativa por cuanto supone importantes costes añadidos y una transformación importante del borde litoral.

6.2.2. Planes Territoriales Especiales remitidos por el PIOLP

A continuación se exponen aquellos Planes Territoriales Especiales cuyo objeto de ordenación afecta de forma más directa al Puerto de Santa Cruz de La Palma.

El modelo propuesto por el PIOLP es desarrollado por Planes Territoriales de Ordenación, encargados de establecer las condiciones para la consecución de los objetivos y determinaciones previstas en él. El artículo 17 del texto normativo del PIOLP considera prioritarios, entre otros, los Planes Territoriales Especiales de Riesgos, Infraestructuras Energéticas y Paisaje, estableciendo un plazo de dos años a partir de la aprobación definitiva del Plan Insular para que dichos planes culminen su redacción y tramitación. Sin embargo, ninguno de ellos ha alcanzado todavía la aprobación definitiva, encontrándose en distintas fases de tramitación.

- **Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos. (PTE-1)**

  El PIOLP recoge el mandato de la LDC referido al deber del Cabildo de La Palma de redactar y aprobar un Plan Territorial Especial que establezca una zonificación de la isla vinculada a los riesgos existentes y potenciales (volcánico, sísmico, hidrológico, incendios forestales, riesgos derivados de la inestabilidad de vertientes y desprendimientos y riesgos tecnológicos), así como las condiciones para la implantación de las infraestructuras, edificaciones y equipamientos susceptibles de provocar riesgo o bien de los usos y las instalaciones susceptibles de generarlo como, por ejemplo, depósitos de combustible.

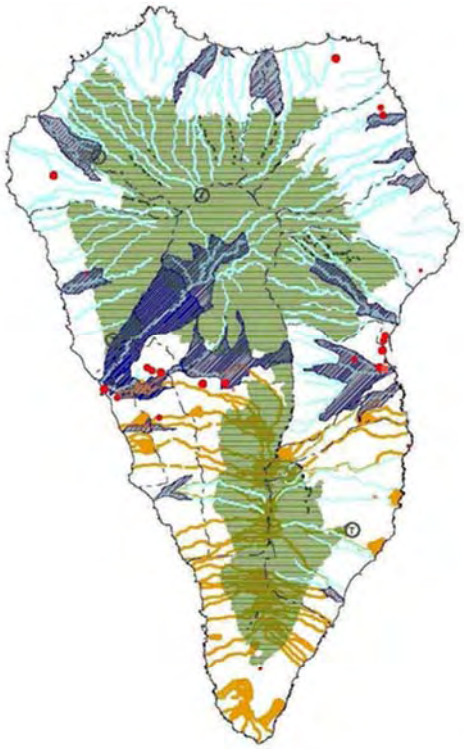
  El Puerto de Santa Cruz de La Palma quedará afectado por dicho plan territorial por cuanto la Ficha de Objetivos y Condiciones del Plan Insular, que se expone a continuación, identifica en el interior del puerto varios puntos de riesgo tecnológico debido a la existencia de infraestructuras de almacenamiento, gestión y transporte de combustibles.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

PTE-1 DE PREVENCIÓN DE RIESGOS

DATOS GENERALES

Programación:	Plazo de 2 años para su desarrollo y tramitación
Agentes:	Cabildo de La Palma.
Ámbito de aplicación:	Ámbitos de riesgo a definir por el Plan o en su defecto, ámbito definido por el Plan Insular.



OBJETIVOS

El Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos de La Palma constituye el instrumento básico de planificación territorial, marco de referencia de la actuación de la administración en materia de prevención de riesgos naturales y antrópicos, y de la ordenación de equipamientos de protección civil en el ámbito insular. El objetivo principal es establecer una zonificación de la Isla vinculada al riesgo existente (volcánico, sísmico, hidrológico, incendios forestales, riesgos derivados de la dinámica de vertientes y riesgos tecnológicos), localizar los ámbitos más vulnerables y establecer los criterios y medidas que deben seguir los instrumentos de planeamiento urbanístico para su prevención y gestión. Asimismo será tarea del Plan establecer los criterios y medidas que permitan la construcción, mejora y consolidación de una red eficiente de equipamientos de protección civil.

CONDICIONES

Criterios de ordenación

Los criterios de ordenación son los definidos por la Memoria y las Normas del Plan Insular para cada uno de los ámbitos de riesgo. Se deberán garantizar estos criterios a partir de los siguientes objetivos:

1. Localización de riesgos potenciales en la Isla y establecimiento de la zonificación pertinente acorde con los niveles de vulnerabilidad de los ámbitos afectados, ya sea por motivo de su ubicación o por sus características intrínsecas.
2. Establecer los objetivos y medidas para la minimización del riesgo de los emplazamientos e infraestructuras existentes y de prevención de riesgo en vista a futuras instalaciones o ampliaciones de las ya existentes, que se deberán traducir en los correspondientes programas de actuación.
3. Establecer los programas de información y sensibilización, programas e infraestructuras de prevención y herramientas de gestión de cada uno de los riesgos.
4. Garantizar la creación o compleción de la red de equipamientos de protección civil adecuada para la prevención y gestión de los distintos riesgos.
5. Establecer, a través de la regulación, los criterios de ordenación básicos para la minimización de los distintos riesgos.

Contenido básico

El Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos contendrá:

1. El análisis de los recursos de equipamientos de protección civil disponibles en la Isla.
2. Valoración y diagnosis de los recursos existentes así como su idoneidad cualitativa, cuantitativa y en relación a su distribución por la geografía insular.
3. Análisis y clasificación de riesgos y su localización insular: volcánico (lavas y piroclastos), sísmico, hidrológico (riesgo de avenidas), riesgos derivados de la dinámica de vertientes (desprendimientos, deslizamientos, etc.), riesgos tecnológicos (transporte de mercancías peligrosas y almacenamiento de sustancias peligrosas), etc.
4. Valoración y diagnóstico de los riesgos y zonificación derivada a escala insular.
5. Vinculación de la zonificación de riesgo a la zonificación del Plan Insular.
6. Infraestructura de gestión del riesgo: prevención, red de control y seguimiento e infraestructura de intervención inmediata.
7. Establecimiento de los criterios de diseño para evitar o minimizar los riesgos, tanto en los espacios rústicos y naturales como en los sectores urbanizados existentes y en los ámbitos y sectores pendientes de desarrollar, y adopción de las determinaciones para la corrección de las situaciones de riesgo existentes, en particular la modificación, sustitución o eliminación de edificaciones e infraestructuras que se encuentren en situación de peligro o puedan provocar riesgos, especialmente en relación con los desprendimientos y deslizamientos y las avenidas.
8. Definición de las áreas que deberán ser excluidas del proceso de urbanización y edificación por razones de riesgo y los criterios a seguir en el trazado y diseño de las infraestructuras por tal causa.
9. Valoración de las consecuencias que deriven de la aplicación del propio plan sobre suelos clasificados como urbanizables o urbanos incluidos por el PTE de Prevención de Riesgos en zona de riesgo.
10. Criterios de ordenación de la red de equipamientos de Protección Civil, en concordancia con las necesidades detectadas y con las previsiones del Plan Insular.

CCBS Plan Insular de Ordenación
LA PALMA

297x230 / V1
Escala: 1:300.000

RIESGO DE INCENDIOS FORESTALES
- Torres antiincendios
- Zonas de alto riesgo de incendios forestales

RIESGO HIDROLÓGICO
- Barrancos
- Acumulación de cuencas

RIESGO TECNOLÓGICO
- Combustible
- Gas
- Polvorín

RIESGO VOLCÁNICO
- Conos volcánicos estudiados
- Posible dirección de la erupción

0 2500 5000 10000 20000m

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Ficha del Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos

- **Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje (PTE-3)**

El artículo 79 del texto normativo del PIOLP remite a un Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje (PTEOP) el desarrollo de su contenido paisajístico.

En el momento de redactar el presente instrumento de planeamiento tan solo se ha publicado el Documento de Estudios Previos, con carácter preparatorio al inicio del procedimiento de redacción y tramitación del Plan, en virtud del artículo 11 del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, y que contiene los antecedentes teóricos, conceptuales y metodológicos relacionados con el marco de planificación del paisaje.

Por razón de su naturaleza de Documento de Estudios Previos, queda limitado a un documento preparatorio con carácter informativo.

UNIDAD ÁREA ESPECIALIZADA DE INFRAESTRUCTURAS

Para la definición de esta unidad se ha tomado en consideración la propuesta del PIOLP.

NIVEL TAXONÓMICO

Nombre de la unidad: Área especializada de infraestructuras
Asociación: Edificado e infraestructuras
Tipo de paisaje: Área de especialización
Subtipo de Paisaje: Áreas susceptibles de transformación (propuesta). Áreas parcialmente transformadas. Áreas totalmente transformadas.
Nomenclatura: LP

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Localización: en toda la franja insular de medianías y costas. Municipios que engloba: Santa Cruz de La Palma, Breña Baja, Puntallana, San Andrés y Saúces, Barlovento, Puntagorda, Los Llanos de Aridane y Fuencaliente.

Estadístico:

Unidades Paisaje	Extensión (Has)				
Sistema de infraestructuras	137,10				
Orientación (G°)					
Unidades Paisaje	Mínima	Máxima	Rango	Media	Desviación Estándar
Sistema de infraestructuras	-1,00	359,94	360,94	83,53	73,82
Pendiente (G°)					
Unidades Paisaje	Mínima	Máxima	Rango	Media	Desviación Estándar
Sistema de infraestructuras	0,00	63,44	63,44	4,76	7,32
Rugosidad (G°)					
Unidades Paisaje	Mínima	Máxima	Rango	Media	Desviación Estándar
Sistema de infraestructuras	0,00	80,93	80,93	10,66	18,24
Radiación (WH-m2)					
Unidades Paisaje	Mínima	Máxima	Rango	Media	Desviación Estándar
Sistema de infraestructuras	3887,92	5891,78	2003,85	5799,58	145,74
Porcentaje edificado					
Unidades Paisaje	% Edificado				
Sistema de infraestructuras	0,42				
Porcentaje ENP					
Unidades Paisaje	% ENP				
Sistema de infraestructuras	0,00				
% Infraestructuras (viario)					
Unidades Paisaje	% Viario				
Sistema de infraestructuras	5,67				

Clasificación del suelo: sistema general en suelo urbano y rústico.

ORGANIZACIÓN DEL PAISAJE

El sistema de infraestructuras portuarias incluye los puertos existentes, y sus modificaciones.

Puerto de Santa Cruz de La Palma

Puerto de Tazacorte

Puerto Spíndola en Los Saúces y San Andrés.

El aeropuerto insular de La Palma, incluida su ampliación.

Asimismo, se incluyen las actuaciones de los frentes marítimos de Santa Cruz de La Palma (susceptible de transformación) y Tazacorte (parcialmente transformado)..

Respecto a los puertos deportivos e instalaciones de deportes acuáticos se toman en consideración del PIOLP los siguientes:

Puerto Norte de Santa Cruz de La Palma, Maldonado (susceptible de transformación).

Puerto de Santa Cruz de La Palma (parcialmente transformado).

Los Cancajos, en Breña Baja. (susceptible de transformación).

Puerto Naos, en Los Llanos de Aridane (susceptible de transformación).

Los principales embalses de la isla son tomados también en consideración.

El paisaje se organiza en base a la infraestructura, el buen funcionamiento de la misma implica que la funcionalidad sea el criterio tenido en cuenta.

Componentes:

Abiótico: el sustrato físico

Biótico: el principal recurso afectado es la biocenosis marina

Antrópico: la urbanización, infraestructura y en menor medida la edificación.

Dinámica: el desarrollo de estas áreas especializadas de infraestructura dependerá de la gestión del PIOLP y de la adaptación del planeamiento urbanístico al mismo.

Fragilidad: la infraestructura independientemente de su ejecución influye en la calidad paisajística final, únicamente puede contrarrestarse con medidas de orden estético.

Impactos: explanadas como lugares de almacenamiento o aparcamiento, trafico rodado (incluido vehículos pesados), ruidos, fuente de malos olores.

Estado de Conservación: por lo general el estado de conservación de la infraestructura es duradero por sus características constructivas.

PERCEPCIÓN DEL PAISAJE

Marco escénico: este paisaje eminentemente funcional plantea una integración estética complicada, sin embargo su frecuente uso por parte de la población (puertos y aeropuertos) discrimina la percepción negativa que suelen tener estas infraestructuras.

Barreras visuales: Las infraestructuras forman importantes pantallas visuales en el territorio.

Textura:

Grano: Grueso

Densidad: Denso

Regularidad: En grupos

Contraste interno: Poco contrastado

Color: Predomina los colores grises.

Lineas: El carácter lineal es uno de los principales elementos que otorga identidad a las infraestructuras

Volúmenes: La volumetría no es uno de los elementos más impactante de esta unidad (por lo menos en alzado, salvo el caso de las escolleras-diques o de las terminales)

Variaciones: el paisaje las infraestructuras no es tendente a variaciones salvo que por causas de funcionalidad se opte por ampliaciones o reformas, las cuales suelen introducir cambios sustanciales en el paisaje de las infraestructuras.

Hitos y singularidades: no destacan.

Ficha del PTEOP de la Unidad de Paisaje a la que pertenece el Puerto de Santa Cruz de La Palma

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- **Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias de La Palma (PTE-4)**

El Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias (PTEPIP), aún pendiente de redacción y tramitación, debe constituir el instrumento normativo de planificación de la política sectorial en la isla en el marco del Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias, sin perjuicio de la competencia que la Consejería competente tiene sobre cada puerto concreto y el Estado en el Puerto de Santa Cruz de La Palma. Deberá incluir las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición de equipamientos y

servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias en la isla.

La ficha de dicho instrumento de ordenación territorial, que se expone a continuación, recoge el criterio de ordenación establecido para el Puerto de Santa Cruz de La Palma por el PIOLP, consistente en la concreción de los ámbitos y diseño para garantizar la diversificación de los servicios ofrecidos, ampliando y modernizando las instalaciones para el transporte de pasajeros y atraque de cruceros, la integración del frente marítimo en la ciudad, la mejora del sistema de acceso y la organización del espacio industrial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

PTE-4 DE PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS

DATOS GENERALES

Plazo para el desarrollo de planes:	Plazo de 4 años para su desarrollo y tramitación
Agentes:	Cabildo de La Palma.
Ámbito de aplicación:	Sistema portuario y marítimo de La Palma: puertos comerciales, de pasajeros, pesqueros y deportivos.

CONDICIONES

Criterios de ordenación

Los criterios de ordenación son los definidos por la Memoria y las Normas del Plan Insular para los sistemas portuarios y marítimos de La Palma.

1. Para los puertos comerciales, de pasajeros y pesqueros (mixtos):

a) Puerto de Santa Cruz de la Palma. Concreción de los ámbitos y diseño para garantizar la diversificación de los servicios ofrecidos, ampliando y modernizando las instalaciones para el transporte de pasajeros y atraque de cruceros, integración del frente marítimo en la ciudad, mejora del sistema de acceso y organización del espacio industrial.

b) Puertos de Tazacorte y de Puerto Espíndola. Estudio de posibilidades de diversificación de los usos actuales mediante la realización de actividades de relevancia insular tipo pesca, transporte de pasajeros y mercancías entre los puertos de la isla.

2. Para los puertos deportivos: Previsión de dos nuevos puertos deportivos incluidos en el sistema portuario de interés insular, Puerto Naos y Los Cancajos y potenciación de la presencia del uso deportivo en los puertos mixtos de Santa Cruz de La Palma, Tazacorte y Puerto Espíndola.

3. Para otras instalaciones portuarias: Condiciones de admisibilidad de puertos turísticos como actuaciones complementarias . La incorporación de nuevos puertos turísticos nunca podrá suponer alternativa o competencia a la implantación de los puertos deportivos señalados por el Plan Insular, y deberán garantizar las condiciones óptimas de emplazamiento.

4. Para otras instalaciones marítimas:

Criterios de actuación en embarcaderos, varaderos o similares y determinación de las condiciones de acceso e instalaciones terrestres si fuera necesario.

La definición y las condiciones de ordenación pormenorizadas de cada uno se desarrollará mediante Planes Especiales de ordenación. El Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias podrá determinar excepciones a este requerimiento.

Contenido básico

Según legislación sectorial aplicable en materia de puertos.

OBJETIVOS

El Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias constituye el instrumento normativo de planificación de la política sectorial en la Isla en el marco del Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias, sin perjuicio de la competencia que la Consejería tiene sobre cada puerto concreto y el Estado en el Puerto de Santa Cruz . Incluye las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias en la Isla.

El Plan establecerá la ordenación del sistema portuario Insular, en relación al modelo definido por el Plan Insular, garantizando así la integración de las propuestas, la coordinación de las actuaciones con el resto de sistemas, la protección de los recursos litorales afectados y la consideración de las disposiciones de los distintos planes que tienen competencias en el ámbito costero.

CCBS Plan Insular de Ordenación
LA PALMA

297x210 / V1
Escala 1:350.000

Puertos

Mixto
- De interés general del Estado (a potenciar)
- De interés general de la CAC (a potenciar)
- De interés insular. Puerto insular (a potenciar)

Deportivo
- De interés insular. Puerto deportivo (propuesto)

Instalaciones marítimas
- Otras instalaciones náuticas (existente/propuesto)

0 2500 5000 10000 20000m

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Ficha del Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias

- **Plan Territorial Especial de Transporte (PTE-9)**

El artículo 113 del texto normativo del PIOLP remite la planificación de los servicios de transporte de la isla a un Plan Territorial Especial de Transporte (PTET), cuya redacción y tramitación aún no ha tenido lugar.

El objetivo señalado por el PIOLP a dicho Plan Territorial Especial es el de la integración de los distintos modos de transporte y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras de transporte, así como la promoción de las políticas de movilidad sostenibles, con el fin de garantizar una comunicación insular e interinsular continua.

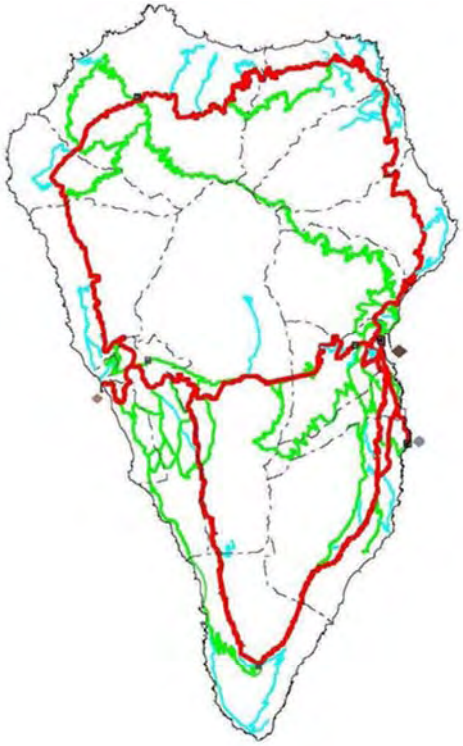
La incidencia del PTET sobre el Puerto de Santa Cruz de La Palma es evidente, por cuanto las determinaciones del Plan deberán garantizar, entre otros objetivos y tal como se expone en la ficha adjunta, los de garantizar que el sistema cubre la demanda de movilidad de la población entre los núcleos residenciales, los centros de actividad económica, los equipamientos y los sistemas aeroportuario y portuario; prever y ordenar las intervenciones a realizar en materia de transporte público de viajeros y de mercancías por vía aérea, marítima y terrestre; y establecer condiciones y criterios para la ordenación de las redes y nodos de transporte.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

PTE-9 DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA PALMA

DATOS GENERALES

Programación:	Plazo de 4 años para su desarrollo y tramitación
Agentes:	Cabildo de La Palma.
Ámbito de aplicación:	Red de transporte público e infraestructuras de transporte.



OBJETIVOS

El Plan Territorial Especial del Tranporte de La Palma constituye el instrumento básico de planificación territorial y estratégica de la movilidad en la Isla.

El objetivo principal del Plan es la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras de transporte. Se promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transporte y la promoción de las políticas de movilidad sostenibles, con el fin de garantizar una comunicación insular e interinsular continua.

El Plan deberá garantizar la integración y ejecución de las propuestas, la protección de los recursos afectados y la consideración de las disposiciones de los distintos planes que tienen competencias en el ámbito de intervención.

CONDICIONES

Criterios de ordenación

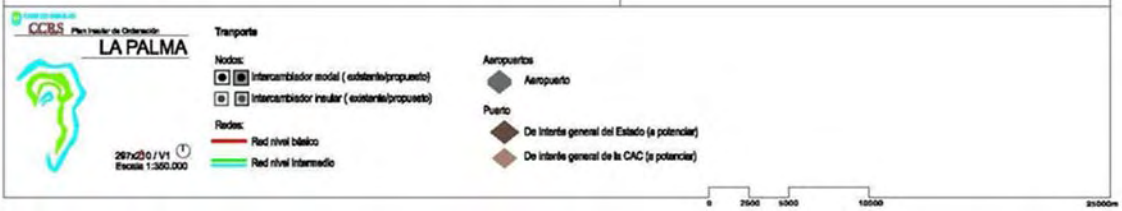
Los criterios de ordenación son los definidos por la Memoria y las Normas del Plan Insular para los sistemas de transporte. Se deberán garantizar estos criterios a partir de los siguientes objetivos:

1. Fomentar la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en la Isla, garantizando la accesibilidad a la Isla desde el exterior y a todos sus puntos.
2. Prever y ordenar las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas con mayor potencialidad.
3. Garantizar que el sistema de transporte de viajeros cubre la demanda de movilidad de la población entre los núcleos residenciales, los centros de actividad económica, incluidas las zonas turísticas, los sistemas aeroportuario y portuario y los equipamientos insulares y supramunicipales.
4. Prever y ordenar las intervenciones a realizar en materia de transporte público de viajeros y de mercancías por vía aérea, marítima y terrestre.
5. Establecer condiciones y criterios para la ordenación de las redes y nodos de transporte.

Contenido básico

Además del contenido fijado en la legislación sectorial aplicable en materia de transporte contendrá:

1. Valoración de la situación actual del transporte.
2. Previsión de la movilidad, por períodos, en el horizonte del Plan Insular y planificación y condiciones para los estudios de movilidad.
3. Planificación de los transportes públicos regulares por carretera priorizando la consecución de un transporte insular integrado, coordinando los distintos modos de transporte terrestre en cuanto a horarios, frecuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación para colectivos sensibles.
5. Ordenación del sistema de redes y nodos de transporte acorde con el modelo territorial previsto el en Plan Insular. Redes: red insular, red de sistema funcional y red local. Nodos-Intercambiadores: Modales, Insulares y paradas de guaguas.
6. Planificación y reserva de las infraestructuras básicas de transporte terrestre:
-Vertebración del transporte colectivo de la isla mediante una red jerárquica y diversificada.
-Localización estratégica de aparcamientos para la compaginación del uso del trasporte privado y público (Paradas preferentes de transporte de viajeros, Estaciones de transporte de viajeros, Intercambiadores).
-Compaginación del uso del trasporte privado y público mediante la localización estratégica de aparcamientos y mejora del acceso peatonal, o con otros medios, a los nodos de transporte colectivo (Aparcamientos disuasorios).
-Preparación de la red viaria para que acoja los sistemas de transporte terrestre público mediante la previsión de carriles especializados que puedan garantizar tiempos mínimos de recorrido desde cualquier punto de la isla, sin que ello suponga necesariamente la adición de carriles a lo largo de toda una vía. (Carriles guagua-taxi y de vehículos de alta ocupación)
7. Planificación del sistema de transporte de mercancías.
8. Programación de las actuaciones en las redes, nodos y servicios de transporte insular integrado.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Ficha del Plan Territorial Especial de Transporte de La Palma

6.3. Actuaciones de otras Administraciones con incidencia en el ámbito de estudio

Se expone a continuación una síntesis de aquellos planes de ordenación y proyectos con incidencia directa en el ámbito de estudio:

Operación Singular o Plan Director del Frente Marítimo de Santa Cruz de La Palma.

Se expone a continuación una síntesis de su contenido:

El Plan Director tiene por objetivo principal dotar a Santa Cruz de la Palma de las estructuras necesarias para regenerar el tejido urbano, en un futuro, que permita fortalecer el ámbito social y económico de la ciudad. Las actuaciones más relevantes a realizar que permitan hacer realizable dicho objetivo serían:

- *El desarrollo de la vía de circunvalación de la ciudad* (ya ejecutado).
- *La protección y remodelación de todo el frente marítimo de la ciudad.*
- *La reestructuración del sistema portuario para optimizar y potenciar la relación puerto-ciudad.*

El Plan Director propone como líneas básicas de actuación las siguientes:

1. *Integración puerto-ciudad*
2. *Conexión de la actividad de la ciudad con el mar y disposición de las defensas frente a temporales*
3. *Dotación de la ciudad de nuevos espacios públicos abiertos al mar*
4. *Reactivación del frente marítimo de la ciudad y regeneración del fondo marino*
5. *Activación del crecimiento de la ciudad al norte para consolidar el núcleo urbano*
6. *Regeneración económica de la urbe a través de las nuevas infraestructuras desarrolladas en todo este frente costero*

Los problemas a resolver por el Plan Director y que desarrolla en el mismo son:

1. *La desviación del tráfico rodado de acceso y salida del puerto en dirección a la vía de circunvalación, sin interferir en el flujo interno de la propia ciudad y la desviación del tráfico de norte–sur de la isla a la vía alternativa, sin acceder a la trama urbana. La rotonda situada inmediatamente a la salida del túnel que cruza el cono volcánico resuelve dichos problemas desviando directamente el tráfico, que proviene del aeropuerto a la circunvalación y otras direcciones de la isla y posibilitando la salida directa del tráfico portuario a la vía exterior.*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

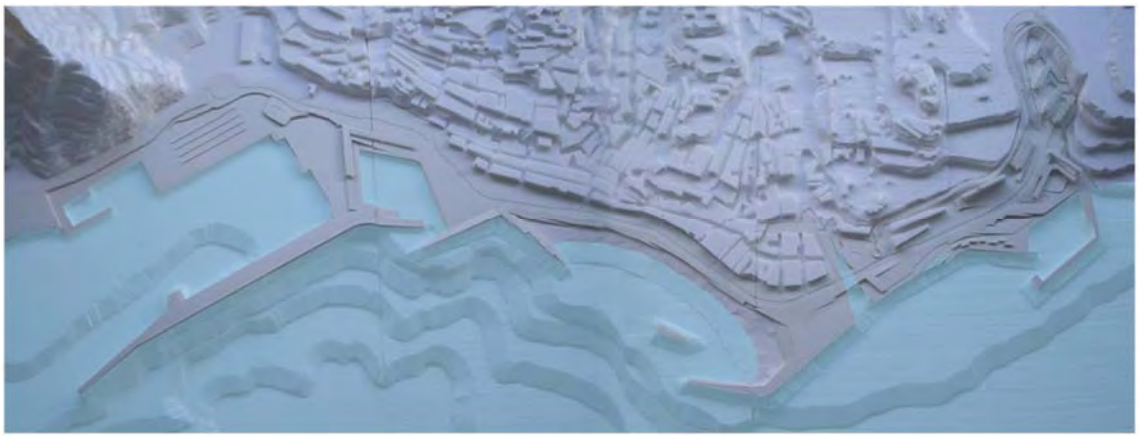
2. *La Avenida Marítima quedará liberada del tráfico de la vía insular, disponiendo solamente de tráfico interno, lo cual permite mayor fluidez y permeabilidad con el resto de las vías de la ciudad. Dicha Avenida dispondrá de cuatro carriles rodados con aparcamientos discontinuos a ambos lados de la vía, posibilitando giros de tráfico en los lugares estratégicos de la trama.*

3. *Se propone un crecimiento continuo del núcleo urbano, paralelo a la costa, evitando la barrera física actual del barranco de las Nieves. Mediante una estrategia de consolidación y ubicación de zonas comerciales se potenciarán los sistemas dotacionales y económicos de la zona.*

4. *Se introducen nuevos espacios públicos abiertos que demanda la ciudad y que son fundamentales en el uso lúdico y mejora ambiental del frente marítimo.*

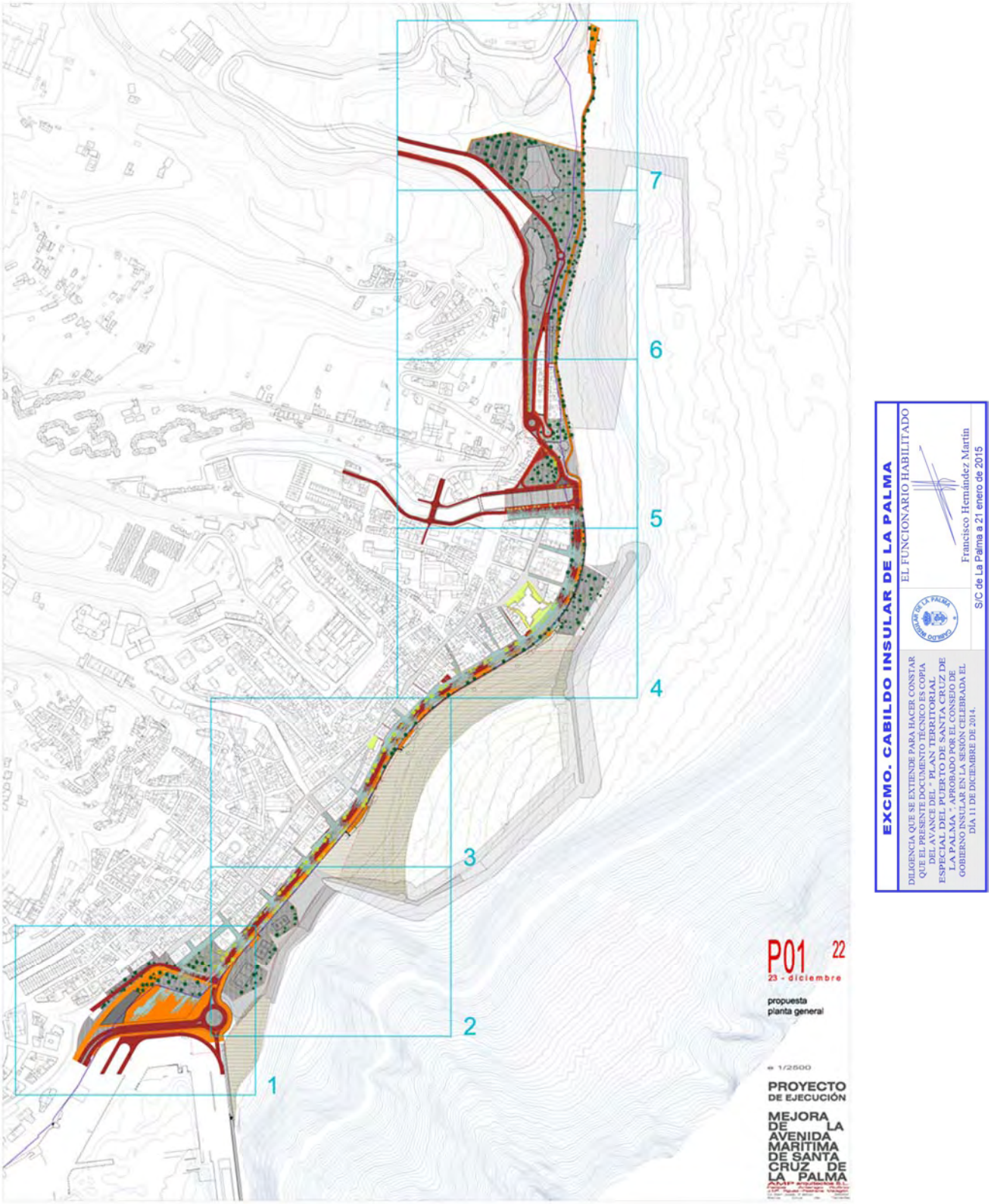
5. *Además de los aparcamientos sobre rasante a ubicar sobre la Avenida Marítima se establecen diferentes núcleos de aparcamiento subterráneo que mitiguen la grave deficiencia que tiene actualmente la ciudad de zonas de aparcamiento.*

Se formaliza la nueva playa que cumplirá dos funciones principales, ofreciendo en primer lugar una protección del frente marítimo ante las inclemencias marítimas, y en segundo lugar mejora ambientalmente el frente costero devolviéndole a la ciudad marítima su vinculación inexorable con el mar.



Maqueta de la nueva playa propuesta en la Operación Singular del Puerto, la Playa y el Puerto

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



Planta General de la propuesta de ordenación de la Operación Singular del Puerto, la Playa y el Frente Marítimo de Santa Cruz de La Palma

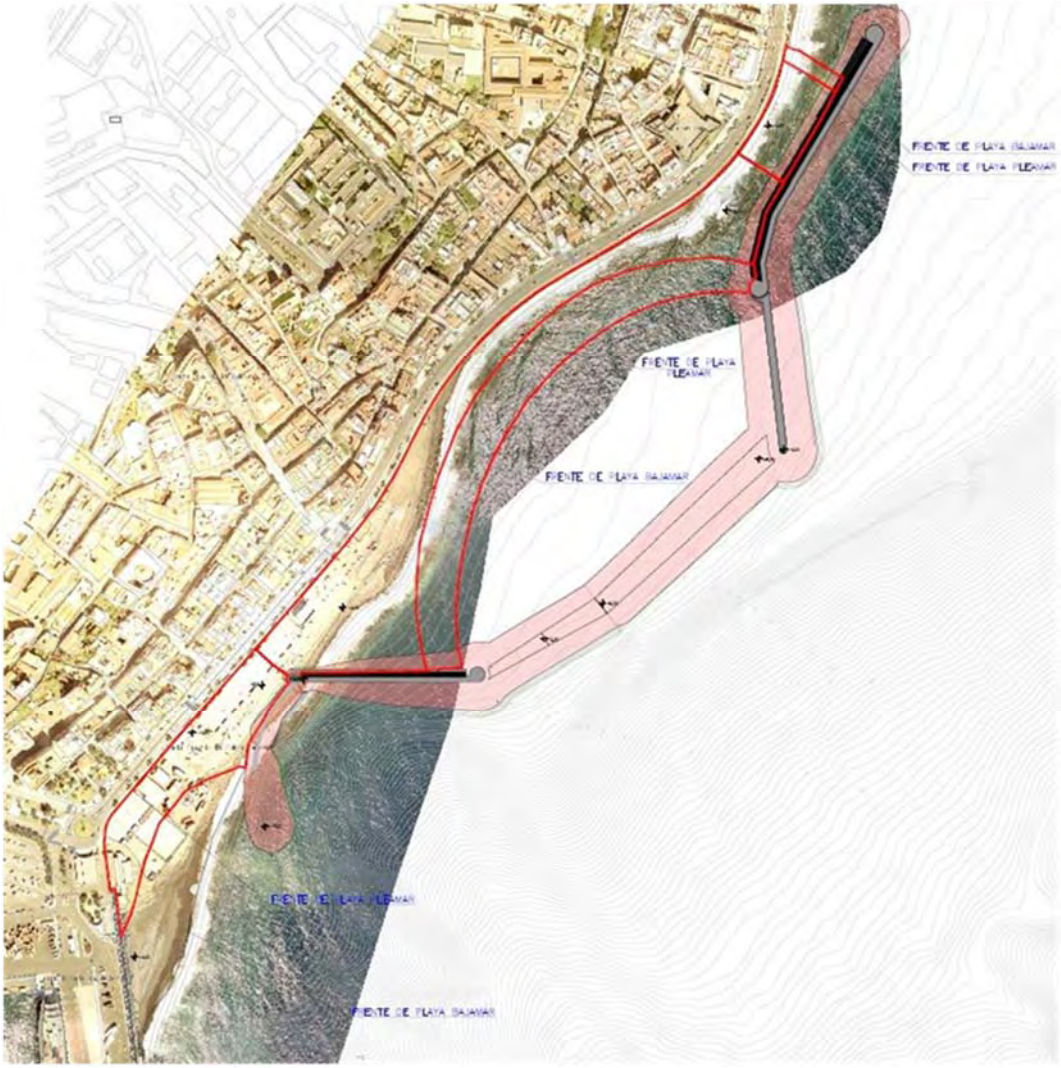
Esta Operación singular o Plan Director del Frente Marítimo de Santa Cruz de La Palma en este momento se está ejecutando en una de sus piezas principales, la playa artificial, según el proyecto adjudicado por la Dirección General de Costas adjudicó en octubre de 2006 a la empresa KV Consultores, estando prevista su conclusión en el año 2014.

Las obras básicamente consisten en la construcción de una playa de arena de aportación procedente del dragado de unos 740.000 m^3 de arena, encajada entre dos espigones. Para evitar la fuga de arena está prevista la construcción de un dique semisumergido delante de la nueva playa que unirá en línea los morros de ambos espigones. El conjunto se completará con la construcción de dos playas de bolos en los extremos norte y sur de la actuación. Además, se habilitará esta área con los accesorios de mobiliario urbano y servicios necesarios, mejorando las posibilidades reales de uso y disfrute de la costa.

Con la ejecución de esta obra la traza de la orilla urbana de Santa Cruz experimentará un significativo vuelco, suponiendo un real acercamiento al mar. Entre las actuaciones más relevantes que esta obra conlleva destaca el acondicionamiento de una playa artificial entre el espaldón del Puerto (rompeolas) y el barranco de Las Nieves. Estos espacios de ocio con la creación de las playas servirán igualmente de defensa de la ciudad frente a los embates oceánicos, además de un sistema eficaz de defensa del casco Histórico Artístico de la ciudad.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Proyecto de KV Consultores:
Fotomontaje de vista aérea de S/C de La Palma con la nueva playa



Proyecto de KV Consultores:
Fotomontaje de vista aérea de S/C de La Palma con la nueva playa

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

7. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL

Las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril inciden en las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de La Palma, sin perjuicio de las competencias del Estado en los Puertos de Interés General:

- La Directriz de Ordenación General (DOG) 3 (NAD), que expone los criterios básicos sobre los que se elabora el citado texto normativo estableciendo, en su apartado 2.i) el uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible a la creación de nuevas infraestructuras.

- La DOG 53 (ND), cuyo apartado 1.c) incluye al sistema de infraestructuras y servicios, compuesto por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia territorial en los elementos del sistema territorial.

- La DOG 82 (NAD), que ordena, entre otros objetivos para el sistema de transporte, los siguientes directamente aplicables a la infraestructura objeto de estudio:

  c) *El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebre los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado. Debe igualmente convertirse en una eficaz herramienta para atenuar los efectos negativos de la insularidad, facilitando la integración de los diferentes sistemas que sirven a los tráficos interinsulares y del archipiélago con el exterior, entre sí y con los sistemas específicos de cada isla.*

  d) *El desarrollo de un sistema integrado de transporte que vertebre todas las islas, articulando y jerarquizando rutas sobre la base de los modos colectivos de transporte.*

- La DOG 84, que señala los siguientes principios de ordenación de las infraestructuras:

  1. *(ND) El uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, mejorando sus condiciones técnicas, de seguridad y capacidad, será preferente a la nueva implantación.*

  2. *(NAD) La planificación y diseño de las infraestructuras debe realizarse desde el respeto de los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio.*

  3. *(NAD) La planificación de las infraestructuras se encuadrará en estrategias estables, con perspectivas a medio y largo plazo, sobre escenarios sólidos de comportamiento de la demanda e integradas con la política económica y social y con otras políticas sectoriales, en particular las de suelo, viviendas y equipamientos.*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

4. *(NAD) La planificación integral establecerá la ejecución de las infraestructuras a medio y largo plazo con criterios de prioridad, eficiencia y calidad funcional, además de ambiental y territorial en el contexto de un modelo de desarrollo más sostenible.*

- La DOG 85 (NAD), que establece los siguientes objetivos para la planificación y ejecución de las infraestructuras en sus apartados c), d), e) y f):

  - La adecuada inserción de Canarias en los sistemas infraestructurales transnacionales, facilitando el movimiento de personas, bienes e información.

  - El permitir alcanzar economías de escala y reforzar la articulación del espacio insular.

  - La mejora del transporte y el uso ordenado del litoral.

  - La mejora del atractivo y competitividad de las ciudades.

- La DOG 86, que fija los siguientes criterios directamente aplicables al objeto del presente instrumento de planeamiento por los que debe guiarse la ordenación de las infraestructuras en Canarias:

  1. Su previsión expresa en el planeamiento territorial, sin perjuicio de las competencias estatales y el adecuado ejercicio del deber de colaboración interadministrativa. (NAD)

  2. El establecimiento por el planeamiento territorial de su capacidad de las mismas así como sus programas de ampliación y mejora. (ND)

  3. La justificación de la coherencia entre la planificación de las infraestructuras y el modelo territorial previsto; la elección de la alternativa generadora de un menor impacto ambiental y consumidora de un menor consumo de recursos; la obligación de analizar la incidencia de la infraestructura en cuestión sobre los ecosistemas a los que afecte estableciendo, en su caso, las oportunas medidas correctoras; y el establecimiento de zonas de protección con previsión de sus necesidades futuras y su compatibilidad con otras. (ND)

- La DOG 87 (NAD), que establece los objetivos específicos de las intervenciones en materia de puertos:

  - El facilitar y consolidar la fluida conexión entre islas, el abastecimiento de las mismas, el aprovechamiento de las oportunidades de conexión con África y su inserción en las redes mundiales de comercio exterior y la satisfacción de la oferta y la demanda turísticas.

  - El compatibilizar el respeto al medio ambiente con la mejora de las comunicaciones entre las islas y de éstas con el exterior, el propiciar las conexiones intermodales, el fomento de las actividades comerciales, el impulso de la actividad turística y

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

deportiva, el dar soporte a la política pesquera y la mejora de la integración de los puertos con los entornos urbanos en que se insertan.

- La DOG 89, que, en relación con la ordenación general de las infraestructuras portuarias, dispone las siguientes normas:

    1. La incorporación de medidas correctoras para evitar efectos negativos sobre el medio en el desarrollo de las infraestructuras portuarias y en las actuaciones de mejora previstas. (NAD)

    2. El favorecimiento de la integración ambiental y funcional entre las zonas portuarias y los núcleos urbanos contiguos. (ND)

    3. La necesidad de justificar razonadamente que las demandas que suscitan la ampliación de instalaciones portuarias no pueden ser satisfechas en los espacios ya disponibles. (NAD)

El realce del interés paisajístico de las instalaciones como factor a considerar en el proyecto portuario, haciéndolo compatible con las condiciones de seguridad del puerto. (NAD)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

8. ACTUACIONES EJECUTADAS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

8.1. Actuaciones ejecutadas que han supuesto incremento de suelo

El puerto de Santa Cruz de La Palma, declarado de interés general en 1883, ha experimentado en los últimos diez años un proceso integral de mejora resultado de una minuciosa planificación que se ha traducido tanto en la ampliación de superficie y líneas de atraque como en la creación de nuevas instalaciones y optimización de servicios, de modo que esta infraestructura ha ido adquiriendo un mayor peso específico en el sistema portuario provincial.

Este puerto capitalino fue declarado frontera Schengen el 8 de marzo de 2008, calificación que autoriza la llegada directa de pasajeros de terceros países y un Centro de Inspección Portuaria para productos animales y vegetales de terceros países. Entre las obras realizadas se encuentra la ejecución de los trabajos de ensanche del dique intermedio del Dique Este, obra con la que se ha aumentado la longitud de la última alineación en 113 metros, pasando de los 202 antes existentes a 313 metros; y la de la segunda, girada respecto de la anterior para permitir un mejor acceso al puerto, en 45, alcanzando así los 235,5 metros.

Estas mejoras permiten que en este momento atraquen dos grandes cruceros simultáneamente, con potencial suficiente para acoger a los más grandes en su categoría tales, como el Queen Mary 2. El ensanche de la superficie en la alineación intermedia mejora asimismo la operativa en tierra vinculada al atraque de este tipo de navíos, como puede ser el tránsito peatonal de los cruceristas, guaguas de excursiones, taxis, etc. Asimismo, está incluido en esta parte de la obra el refuerzo exterior del dique.

A principios del año 2009 terminó la ejecución de la obra correspondiente a la prolongación en 87 metros del Muelle Polivalente, alcanzando los 412 metros de línea de atraque, lo que facilita las operaciones de estiba de dos barcos a la vez. Esta ampliación lleva asociada una nueva superficie de 6.500m², que aumenta considerablemente la superficie disponible en el puerto para depósito de mercancía y transporte de carga rodada. Esta obra se ejecutó mediante cajones, logrando de este modo reducir considerablemente el plazo, además de generar menos problemas al tráfico portuario.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Fotomontaje con el puerto antes y después de la ampliación del Muelle Polivalente y el Dique del Este

8.2. Actuaciones ejecutadas que no han supuesto incremento de suelo

Durante al menos las últimas dos décadas el puerto de Santa Cruz de La Palma ha tenido numerosas mejoras y ampliaciones, destacando las últimas en relación con su ordenación viaria, con la terminación en el año 2007 de los nuevos accesos norte y sur tanto desde la vía exterior como desde el propio casco urbano.

La disposición existente del acceso norte al muelle palmero, previa a la ejecución de la obra, ralentizaba el tráfico de la vía de servicio y dificultaba el acceso a la zona de preembarque, con el agravante de la sobrecarga de la vía paralela al dique. Para resolver este problema se reordenó el acceso norte con la ejecución de una rotonda con acceso directo a la vía de servicio del puerto, la zona de preembarque, la vía del dique y la ciudad. El proyecto llevaba asociado el ensanche de la zona de preembarque a los ferrys y el aparcamiento anexo, trabajos ya concluidos.

Otras ejecuciones que se han llevado a cabo han sido la ejecución de infraestructuras de canalización y adaptación de las conexiones para agua, saneamiento, luz y telecomunicaciones de la nueva dársena de embarcaciones menores, aprovechando la ejecución de los primeros trabajos para mejorar también las canalizaciones de servicios de la zona y el pavimento de entrada al puerto antes de la caseta de control.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Vista de la rotonda del acceso norte al Puerto de Santa Cruz de la Palma

En cuanto a las obras acometidas para el acceso sur, que es el acceso idóneo para la entrada del tráfico pesado al muelle, evitando así su tránsito por el casco urbano, con destino final a la zona de contenedores. Los primeros trabajos de este proyecto, con el que queda conectada de manera directa la entrada a la instalación portuaria con la nueva Vía Exterior de Santa Cruz de La Palma, consistieron en el desmonte de la rotonda de entrada al puerto, la instalación de la red de canalización y la construcción de muro en la vía de acceso. Una vez concluidos, se procedió a la pavimentación de la zona.

Es interesante reseñar las obras de ampliación de la estación marítima. En su estado previo la estación marítima se construyó aprovechando el primero de los tinglados existentes, que históricamente servían para almacenamiento de plátanos y otras mercancías (que actualmente se trasladan hasta su embarque en camiones frigoríficos), situando bajo la estructura y cubierta existente la nueva edificación, lo que evitó tener que realizar obras estructurales, abaratando su coste final. Este sistema es el que posteriormente fue elegido para una nueva ampliación, actuando sobre el siguiente tinglado, similar al primero, y uniendo ambos mediante un edificio de interconexión de nueva construcción de dos plantas.

En el segundo tinglado, de una sola planta al igual que el primero, se ubica la oficina de la Policía Portuaria, vestuarios del personal y aseos de los usuarios, con una superficie construida total de 1000m², aproximadamente. En el nuevo edificio de conexión entre los antiguos tinglados se dispone de espacio para más oficinas, tanto de la Autoridad Portuaria como de concesionarios, y la correspondiente al control del tráfico portuario, con una superficie construida de 678m².

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista aérea del Puerto de Santa Cruz de la Palma.
Abajo a la izquierda, la nueva rotonda del acceso sur

Con la obra ya ejecutada, el puerto de Santa Cruz de La Palma cuenta con una estación marítima de prácticamente 2.700m² de superficie útil, resultante de la suma del área de los dos tinglados habilitados y del edificio de conexión.

Además la estación marítima tiene sobre su cubierta un total de 244 paneles fotovoltaicos, con una superficie cercana a los 650m², y con capacidad de generación de 42,5 Kv de potencia.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Estación Marítima del Puerto de Santa Cruz de La Palma bajo la estructura del primitivo tinglado

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

9. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

9.1. Tráfico total de mercancías

El tráfico total de mercancías ha experimentado en la última década un descenso del 16% (1,9% anual), pasando de las 918.945 toneladas en 2003 a las 772.299 toneladas en 2012. Desde que en el año 2006 se alcanzara un tráfico máximo de 984.937 toneladas, éste fue descendiendo hasta 2011, año en el que se registraron 770.898 toneladas, cifra inferior a 2002, para luego repuntar en 2012 con un crecimiento del 0,2% hasta las 772.299 toneladas.

En 2012 más de las ¾ partes del tráfico total corresponde a la mercancía general (76,7%) y más de la mitad (55,5%) es convencional ro-ro a través de remolques, plataformas, camiones, furgones y otros transportes. A continuación le sigue el tráfico de graneles líquidos de suministro de combustibles ya refinados a la isla (14,4%), los graneles sólidos (6,1%) y marginalmente el avituallamiento de agua (2,8%).

9.2. Tráfico de pasajeros y vehículos de pasaje

El tráfico de pasajeros y vehículos durante la última década ha tenido un comportamiento de incremento en general.

El total de pasajeros ha pasado de 295.106 en 2003 a 363.062 en 2012 lo que supone un incremento del 23% (2,3% anual) a lo largo de los últimos 10 años. Durante los 4 primeros años de la última década (2003/2006) la cifra se mantuvo bastante estable entre los 287.000 y 298.000 pasajeros. En 2007 se produce un notable incremento, tanto de los pasajeros en línea regular (+17.554, +9,9%) como de los cruceristas (+20.703, +17,2%), que hace que el número de pasajeros supere ampliamente los 300.000, concretamente 335.812 pasajeros (+13%). Los dos años siguientes (2008/9) la cifra desciende hasta los 326.000 debido a un descenso de la línea regular. En el año 2010 se produce el mayor registro de pasajeros con 388.947 debido a un crecimiento conjunto del 19,3%, tanto por el aumento en la línea regular (+16.450, +8,8%) que pasa por primera vez de los 200.000 pasajeros (202.389) como especialmente por los cruceristas (+46.383, +33,1%). En los dos últimos años (2011/12) la cifra de cruceristas se ha mantenido estable por encima de los 180.000, sin embargo en el año 2011 se produjo una disminución de unos 30.000 pasajeros en la línea regular mientras en el año 2012 volvió a crecer un 2% hasta situar la cifra conjunta en 363.062 pasajeros.

La composición del tráfico de pasaje ha cambiado en la última década debido al notable incremento experimentado por los cruceristas, que han pasado de 98.583 en 2003 a 183.316 en 2012 (+86%) lo que ha supuesto un ritmo de crecimiento anual del 7,1%. Por este motivo, el tráfico de cruceristas que, al comienzo de la década, suponía 1/3 parte del tráfico de pasaje en 2003, al final de la década supone más de la mitad del total (50,5% en 2012), superando ya al pasaje regular en régimen de transporte.

Durante los últimos 10 años, la presencia de cruceristas ha sido cada vez mayor distinguiendo varios períodos en dicho crecimiento. En los 4 primeros años (2003/6) pasa de los 98.583 de 2003 a los

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

120.243 de 2006, en los 3 años siguientes (2007/9) se estabiliza en torno a los 140.000 y en los 3 últimos se mantiene por encima de los 180.000 (183.316 en 2012). En términos de cruceros, se pasa de las 111 escalas de 2003 a las 138 escalas de 2012.

En cuanto a los vehículos en régimen de pasaje, también han experimentado una evolución al alza, influidos por el mayor número de pasajeros en régimen de pasaje, ya que mientras en 2003 se movieron 51.985 vehículos en el último año (2012) fueron 55.862 vehículos, un 7,5% más (0,8% anual). Analizando la evolución a lo largo de la década encontramos que la cifra disminuye hasta los 44.638 vehículos en 2005, su menor registro de la década, coincidiendo con el menor número de pasajeros en régimen de pasaje (164.167 pasajeros). A partir de ese año crece hasta los 54.678 de 2007, cae a los 50.809 vehículos en 2008 (-12.481 pasajeros en régimen de pasaje), vuelve a crecer los dos años siguientes hasta alcanzar los 58.110 vehículos en 2010 y finaliza la década con un registro de 55.862 vehículos (2012).

En la tabla que sigue se recoge la evolución del tráfico en los últimos 10 años.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

TRÁFICOS del PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (2003/2012)

TRÁFICOS PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (LA PALMA)										
CONCEPTO	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Mercancías										
1) Mercancía General	689.813	726.815	688.200	723.647	711.052	653.382	609.780	609.787	579.024	592.410
Merc. gral. Ro-Ro (excluída en contenedores)	408.499	455.372	413.731	441.301	436.464	421.209	404.199	401.487	415.548	428.958
Merc. general en contenedor	270.953	261.140	256.031	265.345	256.297	224.475	195.796	198.224	156.337	157.328
Merc. general convencional	10.361	10.303	18.438	17.001	18.291	7.698	9.785	10.076	7.139	6.124
2) Graneles Sólidos	73.925	71.017	79.130	110.549	88.443	67.058	58.310	57.982	43.961	46.955
3) Graneles Líquidos (Productos petrolíferos refinados)	113.078	115.982	121.244	123.376	131.392	122.369	121.422	112.818	118.630	111.259
4) Avituallamientos (Agua)	42.129	40.365	31.841	27.365	32.957	33.165	25.380	27.490	29.283	21.675
Tráfico Total (1+2+3+4)	**918.945**	**954.179**	**920.415**	**984.937**	**963.844**	**875.974**	**814.892**	**808.077**	**770.898**	**772.299**
Movimientos de mercancías										
Cargadas	355.208	388.200	347.073	350.078	366.103	354.784	330.628	338.266	326.620	319.801
Descargadas	563.737	565.979	573.342	634.859	597.742	521.190	484.265	469.811	444.278	452.497
Cabotaje	879.127	936.544	899.172	968.349	945.823	863.437	800.470	795.946	764.291	762.626
Exterior	39.818	17.635	21.243	16.588	18.021	12.537	14.422	12.131	6.607	9.671
Tráfico de Pasaje										
Nº de pasajeros	**295.106**	**297.625**	**287.499**	**297.555**	**335.812**	**326.149**	**326.114**	**388.947**	**358.877**	**363.062**
Línea Regular (incl. Veleristas y Excursion.)	196.523	186.191	164.167	177.312	194.866	182.385	185.939	202.389	176.297	179.746
Cruceros	98.583	111.434	123.332	120.243	140.946	143.764	140.175	186.558	182.580	183.316
Nº de vehículos pasaje	**51.985**	**52.437**	**44.638**	**48.689**	**54.678**	**50.809**	**51.548**	**58.110**	**54.660**	**55.862**
Otros Conceptos de interés										
Tráfico Ro-Ro (UTIS)	43.063	46.513	43.342	44.702	45.017	42.371	39.505	37.444	37.728	40.203
Contenedores (TEUS)	33.165	31.894	31.202	31.045	31.047	27.846	23.272	23.520	18.679	18.630
Buques	1.105	1.095	1.066	1.065	1.256	1.232	1.228	1.207	1.149	1.319
G.T.	14.164.156	13.982.391	13.683.626	14.412.312	17.177.301	17.997.965	17.945.757	19.236.251	18.543.332	17.487.242

EXCMO. CABILDO INSUAL DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ESTIMACIONES TRÁFICOS PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (LA PALMA)

CONCEPTO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mercancías										
1) Mercancía General	587.610	606.744	617.059	627.549	638.217	640.951	643.698	646.457	649.228	652.013
Merc. gral. Ro-Ro (excluída en contenedores)	413.958	426.377	433.625	440.997	448.494	450.736	452.990	455.255	457.531	459.819
Merc. general en contenedor	167.328	173.854	176.809	179.815	182.872	183.329	183.787	184.247	184.708	185.169
Merc. general convencional	6.324	6.514	6.624	6.737	6.852	6.886	6.920	6.955	6.990	7.025
2) Graneles Sólidos	41.955	42.878	43.821	44.785	45.771	45.802	45.834	45.866	45.898	45.930
3) Graneles Líquidos (Productos petrolíferos refinados)	108.258	109.449	110.653	111.870	113.101	113.666	114.234	114.806	115.380	115.956
4) Avituallamientos (Agua)	30.784	30.746	30.797	30.860	30.924	30.924	30.924	30.924	30.924	30.924
Tráfico Total (1+2+3+4)	**768.607**	**789.817**	**802.330**	**815.065**	**828.012**	**831.343**	**834.690**	**838.052**	**841.430**	**844.823**
Movimientos de mercancías										
Cargadas	315.129	323.825	328.955	334.176	339.485	340.851	342.223	343.601	344.986	346.378
Descargadas	453.478	465.992	473.375	480.888	488.527	490.492	492.467	494.451	496.443	498.446
Cabotaje	757.078	777.970	790.295	802.839	815.592	818.873	822.169	825.481	828.808	832.151
Exterior	11.529	11.847	12.035	12.226	12.420	12.470	12.520	12.571	12.621	12.672
Tráfico de Pasaje										
Nº de pasajeros	**420.000**	**435.000**	**453.000**	**445.000**	**452.000**	**454.567**	**457.158**	**459.772**	**462.411**	**465.075**
Línea Regular (incl. Veleristas y Excursion.)	210.000	212.000	228.000	215.000	217.000	217.217	217.434	217.652	217.869	218.087
Cruceros	210.000	223.000	225.000	230.000	235.000	237.350	239.724	242.121	244.542	246.987
Nº de vehículos pasaje	**65.250**	**65.000**	**70.000**	**67.000**	**67.500**	**67.507**	**67.575**	**67.642**	**67.710**	**67.778**
Otros Conceptos de interés										
Tráfico Ro-Ro (UTIS)	38.800	40.000	40.650	41.300	42.000	42.244	42.455	42.668	42.881	43.095
Contenedores (TEUS)	19.815	20.600	21.000	21.300	21.700	21.709	21.763	21.818	21.872	21.927
Buques	17.930	17.791	17.976	18.206	18.437	18.437	18.437	18.437	18.437	18.437
G.T.	2.421	2.418	2.422	2.427	2.432	2.432	2.432	2.432	2.432	2.432

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

A continuación analizamos con más detalle cada uno de estos tráficos.

Mercancía General, MG

En los últimos 10 años (2003-2012) la MG ha supuesto entre el 73,5% (2006) y el 76,7% (último año 2012) del tráfico portuario total del puerto de Santa Cruz de La Palma pasando de 689,8 miles de Ton (2003) a 592,4 miles de Ton (2012), lo que ha supuesto una reducción de 97 miles de toneladas a un ritmo del 1,7% anual.

A su vez, el 72,4% de la MG es Ro-Ro excluida en contenedores, el 26,6% a través de Contenedores, incluidos los que vienen sobre plataformas (tráfico rodante), que generan TEUS, y el restante 1% es Convencional.

Por el motivo arriba expuesto, más de la mitad de la MG está compuesta por la Tara de los Vehículos Rodados que transportan las diferentes mercancías (35,5% en 2012). Después de éste, la naturaleza de las mercancías más importantes de la MG son el 24,2% de "Frutas, hortalizas y legumbres", 8% "Tara de Contenedores", 6,1% que viene definido como "Resto de Mercancía" sin la descripción de la mercancía, el 5,2% "Otros productos alimenticios", el 4,8% "Vinos, bebidas, alcoholes y derivados" y el 3,4% "Piensos y forrajes".

Las previsiones de tráfico para los próximos 10 años (2013/22) son de un ligero aumento medio anual del 1% debido a que se espera una disminución en 2013 y luego se prevé un incremento del 3,3% para 2014. Posteriormente se estiman crecimientos en torno al 1,7% para el período de 2015/2017, para a partir de 2018 y hasta 2022 seguir con crecimientos del 0,4%, en línea con lo esperado para las estimaciones de tráfico propio para la isla (en este puerto se mueve muy poco tráfico en tránsito) que supone la inmensa mayoría de los tráficos de este puerto.

Graneles Líquidos, GL

En la última década (2003-2012) los GL han supuesto entre el 12,2% (2004) y el 15,4% (2011) del tráfico portuario total del puerto de Santa Cruz de La Palma, pasando de 113,1 miles de Ton (2003) a 111,3 miles de Ton (2012), lo que supuso una disminución de 1,8 miles de toneladas (-0,2% anual).

El 100% de sus componentes son Productos Petrolíferos Refinados de importación para el autoabastecimiento de la isla destacando el Fuel-Oil con casi la mitad del total (49,3% en 2012), las Gasolinas con ¼ parte (25,1%) y el Gas-Oil con una participación del 23%. El resto (2,6%) son gases energéticos del petróleo.

Dependiendo de la evolución mostrada por estos graneles en la última década, se pueden distinguir varios períodos:

- Un primer período que abarca la mitad de la década (2003-2007) en el que aumentan anualmente entre el 1,8% y el 6,5% alcanzando al final de la misma (2007) la cifra de 131.392 toneladas, máximo registrado en este puerto.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- Un segundo período que se extiende hasta el año 2010 con disminuciones de hasta un 7% anual que hace que en dicho año se movieran 112.818 toneladas, casi 19.000 menos que en 2007 y una cifra inferior a la que había al comienzo de la década (2003).

- En el año 2011 se produce un repunte del +5,2% de este tipo de graneles alcanzando la cifra de 118.630 toneladas, y

- Por último, el año 2012 en el que vuelven a disminuir, un 6,2%, hasta registrar 111.259 toneladas, la menor de los últimos 10 años.

La previsión para el período 2013/22 es de estabilización (+0,4%) a pesar de que para 2013 está previsto un descenso del 2,7%.

Graneles Sólidos, GS

En los últimos 10 años (2003-2012) los GS han supuesto entre el 5,7% (2011) y el 11,2% (2006) del tráfico portuario total del puerto de Santa Cruz de La Palma, pasando de 73,9 miles de Ton (2003) a 46,9 miles de Ton (2012), lo que supuso una disminución de 27 miles de toneladas (-4,9% anual).

Más del 90% de sus componentes son "Cemento y Clinker" de importación (90,8% en 2012). A continuación le siguen los "Cereales y sus Harinas" con el 6,6% y los "Abonos Naturales y artificiales" con el 2,1%.

Dependiendo de la evolución mostrada por estos graneles en la última década, se pueden distinguir varios períodos:

- Un primer período que abarca hasta el año 2006 en el que aumentan casi un 50% hasta alcanzar la cifra de 110.549 toneladas, máximo registrado en este puerto.

- Un segundo período que llega hasta el año 2011 con disminuciones anuales superiores al 20% (en 2007, 2008 y 2011) que produjo que en 2011 se movieran 43.961 toneladas, un 60% menos que en 2006 y 30.000 toneladas menos que al comienzo de la década (2003), y

- El último año de 2012 en el que han vuelto a repuntar al alza en un 6,8% hasta registrar 46.955 toneladas, cifra aun inferior a la del comienzo de la década (2003).

La previsión para el período 2013/22 es de un ligerísimo descenso del -0,2%, máxime teniendo en cuenta de que para 2013 está previsto un descenso del 10,6%.

TRÁFICO PORTUARIO (MG + GL + GS)

En los últimos 10 años (2003-2012) el conjunto del tráfico portuario (MG + GL + GS) del puerto de Santa Cruz de La Palma ha descendido en 126 miles de Ton a un ritmo del 1,7% anual y pasando de 876,8 miles de Ton (78,7% MG, 12,9% GL y 8,4% GS) a 750,6 miles de Ton (78,9% MG, 14,8% GL y 6,3% GS).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

En esta década, el descenso más fuerte en volumen se produjo en el componente de la Mercancía General (-97.403 toneladas), sin embargo la variación porcentual más grande se registró en los Graneles Sólidos con una caída del 4,9% anual.

La previsión conjunta 2013/2022 es de un aumento medio anual del 0,8% (aprox. + 63 miles de Ton), debido sobre todo al incremento estimado para 2014 del 2,9% en gran parte debido a la Mercancía General, y a pesar del descenso esperado del 1,7% para 2013. Para el período 2015/2017 se espera un crecimiento del 1,6% y a partir de 2018 y hasta 2022 crecimientos medios anuales del 0,4%.

UTIS (Unidades Transporte Intermodal)

En los últimos 10 años (2003-2012) el número de UTIS disminuyó un 6,6% (- 0,8% anual) pasando de 43.063 unidades en 2003 a 40.203 en 2012 (-2.860). Hasta 2007, en el que se registraron 45.017 unidades, la evolución era positiva (+1.954 UTIS). No obstante, a partir del mismo el comportamiento fue a la baja, con reducciones importantes de entre el 5,2% y el 6,8%, hasta registrar 37.444 UTIS en el año 2010, para en el año 2011 repuntar ligeramente un 0,8% hasta las 37.728 unidades. En el último año de 2012, el aumento en un 2,3% registrado en la Mercancía General (+13.386 toneladas), contribuyó a un notable incremento del 6,6% en el nº de UTIS que las llevo a alcanzar las 40.203 unidades.

Para el año 2013 la previsión es que el número de UTIS disminuya en 1.403 unidades (-3,5%) debido a que se estima que el tráfico portuario caiga en 3.692 toneladas. Para 2014 se espera se incremente un 3,1% vinculado a la expectativa de que el tráfico portuario aumente en 21.210 toneladas (+2,8%), en el período 2015/2017 un 1,6% y es a partir de 2018 cuándo se contemplan incrementos en torno al 0,5%-0,6% en línea con las estimaciones de crecimiento del tráfico propio para la isla (en este puerto se mueve muy poco tráfico en tránsito) siendo el resultado final para el período 2013/22 de una estimación de aumento anual medio del 0,7% en correspondencia al incremento en un 1% estimado para el tráfico portuario total del período.

En cuanto al tipo de UTIS, las más numerosas son los Remolques, Semirremolques o Plataformas que con 18.553 unidades supusieron casi la mitad del total de UTIS (el 46,1%) que se movieron en 2012 a través del puerto de S/C de La Palma. A continuación le siguieron con 6.686 unidades (16,6% sobre el total) las Cabezas Tractoras, con 6.469 unidades (16,1% sobre el total) los Furgones y con 6.026 unidades (15% sobre el total) los Camiones Rígidos.

Avituallamiento de agua

El resto del tráfico del puerto de S/C de La Palma es el suministro de Agua que, en los últimos 10 años (2003-2012), ha pasado de suponer el 4,6% del tráfico portuario total (42.129 ton en 2003) a representar el 2,8% en 2012 (21.675 Ton) lo que ha supuesto una disminución del 48,6% (-7,1% anual). La previsión 2013/22 es de un aumento del suministro del 3,6% debido especialmente al incremento del 42% esperado en 2013.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Pasajeros

En los últimos 10 años (2003-2012) el número total de pasajeros aumentó un 23% (2,3% de media anual). Sin embargo, mientras la Línea Regular, que en 2012 supone el 49,5% del total, descendía el 8,5% (1% anual), los Cruceristas aumentaban a un ritmo del 7,1% anual (pasando de 98.583 en 2003 a 183.316 en 2012, segundo máximo registro de su historia).

La media total de pasajeros de la última década se situó en aproximadamente 327.675 pasajeros/año. Durante estos últimos 10 años, sólo se superó dicha cifra en el año 2007 y en los últimos 3 años (período 2010/12). Esto fue así por el notable incremento de los cruceristas en el año 2010 (+33,1%) donde se pasa de 140.175 a casi 190.000 (186.558 cruceristas). En este mismo año de 2010 los pasajeros de Línea Regular superan por primera vez los 200.000 (202.389), motivo por el cual se alcanza la cifra conjunta de 388.947 pasajeros, máximo histórico registrado en el puerto de S/C de La Palma.

Durante los dos últimos años la cifra de cruceristas se ha mantenido por encima de los 180.000 mientras que los pasajeros en Línea Regular han disminuido hasta los 179.746 de 2012.

Las previsiones para 2013/22 son de un aumento anual medio conjunto del número total de pasajeros del 2,5% basado tanto en la evolución prevista de los cruceristas (+3% anual que le llevaría a suponer un 53,1% del total de pasajeros previstos en 2022) como del pasaje en Línea Regular (+2%). La previsión para 2013 es de un gran incremento, tanto en cruceristas como en línea regular.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

9.3. Crecimiento de la demanda de instalaciones asociadas a deportes náuticos

Debe reseñarse finalmente la importancia creciente que ha adquirido el uso deportivo de las instalaciones portuarias.

Vista de la marina deportiva del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

9.4. Situación de las instalaciones vinculadas con la dársena pesquera

La cofradía de pescadores Nuestra Señora de las Nieves, con base en el Puerto de La Palma presenta en la actualidad una situación estable desde el punto de vista económico, que está facilitada por la subvenciones que financian diversos programas dirigidos al desarrollo de la actividad económica derivada de la pesca, y que han sido concedidas desde el Cabildo Insular de La Palma, así como de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias. Esta situación se ha visto beneficiada por el aumento de las licencias de pesca y del número de embarcaciones recreativas y de pesca registradas.

Las embarcaciones pesqueras de lista 3ª dadas de alta con puerto base en el Puerto de La Palma son 14 y las embarcaciones deportivas de lista 7ª con base en el Puerto de La Palma y ubicadas en el Muelle Pesquero son 55.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Vista de la dársena pesquera del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

La Cofradía de Pescadores Virgen de Las Nieves que agrupa a las embarcaciones de pesca profesional con base en el Puerto de La Palma dispone de las instalaciones siguientes: lonja, oficina, punto de primera venta de pescado, almacenes y restaurante. Además tiene un travelift para el izado en seco de embarcaciones para su mantenimiento de 70 toneladas y una grúa fija de 5 toneladas.

En esta dársena existe además un pequeño bar, 38 casetas para pertrechos de las embarcaciones, una caseta para instalaciones de la Cruz Roja, otra para las de Salvamento Marítimo que incluye un pequeño almacén de pertrechos, oficina y amarre de su embarcación y una para la Corporación de Prácticos del puerto de La Palma con un pequeño almacén para pertrechos, oficina y amarre de sus dos embarcaciones. Por último se destina una superficie para el desarrollo de la actividad de la Escuela Insular de Vela.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10. ESTADO ACTUAL: USOS EXISTENTES Y VÍA DE SERVICIO

Se expone a continuación una relación de todos los usos actualmente implantados en el ámbito portuario, siguiendo la delimitación zonal que contempla el PUEP, y que en su mayor parte son el resultado de las profundas transformaciones realizadas durante los últimos veinte años de intensa actividad.

10.1. Usos existentes

La zona de servicio del Puerto incluye en la actualidad las siguientes zonas funcionales en función de los usos que en las mismas se desarrollan:

- Área de uso Comercial Portuario.
- Área de uso Complementario.
- Área de uso Náutico-Deportivo y Pesquero (sur).
- Área de uso Mixto Náutico-Deportivo (norte) y no Portuario Compatible.
- Área de uso mixto: Uso portuario complementario y uso no portuario compatible con las actividades portuarias.
- Áreas de usos no portuarios compatibles con las actividades portuarias.

El plano I-09 del presente instrumento muestra la actual zonificación de usos expuesta.

10.1.1. Área de uso comercial portuario

Es sin duda la de mayor extensión y en la que se desarrolla la mayor parte de la actividad diaria. Se desarrolla a partir del muelle histórico con sucesivas ampliaciones en dirección sur. En esta zona se incluyen las siguientes subáreas:

- Explanada y atraque del muelle polivalente salvo la superficie destinada a uso complementario.
- Explanada y atraque del Muelle de Ribera.
- La Totalidad del Dique del Este y explanada y terrenos portuarios existentes en el arranque del mismo.
- Dique perpendicular al Dique del Este de protección de la dársena de uso náutico-deportivo.
- Viario de conexión de los muelles de ribera con el dique de abrigo.

La superficie destinada a este uso es de 121.594 m²

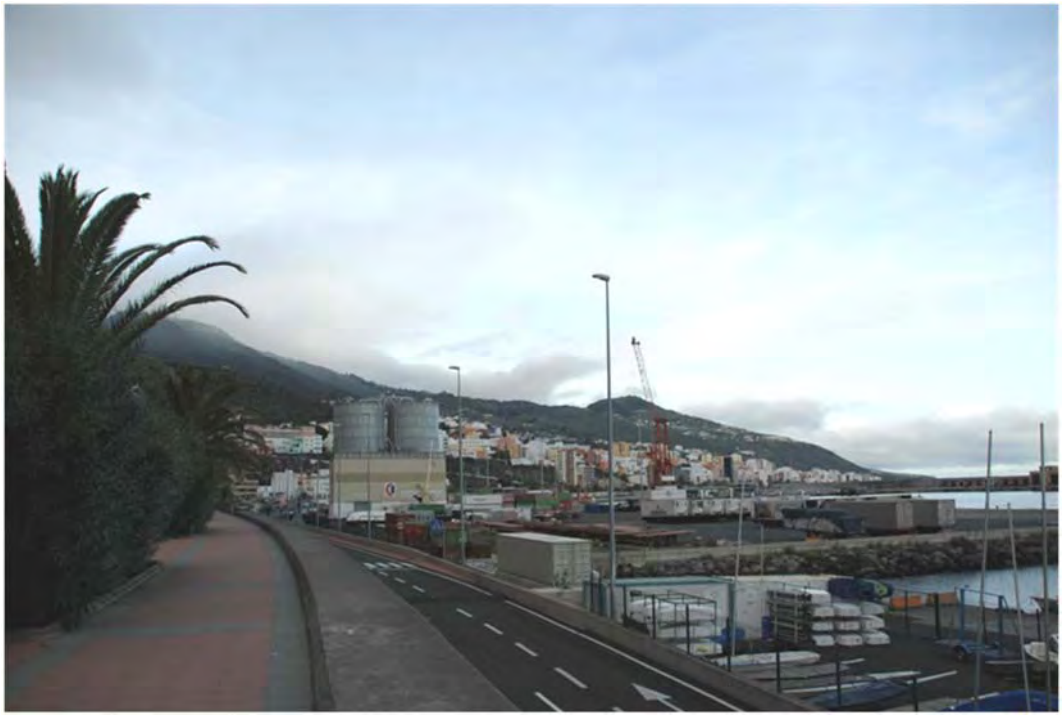
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10.1.2. Área de uso complementario

Se localiza hacia el sur del recinto portuario, en paralelo a la vía de acceso principal. En ella se localiza el ya histórico contenedor de cemento a granel y otros usos de apoyo al Muelle Polivalente. Localizada entre el Muelle Polivalente y la dársena de uso náutico-deportivo y pesquero (municipio de Breña Alta), esta zona tiene una superficie de 10.391m².

10.1.3. Área de uso náutico-deportivo y pesquero

Comprende la dársena sur del puerto, protegida por un dique en dos alineaciones de 134 y 130 metros de longitud. La primera alineación es perpendicular a la costa y al Dique del Este, y la segunda paralela. Ubicada por completo en el término municipal de Breña Alta, tiene una superficie de 13.188 m².

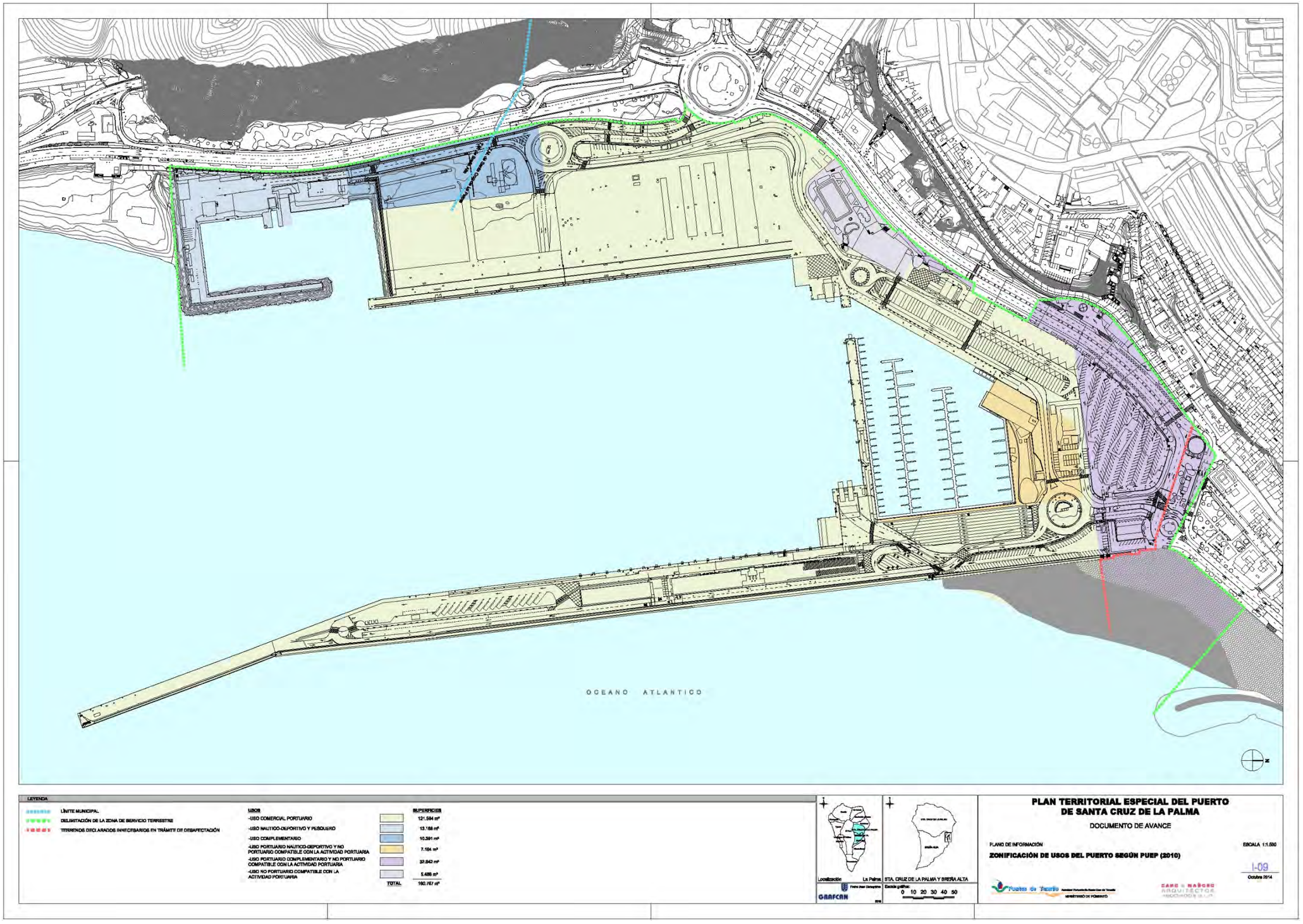


Vista de la Zona de Uso Complementario del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Vista de la Zona de Uso Náutico-Deportivo y Pesquero del Puerto de Santa Cruz de La Palma

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10.1.4. Área de uso portuario náutico-deportivo y no portuario compatible con la actividad portuaria

Es la zona de más reciente implantación incluyendo el uso Náutico-Deportivo correspondiente a una marina deportiva, y usos comerciales y de restauración con espacio anexo de aparcamiento. El área destinada a este uso se ubica en la dársena norte del puerto, protegida por un dique perpendicular al Dique del Este de unos 140 metros de longitud. La superficie destinada a este uso es de 7.164 m².

Vista de parte de la Zona de Uso Náutico-Deportivo y No Portuaria Compatible con la Actividad Portuaria. En primer término, la marina deportiva y el uso comercial (restaurante)

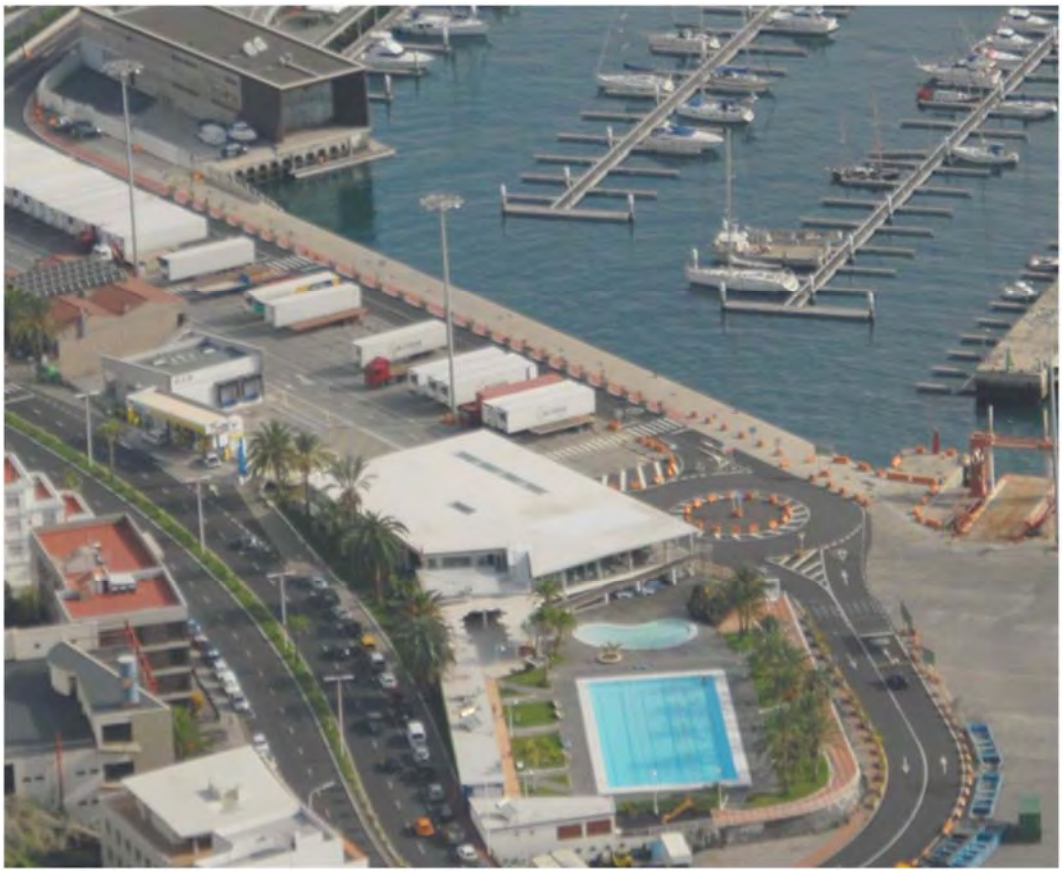
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10.1.5. Área de uso portuario complementario y no portuario compatible con la actividad portuaria

Corresponde con la zona que sin duda tendrá mayores transformaciones en el futuro ya que se encuentra en el nodo de articulación del recinto portuario con la ciudad histórica, debiendo articular los accesos hacia ambos. En la actualidad está ocupada en su mayor parte con la explanada de aparcamiento al aire libre situada junto al acceso norte del puerto, y por una parte importante de la Avenida de los Indianos, una edificación (antiguo almacén), una estación de servicio para automóviles, y una parte de la futura playa (hacia el norte). Todo ello queda incluido en la zona de servicio portuaria. La superficie ocupada es de 32.942 m², y el antiguo mirador situado junto al Club Náutico. También incluye una estación de servicio situada junta a la entrada del Club que ocupa una superficie total de de 5.488 m².

10.1.6. Área de uso no portuario compatible con la actividad portuaria

En esta parte se sitúa el Club Náutico de Santa Cruz de La Palma (sede marítima), ampliado notablemente hace pocos años con nuevos servicios y una piscina cubierta, y el antiguo mirador situado junto al mismo.



Vista de la Zona de Uso No Portuario Compatible con la Actividad Portuaria, con el Club Náutico y la estación de servicio.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10.2. Vía de servicio

La vía de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma se extiende entre la rotonda de acceso norte al puerto -situada en la confluencia de las zonas de uso náutico-deportivo, comercial portuario, complementario, y no portuario compatible-, y la rotonda de acceso desde el oeste.

El trazado de la vía de servicio puede variar, sujeto a razones de explotación portuaria. A continuación se describe:

- El primer tramo comprende la rotonda de acceso norte, la embocadura de las vías que conectan el puerto con esa parte de la ciudad y de la vía interior que recorre el Dique del Este, y el ramal de la vía de servicio propiamente dicha que se prolonga hacia el oeste entre el equipamiento comercial y la marina deportiva, bordea el Muelle de Ribera por el lado

mar y desemboca en la rotonda de distribución del tráfico interior a la altura del edificio del Club Náutico.

En este primer tramo la vía de servicio se organiza en un carril en cada sentido con un ancho aproximado de 3,5 metros cada uno.

Vista del primer tramo de la vía de servicio

- El segundo tramo arranca de la glorieta anteriormente citada, discurre en dirección suroeste hasta el ángulo noroeste del Muelle Polivalente y bordea su flanco oeste en dirección sur hasta conectar con la rotonda de distribución interior situada en la confluencia con la zona de uso complementario, al norte de los silos de almacenamiento de cemento ubicados en ésta.

  La sección transversal del segundo tramo de la vía de servicio se compone de una vía de 4,50 metros de ancho en cada sentido circulatorio.

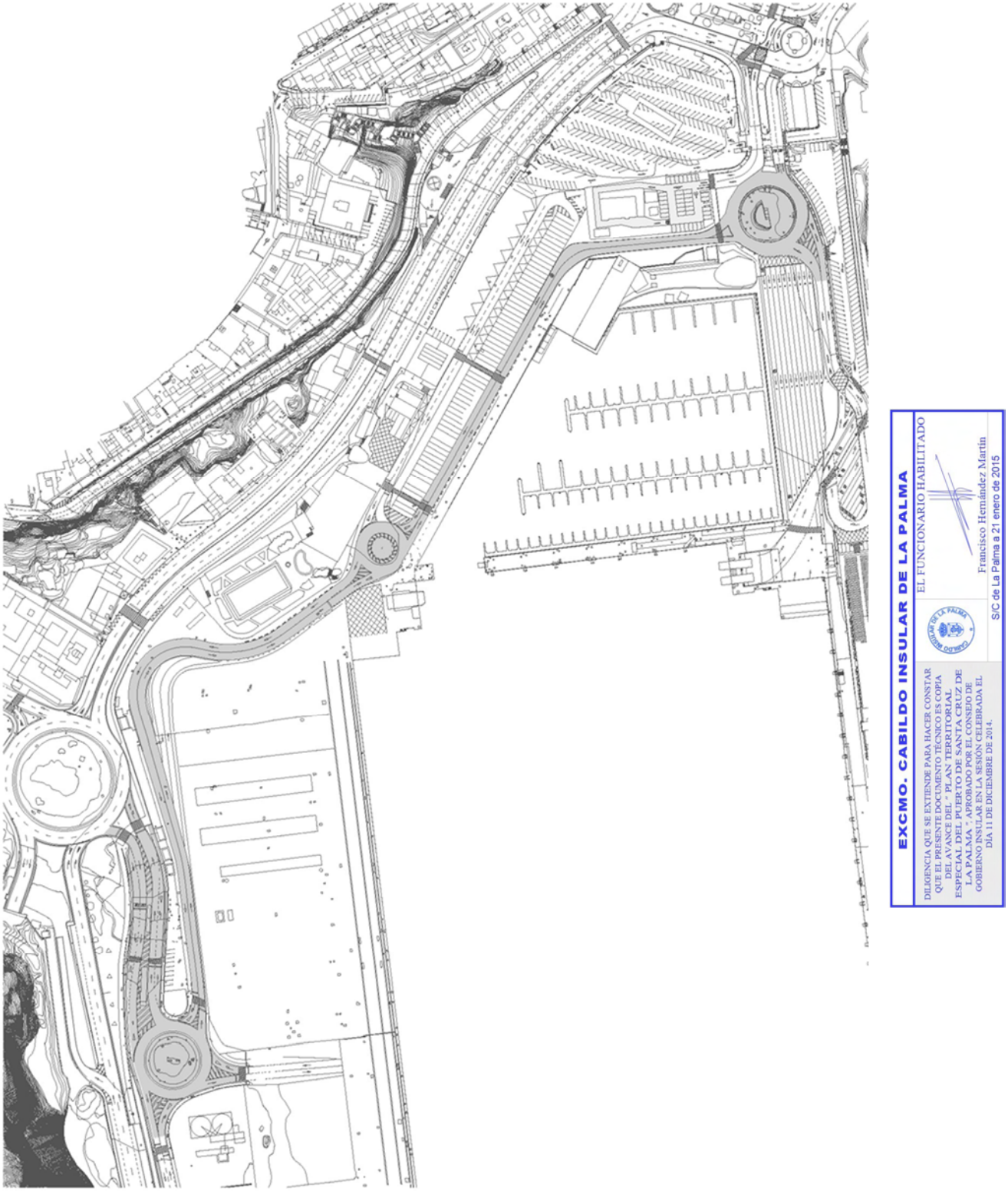
- El último tramo de la vía de servicio lo constituye el ramal en dirección norte-sur que conecta la rotonda interior antedicha con la gran glorieta del acceso oeste al puerto, y es aproximadamente paralelo al último brazo del segundo tramo.

  La sección transversal de este último tramo guarda una curiosa disposición en base a dos carriles de doble sentido circulatorio con un ancho total aproximado de 7,40 metros cada uno que disminuyen a un solo carril en la embocadura de cada una de las rotondas.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista del ramal final del segundo tramo y del tercer tramo de la vía de servicio

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



Planta de la vía de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

10.3. Red de combustibles

En relación a la actividad de suministro de combustibles dentro del dominio público portuario, hay que destacar que en la actualidad en el Puerto de La Palma existe una empresa autorizada para esta actividad (Grupo Insular Océano, S.L.U.). El suministro se realiza a los buques desde camión cisterna.

Al mismo tiempo, a las embarcaciones de la cofradía de pescadores y a la marina deportiva, el suministro lo realiza cualquiera de las empresas autorizadas con infraestructura en La Palma (Disa, BP, Cepsa).

En el Muelle Polivalente existe una zona para la descarga de buques tanques, tanto de combustible como de gas. Esta descarga se canaliza a través de las conducciones enterradas existentes que desde el Puerto de La Palma llegan a los depósitos acumuladores situados en la zona industrial de Los Guinchos (municipios de Breña Alta y Breña Baja). De igual manera en esta misma zona se procede a la descarga del combustible de aviación (ATK) que se realiza mediante camiones cisterna que lo trasladan al aeropuerto de La Palma al no existir depósitos acumuladores en éste.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

11. MARCO LEGAL APLICABLE

En este epígrafe se sintetiza el marco jurídico-urbanístico al que debe atender el Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma (en adelante PTEP^{LP}).

Este Plan debe formularse según lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), y a su vez debe cumplir con el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de Mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales (en adelante, TRLOTENC).

11.1. Formulación y tramitación del Plan Territorial Especial

El artículo 56 del TRLPEMM sobre "Articulación urbanística de los puertos" establece:

1. *Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.*

2. *Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

    a. *La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.*

    b. *Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.*

    c. *Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes. En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común

3. *El Plan deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.*

No obstante, para aquellos puertos que cuenten con Planes de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto –como es nuestro caso-, la Disposición transitoria sexta del TRLPEMM establece:

1. *Los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley.*

Siendo este el caso que nos ocupa, derivando el ámbito del presente Plan Territorial Especial de Ordenación del establecido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden FOM/1959/2010, de 22 de junio, publicada en BOE núm. 174, de 19 de julio de 2010.

La tramitación y aprobación del planeamiento territorial especial se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo, debiendo cumplirse con lo expresado en los artículos 23 y 24 del TRLOTENC, que establecen respectivamente:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Artículo 23 Planes Territoriales de Ordenación

(...)

3. *Los Planes Territoriales Especiales, que podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones:*

    a) *Definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos.*

    b) *Ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u otros.*

4. *Los Planes Territoriales de Ordenación deberán ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de los Planes Insulares de Ordenación vigentes al tiempo de su formulación. Los Planes Territoriales Especiales deberán ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y, en cuanto a la ordenación de los recursos naturales, a los Planes Insulares de Ordenación.*

    Su contenido mínimo se determinará reglamentariamente en función de sus diferentes fines y objetivos.

5. *Las determinaciones con incidencia territorial de los Planes Territoriales Especiales que no desarrollen Directrices de Ordenación ni Planes Insulares de Ordenación, tendrán el carácter de recomendaciones para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística.*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Artículo 24. Formulación y procedimiento

1. *Corresponde la formulación:*

    a) *A la Consejería competente en materia de medio ambiente, la de los Planes y Normas de Espacios Naturales Protegidos.*

    b) *A la Consejería competente en materia de ordenación territorial y urbanística, así como a los Cabildos Insulares, la de los Planes Territoriales Parciales.*

    c) *A la Administración competente por razón de la materia, la de los Planes Territoriales Especiales.*

2. *La tramitación del procedimiento, incluidos el sometimiento a información pública en la forma que se determine reglamentariamente y las aprobaciones previas a la definitiva, corresponderá a la Administración que haya formulado el Plan de que se trate. En*

cualquier caso, si las determinaciones del Plan afectasen a un Espacio Natural Protegido, requerirán informe de compatibilidad del órgano encargado de la gestión del mismo.

3. *La aprobación definitiva de los Planes y Normas de Espacios Naturales Protegidos corresponderá a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.*

4. *La aprobación definitiva de los Planes Territoriales Especiales corresponderá:*

    a) *A los Cabildos Insulares, los que desarrollen determinaciones del Plan Insular de Ordenación.*

    b) *A la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, los de ámbito insular que desarrollen Directrices de Ordenación, así como los de ámbito inferior al insular que no desarrollen determinaciones del correspondiente Plan Insular de Ordenación.*

    c) *Al Consejo de Gobierno de la Comunidad, previo informe de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias y a propuesta del Consejero competente por razón de la materia, todos los restantes.*

5. *La aprobación definitiva de los Planes Territoriales Parciales corresponderá a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.*

Consecuentemente, las Autoridades Portuarias son organismos públicos que teniendo como competencia legalmente atribuida la gestión de la zona de servicio, la ejecución de obras de infraestructuras de los puertos, y la prestación de servicios portuarios -sea de forma directa o indirecta-, deberán formular y tramitar sus correspondientes Planes Especiales (que en este caso será Territorial por afectar a dos municipios).

En resumen, la remisión que hace el artículo 56.2 del TRLEPEMM a la legislación urbanística, para la tramitación y aprobación de los Planes Especiales de ordenación de la Zona de Servicio de los Puertos del Estado, debe entenderse con relación a los artículos del TRLOTENC que se han reproducido anteriormente. **Por tanto, el presente Plan Territorial Especial se formula por la Autoridad Portuaria, se tramitará y aprobará inicial y provisionalmente por el Cabildo Insular de la Palma, y se aprobará definitivamente por Consejo de Gobierno de la Comunidad, previo informe de la COTMAC a propuesta del Consejero competente por razón de la materia**; aunque la aprobación definitiva del Plan no se podrá efectuar sin la conformidad previa de la Autoridad Portuaria, resolviéndose la discrepancia en caso de no llegarse a un acuerdo entre ambas administraciones, de la forma que expresa la legislación estatal.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

11.2. Contenido del Plan Territorial Especial

El Plan Territorial Especial redactado responde en cuanto a su finalidad a lo determinado en el Artículo 23 del TRLOTENC, y en particular a la modalidad referida a la ordenación de las infraestructuras.

Aunque el contenido de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación vendrá fijado en el futuro desarrollo reglamentario del TRLOTENC, en tanto esto no ocurra, y atendiendo a la Disposición Transitoria Décima del citado Texto Refundido, seguirá siendo de aplicación el Reglamento de Planeamiento estatal (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio), en el que la figura más similar es la de los Planes Directores Territoriales de Coordinación, regulados en los artículos 11 a 13.

La Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, viene a regular a nivel nacional lo que el Decreto 35/1995 ya regulaba en la Comunidad Autónoma de Canarias. A pesar de su similitud con esta norma autonómica, introduce ciertas cuestiones procedimentales y de contenido, e incluso de denominación, de los estudios ambientales que deben ser incorporadas a la legislación autonómica.

Esta adaptación al marco normativo estatal se lleva a cabo, en su contenido básico, mediante el Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, estableciéndose entre otras cuestiones, el alcance y contenido de los Informes de Sostenibilidad mediante el denominado Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo, aprobado mediante Resolución de 28 de diciembre de 2006 de la COTMAC.

A los Planes Territoriales Especiales les es de aplicación la LEY 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. El objetivo de esta Ley es el de integrar los aspectos ambientales en la preparación y aprobación de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que pudieran tener efectos significativos sobre el medioambiente. Tal propósito, sin embargo, no constituye una innovación respecto del contenido exigible a los instrumentos de planeamiento en Canarias desde la entrada en vigor del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprobó el Reglamento de Contenido Ambiental de los instrumentos de Planeamiento, puesto que muchos de los epígrafes que figuran en el Anexo I de la Ley 9/2006, ya estaban incluidos en el Decreto 35/1995 (hoy derogado).

Por último, hay que indicar que la denominación de Plan Territorial Especial hace referencia a que la Zona de Servicio Portuario (definida en el Plan de Utilización de Los Espacios Portuarios vigente) se encuentra incluida en dos municipios, Santa Cruz de La Palma y Breña Alta. No obstante, el alcance de la memoria de ordenación es la ordenación pormenorizada de los usos portuarios, por lo que el **documento de referencia de aplicación es el de un instrumento de desarrollo**, con la peculiaridad de que se incluye una fase de AVANCE por ser un Plan Territorial Especial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

11.3. Disposiciones de la legislación portuaria con incidencia en las determinaciones del Plan Territorial Especial

El TRLPEMM además contiene otras disposiciones que regulan aspectos de las determinaciones de ordenación del instrumento de planeamiento especial que se concretan en los siguientes artículos:

El artículo 59 regula la realización de obras en el dominio público portuario:

1. *Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente...*

El artículo 60 señala que:

Las obras a que se refiere este capítulo no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

De lo anterior se desprende que una vez aprobado definitivamente el PTEP^{LP}, a éste deberán adaptarse todas las obras que se realicen en el ámbito portuario, y para constatar que es así se someterán a informe de la Administración urbanística competente. Estas obras estarán eximidas de los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1,b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, por constituir obras de interés general. Esta exención alcanza a las obras propiamente portuarias que sean realizadas por la Autoridad Portuaria, y no por empresas o particulares. Estas últimas deberán obtener la preceptiva licencia municipal, además de la autorización de la autoridad portuaria.

Sobre los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario, el artículo 72 del TRLPEMM define los usos que tienen la consideración de usos portuarios, además de prohibir expresamente la generación de nuevos rellenos que no tengan como destino tales usos.

1. *En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.*

   A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

   a) *Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio de modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.*

   b) *Usos pesqueros.*

   c) *Usos náutico-deportivos.*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

d) Usos complementarios o auxiliares a los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

[…]

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

La prestación de servicios comerciales en el ámbito portuario, y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros, requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria, tal y como se establece en el artículo 139.2 del TRLPEMM.

Respecto a las Disposiciones referidas a la Zona de Servicio del Puerto, el vigente TRLPEMM define en su artículo 56 el instrumento de ordenación mediante el que se desarrolla el sistema general portuario, en que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística, deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima como sistema general portuario.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

11.4. La legislación de carácter sectorial o específico

Junto con el TRLOTENC y el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, resultan de directa aplicación los siguientes textos legales o reglamentarios, de carácter sectorial o específico:

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

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

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

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

- Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de Julio) y Reglamento de Costas (Real Decreto 1471/1989, de 1 de Diciembre).

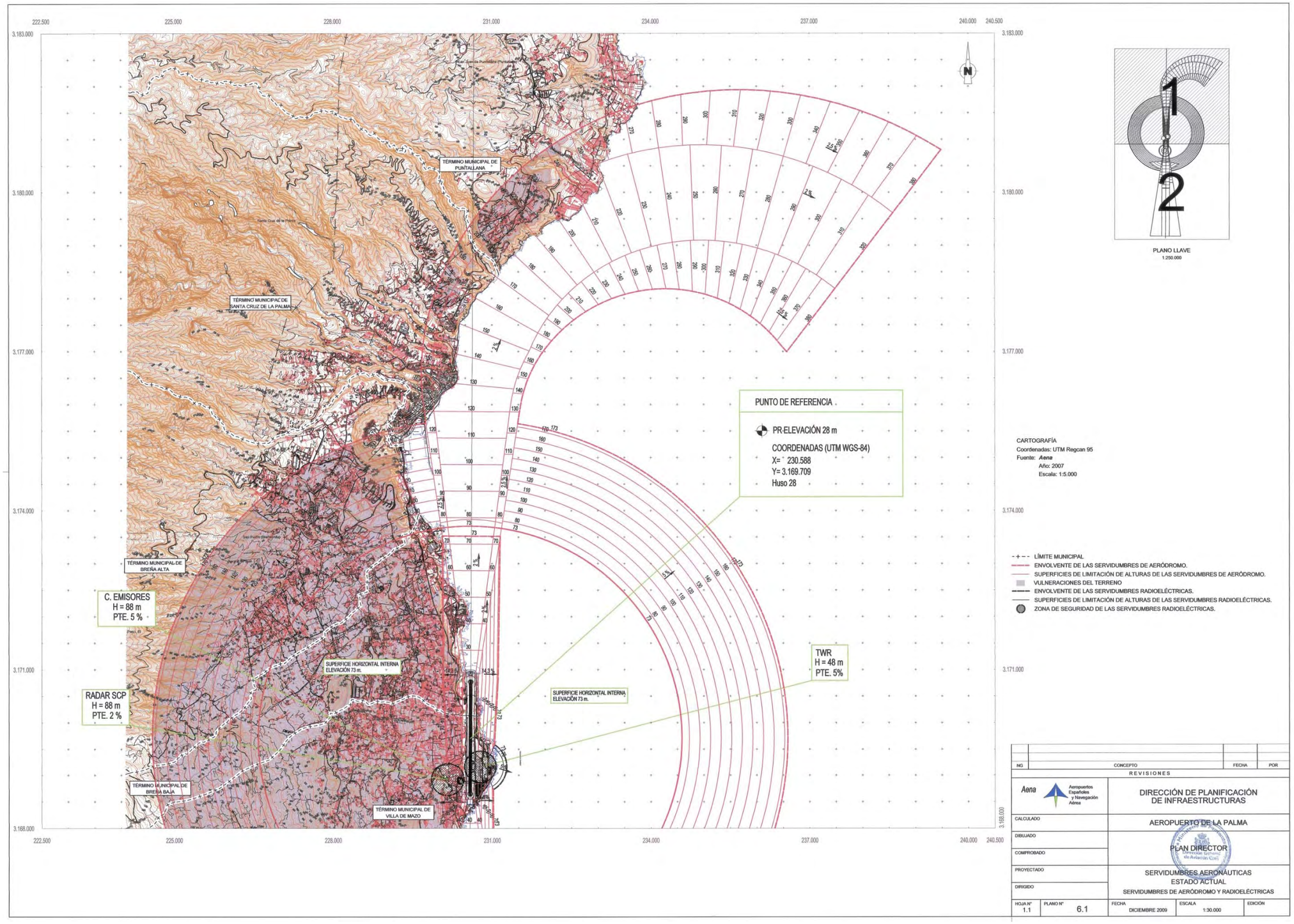
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Las Servidumbres Aeronáuticas se encuentran reguladas en la Ley de Navegación Aérea (Ley 48/1960, de 21 de Julio) y Decreto 584/1972, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto2.490/1974, de 9 de agosto y por Real Decreto 1841/2009 de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma.

El ámbito de ordenación del Plan Territorial Especial queda afectado por las áreas de servidumbre de aeródromo, radioeléctricas y de operación de aeronaves que establece el Real Decreto 1841/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma. En consecuencia, éste integrará en su ordenación las disposiciones de la legislación sectorial aplicable debiendo someterse a los oportunos controles de legalidad por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

Se adjunta plano procedente del Plan Director del Aeropuerto de La Palma, en el que se exponen las servidumbres de dicha infraestructura y cómo queda afectado por ellas el Puerto de Santa Cruz de La Palma.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA FIEL DEL ANEXO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

11.5. Accesibilidad y supresión de barreras físicas

El Plan Territorial Especial debe atender a lo dispuesto en la Ley de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación (Ley 8/1995, de 6 de abril).

Artículo 1. Objeto de la Ley.

a) La presente Ley tiene por objeto: a) Facilitar la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la sociedad por parte de todas aquellas personas con movilidad o comunicación reducida o con cualquier otra limitación, tengan éstas carácter permanente o transitorio.

b) Promover técnicas adecuadas para evitar y suprimir las barreras y todos aquellos obstáculos fijos y sensoriales que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de aquel sector de la población.

c) Arbitrar los medios de control del cumplimiento efectivo en lo en ella dispuesto. Todas las actuaciones futuras, públicas y privadas en materia de urbanismo y edificación, así como en transporte y en comunicación sobre los que la Comunidad Autónoma tenga competencia, habrán de cumplir rigurosamente las prescripciones de la presente Ley y de sus normas de desarrollo.

Artículo 2. Ámbito de aplicación de la Ley:

La presente Ley es de aplicación, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias:

1) Al diseño y ejecución de las obras de nueva planta, ampliación, reforma, adaptación o mejora, correspondientes a los espacios libres de edificación, de uso o concurrencia públicos, ya sean estos de titularidad pública o privada.

2) Al diseño y ejecución de las obras de nueva planta, ampliación, reforma, adaptación y mejora, o cambio de uso correspondientes a los edificios y locales de uso o concurrencia públicos ya sean estos de titularidad pública o privada, y a la nueva construcción de edificios de uso privado dotados de ascensor.

3) A los transportes públicos y privados de viajeros que sean competencia de las administraciones públicas canarias, entendiéndose incluidas en este concepto las instalaciones fijas de acceso público, el material móvil de transporte, así como las vinculaciones de ambos y los medios operativos y auxiliares relativos al transporte

(…)".

Tal y como determina su artículo 25.1 "el cumplimiento de los preceptos contenidos en la presente Ley y en el Reglamento que la desarrolla será exigible para la aprobación por las distintas administraciones públicas canarias en el ámbito de su competencia, de los instrumentos de planeamiento y de su ejecución".

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

1. JUSTIFICACIÓN, NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA

Como justificación será necesario acudir al apartado 11.1 de la Memoria de Información (*Formulación y tramitación del PTEP^{LP}*), en el que se indica la obligación derivada de la aplicación del artículo 56 y la Disposición Transitoria Sexta del TRLPEMM, además de los artículos 23 y 24 TRLOTENC.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de La Palma (en adelante PTEP^{LP}) es el instrumento legal, de carácter territorial y urbanístico, que desarrolla y ordena de modo pormenorizado los usos del espacio portuario, a la vez que caracteriza desde el punto de vista urbanístico las actividades a realizar en este ámbito.

En consecuencia este documento ha de poder garantizar la óptima funcionalidad de las distintas áreas delimitadas en la actual Zona de Servicio del Puerto, en la que el vigente PUEP recoge soluciones que pretenden resolver las necesidades actuales y futuras de las infraestructuras portuarias, bien con relación a usos propiamente portuarios, bien con respecto a actividades complementarias o de articulación con las áreas urbanas, así como el adecuado tratamiento de la función que debe cumplir el Puerto en el nuevo escenario previsto en el ámbito insular, regional y nacional.

En este marco, la importancia y la complejidad de las actuaciones que la Autoridad Portuaria viene desarrollando desde hace más de veinte años, o que tiene programado ejecutar a medio y largo plazo, además de otras acciones de igual o mayor relevancia que tienen previsto realizar las administraciones municipal e insular en sus aledaños, hace que sea urgente formular el presente documento, teniendo en cuenta de manera especial los principios de coordinación y cooperación entre las administraciones públicas.

En la Memoria de Información del presente documento ya se ha hecho mención expresa y detallada de todos los instrumentos territoriales y de planificación urbana que ha de tener en cuenta el PTEP^{LP}, así como los marcos técnicos, jurídicos y ambientales a considerar, y a ese capítulo nos remitimos.

Por último, como ya se ha descrito en diversos apartados de la Memoria de Información, la estratégica posición del ámbito portuario en relación con la ciudad histórica –en realidad el puerto está en su origen fundacional-, y la nunca bien resuelta articulación urbana entre ambas tramas, tiene en el documento del Plan Territorial Especial la oportunidad de sentar las bases para una mejor convivencia pacífica, acorde con la singularidad que supone la confluencia de tan diversos intereses como los que aquí existen. Norma y forma, esencia de cualquier plan urbanístico –y el PTEP^{LP} lo es- deberán regular con mayor coherencia que la actual las necesidades funcionales (acceso principal a la ciudad y al puerto), las especiales condiciones patrimoniales (conjunto Histórico Artístico), las circunstancias ambientales y físicas del ámbito inmediato (accidentada topografía y singular paisaje natural y urbano), necesidades comerciales, a las que se añaden las nuevas oportunidades que se están creando con la ejecución de nuevas infraestructuras (vía

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

exterior, nueva playa artificial, aparcamientos, parque marítimo), o con la creciente actividad turística (cruceros, patrimonio cultural).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2. ASPECTOS A TENER EN CUENTA: TERRITORIALES, URBANÍSTICOS, SOCIOECONÓMICOS Y NORMATIVOS

2.1. En relación con el planeamiento

De conformidad con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre:

1. *"Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como* ***sistema general portuario*** *y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, (…).*

2. *Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

   a) *La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.*

      Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

   b) *Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.*

      (…).

3. *El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre."*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

El vigente PUEP del Puerto de Santa Cruz de La Palma fue aprobado por Orden FOM/1959/2010, de 22 de junio (BOE núm. 174, de 19 de julio de 2010).

La Zona de servicio terrestre se estructura en áreas funcionales a las que se asignan los correspondientes usos básicos. Esta Zona se sitúa en su mayor parte en el T.M. de Santa Cruz de La Palma, y una pequeña superficie del ámbito en el T.M. de Breña Alta.

Tal como se indica en el artículo 84.3 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias,

"*La aprobación inicial y definitiva de los Planes Especiales de Ordenación corresponde al Ayuntamiento. Cuando la ordenación que se pretenda afecte a más de un término municipal, deberá tramitarse mediante Plan Territorial Especial de Ordenación*".

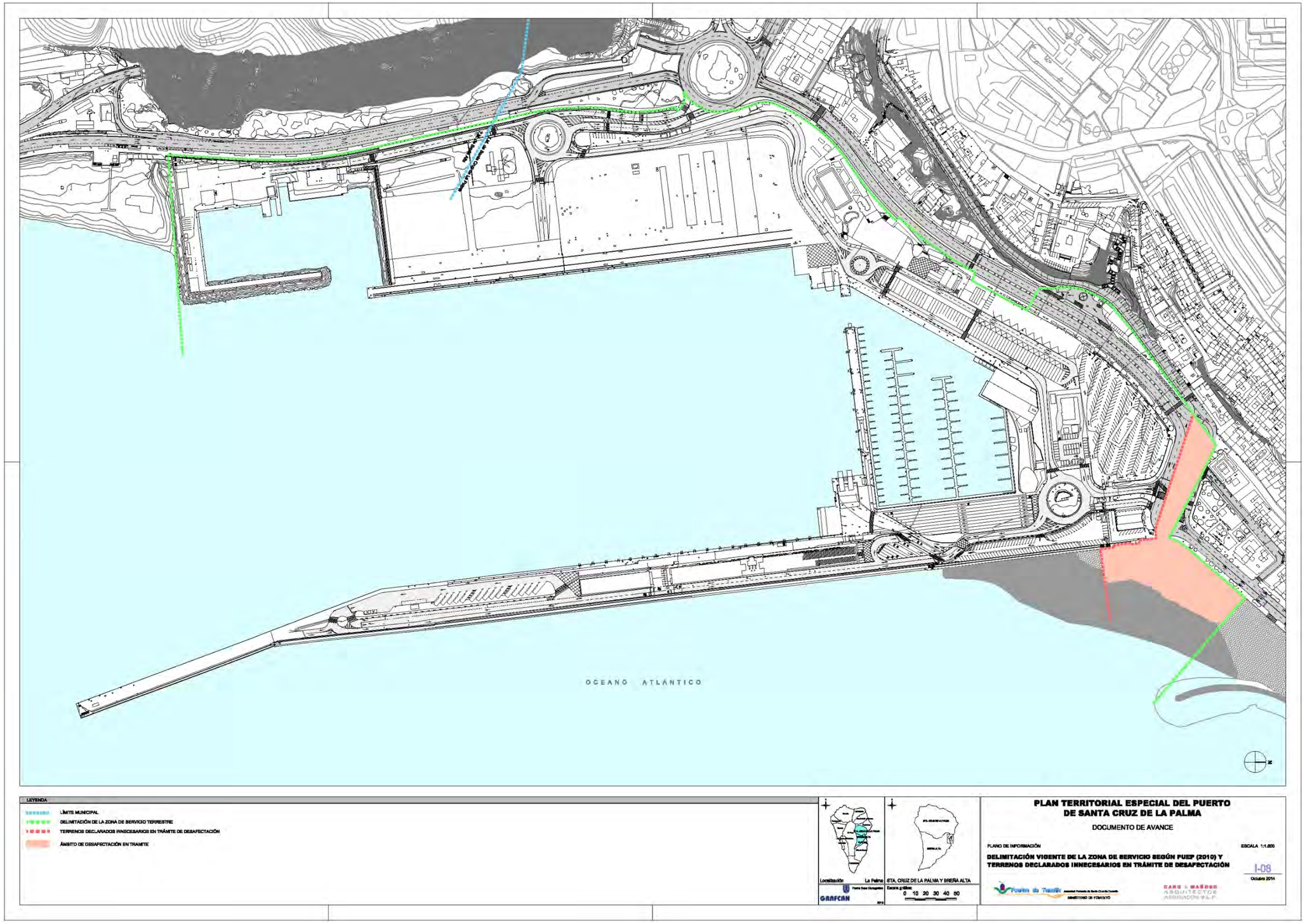
Procede, por tanto, la elaboración del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma (PTEP^{LP}), objeto del presente documento.

El ámbito de estudio del PTEP^{LP} deriva directamente del establecido en el PUEP, aprobado por Orden FOM/1959/2010, de 22 de junio, publicada en BOE núm. 174, de 19 de julio de 2010, que mantiene su vigencia en aplicación de la D.T. 6ª del TRLPEMM.

En la actualidad se encuentra iniciado el trámite de desafección de una zona de terreno situada entre el Puerto (al norte del dique del Este) y la Nueva Playa urbana.

El ámbito de aplicación es el que se recoge gráficamente en el plano de Información I.08, reproducido a continuación:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL ANEXO I DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA." APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Podemos sintetizar en varios tipos las principales cuestiones que ha de abordar el PTEP^{LP}:

- **Coordinación con otros instrumentos**, destacando la aprobación del PIOLP, la aprobación del PGO de Breña Alta, y la próxima aprobación del nuevo PGO de Santa Cruz de La Palma.

- **Adaptación de los actuales usos a las demandas existentes y futuras**, en orden a criterios de optimización de recursos, sostenibilidad (ambiental, social y económica), y generadora de nuevos puestos de trabajo con valor añadido.

- **Urgente necesidad de articular correctamente le relación de la ciudad con el sistema portuario**, ya planteado en el PUEP y aún no resuelto, en especial en lo que hace al Conjunto Histórico Artístico, a lo que se ha de añadir la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz, y la urgente necesidad de aparcamientos públicos.

Es por ello que el Plan Territorial Especial adapta urbanísticamente los objetivos del PUEP, garantiza con la ordenación urbanística una eficiente explotación del espacio portuario, y una óptima funcionalidad de las distintas áreas incluidas en la actual Zona de Servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma, bien con relación a usos propiamente portuarios o bien con respecto a actividades complementarias o de carácter urbano, incluyendo una nueva concepción de los usos en aquellos espacios de relación con las áreas urbanas, así como el adecuado tratamiento de la función que debe cumplir el Puerto en el nuevo escenario previsto en el ámbito insular, en coordinación con las otras infraestructuras portuarias de la isla.

Por último es necesario destacar el relevante papel de carácter simbólico que tiene el Puerto, tanto para la Isla en general, como para Santa Cruz de La Palma de modo especial. Para la Isla porque durante toda su historia ha tenido y tiene un papel relevante en el desarrollo y transformación de su territorio, puerta principal para su relación con el mundo exterior a través del mar, y por tanto referencia inevitable. Y para la ciudad porque al estar en el origen de su fundación, forma parte indisoluble de su trama histórica, a la que da pleno sentido y sin el cual sería imposible comprender la estructura y forma urbana, y hasta su propia configuración social y económica. Es por estos motivos por los que la ordenación de usos y configuración urbanística de su zona de contacto es particularmente sensible, y ha de ser capaz de resolver no solo el complejo problema funcional que aquí se plantea (confluencia de vías estructurantes de diferente naturaleza, acceso a la ciudad histórica y al puerto, plaza de uso público de referencia, aparcamientos, acceso a la Avda. Marítima y a la nueva Playa, desarrollo de usos terciarios portuarios y privados, etc.), sino también de constituirse en un lugar de referencia e identidad urbana renovado, lugar de encuentro por excelencia entre ciudadanos y visitantes, y espacio institucional de referencia.

La oportunidad de reordenar este fragmento de tejido urbano configurando un espacio que reúna la triple condición de acceso, remate y articulación es un objetivo asumido por las administraciones públicas con competencias concurrentes en este espacio, aunque quizá no correctamente analizado como para identificar y caracterizar con precisión los condicionantes a los que ha de responder la ordenación que finalmente lo desarrolle.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

2.2. Movilidad y transporte intermodal

Desde el punto de vista de la relación de los modos de transporte, de la movilidad y de la articulación territorial, los puertos son puntos principales de accesibilidad a las islas que deben tener continuidad con el resto de los modos e infraestructuras de transportes y, por tanto, con los elementos que propician las interconexiones entre las diferentes formas de desplazamiento (barco - transporte terrestre colectivo o en vehículo privado; y barco - transporte terrestre público o privado - avión).

El Puerto es de titularidad y competencia exclusiva de la Administración del Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española, y acorde con su condición de Puerto de Interés General del Estado, tal y como se recoge en el anexo del TRLPEMM. En la actualidad el Puerto desempeña el papel de único protagonista en relación a las principales actividades portuarias, especialmente con respecto al transporte de pasajeros y mercancías, y de abastecimiento.

En este sentido, la previsión del documento de revisión del PGO de Santa Cruz de La Palma -aún en proceso de aprobación definitiva- de ordenar un sistema general de transporte público (estación de guaguas) en una parcela aledaña al acceso sur al Puerto, debe ser valorada como un importante esfuerzo por dotar de la necesaria intermodalidad al sistema de transporte de la isla.

INFRAESTRUCTURA	PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA
Tipo de relación de transporte servida:	• Marítimo exterior de mercancías, interinsular (Los Cristianos y Santa Cruz de Tenerife) e insular (Tazacorte) de viajeros y mercancías. • Tráfico de cruceros.
Sistema operacional	• RTT-ETIT (enlaces directos y combinados)
Áreas de movilidad de influencia	• Toda la isla
Características intermodales	• Dispone de pocas plazas de aparcamiento de vehículos • Escaso aparcamiento de guaguas de transporte discrecional. • Parada de taxis • Hay conexión de guaguas regulares con otras zonas de la isla. • No hay conexiones terrestres con el aeropuerto

El papel esencial del Puerto es la importación de todo tipo de materias primas y mercancías y la exportación de productos hortofrutícolas, sirviendo además de nodo de transporte de pasajeros complementario del transporte aéreo. Además, es un acceso de turismo crucerista a la isla que en los últimos años ha venido cobrando una importancia cada vez mayor.

Por tanto, resulta imprescindible lograr una adecuada conectividad con los sistemas principales de la red insular de carreteras y con los puertos del resto de las islas.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

El análisis de la movilidad terrestre que afecta al Puerto hay que entenderlo desde las tres escalas funcionales posibles (municipal, comarcal e insular), y es abordado en los siguientes aspectos:

- Análisis socioeconómico del municipio de Santa cruz de La Palma, y relación con los colindantes que sean relevantes a estos efectos, es decir con Breña Baja, Puntallana, Breña Alta y en menor medida, Mazo. Con el resultado de este análisis se valorará el posible crecimiento tanto de población como de parque de vehículos y, por tanto, el aumento del tráfico y de la movilidad en general, tanto público como privado y como afecta al Puerto de Santa Cruz de La Palma.

- Análisis de la movilidad tanto interior como exterior del último año disponible desde el punto de vista de la población residente (censo del 2012). Se conoce así el porcentaje de personas que viven y residen en el mismo municipio, y que viviendo en Santa Cruz de La Palma trabajan en municipios cercanos y que directa o indirectamente puedan afectar a la movilidad. Se determina de esta manera los flujos más probables de entrada, salida y movimiento interno en el municipio.

- Análisis de los datos de tráfico disponibles en las carreteras principales, en la red primaria y la secundaria. En consecuencia, conocida la capacidad de carga del trazado viario existente (oferta) y las características del tráfico existente (demanda), será posible analizar la necesidad o no de nuevas infraestructuras.

- Características generales del ámbito insular, y en su caso comarcal. Análisis pormenorizado de la situación específica de ámbito municipal.

- Relación del municipio con las infraestructuras de transporte de nivel insular (puertos y aeropuertos).

- Análisis de flujo de pasajeros y mercancías en la infraestructura portuaria.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Para entender mejor el volumen de tráfico que afecta a la instalación portuaria hemos tomado los datos de vehículos que acceden al municipio, tanto por su entrada norte procedentes de Puntallana y la vertiente norte, como por su entrada sur, procedentes del Aeropuerto, Las Breñas, Los Llanos de Aridane, y en general la vertiente sur y oeste.

Según la medición aportada por el Cabildo Insular de La Palma el tráfico proveniente desde Puntallana y la vertiente norte asciende a 6.418 vehículos por día en dirección a Santa Cruz de La Palma a través de la LP-1, y de 12.343 vehículos que acceden desde la zona sur y oeste de la isla al municipio a través de la LP-2, siendo estos los datos de partida del estudio de movilidad que evalúa tanto el tráfico exterior como el interior del propio municipio que puede afectar directamente a la infraestructura portuaria.

Los aspectos a tener en cuenta en relación con la movilidad son las siguientes:

- En cuanto a la demografía, durante los últimos cinco años el municipio de Santa Cruz de La Palma ha disminuido su población según una tendencia débil pero constante que supone,

en el año 2013, una disminución del 4,41% respecto a la cifra de 2009, lo que en términos absolutos supone 754 habitantes menos en cinco años.

La isla ha sufrido igualmente un descenso poblacional en el mismo periodo (2009-2013) del 1,63% (1.413 habitantes), si bien considerando un intervalo temporal mayor, desde el año 2000 el incremento demográfico ha sido del 3,09%, incluso con la gran crisis económica en la última mitad del periodo. La población total en el ámbito insular en 2013 es de 85.468 habitantes empadronados.

Sin embargo las proyecciones demográficas calculadas en el PIOLP para Santa Cruz de La Palma preveían que la tendencia cambiase de signo a partir del año 2012, si bien el desfase entre la población prevista en este documento de 18.072 habitantes, y la realmente empadronada de 16.705 habitantes, ambas para 2012, induce a dudar de la proyección demográfica propuesta en el PIOLP. De hecho en el año 2013 se han registrado 16.330 habitantes empadronados.

Las cifras generales comentadas junto a la generalizada tendencia de envejecimiento de la población induce a proyectar a una estabilización del transporte privado derivado de los crecimientos vegetativos, sino incluso su disminución, más aún en la medida en que se mejora la eficiencia del transporte público.

- Otra cuestión es el impacto que pueda tener el incremento en la movilidad que se pueda inducir desde el crecimiento del uso turístico, directamente relacionado con el transporte público discrecional, los vehículos de alquiler y el aumento de determinados flujos de mercancías de consumo. En cualquier caso la experiencia habida a día hoy, de crecimientos testimoniales durante los últimos años, incluso a pesar de la entrada en vigor del Plan Territorial Especial de ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTETLP), no permite tener datos concretos y desagregados como para estimar realmente de lo que estamos hablando.

  Sin duda los datos y circunstancias expuestas tienen consecuencias en las previsiones sobre los usos portuarios.

- Aunque el índice de motorización aumenta levemente en toda la isla, el índice de matriculación de vehículos sigue una senda descendente por causa, sin duda, de la crisis económica y de las circunstancias demográficas antes comentadas. La relación entre ambos datos obliga a suponer un aumento significativo de la edad del parque móvil de la isla. En el caso de Santa Cruz de La Palma, los ratios entre número de turismos y número total de vehículos por cada mil habitantes son de 433,22/1.000 y 673,15/1.000, respectivamente.

- Sólo el 36,75% de la población censada en Santa Cruz de La Palma trabaja en otro municipio, frente al 63,25% que trabaja en él. La ciudad es además receptora neta de trabajadores de otros municipios de la isla. Este dato, sumado al uso mayoritario del vehículo privado como medio de transporte, explica en gran medida el déficit de plazas de aparcamiento en el ámbito de estudio, a pesar del esfuerzo hecho en los últimos años para ampliar la red de

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

aparcamientos públicos. Desde nuestro punto de vista, debería continuarse dicho esfuerzo, combinándolo con una política de fomento y mejora del transporte público.

- Por otra parte la mayor parte de la población ocupada censada en Santa Cruz de la Palma se desplaza a su lugar de trabajo en vehículo propio -el 54,09%- siendo significativo el porcentaje de personas que acuden caminando a su trabajo -el 28,81%-. Éste último dato viene a reforzar la importancia de la movilidad interna del municipio, y las consecuencias directas que tiene sobre el Puerto, al menos en sus accesos y en su ámbito de conexión con la ciudad histórica, atravesado por la Avda. de Los Indianos.

- El tráfico relacionado con los núcleos cercanos se realiza principalmente a través de las carreteras insulares LP-1 y LP-2, acceso al municipio desde las poblaciones del resto de la isla y, de la LP-5, ruta de acceso al Aeropuerto. A través de esta misma carretera insular LP-1 se accede, tras recorrer la LP-3 y parte del extremo norte de la LP-2, a Los Llanos de Aridane.

- El Plan Insular de Ordenación de La Palma predica el buen estado de conservación del tramo de la red viaria insular que transcurre por Santa Cruz de La Palma, limitando las intervenciones en dichos sectores a obras de reconstrucción de las carreteras LP-101 y LP-4 y de la Vía Marítima, como vía urbana vinculada al frente marítimo de la ciudad y su importancia en la ordenación de los accesos a diversos elementos de equipamiento y de servicios a nivel insular. Las obras más importantes que se prevén, ya exteriores al término municipal, están relacionadas con el cierre del anillo insular, dando acceso al puerto de Santa Cruz de La Palma, a la capital y a la variante recientemente construida.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Vista del sector norte del ámbito de actuación del Puerto, zona de contacto entre éste y la ciudad

- La construcción y entrada en servicio del acceso sur al Puerto, situado en la rotonda que articula las Avenidas de Bajamar y de Los Indianos -ésta última, prolongación del frente viario marítimo de la capital- específico para el tráfico pesado con origen o destino en él, además de la puesta en servicio de la Vía Exterior al casco, ambas de indudable carácter estratégico, han contribuido a racionalizar y aligerar el tráfico en la ciudad. Sin embargo queda pendiente valorar la reordenación del acceso norte al puerto y su relación con la trama urbana de carácter histórico con la que se relaciona.

2.3. El Puerto y su relación con el Plan Insular de Ordenación de La Palma

El PIOLP zonifica el ámbito correspondiente a la infraestructura portuaria dentro de la zona PORN D, que se define en el artículo 22 de su normativa del PIOLP, correspondiente a ámbitos urbanos y de asentamientos rurales. Incluye los suelos clasificados como urbanos, urbanizables y los asentamientos rurales, así como aquellos que, en el desarrollo del Plan Insular pueden llegar a serlo. También incluye equipamientos y áreas previstas para el desarrollo de actividades económicas y turísticas, que requieran la incorporación a suelo urbanizable y su posterior transformación en urbano.

Independientemente de lo expuesto y sin perjuicio de las competencias del Estado en los Puertos de Interés General, las determinaciones del PIOLP no son vinculantes.

En la **zona D PORN** se distingue la siguiente subzona en la que está incluida la infraestructura portuaria (Artículo 23), **D3**. **Área especializada**. Incluye los ámbitos que el Plan Insular o el planeamiento que lo desarrolle destine a actividades económicas, así como el suelo con destino al sistema de infraestructuras y equipamientos que no estén incluidos en suelo urbano o urbanizable. Se incluye también en la zona D3 el suelo que el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTETLP) ha previsto para los Núcleos Turísticos Existentes (NTE) y Actuaciones Convencionales Propuestas (ACP) donde son de aplicación las condiciones que dicho plan determina.

La Infraestructura Portuaria estaría dentro de la **zona PORN D3.1**, **Área Especializada de infraestructuras y equipamientos**, definida en el PIOLP en el Capítulo 4, Sección I Áreas Especializadas de Infraestructuras y Equipamientos.

En cualquier caso, a continuación se recogen las siguientes determinaciones:

SECCIÓN I. ÁREAS ESPECIALIZADAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS

Artículo 251. Zona D3.1 Área especializada de Infraestructuras y Equipamientos. Objetivos, definición y delimitación. (NAD)

1. *La zona D3.1 responde al objetivo de reservar suelo suficiente para futuras instalaciones de infraestructuras y equipamientos de interés insular o intermunicipal. Dado que las*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

previsiones del Plan Insular son a medio y largo plazo, los equipamientos que contiene pueden no estar previstos en el correspondiente planeamiento sectorial.

2. *Estas áreas especializadas, contrariamente a las infraestructuras lineales, que se superponen a las restantes zonas, precisan de ámbitos especializados que por su posición y condiciones especiales respondan a los requerimientos precisos de la infraestructura concreta. Comprende instalaciones y equipamientos existentes o previstos cuyo servicio es de alcance insular o intermunicipal. Incluye las instalaciones de puerto, aeropuerto, hospital y complejo ambiental, entre otros.*

3. *Se consideran incluidos en la zona D3.1 aquellos ámbitos específicamente señalados para tal fin por este Plan Insular y aquellos que localicen y delimiten los Planes Territoriales en desarrollo de este Plan Insular, así como las reservas de suelo para las infraestructuras y equipamientos indicados mediante símbolos en este Plan Insular.*

4. *Se considerarán incluidos en el área especializada de infraestructuras y equipamientos aquellas instalaciones existentes o previstas por este Plan Insular cuyo nivel de servicio es insular o plurimunicipal, que por sus especiales características tienen su ubicación preferente en suelo urbano. Cuando las infraestructuras y equipamientos se localizan en suelo urbano este Plan Insular no precisa su ubicación, atendiendo a las competencias de ordenación urbana correspondientes a los Planes Generales. Sin embargo, los símbolos obligan a los Planes Generales a la correspondiente reserva de suelo.*

Artículo 252. Zona D3.1 Área especializada de infraestructuras y equipamientos. Planeamiento. (ND)

1. *Los Planes Generales y los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos podrán incorporar las áreas especializadas de infraestructuras y equipamientos en suelo urbano, urbanizable o rústico de protección de infraestructuras y equipamientos, en función de su posición y finalidad. La ordenación y procedimiento será acorde con el tipo de suelo en que se ubique.*

2. *En función de la posición y condiciones del uso al que se destina, los Planes Generales y los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos incluirán las correspondientes zonas D3.1 en el sistema de infraestructuras y equipamientos o las reservarán como suelo rústico en la categoría que corresponda en superposición con la de protección de infraestructuras y equipamientos.*

3. *Los Planes Generales establecerán las reservas de suelo para aquellas infraestructuras y equipamientos que este Plan Insular localiza en suelo urbano o urbanizable. E*

4. *En este último caso, el Plan Parcial que lo desarrolle deberá incluir el suelo necesario para la infraestructura o equipamiento previsto en suelo de cesión con esta finalidad.*

5. *Los planes y proyectos que desarrollen áreas especializadas de infraestructuras y equipamientos deberán atender a las siguientes condiciones ambientales:*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

a) Los estudios ambientales, si procede, considerarán la eventual afección sobre la ZMT y los fondos marinos aledaños y evaluarán los posibles efectos negativos sobre ellos.

b) Los estudios ambientales, si procede, considerarán la eventual afectación, directa o indirecta, sobre espacios de interés natural, con especial atención a la flora, fauna, las zonas de interés de nidificación y el paisaje.

c) Se procurará la integración paisajística del perímetro de la actuación, especialmente en relación a la visibilidad desde la red viaria (mediante arbolado, disposición de roquedo simulando colada basáltica, cromatismo de los edificios y cerramientos, etc.).

d) Se procurará la correcta ordenación de las instalaciones previstas en el entorno rústico y natural (construcciones, aparcamientos, etc.), en relación a los principales valores naturales y paisajísticos, así como las infraestructuras modulares de gestión de residuos y aguas residuales para prevención de vertidos y contaminación de suelo y acuíferos.

Artículo 253. Zona D3.1 Área especializada de Infraestructuras y Equipamientos. Usos. (NAD)

1. El Plan Insular define como uso principal para cada una de las áreas especializadas en infraestructuras y equipamientos el uso específico para el cual se ha efectuado la reserva de suelo, así como los usos complementarios que se consideran admisibles. Los usos correspondientes a cada reserva se especifican en las correspondientes fichas (Fichas AE infraestructuras y equipamientos).

2. En tanto no se materialicen dichas reservas, se restringirá el uso a los que actualmente se desarrollen, prohibiendo específicamente transformaciones y edificaciones distintas a las previstas por el Plan Insular.

3. Sin perjuicio de las limitaciones de uso derivadas de los destinos concretos de cada ámbito, se han considerado los siguientes usos:

a) Principal:
- *Infraestructura o equipamiento, en función de la zona específica.*

b) Compatibles autorizable:
- *De esparcimiento en espacios no adaptados y adaptados tipo I.*

c) Compatibles autorizables con limitaciones:
- *De esparcimiento en espacios adaptados II y III y terciario previstos por el Plan Insular o planeamiento territorial especial.*
- *De infraestructuras o de equipamiento, distintos al principal, previstos por el Plan Insular o planeamiento territorial especial.*
- *En los casos de preexistencias residenciales específicamente citadas en las correspondientes fichas, el Plan General establecerá las condiciones de*

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

permanencia o transformación o delimitará los ámbitos residenciales en la clase y categoría que corresponda.

d) Prohibidos:

Los no citados en los apartados anteriores y específicamente el residencial, excepto preexistente, productivo en todas sus categorías y ganadero en todas sus categorías.

2.4. Aspectos ambientales

Además de los criterios y objetivos recogidos en la presente Memoria de Ordenación, el ISA establece una serie de objetivos ambientales, los cuales están recogidos en el punto 4.-OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES DEL PLAN, siendo estos:

- En el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", se identifica como área sensible desde el punto de vista ambiental la zona de encuentro entre el Puerto y el casco histórico de la ciudad.

Por este motivo, el ISA establece como criterio fundamental el tener en consideración el valor del paisaje histórico, adquiriendo éste un "peso" significativo a tener en cuenta en el proyecto que finalmente se desarrolle en la superficie de la referida área funcional. Para éste área, el documento de Avance PTEPLP recoge tres posibles alternativas.

- Se ha de tener especial consideración que la zona de encuentro entre la actividad portuaria estricta y los usos de esparcimiento urbano (algunos de los cuales están dentro de la zona de servicio portuario), se produce a lo largo de todo el borde exterior del Puerto, debiendo destacar además, que esta zona de borde se trata de zonas peatonales muy transitadas por residentes y visitantes, siendo la incidencia visual de las actividades portuarias muy alta.

- Por ello, la ordenación del PTEPLP tiene como objetivo ambiental subsanar todos aquellos impactos ambientales detectados en el diagnóstico ambiental del ISA, que afecten de forma directa y significativa a la calidad ambiental del entorno puerto-ciudad (acopios de maquinaria/materiales desordenados, contenedores de residuos en mal estado, etc.).

- Se ha de contemplar un aumento de las zonas verdes y espacios libres, mejorando y/o manteniendo en buen estado de conservación las existentes. El aumento de los espacios libres y zonas verdes, únicamente se puede producir en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", por lo que el proyecto que finalmente se desarrolle en esta superficie debe de atender a este objetivo.

  Por otro lado, en la medida de los posible, se ha de aumentar el porte de las especies plantadas en las zonas verdes existentes (concretamente en el sector sur de la zona de servicio), con el objeto de generar apantallamientos vegetales que, en la medida de lo posible, permitan suavizar la visión de la infraestructura portuaria al alto número de potenciales observadores que transitan a diario por el paseo litoral.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Se velará por garantizar la correcta protección de los elementos naturales existentes en el ámbito del PTEPLP (únicamente se identifican las zonas ajardinadas), prestando especial atención a aquellas especies que se encuentran protegidas por la legislación vigente, como son Phoenix canariensis y Dracaena draco, así como a los ejemplares de porte singular.

- Se aplicará el programa ROM (Recomendaciones de Obras Marítimas) 5.1 -13 de Calidad de aguas litorales en áreas portuarias, como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.

2.5. La interfaz Puerto-Ciudad

La tradición comercial de Santa Cruz de La Palma es una constante de la historia de la isla de La Palma. A pesar de la importancia que supone el sector comercial en el panorama económico, éste viene sufriendo graves problemas en los últimos años, debido a un proceso de cambio y evolución en la distribución comercial, en gran parte motivado por la incorporación de nuevos formatos del comercio, diferentes hábitos de consumo, así como la incorporación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación en estas actividades económicas, a lo que se ha de añadir la actual tesitura socioeconómica que atraviesa el país.

Ante estas recientes transformaciones, el tejido comercial tradicional de Santa Cruz de La Palma se encuentra en una posición de desventaja debido, entre otros aspectos, a la escasa cultura-asociativa de los comerciantes y la mínima incorporación de nuevas tecnologías en la gestión y venta. En consecuencia es necesario explorar alternativas que logren la supervivencia del comercio tradicional en los centros urbanos. Alternativas que van desde una mayor cooperación y asociacionismo comercial a estrategias de gestión y promoción conjunta. En este contexto nace la figura de los Centros Comerciales Urbanos, que se presenta como un formato comercial que contribuye a la modernización de los espacios comerciales tradicionales, donde su implantación trae consigo consecuencias positivas de índole económica, social y urbana en nuestras ciudades.

La revitalización comercial de una ciudad ha de partir necesariamente de la potenciación de su Centro Urbano, comercial y urbanísticamente, como punto de partida. Es aquí donde será de vital importancia la ordenación del Puerto de Santa Cruz de La Palma y su ámbito de influencia, por ser una de las puertas de entrada principal a la isla (además del aeropuerto) y al municipio.

En este sentido el Puerto juega un papel fundamental y refuerza la idea de un Centro Comercial Urbano como fórmula de organización comercial de todos los agentes económicos implicados, con una imagen y estrategia propia, en un área delimitada de la ciudad con una concepción global de oferta comercial, servicios, cultura y ocio, apoyada en la estrategia de Zonas Comerciales Abiertas (ZCA) impulsada por el Cabildo Insular de La Palma y la Dirección General de Comercio del Gobierno de Canarias.

El PTEP^{LP} y sus determinaciones ha de tener en cuenta esta situación ya que en cierta medida forma parte de la solución a parte de los problemas que la ZCA tiene, al menos en la medida en que debe resolver su forma urbana por el sur, en el punto de acceso principal y nexo de unión, además de

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

procurar la mejor potenciación posible de la ZCA con desarrollos comerciales que no supongan competencia directa a la actividad tradicional de la ciudad.

La ciudad de Santa Cruz de La Palma constituye un lugar de obligada referencia para todos los canarios. Sus calles, plazas y edificios, el conjunto en sí de la ciudad histórica, conserva innumerables signos vinculados a la historia de la isla de La Palma en particular, y a la del Archipiélago en general, además de conservar múltiples referencias de las diferentes culturas con la que históricamente ha estado relacionada.

Muchos de los hechos fundamentales relacionados con el pasado histórico de la isla de La Palma han tenido como marco el recinto urbano de Santa Cruz de La Palma, que además de ser ciudad capitalina de la isla, siempre ha tenido vocación regional, tanto en el desarrollo de sus empresas culturales como en el desarrollo de sus actividades políticas, económicas y militares, contribuyendo de este modo florecimiento de la ciudad.

El desarrollo de una gran actividad comercial, toda ella canalizada a través del Puerto, constituyó y constituye la puerta natural de entrada y salida de mercancías de toda la isla, base de un gran crecimiento económico, y haciendo posible con ello la ejecución de un importante volumen de piezas arquitectónicas y artísticas que convierten a la ciudad de en una de las de mayor riqueza patrimonial del archipiélago. Su arquitectura y la trama urbana, sus palacios, sus iglesias y conventos, sus plazas y callejuelas, y fundamentalmente su arquitectura doméstica, son un compendio de todo aquello que Canarias ha aportado como novedoso y peculiar a la cultura.

Santa Cruz de La Palma es el puerto canario más occidental. Las rutas comerciales incluyen la isla en sus escalas rumbo a las Indias siendo lugar de paso principal para proveer de víveres a las naves, o para cargar mercancía. Durante todo el siglo XVI se establece línea directa con puertos tales como Amberes, Brujas, Lisboa, Funchal, Sevilla o Cádiz. Con los destinos americanos el viaje es sólo de ida, pues el tornaviaje es fiscalizado por el monopolio sevillano, y casi nunca pasa por Canarias.

Sin embargo la arquitectura y la trama urbana de Santa Cruz de La Palma, sus palacios, sus iglesias y conventos, sus plazas y callejuelas, y fundamentalmente su arquitectura doméstica, son un compendio de todo aquello que Canarias ha aportado como novedoso y peculiar a la cultura. A lo que se ha de añadir su peculiar relación con el ámbito portuario, en el origen mismo de la fundación de la ciudad, sin el cual difícilmente se entiende la lógica urbana de su desarrollo e implantación en el medio.

Hoy en día, Santa Cruz de La Palma representa el centro comarcal de la vertiente oriental de la isla a efectos económicos, y se ubican en la misma los centros más importantes de las diversas administraciones.

Su situación geográfica la convierte en paso obligado en las comunicaciones de la isla, algo que aumenta con la presencia del puerto de mercancías y pasajeros más importante de la isla. En este sentido, la redacción del presente instrumento de planeamiento representa una oportunidad inapreciable para devolver a la isla de La Palma y a su capital el esplendor del que antaño gozó gracias precisamente a su puerto.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

3. CONCLUSIONES SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL

De los datos y estudios contenidos en la Memoria de Información se ha podido realizar el correspondiente diagnóstico, extrayéndose una serie de conclusiones generales que han servido de base para las propuestas de ordenación del ámbito del puerto en esta fase de Avance del documento, junto a otras consideraciones y circunstancias ya comentadas en epígrafe anteriores. Sintéticamente son las que se exponen a continuación.

3.1. Conclusiones sobre la situación actual y el escenario previsible en el futuro

a) El Puerto de Santa Cruz de La Palma ha venido cumpliendo históricamente una función de gran importancia como infraestructura esencial para el abastecimiento de la isla, para las relaciones comerciales con el exterior y para la exportación de la producción agrícola, siendo una infraestructura estratégica para el desarrollo de la economía insular.

b) Las principales funciones que ha venido desempeñando el Puerto han tenido un notable crecimiento durante los últimos veinticinco años, con nuevas demandas y cambios importantes en los modos de transporte de mercancía y su gestión, lo que ha dado lugar a importantes trasformaciones, con reubicación de usos y ejecución de sucesivas ampliaciones y nueva prestación de servicios. Entre estos últimos destacan de modo especial el desarrollo de usos vinculados a la práctica de deportes náuticos, y el notable crecimiento de cruceros turísticos.

c) El Puerto se ha desarrollado con una configuración compacta y bastante funcional, aun estando condicionado por las complicadas características orográficas existentes y las limitaciones derivadas de su colindancia con las áreas urbanas de la ciudad.

d) El PUEP, aprobado en el año 2010, recoge y ordena los usos, pero necesitado de un instrumento de rango urbanístico con capacidad legal para ordenar los usos del espacio portuario teniendo en cuenta las nuevas condiciones funcionales del entorno (entrada en servicio de la vía exterior, ejecución de una nueva playa frente a la ciudad histórica, remodelación de la Avda. Marítima y de la Avda. de los Indianos, etc.). Este documento habrá de dar cabida a las necesidades futuras, expresadas por la Autoridad Portuaria, y redactado con carácter Territorial al afectar a dos términos municipales.

e) El tráfico total de mercancías en el Puerto de Santa Cruz de La Palma ha experimentado en la última década un descenso del 16% (1,9% anual), pasando de las 918.945 toneladas en 2003 a las 772.299 toneladas en 2012. Desde que en el año 2006 se alcanzara un tráfico máximo de 984.937 toneladas, éste fue descendiendo hasta 2011, año en el que se registraron 770.898 toneladas, cifra inferior a 2002, para luego repuntar en 2012 con un crecimiento del 0,2% hasta las 772.299 toneladas.

   En 2012 más de las ¾ partes del tráfico total corresponde a la mercancía general (76,7%) y más de la mitad (55,5%) es convencional ro-ro a través de remolques, plataformas, camiones, furgones y otros transportes. A continuación le sigue el tráfico de graneles

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

líquidos de suministro de combustibles ya refinados a la isla (14,4%), los graneles sólidos (6,1%) y marginalmente el avituallamiento de agua (2,8%).

f) El tráfico de pasajeros y vehículos durante la última década ha tenido un comportamiento de incremento en general.

El total de pasajeros ha pasado de 295.106 en 2003 a 363.062 en 2012 lo que supone un incremento del 23% (2,3% anual) a lo largo de los últimos 10 años. Durante los 4 primeros años de la última década (2003/2006) la cifra se mantuvo bastante estable entre los 287.000 y 298.000 pasajeros. En 2007 se produce un notable incremento, tanto de los pasajeros en línea regular (+17.554, +9,9%) como de los cruceristas (+20.703, +17,2%), que hace que el número de pasajeros supere ampliamente los 300.000, concretamente 335.812 pasajeros (+13%). Los dos años siguientes (2008/9) la cifra desciende hasta los 326.000 debido a un descenso de la línea regular. En el año 2010 se produce el mayor registro de pasajeros con 388.947 debido a un crecimiento conjunto del 19,3%, tanto por el aumento en la línea regular (+16.450, +8,8%) que pasa por primera vez de los 200.000 pasajeros (202.389) como especialmente por los cruceristas (+46.383, +33,1%). En los dos últimos años (2011/12) la cifra de cruceristas se ha mantenido estable por encima de los 180.000, sin embargo en el año 2011 se produjo una disminución de unos 30.000 pasajeros en la línea regular mientras en el año 2012 volvió a crecer un 2% hasta situar la cifra conjunta en 363.062 pasajeros.

Durante los últimos 10 años, la presencia de cruceristas ha sido cada vez mayor distinguiendo varios períodos en dicho crecimiento. En los 4 primeros años (2003/6) pasa de los 98.583 de 2003 a los 120.243 de 2006, en los 3 años siguientes (2007/9) se estabiliza en torno a los 140.000 y en los 3 últimos se mantiene por encima de los 180.000 (183.316 en 2012). En términos de cruceros, se pasa de las 111 escalas de 2003 a las 138 escalas de 2012.

g) A lo anterior hay que añadir que los cambios experimentados en los tipos de barcos utilizados, tanto para el tráfico de pasajeros como para el tráfico de contenedores, con necesidad de condiciones cada vez mejores para su óptima operatividad –por ej. mayor requerimiento de calado y eslora, mayor prestación de servicios especializados, etc.-, así como el interés de incrementar las líneas regulares de pasajeros y carga rodada, han obligado a la realización prioritaria de determinadas actuaciones, como es el caso de la ampliación del Muelle Polivalente, todo ello amparado en el vigente PUEP.

h) Con las actuaciones ejecutadas –acceso sur, ampliación del Dique del Este y del Muelle Polivalente, etc.- se estima que el Puerto tiene una capacidad de respuesta para absorber un posible aumento del tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros que pueda producirse en los próximos años.

i) Es importante resolver la necesaria ordenación de la zona de articulación funcional y morfológica entre Ciudad Histórica y Puerto, alojando un programa de usos ya avanzado por algún anteproyecto redactado desde la Autoridad Portuaria, que podrá contar con un aparcamiento de uso público al servicio de la ciudad y el puerto, una gran plaza pública de

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

acceso al casco histórico y al Puerto, reservas para nuevas edificaciones de uso terciario, además de resolver el problemático encuentro de varias vías principales (Avda. de los Indianos, Avda. Marítima, inicio de la Calle Real, acceso a la calle Sebastián Arocena, y obviamente el acceso al Puerto).

j) El Puerto de Santa Cruz de La Palma sigue siendo un nodo fundamental para la Isla, tanto desde el punto de vista funcional como identitario. Pieza fundacional de la ciudad histórica y referencia obligada para entender la estructura territorial insular y su relación con el ámbito regional, debe afrontar su definitiva ordenación urbanística, respondiendo a sus necesidades internas, pero de manera no menos sustancial a las demandas de todo tipo que plantea él casco histórico y las modernas necesidades urbanas.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES

Los objetivos y criterios generales de este Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto de Santa Cruz de La Palma se han establecido de acuerdo a

- principios legales de aplicación (generales y sectoriales),
- las circunstancias y condiciones expresadas en anteriores epígrafes con respecto a la situación actual del Puerto de Santa Cruz de La Palma,
- la adaptación urbanística de los objetivos del vigente PUEP en relación a los diferentes aspectos que inciden en la ordenación de la zona de servicio,
- las derivadas del contenido ambiental del presente documento.
- La coordinación con el resto de planes
    - o las determinaciones específicas del planeamiento general de los municipios en los que se implanta,
    - o las determinaciones correspondientes al Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico Artístico de Santa Cruz de La Palma,
- y la interfaz Puerto-Ciudad

Distinguiremos entre los objetivos generales de carácter básico y los que consideramos de carácter funcional, además de tener en cuenta los siguientes aspectos relacionados con las especiales circunstancias que concurren:

a) Protagonismo de este espacio como principal infraestructura portuaria de la isla y, por tanto, debiendo garantizar el tráfico marítimo de todo tipo de mercancías y productos, además de las personas;

b) Adecuación de la ordenación urbanística para atender la demanda prevista de tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros, tanto de la organización funcional como de las infraestructuras portuarias existentes.

c) Resolver el interfaz Puerto-Ciudad.

d) Directa relación del ámbito portuario con la Ciudad Histórica, formando parte de su trama urbana y de su historia, que ha de resolverse en un continuo de ordenación morfológica con compatibilidad de usos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

4.1. Objetivos generales de carácter básico o esencial

- Adecuación de la ordenación urbanística para garantizar la eficaz funcionalidad operativa

de los espacios portuarios facilitando la correcta prestación de servicios y actividades propios del Puerto, adoptando las determinaciones necesarias para mantener tales condiciones, y en coordinación con las actuaciones recientemente ejecutadas y previstas.

- Mejorar y potenciar el servicio de tráfico de pasajeros y de mercancía en el ámbito regional y con el exterior del archipiélago, logrando mayor eficiencia en las instalaciones y eficacia en los servicios, cualificando las actuales condiciones, bajo la óptica de suficiencia de las actuales infraestructuras generales.

Dique del Este visto desde el noreste.

- Fomentar y optimizar el tráfico de cruceros turísticos, como puerto base o como puerto receptor de tránsitos, creando las instalaciones y equipamientos complementarios que mejoren y singularicen dicha oferta, y configurando un acceso norte cuya configuración espacial aspire a un espacio urbano de calidad, integrador del puerto y la ciudad, y oportunidad para lograr un desarrollo de identidad y referencia singular.

Dique del Este visto desde el suroeste. Cruceros atracados como referencia de la capacidad de atraque existente

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Tratamiento y mejora general de los accesos en la zona norte del ámbito portuario, reordenando las actuales condiciones, y posibilitando la implantación de un gran espacio público, un aparcamiento público de gran capacidad, y una mejor articulación de los viarios estructurantes allí concurrentes.

- Mejorar las actuales condiciones ambientales, favoreciendo un mayor grado de integración y armonización paisajística de los espacios e instalaciones portuarias y de las actividades que en ellos se desarrollen, minimizando los impactos que puedan producir o que se deriven de tales actividades, y adoptando las medidas pertinentes para contribuir a mejorar la calidad ambiental de la ciudad. El Puerto forma parte de la ciudad y de una única imagen urbana.

4.2. Objetivos y criterios generales de carácter operativo o funcional

- La ordenación urbanística de los objetivos del vigente PUEP.

- Garantizar la accesibilidad y movilidad interna del tráfico rodado, con especial atención a los desplazamientos de los vehículos pesados, ordenando de forma coordinada las conexiones con el sistema general viario, y al acceso de los vehículos particulares por la zona más relacionada con la trama urbana.

- Adoptar las medidas necesarias para la adecuada relación entre las áreas urbanas colindantes y las actividades que se den en el ámbito portuario. Tendrá especial atención el tratamiento del vallado del recinto portuario y las zonas de transición de carácter abierto.

Actual borde de contacto entre la trama del casco histórico y el puerto

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Se podrá plantear una zona de aparcamiento para solucionar el gran déficit existente en la ciudad histórica, en relación directa con la Zona Comercial Abierta, se propone creación de un aparcamiento de gran capacidad, con acceso desde la Avda. de los Indianos, bajo la nueva plaza resultante de la ordenación de la zona norte del ámbito portuario de acceso al Puerto y a la Avda. Marítima.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5. PROPUESTAS DE ORDENACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO

La incorporación al derecho español de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente se llevó a cabo con la ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (en adelante Ley 9/2006).

El artículo 3.1. de la Ley 9/2006, establece la obligatoriedad de someter a evaluación ambiental los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. No obstante, de acuerdo con lo establecido en los artículos 3.3. y 4 de la ley 9/2006 será el órgano ambiental el que determine si un plan o programa, o su modificación, se prevea que puede tener efectos significativos en el medio ambiente y, por tanto, debe ser objeto de evaluación ambiental.

Hay que indicar que la denominación de Plan Territorial Especial hace referencia a que la Zona de Servicio Portuario (definida en el Plan de Utilización de Los Espacios Portuarios vigente) se encuentra incluida en dos municipios, Santa Cruz de La Palma y Breña Alta. No obstante, el alcance de la memoria de ordenación de este documento de Avance debe ser la correspondiente a un instrumento urbanístico de ordenación pormenorizada de los usos y las edificaciones en los espacios portuarios incluidos en su ámbito, e igualmente por las mismas razones (tratadas de forma más concreta en el apartado correspondiente de esta Memoria y del Informe de Sostenibilidad Ambiental) el documento de referencia de aplicación es el de un instrumento de desarrollo, con la peculiaridad de que se incluye una fase de AVANCE por ser un Plan Territorial Especial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Teniendo en cuenta esta consideración, la normativa que sirve de referencia para la elaboración del preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental, se corresponde con la "*Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo*" (publicada con fecha 12 de febrero de 2007 -BOC núm. 31-).

En relación a la posible aplicación para la elaboración del ISA del PTEP^{LP} en base al "*Documento de referencia para elaborar el Informe de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de infraestructuras portuarias, aeroportuarias y equipamiento puntuales* (Expediente 2007/0102 -BOC núm. 111, 5 de junio de 2007-)", hay que indicar que no es de aplicación debido a que el referido Documento de Referencia es para la evaluación ambiental estratégica de nuevas infraestructuras portuarias, aeroportuarias y/o otros equipamientos puntuales, <u>y no para la evaluación ambiental de la ordenación pormenorizada de una infraestructura existente</u>. En este sentido, entre otras referencias, el referido Documento de Referencia, en su punto "1. INTRODUCCIÓN" apartado 1.2, recoge:

> *"… El presente documento de referencia tiene como finalidad establecer el contenido antes descrito referido a los planes territoriales especiales que tienen por objeto el <u>desarrollo de infraestructuras portuarias, aeroportuarias, equipamientos comerciales, así como otros equipamientos puntuales asimilables, que se caracterizan por consumir una gran cantidad de</u>*

suelo, recursos y precisan de especiales condiciones de conexión con el sistema viario. La ordenación de los emplazamientos para estos grandes sistemas se determinará mediante Planes Territoriales Especiales que deberán ajustarse a las disposiciones de los Planes Insulares de Ordenación y a los criterios de las Directrices de Ordenación (DOG 79.1)

En este apartado de la Memoria de ordenación se incluye, en consecuencia, lo relativo a las propuestas de ordenación que debe contener este Plan Territorial Especial, partiendo de las invariantes urbanísticas y de las áreas funcionales y de ordenación planteadas según lo previsto en el PUEP; y la descripción y el análisis de las alternativas de planeamiento que se plantean y que tienen su respectiva evaluación ambiental en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, del que se traslada a esta memoria las respectivas conclusiones, así como un resumen de los criterios ambientales e indicadores a tener en cuenta en la valoración de dichas alternativas.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.1. Los invariantes de la ordenación urbanística del PTEP^{LP}

Las propuestas de ordenación estudiadas se componen de una serie de elementos comunes que configuran una propuesta básica a partir de la que se generan diversas soluciones posibles, dando lugar a las distintas alternativas consideradas en este documento de Avance. Una vez evaluadas y tras los pertinentes trámites de consulta y de exposición pública, finalmente se optará por la opción considerada más adecuada para desarrollar con detalle en el documento de tramitación del PTEP^{LP}.

Los invariantes considerados que estructuran el modelo de la propuesta (y que se reflejan en las alternativas planteadas, en su caso con alguna variación en su tratamiento), son los siguientes:

- **Las áreas funcionales.**

  Las áreas funcionales y de ordenación a delimitar en este PTEP^{LP} deben cumplimentar la asignación de usos básicos por áreas que se contiene en el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto (PUEP), y que además se describen en el apartado Segundo de la Orden Ministerial FOM/1959/2010, de 22 de junio, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Santa Cruz de La Palma (BOE nº 174/2010, de 19 de julio), sobre "*Distribución por áreas de los usos*".

  Al propio tiempo, el PTEP^{LP} realiza la oportuna traslación de usos básicos del PUEP a los correspondientes usos característicos o principales que han de considerarse en la ordenación de las áreas funcionales, según la clasificación sistemática de los usos pormenorizados propios de la ordenación urbanística del espacio portuario, tal y como se explica de forma concreta en los apartados correspondientes de esta memoria de ordenación sobre las áreas funcionales y de ordenación y sobre los usos característicos y pormenorizados (5.3 y 5.4).

  En consecuencia, el PTEP^{LP} delimita ocho áreas funcionales y de ordenación a los efectos de definir de forma sistemática el régimen específico aplicable a los espacios y a las edificaciones e instalaciones comprendidas en cada una de ellas. Estas áreas aparecen

delimitadas en el plano de ordenación correspondiente y también en los planos de las alternativas de ordenación de usos pormenorizados y de parámetros de la edificación, y se corresponden con la zonificación de áreas funcionales sobre usos básicos establecida por el PUEP vigente, expuesta en el Plano de Información I-09, en el que se establece la división funcional a efectos de la asignación de usos básicos. Ésta se realiza en respuesta a lo que se considera como mejor ordenación espacial de las actividades del Puerto, y al criterio general de especialización de los espacios terrestres, diferenciando en lo posible las actividades a desarrollar en cada uno de ellos, en atención a una mejor operatividad de los servicios portuarios, y a la adecuada funcionalidad de los usos complementarios y compatibles.

Aunque en el apartado 5.3 de esta Memoria de ordenación se hace una descripción detallada de las áreas funcionales y de ordenación que se delimitan, a efectos del cumplimiento de los invariantes que deben tenerse en cuenta, hay que se señalar que el PTEP^{LP} mantiene en su misma delimitación las áreas de usos básicos del PUEP que se corresponden con las siguientes: Dársena Pesquera, Área Industrial Logística, Club Náutico, Marina Deportiva y Zona Norte de Conexión Puerto – Ciudad; y el área del PUEP determinada como Área de Uso Comercial Portuario, se divide en tres áreas funcionales y de ordenación: Muelle polivalente, Muelle de Ribera y Dique del Este, con el fin de permitir la adecuada concreción de usos pormenorizados, tal y como se justifica en el apartado 5.3 antes citado y en el 5.4 al describir la propuesta de determinación de usos característicos, como se indica a continuación.

- **Usos característicos o principales.**

En el presente documento de Avance, sobre las áreas funcionales y de ordenación delimitadas, se establecen los usos principales o característicos, regulando además los usos pormenorizados que pueden desarrollarse en los espacios, edificaciones o instalaciones en ellas comprendidos.

Los usos característicos o principales determinados para cada área funcional y de ordenación tienen el carácter de invariantes a los efectos de cumplir con los usos básicos asignados por el PUEP y permitir además la concreción en la ordenación de los usos pormenorizados existentes que son predominantes en cada caso y que se pretende que continúen siéndolo.

Por tanto, se conforman como invariantes para la ordenación urbanística pormenorizada los usos característicos o principales de las áreas funcionales y de ordenación, que se especifican y detallan en los ya mencionados apartados 5.3 y 5.4 de esta Memoria.

Así, el PTEP^{LP} debe tener en cuenta obligatoriamente como invariantes, lo siguiente:

- el uso característico náutico-deportivo y pesquero en la Dársena Pesquera, tal y como también determina el PUEP;

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- el uso Industrial en el área Industrial Logística, a la que el PUEP asigna el Uso Complementario, por lo que se cumple tal determinación al ser complementario del portuario el uso industrial y de logística;

- el uso global de servicios portuarios (Uso Comercial Portuario, según la denominación del PUEP), en las áreas del Muelle Polivante (que se propone destinar a Contenedores y carga rodada), del Muelle de Ribera y del Dique del Este (con uso característico mixto de pasajeros y mercancía general).

- el uso comunitario de equipamiento recreativo – deportivo como característico del área del Club Náutico, cumpliendo con la asignación de uso no portuario compatible con la actividad portuaria que determina el PUEP como uso básico para este área.

- el uso característico náutico-deportivo en la Marina Deportiva, de acuerdo al uso básico que determina el PUEP, que admite como mixto con aquél el uso no portuario compatible con la actividad portuaria.

- el uso característico de infraestructura viaria y aparcamiento, y espacios libres públicos, en el área Zona Norte Conexión Puerto – Ciudad, consecuentes con el uso básico que le asigna el PUEP a esta área (mixto: uso complementario y usos no portuarios compatibles con la actividad portuaria, y en coordinación con las previsiones de los instrumentos de planeamiento insular y territorial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- **Sistema viario y accesibilidad.**

El PTEP[LP] debe tomar como invariantes urbanísticos, los siguientes elementos del sistema viario y de accesibilidad:

✓ **Sistema general viario**

Debe garantizarse la continuidad del trazado del último tramo del viario insular de acceso a Santa Cruz de La Palma, y su encuentro con la avenida marítima.

✓ **Vía de servicio**

Su trazado discurre a lo largo de todo el espacio portuario, tal y como se describe en el apartado 10.2 de la Memoria de Información.

La vía de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma se extiende entre la rotonda de acceso norte al puerto -situada en la confluencia de las zonas de uso náutico-deportivo, comercial portuario, complementario, y no portuario compatible-, y la rotonda de acceso desde el oeste.

El trazado de la vía de servicio puede variar, sujeto a razones de explotación portuaria.

✓ **Accesos desde el sistema general viario**

Manteniendo la organización del acceso suroeste, recientemente finalizado y puesto en servicio, será una vez más la ordenación del acceso norte –el más íntimamente relacionado con la trama urbana que se extiende en sus cercanías- el que signifique cada una de las alternativas.

- **El sistema de aparcamiento.**

En cada alternativa las diferencias en el interior del recinto portuario son de carácter menor, encontrándose las verdaderas variantes en el modo en que se podrán plantear la necesaria ordenación de un nuevo aparcamiento de gran capacidad en el sector norte, en función de la propuesta general integradora que allí se propone en cada caso.

- **El sistema de dotaciones, equipamientos y espacios libres públicos.**

Aunque no existe un sistema en sí mismo, en cuanto a las dotaciones y equipamientos, dadas las características del Puerto, sí debe tomarse como invariante para la ordenación propuesta en el PTEP^{LP} la permanencia de las dotaciones y equipamientos existentes correspondientes a la actividad vinculada a los servicios portuarios o complementaria de éstos que se desarrolla en la Dársena Pesquera y en el Muelle de Ribera, así como los usos comunitarios de equipamiento recreativo y deportivo del actual Club Náutico.

El sistema de espacios libres públicos tiene como función estructurar adecuadamente la zona de contacto entre el puerto y la ciudad, siendo la última de las categorías que define cada una de las alternativas, en la que se distingue por la magnitud de la superficie relativa que ocupa cada uno, y por la importancia relativa que se le asigna en cada alternativa a uno u otro uso en la ordenación de esta zona de contacto de Puerto y Ciudad.

- **Usos terciarios vinculados y no vinculados a la actividad portuaria.**

Los usos terciarios vinculados a la actividad portuaria que deben tomarse como invariantes de la ordenación son aquellos existentes en la Dársena pesquera, en el Muelle de Ribera y en la Marina Deportiva, así como los que se contemplan como usos admisibles a nivel normativo como compatibles de la actividad a desarrollar en la terminal de pasajeros situada en el Dique del Este.

En cuanto a los usos terciarios no vinculados a la actividad portuaria han de considerarse como invariantes los que se determinen según las alternativas de planeamiento en el área Zona norte Conexión Puerto – Ciudad, al ser necesarios para cumplir una adecuada integración urbana de dicha área con los ámbitos urbanos colindantes con los que se debe relacionar.

La implantación de estos usos aporta nueva edificabilidad al ámbito, y por tanto aprovechamiento lucrativo.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Las diferentes alternativas sitúan en diferentes lugares y con distintas condiciones estas edificaciones, contribuyendo de modo decisivo al diseño del paisaje urbano en la zona de contacto del puerto con la ciudad, y en concreto en su relación con la Avda. de los Indianos, la Avda. Marítima, y el Conjunto Histórico Artístico.

Al situarse a la entrada principal a la ciudad de Santa Cruz de La Palma, cobra especial significación su ordenación y diseño.

5.2. Criterios ambientales e indicadores a tener en cuenta en la valoración de alternativas del PTEP^{LP}.

Desde el punto de vista ambiental cada Alternativa se analizará desde los siguientes aspectos:

a) Integración con el planeamiento vigente.

Caracterizándose el sistema de planeamiento de Canarias por ser integrado y jerarquizado, resulta conveniente analizar el grado de integración de cada una de las alternativas en el planeamiento del territorio y municipal vigente o en tramitación (PIOLP, PGO, PEP, etc.) sin perjuicio de las competencias propias del estado en los puertos de interés general.

b) Integración en el paisaje urbano.

Señalándose en las Directrices de Ordenación General la integración ambiental de las infraestructuras como objetivo ineludible de los instrumentos de planeamiento, se considera conveniente estudiar cada alternativa mediante un análisis paisajístico que incluya la identificación de los puntos con potencial de vista y la valoración de su incidencia visual.

c) Permeabilidad/movilidad urbana.

Por razón del objeto de estudio de este Plan Territorial Especial y de sus características particulares, se considera que los parámetros objetivos que indican una mejor articulación entre el puerto y la ciudad están relacionados con el nivel de consecución de permeabilidad entre la trama urbana –Avenida Marítima y casco histórico- y el puerto, así como la forma en que se logra, que será analizada en cada una de las alternativas.

d) Espacios libres.

Considerando espacio libre al conjunto de espacios no edificados de uso público, e incluyendo en dicha categoría al viario y las zonas verdes, se analizarán éstos en orden a lograr una mayor calidad ambiental, lo que significará que:

- se ha procurar disminuir el trazado viario a su mínimo necesario desde el punto de vista funcional, en especial en la zona norte de contacto de la ciudad y el puerto,

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- las zonas verdes y los espacios peatonales han de ser lo mayor posibles.

Los criterios ambientales junto con aspectos de carácter funcional y socioecnómico da lugar a la realización de un análisis multicriterio de cada Alternativa con once indicadores sintéticos que han de servir para evaluar la adecuación de la propuesta a los objetivos propuestos. Estos indicadores son los siguientes:

1. Integración con el planeamiento vigente.
2. Articulación entre la Avda. de los Indianos / nuevo Frente Marítimo / Conjunto Histórico / Puerto.
3. Integración del puerto con la Zona Comercial Abierta (ZCA).
4. Permeabilidad/movilidad urbana interior-exterior. Flujos peatonales.
5. Aparcamiento uso público / aparcamiento uso portuario.
6. Espacios libres: naturalización y multifuncionalidad.
7. Flexibilidad de usos. Capacidad de acogida de nuevos servicios y generación de negocio.
8. Potencialidad de adaptación a nuevas necesidades de las instalaciones como puerto industrial y comercial.
9. Imagen urbana. Capacidad de transformación e innovación.
10. Relación Puerto-Ciudad y el modelo turístico de La Palma.
11. Viabilidad y sostenibilidad económica. Resiliencia y capacidad de respuesta a la obsolescencia a lo largo de la vida útil.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.3. Áreas Funcionales y de ordenación

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Puerto (PTEP) delimita ocho áreas funcionales y de ordenación a efectos de definir de forma sistemática el régimen específico y las determinaciones de ordenación pormenorizada aplicable a los espacios y a las edificaciones e instalaciones comprendidas en cada una de ellas, respetando en cada caso los usos básicos asignados por el PUEP en la distribución por áreas funcionales en las que dicho instrumento estructura la zona de servicio terrestre del Puerto.

En tal sentido, las áreas funcionales y de ordenación propuestas en el PTEP son consecuencia de las áreas funcionales establecidas en el PUEP, respetando el carácter de los usos básicos asignados, aunque proponiendo la división en tres zonas de una de las áreas funcionales del PUEP (Área de Uso Comercial Portuario), para facilitar una concreción de la ordenación pormenorizada de forma

coherente y adecuada a las diferentes funciones de servicios portuarios y características específicas de los espacios comprendidos en las respectivas zonas resultantes de dicha división, tal y como se explica y justifica más adelante.

La división propuesta responde a la búsqueda de una correcta ordenación espacial de las actividades del Puerto y al criterio general de establecer la especialización de los espacios terrestres, diferenciando en lo posible las actividades a desarrollar en cada uno de ellos, en atención a una mejor operatividad de los servicios portuarios y a una adecuada funcionalidad de los usos complementarios y usos no portuarios compatibles con la actividad portuaria. En consecuencia, la división practicada distingue las áreas que, aunque interrelacionadas entre sí, poseen o pueden poseer una cierta especialización funcional por sus características singulares y por su aptitud para acoger unos u otros usos característicos o principales, además de establecerse los usos pormenorizados compatibles y las condiciones y determinaciones urbanísticas, así como las medidas ambientales a aplicar en cada caso.

La Áreas funcionales y de ordenación delimitadas, en sentido sur-norte y oeste-este son:

1. Dársena Pesquera
2. Industrial-Logística
3. Muelle Polivalente
4. Recreativo Deportivo
5. Muelle de Ribera
6. Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad
7. Equipamiento Náutico
8. Dique del Este.

Se adjunta a continuación un cuadro de correspondencias entre las áreas funcionales y de ordenación delimitadas por el Plan Territorial Especial y las áreas funcionales de asignación de usos básicos establecidas por el PUEP.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

AREAS FUNCIONALES Y DE ORDENACIÓN SEGÚN PLAN TERRITORIAL ESPECIAL (2014)	ZONIFICACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES DE USOS BÁSICOS SEGÚN PUEP (2010)
1) Dársena Pesquera	Área Uso Náutico-Deportivo y Pesquero
2) Industrial-Logística	Área Uso Complementario
3) Muelle Polivalente 5) Muelle de Ribera 8) Dique del Este	Área Uso Comercial Portuario
4) Recreativo Deportivo	Área Uso no portuario Compatible con la actividad portuaria
6) Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	Área Uso Mixto: uso complementario y usos no portuarios compatibles con la actividad portuaria
7) Equipamiento Náutico	Área Uso Mixto: Uso náutico-deportivo y usos no portuarios compatibles con la actividad portuaria.

A estos efectos de explicación y justificación de la división propuesta, resulta necesario exponer que se ha considerado conveniente dividir la zona determinada en el PUEP como Área de uso Comercial Portuario, en tres áreas funcionales y de ordenación diferenciadas en atención al distinto carácter de cada una de ellas, marcado por dos factores fundamentales: La naturaleza de las actividades que en ellas se desarrollan y su relación con la trama urbana de Santa Cruz de La Palma.

Así, el presente Plan Territorial Especial diferencia en la zona designada en la distribución por áreas de los usos del PUEP como Área de Uso Comercial Portuario, las siguientes tres áreas funcionales y de ordenación:

- el área del Muelle Polivalente, la más alejada del tejido urbano y soporte de actividades y servicios portuarios con un impacto visual, paisajístico y ruido más significativos, destinados principalmente a Contenedores, Carga rodada, mercancía general y graneles líquidos, sólidos y pasajeros;

- el área del Muelle de Ribera, separada de los márgenes de la ciudad por la Avenida de los Indianos –con carácter de espacio-colchón en este tramo de su trazado- y que se destina a actividades de servicios portuarios de menor impacto destinados principalmente a Mercancía general, carga rodada y Pasajeros –con admisibilidad en su caso de almacenaje;

- y el área del Dique del Este, particularmente singularizada de las otras dos por su más íntimo contacto con la trama urbana -potenciada además por la futura reurbanización del área funcional de la Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad-, por su mayor accesibilidad a los flujos peatonales provenientes de la ciudad, y por el menor impacto paisajístico y de ruido asociado a las actividades que en ella tienen lugar, al destinarse principalmente a servicios de Mercancía general, carga rodada y graneles sólidos y líquidos, Pasajeros y actividades vinculadas a dicho tráfico.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En todo caso, los usos característicos o principales determinados en el PTEP para estas tres áreas se enmarcan dentro de los usos pormenorizados de servicios portuarios que comprende el uso básico Comercial Portuario asignado por el PUEP al conjunto de tales espacios.

En general la superficie de las Áreas Funcionales y de Ordenación que determina el presente PTEP coinciden sensiblemente con las superficies asignadas por el vigente PUEP en su Zonificación de Áreas Funcionales de Usos Básicos.

A continuación se realiza una breve descripción de cada una de las áreas funcionales y de ordenación que se establecen en este Plan Territorial Especial, indicando en el cuadro correspondiente la superficie total que ocupa el área, el uso básico asignado al área del PUEP con la que se corresponde, el uso característico o principal al que se destina en el PTEP, y los usos pormenorizados que se determinan en parcelas, espacios, edificaciones o instalaciones incluidos en el área (según la alternativa de ordenación propuesta). Tales usos pormenorizados se agrupan según la clasificación sistemática de los mismos que se aporta en el esquema normativo propuesto en este PTEP, es decir, distinguiendo los usos pormenorizados en los siguientes grupos o apartados: servicios portuarios y actividades vinculadas; usos terciarios, usos comunitarios, espacios libres públicos y los usos de infraestructuras.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.3.1. Dársena Pesquera

Superficie	13.286,19 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso Náutico–Deportivo y Pesquero	
Uso característico o principal	Náutico-Deportivo y Pesquero	
Usos pormenorizados	Servicios portuarios y actividades vinculadas	Pesca Náutico-Deportivo Almacenes
	Terciarios vinculados	Comercial, Hostelería/Restauración (bar cafetería), Oficinas
	Comunitarios vinculados (Dotaciones y Equipamientos)	Socio-Cultural (Cofradía de Pescadores) Sanitario – Asistencial Investigación Científica
	Espacios Libres públicos	Áreas ajardinadas Terraplenes
	Infraestructuras	Eléctrica
		Red viaria y aparcamientos
		Telecomunicaciones
		Diques y escolleras

Este área funcional y de ordenación, cuyo suelo pertenece en su totalidad al municipio de Breña Alta, coincide con el área determinada en el PUEP como "Área de Uso Náutico-Deportivo y

Pesquero", y está situada en el extremo meridional del puerto y en el margen de la Avenida de Bajamar, al sur de las áreas funcionales y de ordenación del Muelle Polivalente e Industrial Logística, según las respectivas denominaciones dadas en este PTEP.

El uso característico o principal es el de servicios portuarios Náutico-Deportivos y de Pesca, desarrollándose en ella principalmente los usos relacionados con la actividad náutica y pesquera y las actividades propias de carácter complementario, así como las vinculadas de almacenaje; además de los usos comunitarios compatibles y complementarios de dotación y equipamiento; y los usos terciarios vinculados, y los de infraestructuras.

En los espacios determinados con el uso pormenorizado de Náutico-Deportivo y Pesquero se consideran admisibles también como usos compatibles complementarios los de servicios portuarios y actividades vinculadas que se indiquen en la normativa, en concreto los de Reparaciones navales (de dimensión adecuada a la actividad principal), debiendo plantearse a nivel normativo la admisibilidad de usos pormenorizados específicos relativos al submarinismo o buceo y a la pesca deportiva.

5.3.2. Industrial Logística

Superficie	10.622,43 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso Complementario	
Uso característico o principal	Industrial	
Usos pormenorizados	Servicios Portuarios y Actividades Vinculadas	Industrial, con compatibilidad de Actividades complementarias de logística y almacenaje
	Espacios Libres públicos	Áreas ajardinadas Terraplenes
	Infraestructura	Red viaria y aparcamientos
		Diques y escolleras

El área funcional y de ordenación Industrial Logística coincide con la determinada en el PUEP como "Área de Uso Complementario", y se ubica al noroeste del puerto, lindando con el área funcional descrita en el epígrafe anterior al sur, con el área de Muelle Polivalente al norte y al este y con la Avenida de Bajamar al oeste.

El uso característico o principal es el de actividades económicas vinculadas con los servicios portuarios en la categoría de usos Industriales, incluyendo los productivos complementarios, logísticos y de almacenamiento. En ella se desarrolla también el uso compatible complementario de infraestructura viaria (vía de servicio).

En los espacios determinados con el uso pormenorizado Industrial se consideran admisibles también como usos compatibles complementarios los de servicios portuarios y actividades

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

vinculadas que se determinen en la normativa, y en concreto los de almacenamiento, Graneles sólidos y líquidos, Reparaciones navales y pesqueros, así como los de infraestructuras y los terciarios de oficinas necesarios para el correcto ejercicio de la actividad principal.

5.3.3. Muelle Polivalente

Superficie	57.252,10 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso Comercial Portuario	
Uso característico o principal	Contenedores y Carga rodada	
Usos pormenorizados	Servicios Portuarios y Actividades Vinculadas	Contenedores y Carga rodada Operaciones portuarias
	Espacios Libres públicos	Áreas ajardinadas
	Infraestructuras	Hidráulica
		Eléctrica
		Telecomunicaciones
		Red viaria y aparcamientos
		Diques y escolleras

Este área funcional y de ordenación, como ya se explicó, es parte de la determinada en el PUEP como "Área de Uso Comercial Portuario" y se localiza al oeste del puerto, entre las áreas funcionales y de ordenación de la Dársena Pesquera y el Muelle de Ribera y con sus flancos lindando con el eje Avenida de Bajamar-Avenida de los Indianos, y con las aguas interiores de la instalación portuaria.

El uso característico o principal es el de servicios portuarios de Pasajeros, Mercancía (Contenedores, Carga rodada, Mercancía en general), graneles sólidos y líquidos, con las instalaciones y espacios necesarios para posibilitar la carga y descarga de todo tipo de mercancía, acogiendo además los usos compatibles complementarios que sean admisibles según la normativa a aplicar, los de espacios libres públicos (áreas ajardinadas), infraestructuras de energía, hidráulica y de Telecomunicaciones, y el de infraestructura viaria, que se corresponde con el tramo de la vía de servicio portuaria que discurre por su interior y el viario de acceso sur.

En los espacios determinados con el uso pormenorizado de Pasajeros, Mercancía (Contenedores, Carga rodada, Mercancía en general), graneles sólidos y líquidos (CM) se consideran admisibles como usos compatibles complementarios los de servicios portuarios y actividades vinculadas que se indiquen en la normativa, y al menos los de Mercancía general y almacenamiento, así como los de Autoridad Portuaria y los de infraestructuras necesarios para el correcto ejercicio de la actividad principal.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.3.4. Recreativo Deportivo

Superficie	5.487,16 m²	
Área PUEP Uso básico	Usos No Portuarios Compatibles con las actividades portuarias	
Uso característico o principal	Uso comunitario Recreativo - Deportivo	
Usos pormenorizados	Usos Comunitarios	Equipamiento Recreativo y Deportivo, con admisibilidad del uso Terciario compatible en la categoría de Hostelería/ Restauración
	Espacios libres públicos	Plaza Mirador Áreas ajardinadas
	Infraestructuras	Telecomunicaciones

Este área funcional y de ordenación coincide con la determinada en el PUEP como "Área de Usos No Portuarios Compatibles con las actividades portuarias" (que incluye las actuales instalaciones del Club Náutico y el antiguo mirador), y se sitúa al noroeste del puerto, con acceso por la Avenida de Los Indianos y rodeada en su arco norte-sur por las áreas funcionales y de ordenación de Muelle de Ribera y Muelle Polivalente.

El uso característico o principal es el de Uso Comunitario de equipamiento Recreativo y deportivo (de uso privado por concesión), materializado en el Club Náutico de la ciudad. En ella se desarrollan además los usos pormenorizados de espacio libre público (mirador de Alfonso XIII y área ajardinada colindante) y el uso compatible complementario de uso terciario –en la categoría de Hostelería/Restauración- en las propias instalaciones del club.

5.3.5. Muelle de Ribera

Superficie	14.350,26 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso Comercial Portuario	
Uso característico o principal	Mixto: Pasajeros y Mercancía en general	
Usos pormenorizados	Servicios Portuarios y Actividades vinculadas	Pasajeros Mercancía en general Operaciones portuarias Actividades asociadas al tráfico adyacente
	Terciarios	Oficinas, con uso compatible de Hostelería/Restauración
	Infraestructuras	Red viaria y aparcamientos

El área funcional y de ordenación del Muelle de Ribera, como ya se explicó, forma parte de la designada en el PUEP como "Área de Uso Comercial Portuario", y está ubicada en el sector noroeste

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

del recinto portuario, limitando con las áreas funcionales y de ordenación del Muelle Polivalente al sur, la Marina Deportiva al este, la Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad al norte y con la Avenida de los Indianos al oeste.

El uso característico o principal que se desarrolla en ella es el de servicios portuarios de uso mixto Pasajeros, Mercancía en general y carga rodada, con admisibilidad expresa de las actividades vinculadas a tales servicios y en concreto las que se desarrollen en el actual edificio del Centro de Inspección Portuaria.

En esta área funcional y de ordenación se desarrollan además los usos pormenorizados Terciario de Oficinas, con compatibilidad de Hostelería/Restauración; y de infraestructura viaria –en el tramo de la vía de servicio que discurre por el área-.

En los espacios determinados con el uso pormenorizado Mixto: Pasajeros y Mercancía en general se consideran admisibles como usos compatibles complementarios los de servicios portuarios y actividades vinculadas que se indiquen en la normativa, y al menos la Carga rodada y almacenamiento, así como los de Actividades Asociadas al tráfico adyacente y los de infraestructuras necesarios para el correcto ejercicio de las actividades principales.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.3.6. Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad

Superficie	33.680,07 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso mixto: Uso Complementario y Usos No Portuarios compatibles con las actividades portuarias	
Uso característico o principal	Espacios Libres Públicos, Infraestructuras viarias y aparcamiento	
Usos pormenorizados	Terciarios	Oficinas, compatible con comercio y hostelería/ restauración Hostelería/restauración compatible con Comercio
	Turístico	Hotel de Ciudad
	Espacios libres públicos	Plaza (con Aparcamiento en subsuelo) Paseos Áreas ajardinadas
	Infraestructuras	Red viaria y aparcamientos
		Estación de Servicio (existente)

Este área funcional y de ordenación, que coincide con la determinada en el PUEP como "Área de Uso Mixto: Uso Complementario y Usos No Portuarios Compatibles con las actividades portuarias", se extiende por parte de las actuales zonas de sistema viario y las denominadas como Aparcamientos; y se sitúa en el extremo norte del recinto, limítrofe al sur con las áreas funcionales y de ordenación del Muelle de Ribera, Equipamiento Náutico y el Dique del Este, al norte y al oeste con el tejido urbano de Santa Cruz de La Palma y al este con terrenos declarados innecesarios en

trámite de desafectación y a desarrollar de acuerdo a lo que se determine conforme al proyecto de tratamiento de esa zona del litoral urbano.

El uso característico o principal es el de Espacios Libres Públicos, infraestructura viaria y aparcamiento (en subsuelo), constituyendo una de las principales zonas de aparcamiento a la entrada de la ciudad con la utilización para tal fin del subsuelo de la Plaza (en concordancia a las propuestas del PGO de Santa Cruz de La Palma en trámite de aprobación definitiva y del Plan Director de la Zona Comercial Abierta); desarrollándose además los siguientes usos pormenorizados compatibles complementarios: infraestructura viaria en sus modalidades de sistema general viario y de viario de acceso norte; la infraestructura de estación de servicio existente, y las actividades económicas de usos terciarios –comercio, oficinas y restauración/hostelería-; uso turístico (en la modalidad de Hotel de Ciudad) y espacios libres públicos (Plaza, Paseos y áreas ajardinadas).

La propuesta de ordenación de los usos pormenorizados en esta área es coherente con los objetivos, criterios y previsiones que se determinan en los instrumentos de ordenación territorial e insular, en el planeamiento general del municipio y en el Plan director de la Zona Comercial Abierta.

En tal sentido, debe señalarse el Plan General de Ordenación de Santa Cruz de La Palma pendiente de aprobación definitiva, considera dentro de su Programa de Actuación la denominada Plaza Pública El Muelle (conocida también como Plaza del Puerto o Plaza del Siglo XXI), ubicada en la confluencia de la Avenida Marítima y el Puerto, cuyo subsuelo se destina a la creación de una importante dotación de aparcamiento; siendo por tanto coherente con todo esto la propuesta de ordenación de este PTEP.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.3.7. Equipamiento Náutico

Superficie	7.721,18 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso mixto: Uso Náutico-Deportivo y Usos No Portuarios compatibles con las actividades portuarias	
Uso característico o principal	Náutico - Deportivo	
Usos pormenorizados	Servicios Portuarios y Actividades vinculadas	Náutico - Deportivo
	Terciarios	Usos de hostelería/restauración y comercio en categoría de comercio minorista
	Infraestructura	Las propias del puerto deportivo
		Red viaria y aparcamientos

El área funcional y de ordenación del Equipamiento Náutico se corresponde con la determinada en el PUEP como "Área de Uso mixto: Uso Náutico-Deportivo y Usos No Portuarios compatibles con las actividades portuarias", y ocupa las áreas de Dársena de embarcaciones menores (uso náutico-deportivo) del PUEP, con el edificio de la Marina y el destinado a aparcamiento y

Hostelería/restauración; y está localizada al sur del área Zona Norte Conexión Puerto Ciudad, entre las áreas funcionales y de ordenación de Muelle de Ribera al oeste y Dique del Este a levante.

El uso característico o principal es el de servicios e infraestructura portuarias y marítimas de uso Náutico-Deportivo, acogiendo las actividades que se desarrollan en el puerto deportivo. Además, se desarrollan en ella los siguientes usos pormenorizados compatibles complementarios: Actividades económicas de usos terciarios (comercio minorista, hostelería/restauración y oficinas en el edificio de la Marina Deportiva y hostelería en la concesión del restaurante situado al norte de ésta); e infraestructura viaria y de aparcamiento.

5.3.8. Dique del Este

Superficie	52.259,22 m²	
Área PUEP Uso básico	Uso Comercial Portuario	
Uso característico o principal	Mixto: Pasajeros y Mercancía en general	
Usos pormenorizados	Servicios Portuarios y Actividades vinculadas	Pasajeros Mercancía en general Terminal de pasajeros y actividades asociadas Operaciones portuarias
	Infraestructuras	Diques y escolleras
		Red viaria y aparcamientos

Este área funcional y de ordenación, como ya se dijo, forma parte de la designada en el PUEP como "Área de Uso Comercial Portuario", y se localiza en el extremo este del puerto y es lindera con el área de Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad al norte y con el de la Marina Deportiva al oeste.

El uso característico o principal que se desarrolla en ella es el de servicios e infraestructuras portuarias y actividades vinculadas de uso mixto Pasajeros y Mercancía (general y carga rodada) y graneles sólidos y líquidos, con el conjunto de instalaciones y espacios necesarios para las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros y cruceristas y con la carga y descarga de mercancía en general. Complementarios de los usos antedichos, el área acoge también los siguientes usos compatibles pormenorizados: en cuanto a los propios servicios y actividades portuarias, el de Terminal de pasajeros y actividades asociadas, y operaciones portuarias; el de Infraestructura viaria, con los aparcamientos relacionados con el uso principal y la vía que llega hasta ellos.

En los espacios determinados con el uso pormenorizado Mixto: Pasajeros y Mercancía (general y carga rodada) y graneles sólidos y líquidos, se consideran admisibles como usos compatibles complementarios los de servicios portuarios y actividades vinculadas que se indiquen en la normativa, y en concreto la Carga rodada y almacenamiento, así como los de Autoridad Portuaria y los de infraestructuras necesarios para el correcto ejercicio de las actividades principales.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.4. Usos Característicos y Pormenorizados

Según se desprende de lo expresado anteriormente sobre las áreas funcionales y de ordenación que se determinan, en este Plan Territorial Especial se establecen una serie de usos predominantes, principales o característicos a los que se destinan dichas áreas, en consonancia con los básicos determinados por el PUEP paras las respectivas zonas o áreas correspondientes; y además regula los usos pormenorizados que pueden desarrollarse en los espacios, parcelas, edificaciones o instalaciones comprendidos en el ámbito de la zona de servicio del Puerto, según el área funcional y de ordenación en el que se inserten, como soporte material o físico en el que realizar actividades o prestar servicios, bien de carácter esencialmente portuario o como actividad vinculada, complementaria o compatible, según se dispone legalmente.

Los usos **característicos o principales** que se determinan para las áreas funcionales y de ordenación delimitadas en este PTEP, son los siguientes:

De Servicios portuarios y actividades vinculadas o complementarias:

- Náutico-Deportivo y Pesquero (Área Dársena Pesquera)
- Industrial (Área Industrial Logística)
- Contenedores y Carga rodada (Área Muelle Polivalente)
- Mixto: Pasajeros y Mercancía general (Áreas Muelle de Ribera y Dique del Este)
- Náutico-Deportivo (Área Equipamiento Náutico)

De usos no portuarios compatibles con la actividad portuaria:

- Uso comunitario Recreativo-Deportivo (Área Recreativo-Deportivo)
- Espacio libre público e Infraestructura viaria (Área Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad)

A continuación se incluye la clasificación sistemática de los usos pormenorizados que se propone y que tiene su traslación al esquema normativo que incluye el presente documento de Avance del PTEP^{LP} y, en su caso, a los planos de alternativas de ordenación de los usos pormenorizados, debiendo indicarse que de los contemplados en esta clasificación sólo aparecen en la leyenda de los citados planos los usos pormenorizados que se determinan para los espacios, parcelas o edificaciones, y no aquellos que se regulan en la normativa sólo a efectos de su admisibilidad como compatibles de los otros, como son los de reparaciones navales, graneles y autoridad portuaria entre los de servicios portuarios y actividades vinculadas o los de gestión de residuos entre los de infraestructuras.

5.4.1. Usos de Servicios Portuarios y Actividades Vinculadas

AP	Autoridad Portuaria
OP	Operaciones portuarias
MC	Mixto: Pasajeros y Mercancía general

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

AT	Actividades vinculadas al tráfico adyacente
TP	Terminales de Pasajeros y actividades asociadas
CM	Contenedores - Carga rodada
ID	Industrial
NP	Náutico-Deportivo y Pesquero
ND	Náutico-Deportivo
	Reparaciones navales
	Almacenes
	Graneles líquidos

5.4.2. Otros usos complementarios o compatibles con la actividad portuaria

- Usos Terciarios:

CO	Comercial
OF	Oficinas
HR	Hostelería/Restauración

- Usos Comunitarios:

RD	Recreativo-Deportivo
	Sanitario - Asistencial
	Socio – Cultural
	Investigación científica
	Administración Pública

- Espacios Libres Públicos:

EL-PZ	Plaza
EL-PS	Paseos
EL-PZM	Plaza Mirador
EL-AJ	Áreas ajardinadas
PY	Playas
	Terraplenes

- Infraestructuras:

IHA	Hidráulica
IE	Energía eléctrica
ITC	Telecomunicaciones
IES	Estaciones de servicio
	Red Viaria y aparcamiento
	Diques y escolleras
	Gestión de residuos
	Aparcamiento (en subsuelo)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

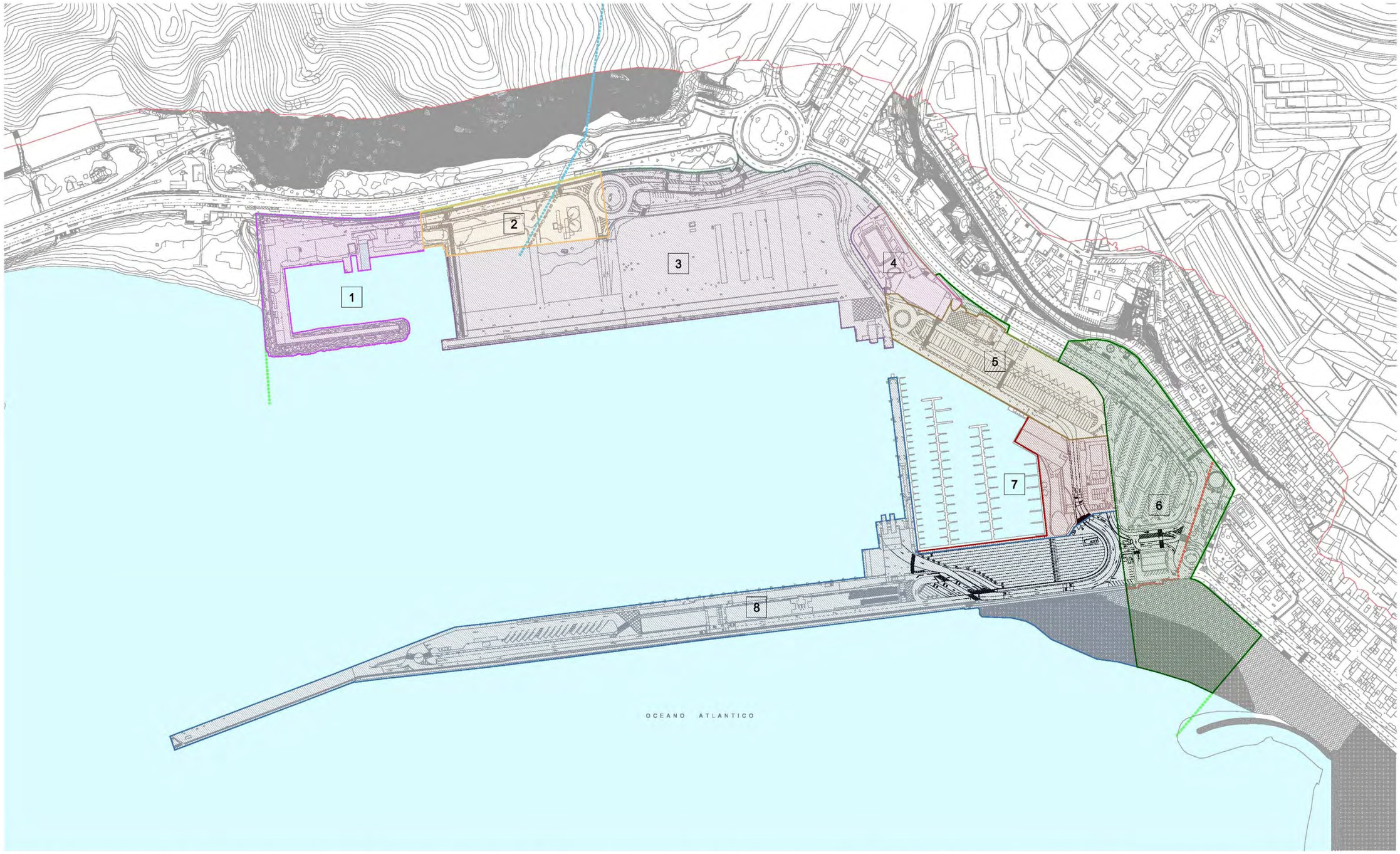
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



1 DÁRSENA PESQUERA | 2 INDUSTRIAL - LOGÍSTICA | 3 MUELLE POLIVALENTE | 4 RECREATIVO - DEPORTIVO | 5 MUELLE DE RIBERA | 6 ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD | 7 EQUIPAMIENTO NÁUTICO | 8 DIQUE DEL ESTE

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.5. Alternativa 0

La Alternativa 0 es aquella en la que no se contempla ninguna alteración en la ordenación del ámbito portuario con respecto a la actualmente existente.

Esta opción mantiene la actual organización del puerto, dejando sin respuesta o sin poder alcanzar con plenitud gran parte de los objetivos y criterios expuestos en el apartado anterior. Siendo grave que se dejaran de atender algunos de los requerimientos identificados por la Autoridad Portuaria, o la ordenación urbanística en cuanto a edificabilidad y usos de algunas de las edificaciones existentes o futuras, tendría una mayor trascendencia para el futuro del puerto y de la ciudad que en el presente documento no se ofreciera una respuesta adecuada al principal problema aún pendiente de solucionar, como es la inapropiada configuración urbanística de su zona norte, con la necesaria reordenación de usos y de espacios libres, acorde con la oportunidad que supone el poder solucionar este problema histórico de relación entre la Ciudad Histórica y el Puerto.

Esta Alternativa sería la única que incumpliría los objetivos de ordenación expresados en el PIOLP, sobre todo de la Norma 98 (NAD), en la que se establece objetivo explícito de mejorar la integración del frente marítimo y el puerto y la ciudad, fomentando a su vez la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo, objetivo central este último del Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz de La Palma.

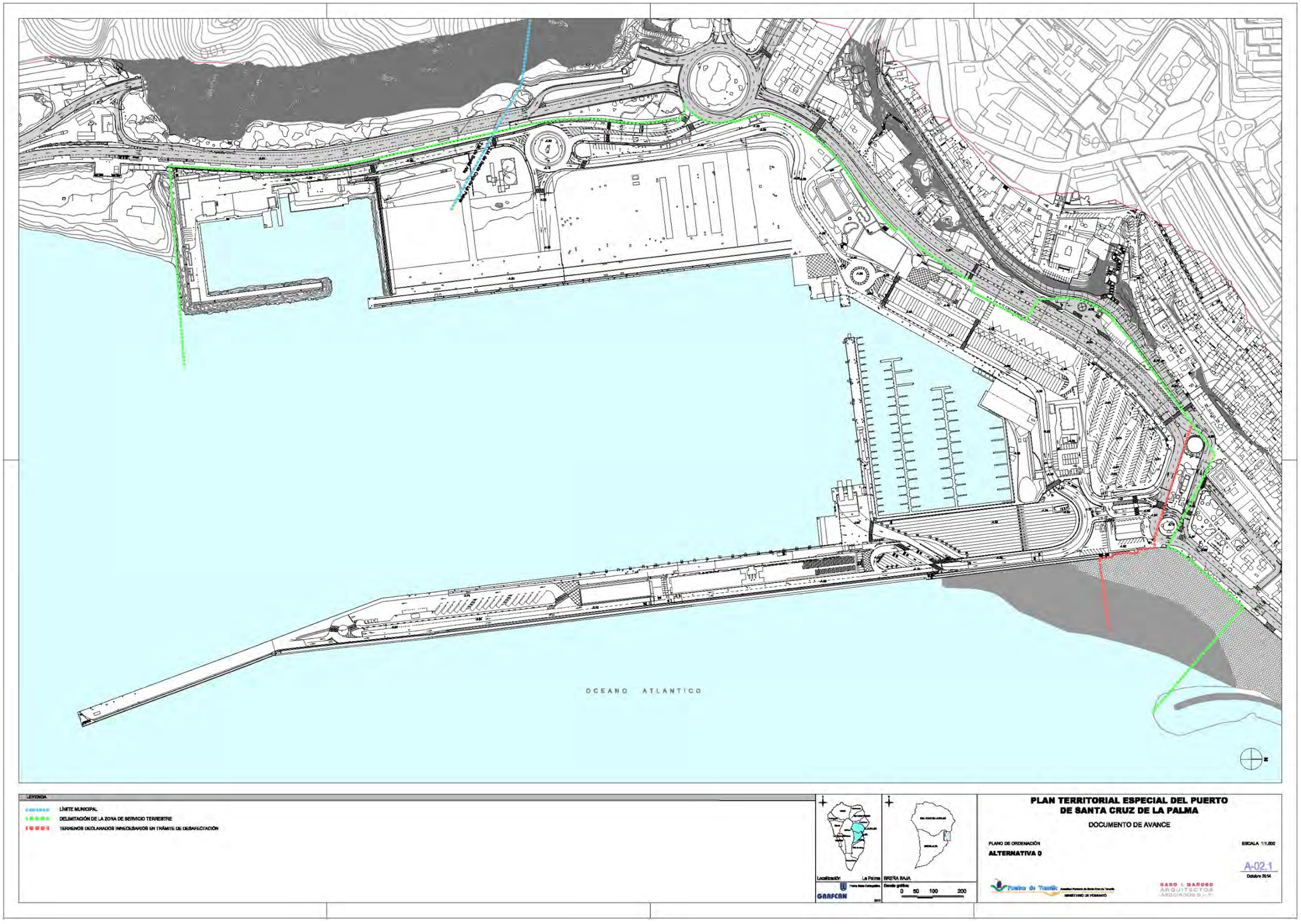
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Acceso principal a Santa Cruz de La Palma: aparcamiento descubierto en la confluencia de la Avda. Marítima y la Av. de Los Indianos, y nueva playa en ejecución al fondo

En definitiva, en esta zona tan sensible de acceso a la ciudad se mantendría la una sucesión de espacios incoherentes y residuales, de usos descontextualizados, con una estructura viaria inadecuada en su continuidad con Avda. Marítima y el acceso secundario al recinto portuario. Además quedaría sin solucionar con racionalidad el problema del aparcamiento público.

La ordenación propuesta esta Alternativa es la expuesta en el plano de ordenación correspondiente, un fragmento del cual y sus parámetros definitorios se exponen a continuación:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL "AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA.- APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

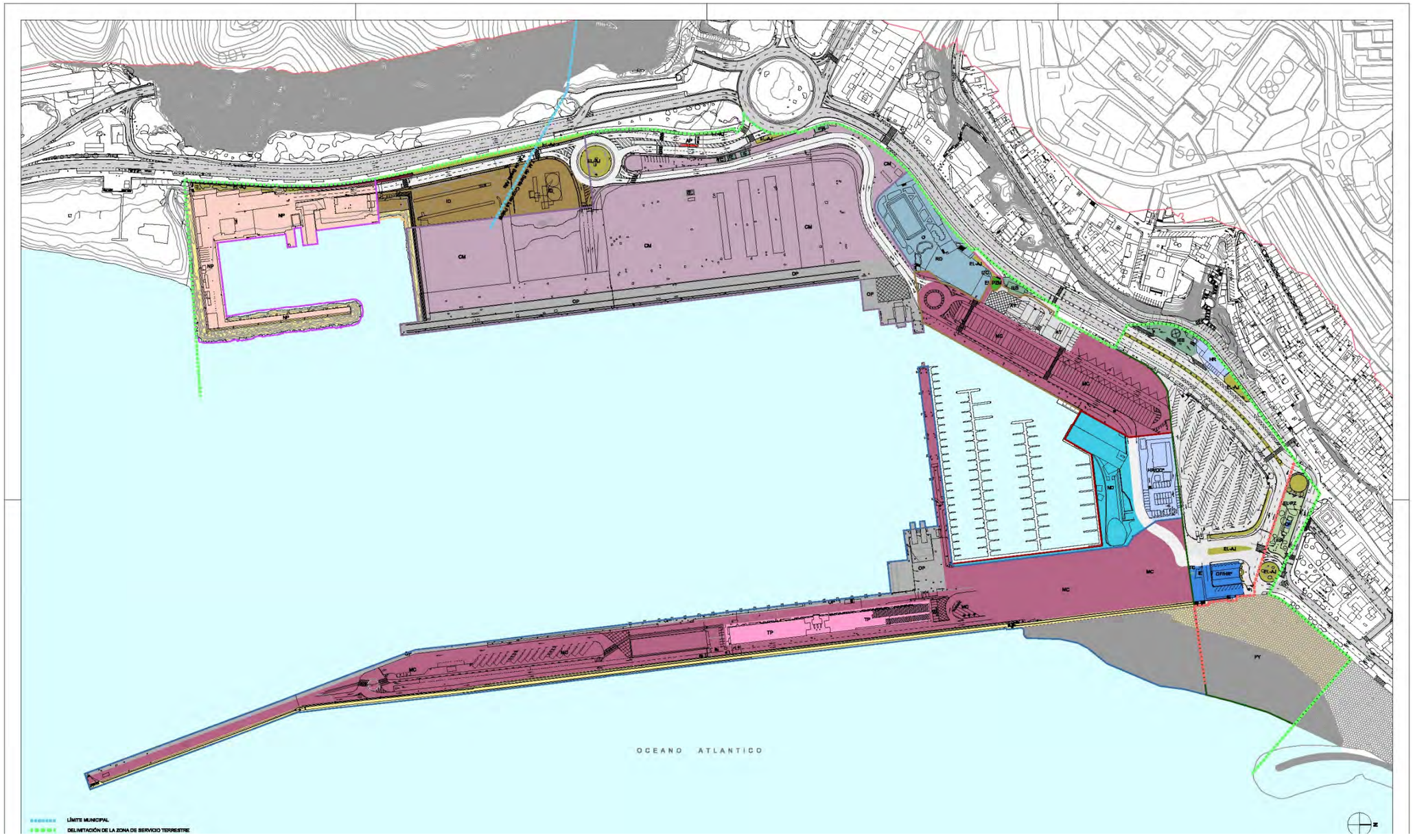
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

ÁREA FUNCIONAL	3. MUELLE POLIVALENTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	CONTENEDORES Y CARGA RODADA

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)	Superficie Edificable (m^2c)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS			
CM	CONTENEDORES CARGA RODADA	39.867,58	---
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	9.322,05	---
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	35,76	35,76
SUBTOTAL		**79.225,39**	**35,76**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS			
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	651,82	---
SUBTOTAL		**651,82**	**---**
INFRAESTRUCTURAS			
ITC	TELECOMUNICACIONES	34,26	34,26
IE	ELÉCTRICA	111,06	111,06
IHA	HIDRÁULICA	49,13	---
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	6.770,08	---
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	410,36	---
SUBTOTAL		**7.374,89**	**145,32**
TOTAL		**57.252,10**	**181.08**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ÚNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	4. RECREATIVO - DEPORTIVO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO COMUNITARIO RECREATIVO - DEPORTIVO

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)	Superficie Edificable (m²c)
OTROS USOS: USOS COMUNITARIOS			
RD	RECREATIVO-DEPORTIVO	5.268,99	3.407,84
SUBTOTAL		**5.268,99**	**3.407,84**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS			
EL-PZM	PLAZA/MIRADOR	102,85	---
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	96,20	---
SUBTOTAL		**199,05**	**---**
INFRAESTRUCTURAS			
ITC	TELECOMUNICACIONES	19,12	19,12
SUBTOTAL		**19,12**	**19,12**
TOTAL		**5.487,16**	**3.426,96**

ÁREA FUNCIONAL	5. MUELLE DE RIBERA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)	Superficie Edificable (m²c)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS			
MC	MIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍA GENERAL	12.376,52	---
AT	ACTIVIDADES ASOCIADAS AL TRÁFICO ADYACENTE	1.973,74	1.429,94
SUBTOTAL		**14.350,26**	**1.429,94**
TOTAL		**14.350,26**	**1.429,94**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO COMPLEMENTARIO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)	Superficie Edificable (m^2c)
OTROS USOS: TERCIARIOS			
HR	HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN	394,21	786,90
OF	OFICINAS	1.391,56	575,36
SUBTOTAL		**1.785,77**	**1.362,26**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS			
EL-PZ	PLAZA	998,16	---
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	1.487,61	---
SUBTOTAL		**2.485,77**	**0,00**
INFRAESTRUCTURAS			
IES	ESTACIONES DE SERVICIO	943,69	169,72
ITC	TELECOMUNICACIONES	24,04	24,04
IE	ELÉCTRICA	26,37	26,37
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	18.232,04	---
	DIQUES Y ESCOLLERAS	10.182,27	---
SUBTOTAL		**29.408,41**	**220,13**
TOTAL		**33.680,07**	**1.582,39**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ÚNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	7. EQUIPAMIENTO NÁUTICO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO NÁUTICO-DEPORTIVO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)	Superficie Edificable (m²c)
OTROS USOS: TERCIARIOS			
HR/CO*	HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN / COMERCIAL *	2.554,94	532,12
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO	4.562,98	5.609,08
SUBTOTAL		**7.117,92**	**6.141,20**
INFRAESTRUCTURAS			
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS (1)	603,26	---
SUBTOTAL		**603,26**	**0,00**
TOTAL		**7.721,18**	**6.141,20**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD
(*) USOS COMPATIBLES

ÁREA FUNCIONAL	8. DIQUE DEL ESTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)	Superficie Edificable (m²c)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS			
TP	TERMINALES DE PASAJEROS Y ACTIVIDADES ASOCIADAS	3.711,02	3.069,81
MC	MIIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN GENERAL	31.689,24	---
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	4.129,69	---
SUBTOTAL		**39.529,98**	**3.069,81**
INFRAESTRUCTURAS			
	DIQUES Y ESCOLLERAS	11.808,62	---
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	920,65	---
SUBTOTAL		**12.729,27**	**0,00**
TOTAL		**52.259,22**	**3.069,81**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	Superficie Suelo (m^2s)	Superficie de Suelo a efectos del cálculo de edificabilidad (m^2s)	Coeficiente de Edificabilidad (m^2s / m^2c)	Superficie Edificable (m^2c)
1. DÁRSENA PESQUERA	13.286,19	9.843,59	0,108	1.064,72
2. INDUSTRIAL - LOGÍSTICA	10.622,43	10.392,83	0,089	924,44
3. MUELLE POLIVALENTE	57.252,10	56.841,74	0,003	181,08
4. RECREATIVO-DEPORTIVO	5.487,16	5.487,16	0,625	3.426,96
5. MUELLE DE RIBERA	14.350,26	14.350,26	0,100	1.429,94
6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD	33.680,07	33.680,07	0,047	1.582,39
7.1. EQUIPAMIENTO NÁUTICO (ND)	4.864,61	4.562,98	1,229	5.609,08
7.2. EQUIPAMIENTO NÁUTICO(HR/CO*)	2.856,57	2.554,94	0,208	532,12
8. DIQUE DEL ESTE	52.259,22	52.259,22	0,059	3.069,81
TOTAL	**194.658,61**	**189.972,79**	**0,094**	**17.820,5[illegible]**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.5.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 0)

En los Planos de Ordenación de Usos Pormenorizados se reflejan los usos y actividades complementarias de Usos Terciarios, de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos diferenciado el uso de cada uno de ellos. La superficie total de suelo destinado a Usos Terciarios de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos en el ámbito del PTEP^{LP} se indica a continuación en los cuadros anexos.

- **Usos Terciarios**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m^2)
HR	Hostelería / Restauración	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	394,21
OF	Oficinas	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.391,56
ND	Náutico - Deportivo	Equipamiento Náutico	4.562,98
HR/CO*	Hostelería / Restauración /Comercial	Equipamiento Náutico	2.554,94
TOTAL			**8.903,69**

(*) USOS COMPATIBLES

- **Dotaciones y Equipamientos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m^2)
RD	Recreativo-Deportivo	Recreativo-Deportivo	5.268,99
TOTAL			**5.268,99**

- **Espacios Libres Públicos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m^2)
EL-AJ	Área Ajardinada	Dársena Pesquera	586,45
	Terraplenes	Dársena Pesquera	189,63
EL-AJ	Área Ajardinada	Industrial - Logística	627,23
	Terraplenes	Industrial - Logística	97,88
EL-AJ	Área Ajardinada	Muelle Polivalente	651,82
EL-PZM	Plaza / Mirador	Recreativo-Deportivo	102,85
EL-AJ	Área Ajardinada	Recreativo-Deportivo	96,20
EL-PZM	Plaza	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	998,16
EL-AJ	Área Ajardinada	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.487,73
TOTAL			**4.837,95**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.5.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 0)

El sistema de movilidad de la Alternativa 0 queda confiado a la vía de servicio del Puerto, que se extiende entre la rotonda de acceso norte –situada en el borde entre las áreas funcionales de la Zona Norte, la Martina Deportiva y el Dique del Este y la rotonda de acceso oeste, situada en la confluencia de las áreas funcionales del Muelle Polivalente y la del Área Industrial-Logística.

Los tramos de dicha vía de servicio quedan descritos en el epígrafe 10.2 de la Memoria de Información, bastando con exponer, de forma resumida, que, a partir de la rotonda de acceso oeste, la vía bordea el Muelle Polivalente, el Club Náutico, el Muelle de Ribera y la Marina Deportiva hasta conectar con la rotonda de acceso norte.

De las rotondas antedichas parten dos vías secundarias en dirección sur, hacia la Dársena Pesquera y hacia el Dique del Este, recorriéndolo en toda su longitud, respectivamente.

En la Alternativa 0 el sistema viario del Puerto ordena varias áreas de aparcamiento, siendo las de mayor extensión las situada en el área funcional de la Marina Deportiva, en el Dique del Este, y, principalmente, en el área de la Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad, en la que se desarrolla un aparcamiento descubierto de 270 plazas, que constituye la principal zona de aparcamiento a la

entrada de la ciudad, a pesar de su baja calidad ambiental y de la desventaja que supone la implantación de semejante uso y tipología a las puertas de la capital de la isla.

El número de plazas de aparcamiento en superficie se completa con 108 plazas situadas en el Dique del Este junto a la antigua terminal; 7 plazas para coches, 6 plazas de guaguas y 14 plazas para taxis junto a la actual terminal de pasajeros y 15 plazas de guagua en la zona sur del Dique del Este.

5.6. Alternativa 1

La Alternativa 1 mantiene los que hemos llamado invariantes urbanísticos en el punto 5.1 de esta Memoria de Ordenación, pero modifica sustancialmente el trazado del tramo final de la Avda. de Los Indianos y la actual confluencia de esta vía con la Avda. Marítima, en el sector norte, manteniendo dos carriles en cada dirección. En esta solución la primera de las vías bordea el sector norte de la zona de uso portuario náutico-deportivo y no portuario compatible con la actividad portuaria, hasta engarzar con la nueva rotonda de remate de la Avda. Marítima –reformada acorde con la nueva playa artificial que se ejecuta en la actualidad en su frente-, dejando en su linde sur el uso ya descrito junto con un nuevo edificio de uso terciario (oficinas), y en el linde norte un conjunto de espacios que alojan usos de equipamiento comercial, deportivo, espacios libres y aparcamiento, con una complicada relación espacial.

Bajo la estructura que aloja nuevos espacios público zona comercial con frente a la Avda. de los Indianos se propone un aparcamiento soterrado de uso público de gran capacidad. El final de esta Avda. y comienzo de la Avda. Marítima se resuelve en una gran glorieta que permite articular el acceso del tráfico rodado a la calle Sebastián Arocena, y también hacia el casco histórico en el inicio de la calle Real y la calle Trasera. Esta glorieta también articula el acceso al recinto portuario desde el norte.

Los usos netamente portuarios responden a la actual ordenación portuaria del PUEP, manteniendo los invariantes descritos en el punto 5.1

A pesar de la voluntad de configurar un borde claramente definido en la trama urbana mediante la corrección del actual trazado de la Avda. de Los Indianos, y de dotar de significado singular a la zona de contacto entre esa parte del casco histórico y la infraestructura portuaria, esta alternativa plantea algunos problemas en el sector norte que es preciso detallar:

- El nuevo trazado de la Avda. de Los Indianos responde a su condición de límite entre las tramas de uso netamente urbano y el portuario, pero añade una estructura elevada sobre rasante que da lugar a una serie de espacios públicos de diferente cualificación y discontinuos, a los que se accede por escaleras y rampas, ajenos a su situación en el conjunto de la trama histórica de la ciudad (calle Real, calle Trasera, Avda. Marítima, frente del edificio de Correos), acumulando gran cantidad de actividades potenciales (deportivas, ocio, recreativas, espectáculos, etc.) de difícil convivencia y complicado mantenimiento.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- Esta solución supone una radical transformación del paisaje urbano en esta zona, incidiendo en las sucesivas secuencias de aproximación a la ciudad Histórica que se han de producir a través de la Avda. de los Indianos; o también desde el norte, desde la Avda. Marítima hacia la salida de la ciudad y el Puerto. En realidad esta solución es productora de espacios de carácter residual y muy fragmentado, de muy baja calidad espacial.

- Esta propuesta prevé la ejecución de un equipamiento comercial que configura un frente edificado a lo largo de la Avda. de los Indianos bajo la estructura sobre rasante, que si bien pudiera tener alguna justificación económica desde el punto de vista de la viabilidad de la estructura –que habría que justificar-, entra en conflicto con la actual política de Zona Comercial Abierta desarrollada en el casco histórico de la ciudad.

Acceso sur a Santa Cruz de La Palma propuesto en la Alternativa 1:
Tramo final de la Av. de Los Indianos flanqueado por edificios comerciales. Inexistencia de referencias al mar o al casco histórico

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Esta propuesta plantea una cierta “compresión” espacial en la entrada principal de la ciudad histórica, cambiando por completo la relación entre la ordenación tradicional del Puerto y la trama urbana existente.

Vista general de la Alternativa 1 en su zona sur, en la que se aprecia el espacio público por encima de la rasante, el frente comercial, y el nuevo edificio de usos terciarios.

- La ordenación de la Alternativa 1 no ofrece posibilidad alguna de naturalización de alguna de sus partes, con imposibilidad material de ordenar alguna zona verde con arbolado y generadora de sombra.

- La ordenación propone la implantación de unas canchas deportivas justo a la entrada misma de uno de los espacios emblemáticos de la ciudad, como es el inicio de la Calle Real.

- Por último se prevé la ejecución de un edificio exento de actividad terciaria de varias plantas de altura en el comienzo de la Avda. Marítima, cerca del extremo oeste del espigón. Esta construcción, en el mismo eje de la Avda. que configura el Frente Marítimo, sin duda supone un fuerte impacto en la imagen final de esta zona clave en el necesario diálogo que han de tener puerto y ciudad.

La planta de la ordenación propuesta en esta Alternativa 1 se expone en el siguiente fragmento del plano de ordenación correspondiente y en la tabla adjunta:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

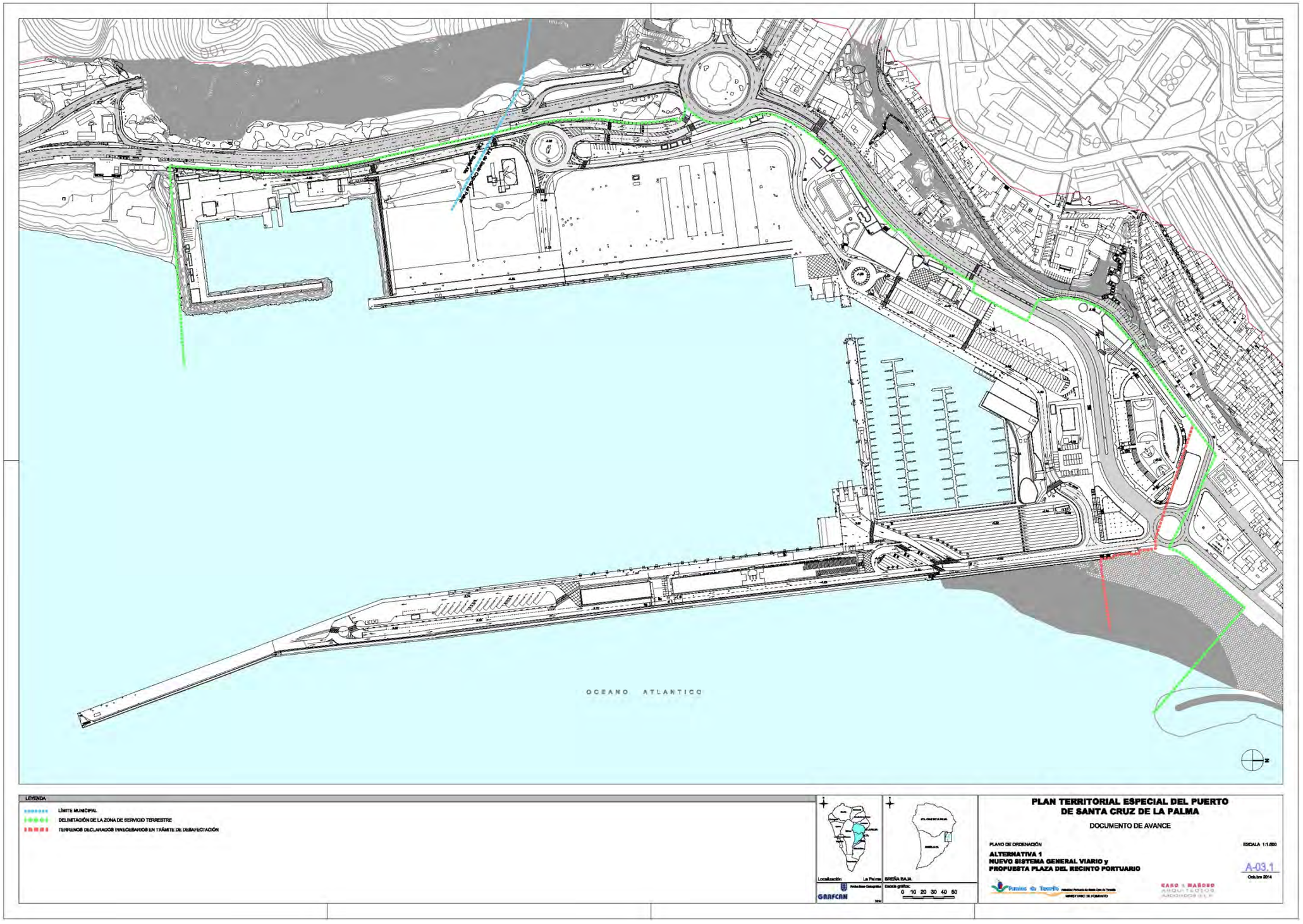
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

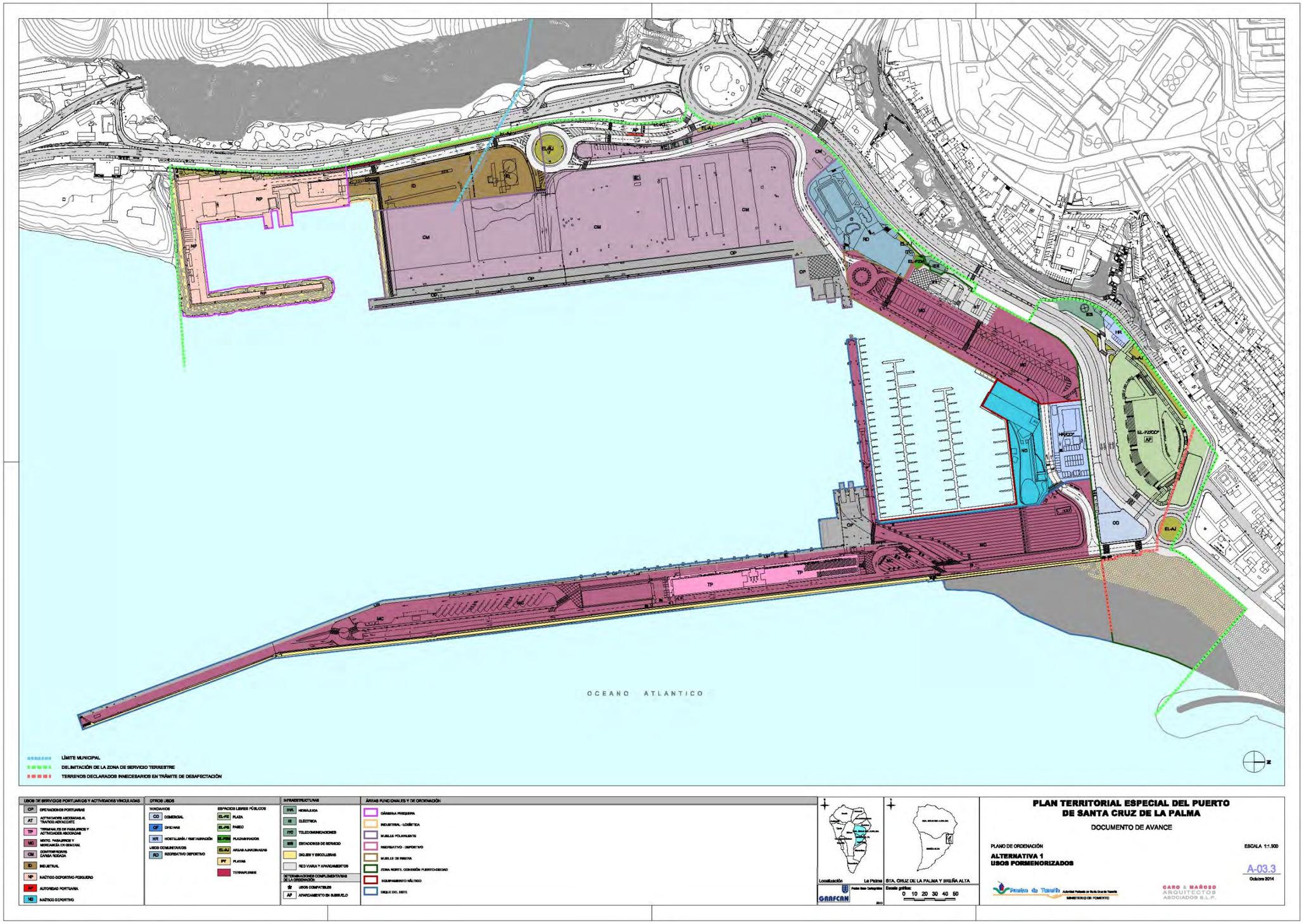
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA FIEL DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Para la Alternativa 1, el análisis realizado según los indicadores de aplicación es el siguiente:

1. Integración con el planeamiento vigente.

   Esta Alternativa trata de cumplir los objetivos de ordenación expresados en la Norma 98 (NAD) del PIOLP, que establece el objetivo de mejorar la integración del frente marítimo y el puerto y la ciudad, fomentando a su vez la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo.

   Sin embargo la excesiva acumulación de funciones en la llamada Plaza del Puerto, con una formalización espacial a varios niveles de compleja relación, generando un fuerte impacto visual y funcional en relación con el tejido urbano de carácter histórico, no parece que facilite la "integración" a la que el PIOLP hace referencia.

   Por otra parte la generación de comercio en un frente urbano de nueva creación al comienzo de la Avda. de los Indianos entra en contradicción con las directrices que plantea el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz de La Palma con el que tampoco se integra.

2. Articulación entre la Avda. de los Indianos / nuevo Frente Marítimo / Conjunto Histórico / Puerto.

   Aunque esta Alternativa prevé un nuevo trazado para el comienzo de la Avda. de Los Indianos, en continuación con el de la Avda. Marítima, que mejora las condiciones funcionales actuales para el tráfico rodado, sin embargo desde el punto de vista espacial se proyecta el tramo urbano de excesiva compresión espacial, por quedar flanqueado por edificaciones de gran volumen y con aceras muy estrechas, sin la calidad espacial que requiere esta entrada a la ciudad.

   La relación entre el casco histórico y el nuevo espacio urbano que se genera, con la implantación de unas edificaciones (aparcamiento, comercio, espacios públicos de distintos usos), es funcional y espacialmente difícil, ya que la rasante natural existente entre el comienzo de la calle Real y la zona portuaria se complica artificialmente debido a las características de lo proyectado, generando una accesibilidad compleja y limitada, manteniendo la separación física entre puerto y ciudad, además de imposibilitar las referencias visuales hacia el puerto.

3. Integración del puerto con la Zona Comercial Abierta (ZCA).

   La ordenación propuesta en esta Alternativa en cierto modo entra en conflicto con los objetivos del Plan Director de la ZCA, al introducir un nuevo espacio comercial sin relación alguna con el ámbito el área delimitada que se extiende por el casco histórico, entrando además en competencia directa que puede agravar la actual situación al aumentar la oferta.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

4. Permeabilidad/movilidad urbana interior-exterior. Flujos peatonales.

   La relación de continuidad en el trazado de la Avda. de los Indianos y la Avda. Marítima mejora considerablemente las condiciones actuales, tanto en funcionalidad como en la calidad espacial de la propuesta.

   Sin embargo los recorridos peatonales que se generan entre el puerto y la trama urbana son limitados y muy condicionados por la formalización del proyecto que se propone, con sus diferentes cotas de nivel de los espacios de usos público, y complicados y confusos recorridos en su conexión con el comienzo de la calle Real y el nuevo Frente Marítimo.

5. Aparcamiento uso público.

   En este Alternativa se propone la ejecución de un gran aparcamiento subterráneo a las puertas de la ciudad, en sintonía con lo previsto en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta y en el Plan General de Ordenación en tramitación, aunque con una cota de cubierta situada por encima de la rasante del comienzo de la calle Real, que condiciona todas la actuaciones posteriores.

6. Espacios libres: naturalización y multifuncionalidad.

   El espacio libre previsto cuenta con un importante grado de posibilidades funcionales, pero dificultadas por sus condiciones de acceso derivadas de la excesiva rigidez de la formalización de la propuesta, sobre todo por el gran volumen meridional edificado en forma de graderío.

   La propuesta carece por completo de arbolado y jardinería.

7. Flexibilidad de usos. Capacidad de acogida de nuevos servicios y generación de negocio.

   La ordenación tiene cierta flexibilidad de usos a desarrollar sobre la plataforma situada sobre el aparcamiento soterrado, aunque muy condicionada espacialmente por la disposición del graderío fijo. Bajo el graderío se prevé un frente de locales comerciales, teóricamente dispuestos para equilibrar económicamente la inversión necesaria en el conjunto.

   Por otra parte la propuesta prevé un edificio de usos terciarios situado al comienzo de la Avda. Marítima, ocupando una situación protagonista en la configuración urbana de este eje en el encuentro mismo con el puerto.

8. Imagen urbana. Capacidad de transformación e innovación.

   Esta Alternativa supone una transformación radical en la configuración de la entrada norte del puerto, y sobre todo en el acceso principal desde el sur a la ciudad histórica, con una intervención de fuerte impacto visual y excesiva rigidez formal derivada del carácter singular de su diseño. La imagen generada condiciona totalmente la relación entre puerto y ciudad histórica, acentuando más si cabe la actual falta de integración visual.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Más allá de los eventos puntuales a los que pueda servir en cortos períodos de tiempo (carnavales y fiestas lustrales), no parece que esta intervención vaya a suponer una mejora en el diálogo puerto-ciudad, ni a suponer una mejora e innovación en sus potenciales, derivadas de su posición estratégica en el conjunto urbano.

9. Relación Puerto-Ciudad y el modelo turístico de La Palma.

Desde el punto de vista turístico la ordenación propuesta aumenta la posibilidad de oferta de servicios turísticos, pero a costa de un fuerte impacto en el principal potencial de la ciudad, su casco histórico. La falta de calidad del espacio público que se genera incide negativamente en su percepción al situarse en su entrada natural.

En esta ordenación la relación entre el puerto y la trama urbana no responde satisfactoriamente a las demandas actuales y futuras del turismo, incluso con las recientes actuaciones del puerto deportivo, la marina y el centro de recepción de cruceros, quedando muy alejado del desarrollo del potencial que tiene esta relación.

10. Viabilidad y sostenibilidad económica. Resiliencia y capacidad de respuesta a la obsolescencia a lo largo de la vida útil.

Esta Alternativa conlleva una gran inversión económica de complicada viabilidad, además de suponer una gran carga desde el punto de la sostenibilidad a lo largo de su vida útil (limpieza y mantenimiento) por sus características formales y funcionales, que además hacen de difícil adaptación a usos distintos para los que se ha diseñado.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.6.1. Áreas Funcionales

ÁREA FUNCIONAL	1. DÁRSENA PESQUERA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO NÁUTICO-DEPORTIVO Y PESQUERO

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
NP	NÁUTICO-DEPORTIVO-PESQUERO	9.001,28
SUBTOTAL		**9.001,28**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	588,24
	TERRAPLENES	189,63
SUBTOTAL		**777,87**
INFRAESTRUCTURAS		
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	3.507,04
SUBTOTAL		**3.507,04**
TOTAL		**13.286,19**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	2. INDUSTRIAL - LOGÍSTICA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	INDUSTRIAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
ID	INDUSTRIAL	7.382,86
	SUBTOTAL	**7.382,86**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	627,23
	TERRAPLENES	97,88
	SUBTOTAL	**725,11**
INFRAESTRUCTURAS		
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	2.277,92
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	236,54
	SUBTOTAL	**2.514,46**
	TOTAL	**10.622,43**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	3. MUELLE POLIVALENTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	CONTENEDORES Y CARGA RODADA

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
CM	CONTENEDORES CARGA RODADA	39.867,58
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	9.322,05
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	35,76
SUBTOTAL		**49.225,39**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	651,82
SUBTOTAL		**651,82**
INFRAESTRUCTURAS		
ITC	TELECOMUNICACIONES	34,26
IE	ELÉCTRICA	111,06
IHA	HIDRÁULICA	49,13
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	6.770,08
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	410,36
SUBTOTAL		**7.374,89**
TOTAL		**57.252,10**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	4. RECREATIVO - DEPORTIVO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO COMUNITARIO RECREATIVO - DEPORTIVO

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
OTROS USOS: USOS COMUNITARIOS		
RD	RECREATIVO-DEPORTIVO	5.268,99
	SUBTOTAL	**5.268,99**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-PZM	PLAZA/MIRADOR	102,85
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	96,20
	SUBTOTAL	**199,05**
INFRAESTRUCTURAS		
ITC	TELECOMUNICACIONES	19,12
	SUBTOTAL	**19,12**
	TOTAL	**5.487,16**

ÁREA FUNCIONAL	5. MUELLE DE RIBERA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
MC	MIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍA GENERAL	12.376,52
AT	ACTIVIDADES ASOCIADAS AL TRÁFICO ADYACENTE	1.973,74
	SUBTOTAL	**14.350,26**
	TOTAL	**14.350,26**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO COMPLEMENTARIO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
OTROS USOS: TERCIARIOS		
HR	HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN	344,03
CO	COMERCIAL	1.492,19
CO	COMERCIAL BAJO RASANTE (NO COMPUTA SUPERFICIE SUELO)	2.824,00
	SUBTOTAL	**1.836,22**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-PZ	PLAZA	8.917,73
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	1.194,10
	SUBTOTAL	**10.111,83**
INFRAESTRUCTURAS		
IES	ESTACIONES DE SERVICIO	943,69
PY	PLAYA	10.805,00
IE	ELÉCTRICA	26,37
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	9.845,65
	DIQUES Y ESCOLLERAS	111,31
	SUBTOTAL	**21.732,02**
	TOTAL	**33.680,07**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	7. EQUIPAMIENTO NÁUTICO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO NÁUTICO-DEPORTIVO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
OTROS USOS: TERCIARIOS		
HR/CO*	HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN / COMERCIAL *	2.554,94
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO	4.562,98
	SUBTOTAL	**7.117,92**
INFRAESTRUCTURAS		
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS (1)	603,26
	SUBTOTAL	**603,26**
	TOTAL	**7.721,18**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD
(*) USOS COMPATIBLES

ÁREA FUNCIONAL	8. DIQUE DEL ESTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
TP	TERMINALES DE PASAJEROS Y ACTIVIDADES ASOCIADAS	3.711,02
MC	MIIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN GENERAL	31.689,24
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	4.129,69
	SUBTOTAL	**39.529,98**
INFRAESTRUCTURAS		
	DIQUES Y ESCOLLERAS	11.808,62
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	920,65
	SUBTOTAL	**12.729,27**
	TOTAL	**52.259,22**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	Superficie Suelo (m^2s)	Superficie de Suelo a efectos del cálculo de edificabilidad (m^2s)	Coeficiente de Edificabilidad (m^2s / m^2c)	Superficie Edificable (m^2c)
1. DÁRSENA PESQUERA	13.286,19	9.843,59	0,203	2.000,00
2. INDUSTRIAL - LOGÍSTICA	10.622,43	10.392,83	0,700	7.274,98
3. MUELLE POLIVALENTE	57.252,10	56.841,74	0,200	11.368,35
4. RECREATIVO-DEPORTIVO	5.487,16	5.487,16	0,800	4.389,73
5. MUELLE DE RIBERA	14.350,26	14.350,26	0,200	2.870,05
6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD	33.680,07	33.680,07	0,211	7.119,99
7.1. EQUIPAMIENTO NÁUTICO (ND)	4.864,61	4.562,98	1,500	6.844,47
7.2. EQUIPAMIENTO NÁUTICO(HR/CO*)	2.856,57	2.554,94	0,600	1.535,96
8. DIQUE DEL ESTE	52.259,22	52.259,22	0,250	13.064,81
TOTAL	**194.658,61**	**189.972,79**	**0,297**	**56.468,34**

5.6.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 1)

En los Planos de Ordenación de Usos Pormenorizados se reflejan los usos y actividades complementarias de Usos Terciarios, de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos diferenciado el uso de cada uno de ellos. La superficie total de suelo destinado a Usos Terciarios, de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos en el ámbito del PTEP^{LP} se indica a continuación en los cuadros anexos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- **Usos Terciarios**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m²)
HR	Hostelería / Restauración	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	344,03
CO	Comercial	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.492,19
CO	Comercial (Bajo Rasante)	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	(1)2.824,00
ND	Náutico - Deportivo	Equipamiento Náutico	4.562,98
HR/CO*	Hostelería / Restauración /Comercial	Equipamiento Náutico	2.554,94
TOTAL			**8.954,14**

(1) Superficie de suelo incluida en total superficie EL-PZ (PLAZA).
(*) USOS COMPATIBLES

- **Dotaciones y Equipamientos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m²)
RD	Recreativo-Deportivo	Recreativo-Deportivo	5.268,99
TOTAL			**5.268,99**

- **Espacios Libres Públicos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m²)
EL-AJ	Área Ajardinada	Dársena Pesquera	586,45
	Terraplenes	Dársena Pesquera	189,63
EL-AJ	Área Ajardinada	Industrial - Logística	627,23
	Terraplenes	Industrial - Logística	97,88
EL-AJ	Área Ajardinada	Muelle Polivalente	651,82
EL-PZM	Plaza / Mirador	Recreativo-Deportivo	102,85
EL-AJ	Área Ajardinada	Recreativo-Deportivo	96,20
EL-PZM	Plaza	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	8.917,73
EL-AJ	Área Ajardinada	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.194,10
TOTAL			**12.463,89**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

5.6.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 1)

La Alternativa 1 mantiene intacta la configuración actual de la vía de servicio del Puerto, a excepción de su encuentro en el área funcional del Dique del Este donde cambia su trazado para adaptarse a la nueva zona de pre-embarque. La conexión de la vía de servicio con la rotonda norte se realiza a través de su intersección a nivel y paralela al Dique del Este.

Esta Alternativa prevé la ampliación de la zona de embarque de vehículos y actúa principalmente en el área funcional de la Zona Norte Conexión Puerto-Ciudad, en la que plantea un gran aparcamiento subterráneo, a las puertas de la ciudad, de 489 plazas para vehículos y 14 plazas de motos, en sintonía con lo previsto en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta y en el Plan General de Ordenación en tramitación. Sin embargo, resulta necesario exponer que la cubierta de dicho aparcamiento subterráneo queda situada a una cota por encima de la rasante del comienzo de la Calle Real, condicionando actuaciones posteriores y la adecuada percepción del inicio del Casco Histórico de Santa Cruz de La Palma.

5.7. Alternativa 2

Esta alternativa mantiene lo que hemos llamado “invariantes urbanísticos” en el apartado correspondiente de esta Memoria de Ordenación, y modifica al igual que la Alternativa 1 el trazado del tramo final de la Avda. de Los Indianos y la actual confluencia de esta vía con la Avda. Marítima, en el sector norte, manteniendo dos carriles en cada dirección, y eliminando las plazas de aparcamiento en ambos lados de la vía. Modifica la ordenación sobre rasante de la vía de servicio del puerto (trazado de la vía de servicio en el Acceso Norte y Muelle de Ribera), los usos terciarios y los espacios libres, todo ello con el objetivo de conseguir un acceso más coherente a la ciudad y una relación más fluida entre ésta y la infraestructura portuaria.

Esta Alternativa al igual que la Alternativa 1 mantiene intacta la configuración actual de la vía de servicio del Puerto, a excepción de su encuentro en el área funcional del Dique del Este donde cambia su trazado para adaptarse a la nueva zona de pre-embarque. La conexión de la vía de servicio con la rotonda norte se realiza a través de su intersección a nivel y paralela al Dique del Este.

La continuidad entre la vía de servicio del Puerto y la Avenida de Los Indianos-Avenida Marítima queda garantizada de forma más natural e inmediata que la solución actual, permitiendo una percepción más clara de la integración de la zona norte -de carácter más urbano- de la infraestructura portuaria con el frente marítimo, con el Conjunto Histórico y con la ciudad.

A este respecto, resulta necesario señalar que en el presente instrumento de ordenación se considera que el acceso sur al puerto, la rotonda interior de distribución en el que desemboca éste, así como la vía de servicio, tienen la capacidad suficiente como para considerar dicho acceso sur al puerto como principal para todo tipo de tráfico rodado.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Se plantea la eliminación en esta alternativa de la estación de servicio situada entre la Carretera del Galión y la Avenida de los Indianos, por considerar dicho uso incompatible con la solución propuesta para el uso Turístico (Hotel de Ciudad), los usos Terciarios compatibles (Comercial y de Hostelería / Restauración) en la manzana que se delimita, quedando fuera de ordenación en tanto no se ejecute la propuesta.

En cuanto al sistema de aparcamientos, se propone crear un aparcamiento subterráneo con capacidad para 380 plazas. Con respecto a la Alternativa 1 se modifica la cota de implantación para que sobre la cubierta del aparcamiento propuesto se pueda desarrollar un gran espacio público que dé continuidad a las rasantes del Conjunto Histórico en su conexión con el puerto. Esta propuesta disminuye la capacidad del aparcamiento definido en la Alternativa 1.

Esta gran plaza a nivel de la Calle Real, prevista para el espacio acotado por la Avenida de Los Indianos, la carretera de El Galión, el comienzo del Conjunto Histórico, el edificio de Correos y el acceso norte del puerto, desarrolla una amplia zona ajardinada con plantaciones arbóreas de gran porte, disminuyendo sensiblemente la superficie viaria de tráfico rodado y habiéndose previsto de tal modo que no se plantea ninguna barrera visual respecto al Conjunto Histórico, el recinto portuario y el mar.

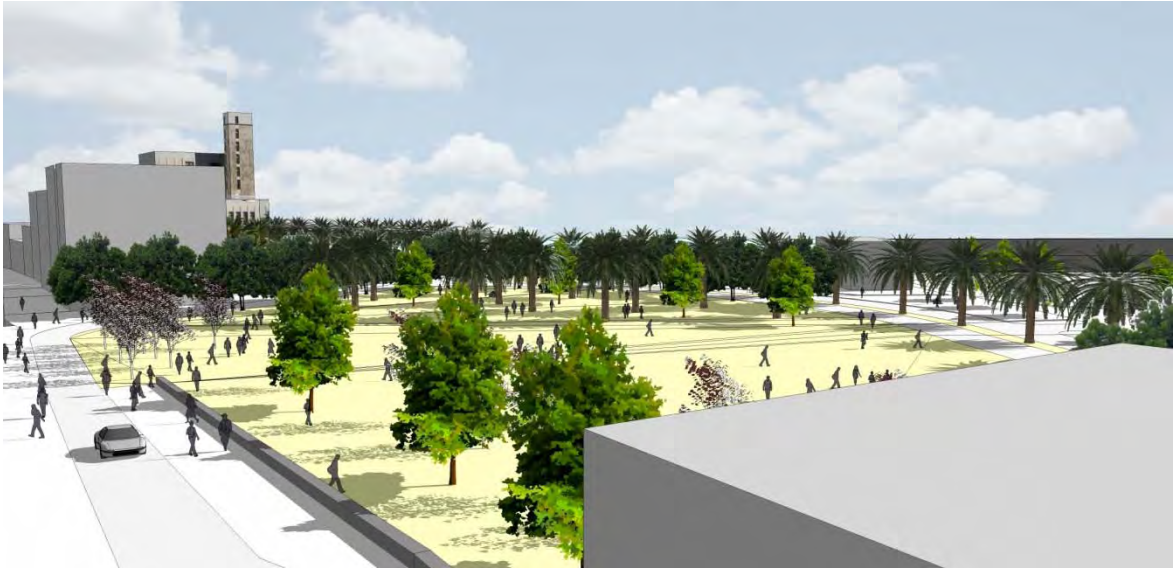
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

En lo que respecta al resto de la propuesta, en los equipamientos y dotaciones, esta alternativa mantiene sensiblemente los existentes en la actualidad.

Por último, la Alternativa 2 concentra el uso terciario – comercial – hostelería - restauración de nueva planta en dos áreas bien definidas:

- En un nuevo edificio situado en la parcela que remata el espaldón del Dique del Este por el norte, en la confluencia de la Avenida de los Indianos con la Avenida Marítima y el acceso al puerto en esa zona. Este edificio se destina al uso Terciario de Oficinas, y usos Compatibles de Comercial y Hostelería/Restauración, que por su ubicación, está llamado a convertirse en hito y referencia del puerto y de la ciudad, siendo ésta otra de las diferencias planteadas respecto a la Alternativa 1 por cuanto se prevé para este edificio una presencia con menor altura que la dispuesta en dicha alternativa.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



- En la parcela situada bajo el murallón que limita al este la Carretera del Galión, en la que se propone una manzana que emboca las vistas hacia el acceso sur del Conjunto Histórico, se concentra la mayor edificabilidad propuesta para esta zona en la Alternativa 2.

- En esta manzana se prevé la compatibilidad del uso turístico (Hotel de Ciudad) con las condiciones previstas por la legislación sectorial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

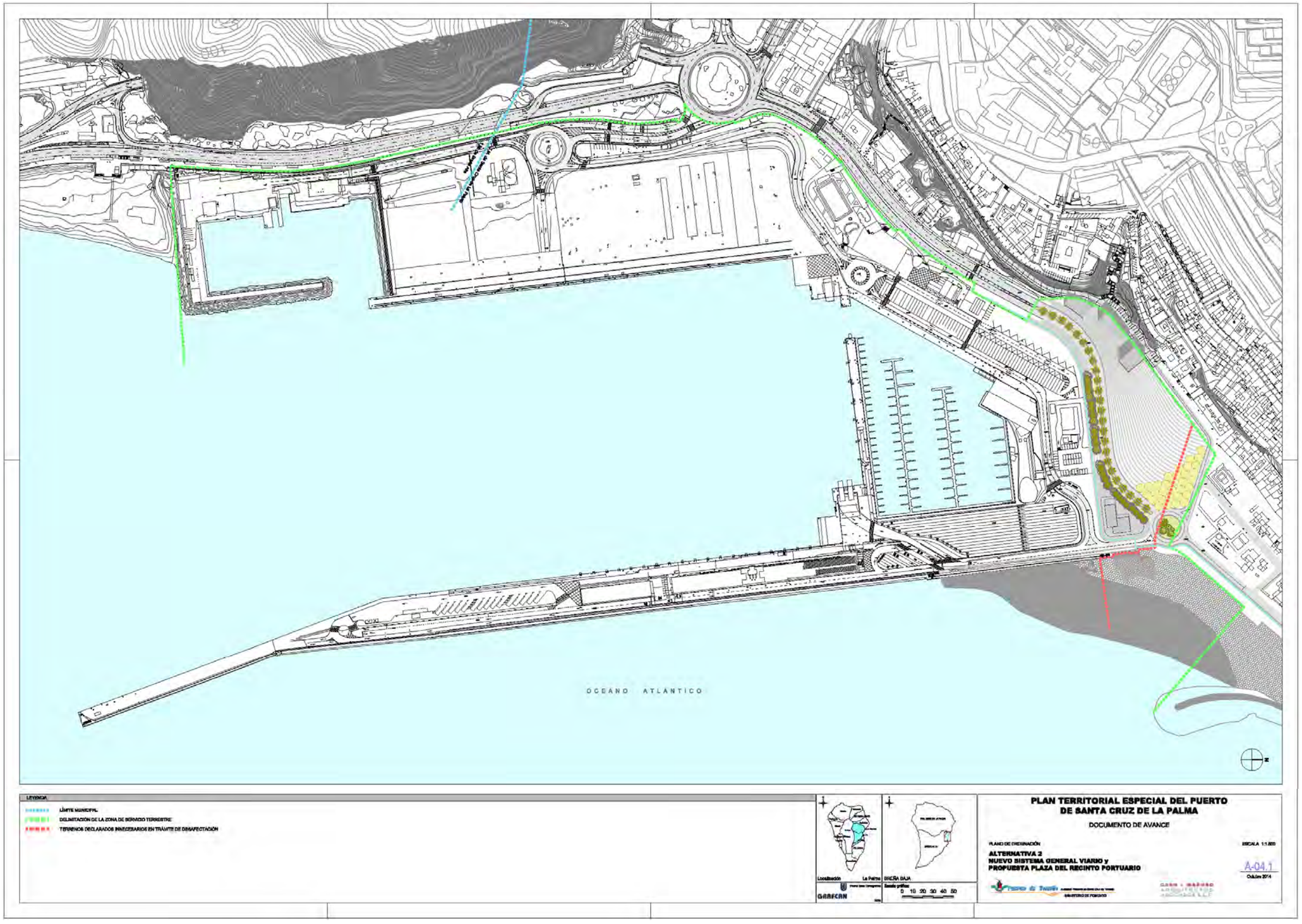
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA - APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

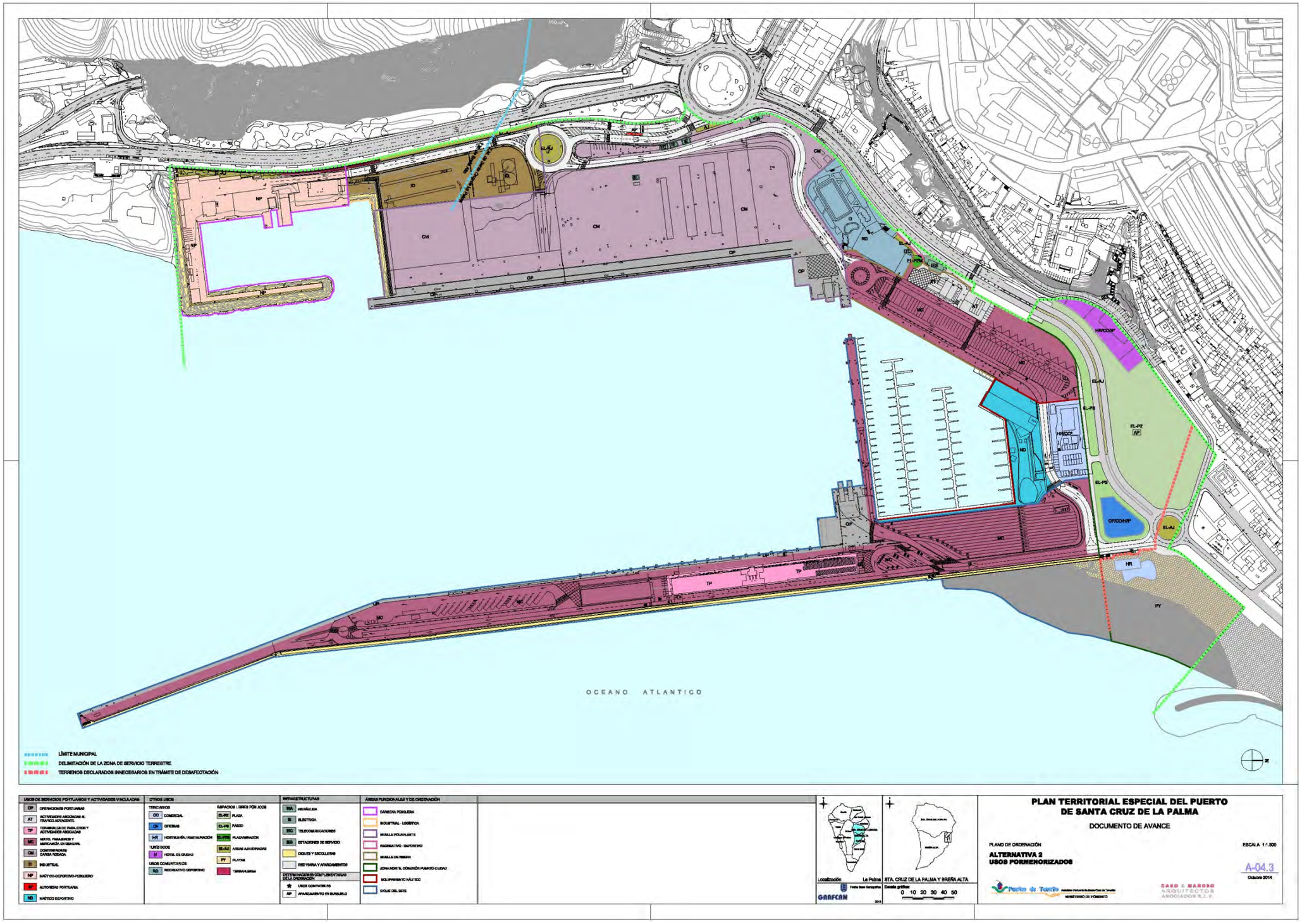
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL ANEXO AL ACUERDO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA, APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Para la Alternativa 2, el análisis realizado según los indicadores de aplicación es el siguiente:

1. Integración con el planeamiento vigente.

   Esta Alternativa cumple los objetivos de ordenación expresados en la Norma 98 (NAD) del PIOLP, que establece el objetivo de mejorar la integración del frente marítimo y el puerto y la ciudad, fomentando a su vez la actividad terciaria y comercial en el entorno próximo.

2. Articulación entre la Avda. de los Indianos / nuevo Frente Marítimo / Conjunto Histórico / Puerto.

   La creación de una gran plaza pública en la confluencia de la Avda. de los Indianos, el acceso a la zona norte del puerto, la Avda. Marítima, la calle Trasera, la calle Real, etc., permite una conexión a nivel que favorece la máxima permeabilidad, reduciendo al mínimo las funciones derivadas del tráfico motorizado, y ampliando las posibilidades de relación entre los ámbitos de muy diferente naturaleza que allí confluyen.

   Esta ordenación permite la continuidad funcional entre la Avda. de los Indianos y la Avda. Marítima, sin que suponga ninguna barrera entre puerto y ciudad.

   Esta Alternativa ofrece la posibilidad de alcanzar un buen nivel de calidad espacial en el diseño morfológico y ambiental que finalmente se desarrolle.

3. Integración del puerto con la Zona Comercial Abierta (ZCA).

   Al permitir la continuidad a la misma cota de acceso entre la calle Real y el ámbito portuario, con un gran aparcamiento público soterrado en su totalidad bajo la actual rasante, mejora las actuales condiciones de desarrollo de la ZCA en esta parte de la ciudad, ofreciendo la posibilidad de relación funcional y espacial directa entre casco histórico y actividades complementarias del puerto.

4. Permeabilidad/movilidad urbana interior-exterior.

   Esta alternativa ordena la movilidad interior del puerto en función de las necesidades actuales y previstas a corto-medio plazo, encauzando además de la forma apropiada el flujo peatonal y rodado entre éste y la trama urbana.

   Los flujos peatonales entre el puerto y la trama urbana quedan ordenados y se producen sin necesidad de salvar desniveles en ningún punto de cualquiera de los recorridos.

5. Aparcamiento uso público.

   El actual aparcamiento público al aire libre se sustituye por otro soterrado en el que se aumenta la capacidad en más de un 10% sobre la de hoy en día.

6. Espacios libres: naturalización y multifuncionalidad.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

El gran espacio libre de uso público que se prevé en la zona norte del ámbito de estudio del puerto reserva una gran zona ajardinada, con árboles de gran porte para producir sombra en la zona de contacto con el conjunto histórico de la ciudad, ampliando la existente. Para la mayor parte de este espacio se prevé tratamiento ajardinado de borde, de modo que se configure como una gran plaza urbana libre de edificación (excepto mobiliario urbano de fácil traslado), en condiciones adecuadas para poder colocar escenarios provisionales para la celebración de eventos singulares multifuncionales (carnavales, fiestas lustrales, conciertos y actos multitudinarios, etc.), pero durante la mayor parte del tiempo sea una gran superficie de acceso al Conjunto Histórico Artístico.

Este gran espacio queda delimitado por su borde oeste con una zona de edificabilidad terciaria. Garantizando de este modo la posibilidad de aprovechamiento lucrativo y un remate edificado adecuado.

7. Flexibilidad de usos. Capacidad de acogida de nuevos servicios y generación de negocio.

El ámbito portuario en general tiene pocas posibilidades para acoger nuevos usos, excepto en el caso que a largo plazo queden desplazados los usos comerciales e industriales y se generen de este modo nuevos espacios de oportunidad.

En cuanto a la zona norte, se reserva una franja edificable en el borde oeste para la implantación de usos terciarios comerciales y oficinas; y otro gran espacio en la zona norte del ámbito portuario, junto a la futura playa de bolos y el comienzo del espigón de defensa, para un edificio de similares características además de terminal de cruceristas y punto de información turística.

En cuanto al aparcamiento soterrado, debiera explotarse mediante una concesión de explotación y mantenimiento.

Con esta propuesta la ciudad queda ordenada en esta zona del tejido urbano que históricamente quedaba pendiente de resolver.

8. Imagen urbana. Capacidad de transformación e innovación.

La ordenación propuesta transforma radicalmente la actual situación de la zona norte, mejorando considerablemente tanto la visión de la ciudad histórica como la de la entrada al puerto, y la relación con la nueva Avda. Marítima y la playa.

Sus características morfotipológicas permiten tener un alto grado de transformación en función de los diferentes requerimientos que el tiempo y la actividad vayan planteando.

9. Relación Puerto-Ciudad y el modelo turístico de La Palma.

Al quedar resuelto en un continuo la trama urbana con la integración del ámbito portuario, se potencia la capacidad de atractivo turístico de la ciudad, incorporando un gran espacio público adecuado a las características de la ciudad histórica a la que sirve.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

10. Viabilidad y sostenibilidad económica. Resiliencia y capacidad de respuesta a la obsolescencia a lo largo de la vida útil.

    La viabilidad económica de esta Alternativa no se puede medir tan solo en términos económicos, sino sobre todo en los beneficios sociales y culturales que aporta. La previsión de cierto aprovechamiento lucrativo de usos terciarios (comerciales y oficinas) posiblemente financiar la totalidad del proyecto, incluso contando con las cuentas de explotación del aparcamiento. En este escenario convendría plantear su ejecución, gestión y explotación mediante alguna figura de colaboración público-privado.

    En cualquier caso, al no tener grandes estructuras ni construcciones de uso público que mantener, ya que lo que se proyecta es un gran espacio público a nivel, los costes de mantenimiento durante su vida útil se reducen de modo considerable, al igual que la tasa de deterioro general.

5.7.1. Áreas Funcionales

ÁREA FUNCIONAL	1. DÁRSENA PESQUERA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO NÁUTICO-DEPORTIVO Y PESQUERO

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
NP	NÁUTICO-DEPORTIVO-PESQUERO	9.001,28
SUBTOTAL		**9.001,28**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	588,24
	TERRAPLENES	189,63
SUBTOTAL		**777,87**
INFRAESTRUCTURAS		
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	3.507,04
SUBTOTAL		**3.507,04**
TOTAL		**13.286,19**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	2. INDUSTRIAL - LOGÍSTICA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	INDUSTRIAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
ID	INDUSTRIAL	7.382,86
	SUBTOTAL	**7.382,86**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	627,23
	TERRAPLENES	97,88
	SUBTOTAL	**725,11**
INFRAESTRUCTURAS		
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	2.277,92
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	236,54
	SUBTOTAL	**2.514,46**
	TOTAL	**10.622,43**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	3. MUELLE POLIVALENTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	CONTENEDORES Y CARGA RODADA

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
CM	CONTENEDORES CARGA RODADA	39.867,58
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	9.322,05
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	35,76
	SUBTOTAL	**49.225,39**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	651,82
	SUBTOTAL	**651,82**
INFRAESTRUCTURAS		
ITC	TELECOMUNICACIONES	34,26
IE	ELÉCTRICA	111,06
IHA	HIDRÁULICA	49,13
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	6.770,08
	DIQUES Y ESCOLLERAS (1)	410,36
	SUBTOTAL	**7.374,89**
	TOTAL	**57.252,10**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	4. RECREATIVO - DEPORTIVO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO COMUNITARIO RECREATIVO - DEPORTIVO

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
OTROS USOS: USOS COMUNITARIOS		
RD	RECREATIVO-DEPORTIVO	5.268,99
	SUBTOTAL	**5.268,99**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-PZM	PLAZA/MIRADOR	102,85
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	96,20
	SUBTOTAL	**199,05**
INFRAESTRUCTURAS		
ITC	TELECOMUNICACIONES	19,12
	SUBTOTAL	**19,12**
	TOTAL	**5.487,16**

ÁREA FUNCIONAL	5. MUELLE DE RIBERA

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
MC	MIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍA GENERAL	12.376,52
AT	ACTIVIDADES ASOCIADAS AL TRÁFICO ADYACENTE	1.973,74
	SUBTOTAL	**14.350,26**
	TOTAL	**14.350,26**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO COMPLEMENTARIO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m^2s)
OTROS USOS: TERCIARIOS		
HR	HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN	678,94
OF/CO*/ HR*	OFICINAS / COMERCIAL / HOSTELERÍA – RESTAURACIÓN	1.098,88
	SUBTOTAL	**1.777,82**
OTROS USOS: TURÍSTICO		
H/HR*/ CO*	HOTEL CIUDAD / HOSTELERÍA - RESTAURACIÓN / COMERCIAL	1.833,53
	SUBTOTAL	**1.833,53**
OTROS USOS: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS		
EL-PZ	PLAZA	10.361,78
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	859,80
EL-AJ	ÁREAS AJARDINADAS	2.482,54
	SUBTOTAL	**13.704,12**
INFRAESTRUCTURAS		
IES	ESTACIONES DE SERVICIO	216,94
PY	PLAYA	10.016,06
IE	ELÉCTRICA	12,84
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	6.056,72
	DIQUES Y ESCOLLERAS	62,04
	SUBTOTAL	**16.364,60**
	TOTAL	**33.680,07**

(*) USOS COMPATIBLES

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	7. EQUIPAMIENTO NÁUTICO

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	USO MIXTO: USO NÁUTICO-DEPORTIVO Y USOS NO PORTUARIOS COMPATIBLES CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
OTROS USOS: TERCIARIOS		
HR/CO*	HOSTELERÍA - RESTAURACIÓN / COMERCIAL *	2.554,94
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO	4.562,98
SUBTOTAL		**7.117,92**
INFRAESTRUCTURAS		
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS (1)	603,26
SUBTOTAL		**603,26**
TOTAL		**7.721,18**

(1) NO COMPUTA A EFECTOS DE CÁLCULO DE EDIFICABILIDAD
(*) USOS COMPATIBLES

ÁREA FUNCIONAL	8. DIQUE DEL ESTE

USO CARACTERÍSTICO O PRINCIPAL	MIXTO: PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL

Usos Pormenorizados		Superficie Suelo (m²s)
USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS		
TP	TERMINALES DE PASAJEROS Y ACTIVIDADES ASOCIADAS	3.711,02
MC	MIIXTO. PASAJEROS Y MERCANCÍAS EN GENERAL	31.689,24
OP	OPERACIONES PORTUARIAS	4.129,69
SUBTOTAL		**39.529,98**
INFRAESTRUCTURAS		
	DIQUES Y ESCOLLERAS	11.808,62
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	920,65
SUBTOTAL		**12.729,27**
TOTAL		**52.259,22**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ÁREA FUNCIONAL	Superficie Suelo (m^2s)	Superficie de Suelo a efectos del cálculo de edificabilidad (m^2s)	Coeficiente de Edificabilidad (m^2s / m^2c)	Superficie Edificable (m^2c)
1. DÁRSENA PESQUERA	13.286,19	9.843,59	0,203	2.000,00
2. INDUSTRIAL - LOGÍSTICA	10.622,43	10.392,83	0,700	7.274,98
3. MUELLE POLIVALENTE	57.252,10	56.841,74	0,200	11.368,35
4. RECREATIVO-DEPORTIVO	5.487,16	5.487,16	0,800	4.389,73
5. MUELLE DE RIBERA	14.350,26	14.350,26	0,200	2.870,05
6. ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD	33.680,07	33.680,07	0,222	7.478,57
7.1. EQUIPAMIENTO NÁUTICO (ND)	4.864,61	4.562,98	1,500	6.844,47
7.2. EQUIPAMIENTO NÁUTICO (HR/CO*)	2.856,57	2.554,94	0,600	1.535,96
8. DIQUE DEL ESTE	52.259,22	52.259,22	0,250	13.064,81
TOTAL	**194.658,61**	**189.972,79**	**0,299**	**56.826,9[illegible]**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.7.2. Usos Terciarios, Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos (Alternativa 2)

En los Planos de Ordenación de Usos Pormenorizados se reflejan los usos y actividades complementarias de Usos Terciarios, de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos diferenciado el uso de cada uno de ellos. La superficie total de suelo destinado a Usos Terciarios, de Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres Públicos en el ámbito del $PTEP^{LP}$ se indica a continuación en los cuadros anexos.

- **Usos Terciarios**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m^2)
HR	Hostelería / Restauración	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	678,94
OF / CO* / HR*	Oficinas / Comercial / Hostelería / Restauración	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.098,88
ND	Náutico - Deportivo	Equipamiento Náutico	4.562,98
HR/CO*	Hostelería / Restauración /Comercial	Equipamiento Náutico	2.554,94
TOTAL			**8.895,74**

* Uso compatible

- **Dotaciones y Equipamientos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m²)
H / HR* / CO*	Hotel de ciudad / Hostelería / Restauración / Comercial	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	1.833,53
RD	Recreativo-Deportivo	Recreativo - Deportivo	5.268,99
TOTAL			**6.781,77**

(*) USOS COMPATIBLES

- **Espacios Libres Públicos**

SIGLAS	USO	ZONA	SUPERFICIE (m²)
EL-AJ	Área Ajardinada	Dársena Pesquera	586,45
	Terraplenes	Dársena Pesquera	189,63
EL-AJ	Área Ajardinada	Industrial - Logística	627,23
	Terraplenes	Industrial - Logística	97,88
EL-AJ	Área Ajardinada	Muelle Polivalente	651,82
EL-PZM	Plaza / Mirador	Recreativo - Deportivo	102,85
EL-AJ	Área Ajardinada	Recreativo - Deportivo	96,20
EL-PZM	Plaza	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	10.361,78
EL-AJ	Área Ajardinada	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	859,80
EL-PS	Paseo	Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	2.482,54
EL-AJ	Área Ajardinada	Dársena Pesquera	586,45
TOTAL			**16.056,18**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

5.7.3. Sistema de movilidad y aparcamiento (Alternativa 2)

En esta Alternativa la vía de servicio mantiene su trazado hasta su extremo norte, donde la rotonda de acceso más cercana a la trama urbana es sustituida por un cruce a nivel en "T" regulado mediante señales, en el que confluyen la vía de servicio y una vía de segundo orden de acceso a la ciudad. Esta reordenación del extremo norte de la vía de servicio es posible debido a la voluntad de la Autoridad Portuaria de concentrar el tráfico de entrada y salida del puerto en el acceso sur, pasando el norte a ser peatonal y admitiendo únicamente tráfico rodado de carácter secundario, de emergencia y para servicios especiales. En consecuencia, la rotonda existente pasa a ser innecesaria, empleándose el espacio que ocupaba para prolongar la plataforma de pre-embarque de vehículos.

Igualmente, al proponer la eliminación de la citada rotonda del acceso norte, el tramo final de la vía de servicio queda también modificado, extendiéndose su trazado entre la ampliación de la plataforma de pre-embarque de vehículos en el extremo norte del Dique del Este y entra ésta última y el edificio propuesto de servicios del puerto (oficinas, comercial y hostelería - restauración), hasta su conexión con el ramal que desemboca en la rotonda sobre la que confluyen la Avenida de Los Indianos y la Avenida Marítima.

En cuanto al sistema de aparcamientos, se propone crear un aparcamiento subterráneo con capacidad para 380 plazas.

5.8. Conclusiones del análisis comparativo de las Alternativas

La ordenación contenida en la Alternativa 2, plantea además una articulación más congruente entre la infraestructura portuaria y la trama urbana por los siguientes motivos:

- Compartiendo con la Alternativa 1 la modificación del tramo final de la Avenida de Los Indianos para configurarla como borde de contacto entre puerto y ciudad, en la Alternativa 2 dicha vía queda constituida de forma más clara como una prolongación natural de la Avenida Marítima, conformando así un límite homogéneo del tejido urbano desde el acceso a Santa Cruz de La Palma hasta el Barranco de Las Nieves.

- La ruta de acceso a la ciudad define una aproximación menos opresiva que la propuesta en la Alternativa 1, en la que queda flanqueada por dos grandes volúmenes edificados que provocan un desagradable efecto túnel e imposibilitan cualquier referencia al casco histórico y al mar.

- El sistema de aparcamientos previsto responde a lo ordenado en el planeamiento vigente y en el Plan Director de Zonas Comerciales Abiertas de Santa Cruz de La Palma, sustituyendo el aparcamiento en superficie del estado acutal por un gran garaje subterráneo con una capacidad, en una primera aproximación, un 30% superior.

- Los usos propuestos no entran en conflicto con el citado Plan Director, encajando en la estrategia de renovación urbana y comercial establecida en dicho documento.

- Las dotaciones y equipamientos previstos mantienen los existentes en el estado actual, sustituyendo el descontextualizado uso deportivo previsto en la Alternativa 1 por un extenso espacio libre público.

- Dicho espacio libre, a diferencia del establecido en la Alternativa 1, mantiene la rasante de la calle Real del Conjunto Histórico, disponiendo una potente zona ajardinada con árboles de gran porte y permitiendo la referencia visual desde y hacia el mar y el recinto portuario.

- La ubicación de los usos terciarios propuestos –oficinas- así como el volumen edificado permitido para materializarlos, se ha escogido para que encaje con naturalidad en la trama

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

urbana, sin resultar descontextualizados o excesivos, respectivamente, y concibiéndolos como una herramienta con la que subrayar hitos urbanos y enmarcar vistas.

5.9. Edificaciones y elementos protegidos

No existe ninguna edificación ni elemento protegido en el ámbito del PTEP[LP].

Vista del muelle en la segunda mitad de los años 40 del siglo pasado.
En primer plano, el almacén de utillaje portuario.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

La construcción de dos plantas y cubierta a dos aguas de tipo tradicional en el que actualmente se encuentra una concesión de hostelería, no es como por lo general se cree la antigua fábrica de luz, hoy desaparecida, sino un antiguo almacén de utillaje portuario sin valor histórico patrimonial, que incluso está descontextualizado en relación a la trama urbana y el actual recinto portuario.

6. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES EN EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD

El Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTEP^{LP} establece en su capítulo "6.d" el conjunto de medidas ambientales protectoras y correctoras propuestas. Éstas se dividen en dos grupos, tal y como se indica en el referido capítulo. Las primeras tienen carácter genérico para el conjunto del ámbito del PTEP^{LP}, y siendo de aplicación tanto a la fase preoperacional como en la fase de obras; las segundas se consideran de aplicación para la fase operativa, con el fin de mejorar o eliminar algunos de los impactos o deficiencias detectadas en el diagnóstico ambiental del ISA, ya sean de carácter genérico o por Áreas Funcionales. Estas medidas se agrupan en los mismos bloques temáticos: biodiversidad, paisaje, residuos, vertidos y atmósfera.

A tenor de la evaluación de las consecuencias ambientales derivadas de determinaciones del PTEP^{LP}, se adjuntan a continuación las medidas ambientales correctoras/protectoras y de seguimiento, las cuales, quedan integradas dentro de memoria de ordenación del PTEP^{LP} y de su esquema normativo, agrupándose en base a los referidos bloques:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

a) Fase preoperacional/obras:

- Biodiversidad

  - La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario, recomendándose la utilización de las especies indicadas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, por estar probado su buen desarrollo en el entorno del puerto.

  - En el caso de que una especie vegetal de porte singular y merecedora de conservación se viera afectada por una obra, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio.

  - La tierra vegetal, al ser un recurso natural escaso, en el caso de ser necesario su retirada, se procederá a su reutilización en otras zonas verdes o, en su caso, en alguna obra de jardinería autorizada.

- Paisaje

  - Las zonas verdes se mantendrán en perfecto estado de conservación, procediendo a la sustitución de ejemplares en mal estado o enfermos por especies del mismo porte. Se recomienda potenciar las ya existentes con el objeto de minimizar el impacto paisajístico y/o a la integración de determinadas infraestructuras portuarias.

  - El mobiliario urbano y el acabado de las nuevas edificaciones deberá aportar calidad paisajística/arquitectónica al entorno urbano en el que se encuadra la zona de servicio portuaria.

- Residuos y vertidos

  - Los residuos peligrosos y no peligrosos (inertes u orgánicos) generados en las obras serán tratados y retirados por gestor autorizado y conforme a la normativa sectorial vigente.

  - Los residuos peligrosos cumplirán además de modo estricto los plazos de almacenamiento temporal en obra, etiquetado, etc., además de estar almacenados en áreas debidamente acondicionadas (superficie impermeabilizada, sobre cubetos de retención, con protección frente a inclemencias meteorológicas, etc.).

  - Se tomarán las medidas necesarias para evitar que los vertidos accidentales puedan llegar al litoral. Los cambios de aceites de la maquinaria se realizarán en la medida de lo posible en un taller homologado o en su caso en "parque de maquinaria" habilitado a tal efecto con el suelo impermeabilizado.

- Atmósfera

  - Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas durante la ejecución de obras (demolición, urbanización, edificación, etc.) se evitarán o minimizarán mediante la realización de riegos correctores. Estos riegos correctores como norma general se aplicarán tres veces al día, y cuantas veces fuese necesario si las condiciones climáticas así lo requiriesen. Los camiones circularán con la carga tapada con un toldo

  - Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO2, NOx, CO, etc.) a la atmósfera, minimizando a su vez las emisiones sonoras.

  - Las luminarias a instalar cumplirán con las determinaciones recogidas en "Ley 31/1988, de 31 de octubre, sobre Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias (B.O.E. nº 264, de 3 de noviembre de 1988)" y en el "Real Decreto 243/1992, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 31/1992, de 31 de octubre, sobre protección de la calidad astronómica de los observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias (B.O.E. nº 96, de 21 de abril de 1992)".

b) Fase Operativa:

Para el conjunto de la zona de servicio, las medidas correctoras generales contempladas son:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- Biodiversidad

  - Mantenimiento de zonas verdes y retirada de la especie invasora "rabo de gato".

  - Mantenimiento de "palmeras" con aplicación de la normativa específica dirigidas al control de la propagación del "picudo rojo"

- Paisaje

  - Mantenimiento y limpieza de las infraestructuras/edificaciones portuarias.

  - Recomendación de aumentar el porte de las especies plantadas en algunos ajardinamientos con el objeto de aumentar el efecto de "apantallamiento vegetal".

  - El mobiliario urbano y el acabado de las nuevas edificaciones deberá aportar calidad paisajística/arquitectónica al entorno urbano en el que se encuadra la zona de servicio portuaria.

- Residuos y vertidos

  - Correcta gestión de residuos peligrosos y no peligrosos (inertes u orgánicos) conforme a la normativa sectorial vigente.

  - Realización de campañas periódicas de retirada de residuos (superficies marinas y terrestres) y de reordenamiento de acopios/maquinaria portuaria, para evitar la formación de áreas de baja calidad ambiental.

  - Aplicación del programa ROM 5.1-13 (Recomendaciones de Obras Marítimas, "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" - Ministerio de Fomento-)

- Atmósfera

  - Mantenimiento de la calidad atmosférica mediante la imposición de cuantas medidas correctoras la autoridad portuaria estime oportunas a los concesionarios con salidas de humos (restauración) y/o cuya actividad genere emisiones de polvo.

En cuanto a las medidas específicas por áreas funcionales, de forma sintética el ISA contempla:

- <u>Dársena pesquera</u>: labores de mantenimiento/pintado de infraestructuras dirigidas a la mejora paisajística. Recomendación de sustitución de especies vegetales de bajo porte por otras de mayor porte con el objeto de generar apantallamiento vegetal.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Industrial-logística: retirada de residuos inertes y de la especie invasora “rabo de gato”.

- Muelle polivalente: retirada de residuos y ordenamiento de acopios de materiales/maquinaria de sectores marginales situados en el borde de encuentro entre los usos portuarios y las zonas peatonales.

- Club náutico: mejora de la calidad ambiental del antiguo mirador (instalación de bancos y panel informativo, mantenimiento de barandilla).

- Muelle de ribera: mantenimiento en buen estado de los sistemas que dotan de electricidad a los frigoríficos estacionados.

- Zona norte. Conexión puerto-ciudad: retirada de residuos y flora silvestre en el borde de encuentro con la zona peatonal; adecuación paisajística del edificio con uso terciario anexo al monumento a Blas Pérez González y de las escaleras de acceso a la superficie de aparcamientos.

- Marina deportiva: evitar el acopio de residuos y/o materiales de obra en las zonas visibles por los visitantes/usuarios.

- Dique del este: evitar el acopio de residuos y/o materiales de obra en las zonas visibles por los visitantes/usuarios procediendo a la reubicación de los contenedores/áreas destinadas a tal fin; eliminación de papeleras en lo alto del espaldón.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

7. CONTENIDO DOCUMENTAL

El conjunto de documentos que integran este Plan Especial, se divide en documentos de información y documentos de ordenación, y son los que a continuación se relacionan:

7.1. Documentos de información

- Memoria de Información
- Planos de Información

I-01 SITUACIÓN EN EL MARCO INSULAR, COMARCAL Y MUNICIPAL: ÁMBITO EXTENSO Y ÁMBITO CERCANO
Escala 1:15.000 1:100.000

I-02 ORTOFOTO
Escala 1:1.500

I-03 TOPOGRAFICO
Escala 1:1.500

I-04 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (VIGENTE): SISTEMAS GENERALES COMARCALES. HOJAS 2-1 Y 2-2
Escala 1:10.000

I-05.1.1 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (EN TRAMITACION). CATEGORIZACIÓN DEL SUELO. PLANO 3 HOJA Nº 3.1
Sin Escala

I-05.1.2 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (EN TRAMITACION). CLASIFICACIÓN DEL SUELO (USOS GLOBALES). PLANO 4 HOJA Nº 4.1
Sin Escala

I-05.1.3 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (EN TRAMITACION). SISTEMAS GENERALES. PLANO 5 HOJA Nº 5.1
Sin Escala

I-05.1.4 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (EN TRAMITACION). MODELO DE ORDENACIÓN. PLANO 8 HOJA Nº 8.1
Sin Escala

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

I-05.1.5 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. REVISIÓN Y ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (EN TRAMITACION). SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. PLANO 9 HOJA Nº 9.1
Sin Escala

I-05.2 PGO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA. ANEJO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL SUELO DE INTERÉS CULTURAL
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.
ZONIFICACIÓN, USOS PORMENORIZADOS Y TIPOLOGÍAS
Escala 1:2.000

I-05.3 PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO-ARTÍSTICO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA
ADAPTACIÓN AL PIOLP. DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.
ZONIFICACIÓN, USOS PORMENORIZADOS Y TIPOLOGÍAS
Escala 1:2.000

I-06 PGO DE BREÑA ALTA. ADAPTACIÓN PLENA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA (COTMAC 23 de Noviembre 2010)
CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DEL SUELO OE-2.1
Sin Escala

I-07 PLAN INSULAR DE ORDENACION DE LA PALMA (PIOLP). P.5 ZONAS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
Escala 1:50.000

I-08 DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO SEGÚN PUEP (2010) Y ÁMBITO DE DESAFECTACIÓN (MODIFICACIÓN DEL PUEP EN TRÁMITE)
Escala 1:1.500

I-09 ZONIFICACIÓN DE USOS DEL PUERTO SEGÚN PUEP (2010)
Escala 1:1.500

I-10 EDIFICACIONES EXISTENTES
Escala 1:1.500

I-11 ANÁLISIS FUNCIONAL DEL PUERTO
ANÁLISIS DE LA ZONAL COMERCIAL ABIERTA Y SU RELACIÓN CON EL PUERTO
Escala 1:3.000

I-12 MOVILIDAD. RELACIÓN CON EL VIARIO COMARCAL Y MUNICIPAL
Escala 1:10.000

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

I-13 MOVILIDAD. ACCESOS Y VIARIO INTERNO
Escala 1:1.500

I-14 ANÁLISIS DEL PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO
Escala 1:3.500

I-15 EL BORDE URBANO-PORTUARIO: PROYECTO DE PROTECCIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO, URBANIZACIÓN DE LA AVENIDA MARÍTIMA Y PROPUESTA PLAZA DEL RECINTO PORTUARIO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA
Escala 1:3.000

I-16 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS Y AFECCIONES ACÚSTICAS
Escala 1:1.500

I-17 RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
Escala 1:1.500

I-18 RED DE SANEAMIENTO
Escala 1:1.500

I-19 RED DE CONTRAINCENDIOS
Escala 1:1.500

I-20 RED DE BAJA TENSIÓN Y ALUMBRADO PÚBLICO
Escala 1:1.500

I-21 RED DE TELECOMUNICACIONES
Escala 1:1.500

I-22 ESPACIOS AJARDINADOS
Escala 1:1.500

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

7.2. Documentos de ordenación

- Memoria de ordenación
- Anexo 1 .- Estudio de Tráfico y Movilidad
- Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)
- Esquema Normativo
- Planos de Ordenación

A-01 ÁREAS FUNCIONALES Y DE ORDENACIÓN
Escala 1:1.500

A-02.1 ALTERNATIVA 0
Escala 1:1.500

A-02.2 PERFILES. ALTERNATIVA 0
Escala 1:500

A-02.3 ALTERNATIVA 0. USOS PORMENORIZADOS
Escala 1:1.500

A-02.4 ALTERNATIVA 0. PARÁMETROS DE LA EDIFICACIÓN
Escala 1:1.500

A-03.1 ALTERNATIVA 1
NUEVO SISTEMA GENERAL VIARIO Y PROPUESTA DE PLAZA DEL RECINTO PORTUARIO
Escala 1:1.500

A-03.2 PERFILES. ALTERNATIVA 1
Escala 1:500

A-03.3 ALTERNATIVA 1. USOS PORMENORIZADOS
Escala 1:1.500

A-03.4 ALTERNATIVA 1. PARÁMETROS DE LA EDIFICACIÓN
Escala 1:1.500

A-04.1 ALTERNATIVA 2. NUEVO SISTEMA GENERAL VIARIO Y PROPUESTA PLAZA DEL RECINTO PORTUARIO
Escala 1:1.500

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

A-04.2 ALTERNATIVA 2. PERFILES

Escala 1:500

A-04.3 ALTERNATIVA 2. USOS PORMENORIZADOS

Escala 1:1.500

A-04.4 ALTERNATIVA 2. PARÁMETROS DE LA EDIFICACIÓN

Escala 1:1.500

En Santa Cruz de La Palma, octubre de 2014

Fdo.: CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS ASOCIADOS, S.L.P.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

III. ANEXO 1.- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio forma parte de la documentación escrita del PTEP[LP], quedando afectado por lo dispuesto en el art. 35.4 de la ley 13/2007, de Ordenación del Transporte de Canarias, que se refiere

> "…/…
>
> *Igualmente todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad".*

y se estima necesario incluirlo en atención a la influencia determinante que sobre la actividad planificada tiene la movilidad.

La elaboración de este estudio tiene como finalidad complementar la información y propuestas del plan de referencia en relación con la movilidad integral de los municipios en los que se localiza el ámbito de estudio, en su relación con los municipios próximos y el resto de la isla en general, como marco de referencia del análisis y propuesta de movilidad del ámbito propiamente dicho, expuestos en el documento de Memoria de Ordenación del plan.

A este respecto, resulta necesario puntualizar que, por razones de eficacia, el estudio de movilidad se centra en el municipio de Santa Cruz de La Palma, en el que se localiza la mayor parte de la superficie del ámbito portuario, sus accesos principales, y en definitiva es el más directamente afectado por su actividad, estando en el origen fundacional de la propia ciudad.

En síntesis la metodología seguida es la siguiente:

- Expondremos en primer lugar las características generales de movilidad que afectan al ámbito insular y comarcal, y de modo pormenorizado las del ámbito municipal, remitiéndonos en su caso a los capítulos y apartados correspondientes de la Memoria de Información.

- Análisis socioeconómico del ámbito, relación con el resto del municipio y con los colindantes que sean relevantes a estos efectos, es decir con Puntallana, Breña Alta y Breña Baja. Con el resultado de este análisis se valora el posible crecimiento tanto de población residente como de parque de vehículos y, por tanto, el aumento del tráfico y movilidad en general, tanto público como privado.

- Análisis de la movilidad tanto interior como exterior del último año disponible desde el punto de vista de la población residente (censo de los años 2011 y 2012, y padrón municipal del año 2013). Se conoce así el porcentaje de personas que viven y residen en el entorno del ámbito de estudio, y que viviendo en él trabajan en el resto del municipio o en los de alrededor. Se determinarán de esta manera los flujos más probables de entrada, salida y movimiento interno en el municipio.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Análisis de los datos de tráfico disponibles en las carreteras principales, en la red primaria y la secundaria. En consecuencia, conocida la capacidad de carga del trazado viario existente (oferta) y las características del tráfico existente (demanda), será posible analizar la necesidad o no de nuevas infraestructuras.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2. SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO INSULAR

2.1. Aeropuertos

La isla de La Palma cuenta con un único aeropuerto, situado en su vertiente oriental. Sus condiciones de ordenación vienen determinadas por el desarrollo del Plan Director correspondiente, aprobado por la Orden de 3 de agosto de 2001 por la que se aprueba el vigente Plan Director del Aeropuerto de La Palma.

Las condiciones de doble insularidad de este territorio convierten a su aeropuerto en el principal punto de contacto con el exterior, particularmente en lo que respecta a la circulación de viajeros, siendo también un elemento clave para el desarrollo turístico, de ahí la importancia que tiene garantizar la accesibilidad y un adecuado sistema de transporte terrestre de comunicación de esta infraestructura con la totalidad de los municipios.

El nuevo aeropuerto de La Palma se ubica a poco más de siete kilómetros del ámbito de estudio, en terrenos pertenecientes a los municipios de Breña Baja y de la Villa de Mazo. Es un aeropuerto moderno y capacitado para contribuir al desarrollo económico y turístico de la zona a la que presta servicio.

El tráfico es eminentemente nacional y se concentra en Tenerife Norte, Gran Canaria y Madrid-Barajas. En cuanto al tráfico internacional, tiene fundamentalmente como origen/destino Alemania, Holanda y Bélgica.

En el aeropuerto de La Palma se han ejecutado durante los últimos años importantes actuaciones -un nuevo terminal, una torre de control y la ampliación de la plataforma- para adaptar la capacidad del aeropuerto a la demanda del tráfico aéreo. El acceso a esta infraestructura desde los catorce términos municipales de la isla se realiza a través de una carretera perimetral que circunda la práctica totalidad de la isla, o por una carretera central que une las vertientes este y oeste a través de dos túneles, que conectan con el anillo viario insular, adaptándose a la peculiar orografía.

En el año 2013 el aeropuerto alcanzó un tráfico de 809.521 pasajeros en las 16.891 operaciones registradas. El tráfico de mercancías fue de 577.505 toneladas, según muestran las tablas adjuntas:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS AEROPUERTO DE LA PALMA					
Año	**Pasajeros**	**Año**	**Pasajeros**	**Año**	**Pasajeros**
2003	941.118	**2007**	1.207.572	**2011**	1.067.431
2004	1.015.667	**2008**	1.151.357	**2012**	965.779
2005	1.145.569	**2009**	1.043.274	**2013**	809.521
2006	1.175.328	**2010**	992.363		

EVOLUCIÓN TRÁFICO DE PASAJEROS AEROPUERTO DE LA PALMA 2003-2013 (Fuente: AENA)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

aena aeropuertos

Dirección de Operaciones, Seguridad y Servicios

Departamento de Estadística Operativa

TRÁFICO DE PASAJEROS, OPERACIONES Y CARGA EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES

Datos provisionales

ANUAL 2013
LLEGADA, SALIDA

	PASAJEROS	
Aeropuertos	**Total**	**% Inc 2013 /s 2012**
MADRID-BARAJAS	39.729.027	-12,1%
BARCELONA-EL PRAT	35.210.735	0,2%
PALMA DE MALLORCA	22.768.082	0,4%
MALAGA-COSTA DEL SOL	12.922.403	2,7%
GRAN CANARIA	9.770.253	-1,2%
ALICANTE-ELCHE	9.638.860	8,8%
TENERIFE SUR	8.701.983	2,0%
IBIZA	5.726.581	3,1%
LANZAROTE	5.334.598	3,2%
VALENCIA	4.599.990	-3,2%
FUERTEVENTURA	4.259.341	-3,2%
BILBAO	3.800.789	-8,9%
SEVILLA	3.687.727	-14,1%
TENERIFE NORTE	3.516.445	-5,4%
GIRONA	2.736.867	-3,8%
MENORCA	2.565.466	0,8%
SANTIAGO	2.073.055	-5,5%
MURCIA-SAN JAVIER	1.140.447	-3,5%
ASTURIAS	1.039.409	-20,6%
SANTANDER	974.043	-12,8%
REUS	971.166	3,6%
A CORUÑA	839.837	-0,7%
JEREZ DE LA FRONTERA	811.504	-11,2%
LA PALMA	809.521	-16,2%
ALMERIA	705.552	-5,9%
VIGO	678.720	-18,1%
FGL GRANADA-JAEN	638.289	-12,4%
ZARAGOZA	457.284	-17,1%
MELILLA	289.551	-8,3%
VALLADOLID	260.271	-31,2%
SAN SEBASTIAN	244.952	-6,8%
PAMPLONA	155.939	-18,1%
EL HIERRO	139.154	-8,9%
LEON	30.890	-39,5%
BADAJOZ	29.113	-55,6%
LA GOMERA	24.469	24,2%
BURGOS	18.905	-10,2%
SALAMANCA	15.830	-30,3%
LOGROÑO	10.598	-45,0%
CORDOBA	6.955	-29,3%
VITORIA	6.912	-71,7%
CEUTA /HELIPUERTO	5.673	-69,0%
SABADELL	2.999	398,2%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	2.938	-67,0%
SON BONET	2.922	173,6%
MADRID-TORREJON	1.953	-93,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	1.865	-15,5%
ALBACETE	1.211	-69,1%
HUESCA-PIRINEOS	273	-79,2%
Total	**187.361.347**	**-3,5%**

	OPERACIONES	
Aeropuertos	**Total**	**% Inc 2013 /s 2012**
MADRID-BARAJAS	333.065	-10,8%
BARCELONA-EL PRAT	276.496	-4,7%
PALMA DE MALLORCA	170.138	-2,2%
MALAGA-COSTA DEL SOL	102.359	0,2%
GRAN CANARIA	95.483	-4,9%
ALICANTE-ELCHE	68.303	9,3%
VALENCIA	57.163	-4,5%
IBIZA	56.305	-2,5%
TENERIFE SUR	55.987	-0,4%
TENERIFE NORTE	49.284	-11,7%
LANZAROTE	44.259	-1,2%
BILBAO	42.683	-14,7%
JEREZ DE LA FRONTERA	42.257	9,2%
SEVILLA	41.587	-14,3%
MADRID-CUATRO VIENTOS	35.661	-5,1%
FUERTEVENTURA	35.498	-6,0%
SABADELL	27.734	-4,5%
GIRONA	27.050	-2,3%
MENORCA	24.418	-4,4%
SANTIAGO	18.668	-4,3%
REUS	16.977	5,4%
A CORUÑA	13.306	-2,8%
LA PALMA	12.891	-23,9%
SANTANDER	12.261	-19,1%
SON BONET	11.167	-12,9%
VIGO	10.635	-4,9%
ALMERIA	10.593	-16,2%
FGL GRANADA-JAEN	10.563	-7,1%
ASTURIAS	10.407	-21,5%
MURCIA-SAN JAVIER	10.029	-13,4%
MELILLA	7.893	-20,4%
ZARAGOZA	7.597	-18,3%
SALAMANCA	6.906	-24,2%
SAN SEBASTIAN	6.237	-30,8%
PAMPLONA	5.842	-22,3%
CORDOBA	5.812	-8,6%
VITORIA	5.395	-21,3%
VALLADOLID	4.591	-29,6%
EL HIERRO	3.898	-8,2%
BURGOS	2.305	-20,7%
LEON	1.962	-25,4%
LA GOMERA	1.703	-7,4%
HUESCA-PIRINEOS	1.637	-33,1%
BADAJOZ	1.414	-38,1%
CEUTA /HELIPUERTO	1.324	-46,9%
LOGROÑO	1.199	-54,4%
MADRID-TORREJON	764	-93,2%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	682	-38,3%
ALBACETE	473	-40,8%
Total	**1.790.861**	**-7,0%**

	MERCANCÍA	
Aeropuertos	**Total**	**% Inc 2013 /s 2012**
MADRID-BARAJAS	345.802.089	-4,2%
BARCELONA-EL PRAT	100.297.049	3,9%
ZARAGOZA	71.661.247	0,7%
VITORIA	37.482.449	8,2%
GRAN CANARIA	18.781.005	-8,8%
TENERIFE NORTE	13.473.831	-8,8%
PALMA DE MALLORCA	12.236.854	-10,8%
VALENCIA	11.657.987	4,8%
SEVILLA	5.070.678	6,2%
TENERIFE SUR	3.395.381	-13,1%
MALAGA-COSTA DEL SOL	2.661.017	-1,9%
ALICANTE-ELCHE	2.589.198	2,5%
BILBAO	2.536.246	12,1%
IBIZA	2.190.183	-5,4%
LANZAROTE	2.081.908	-1,3%
SANTIAGO	1.928.838	6,2%
MENORCA	1.633.505	-8,9%
FUERTEVENTURA	1.022.116	-15,8%
LA PALMA	577.505	-15,9%
VIGO	448.304	-21,5%
MELILLA	164.410	-30,3%
EL HIERRO	104.285	-7,4%
ASTURIAS	94.361	-7,3%
A CORUÑA	66.816	-65,8%
GIRONA	45.809	-65,8%
VALLADOLID	28.514	52,0%
SAN SEBASTIAN	20.416	-42,6%
FGL GRANADA-JAEN	12.636	-54,8%
ALMERIA	12.204	41,4%
JEREZ DE LA FRONTERA	4.378	-86,8%
PAMPLONA	2.822	-76,6%
SANTANDER	1.828	69,9%
LEON	462	-43,2%
LA GOMERA	458	-73,2%
SABADELL	426	-52,7%
MURCIA-SAN JAVIER	90	-48,6%
REUS	60	-99,6%
ALBACETE	0	---
ALGECIRAS /HELIPUERTO	0	---
BADAJOZ	0	---
BURGOS	0	---
CEUTA /HELIPUERTO	0	---
CORDOBA	0	---
HUESCA-PIRINEOS	0	---
LOGROÑO	0	---
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	---
MADRID-TORREJON	---	---
SALAMANCA	0	---
SON BONET	0	---
Total	**638.087.365**	**-2,0%**

Todos los datos son sobre el total.
- Sin tráfico el año anterior

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TECNICO ES COPIA DEL ANEXO III "PLANO TITULO DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

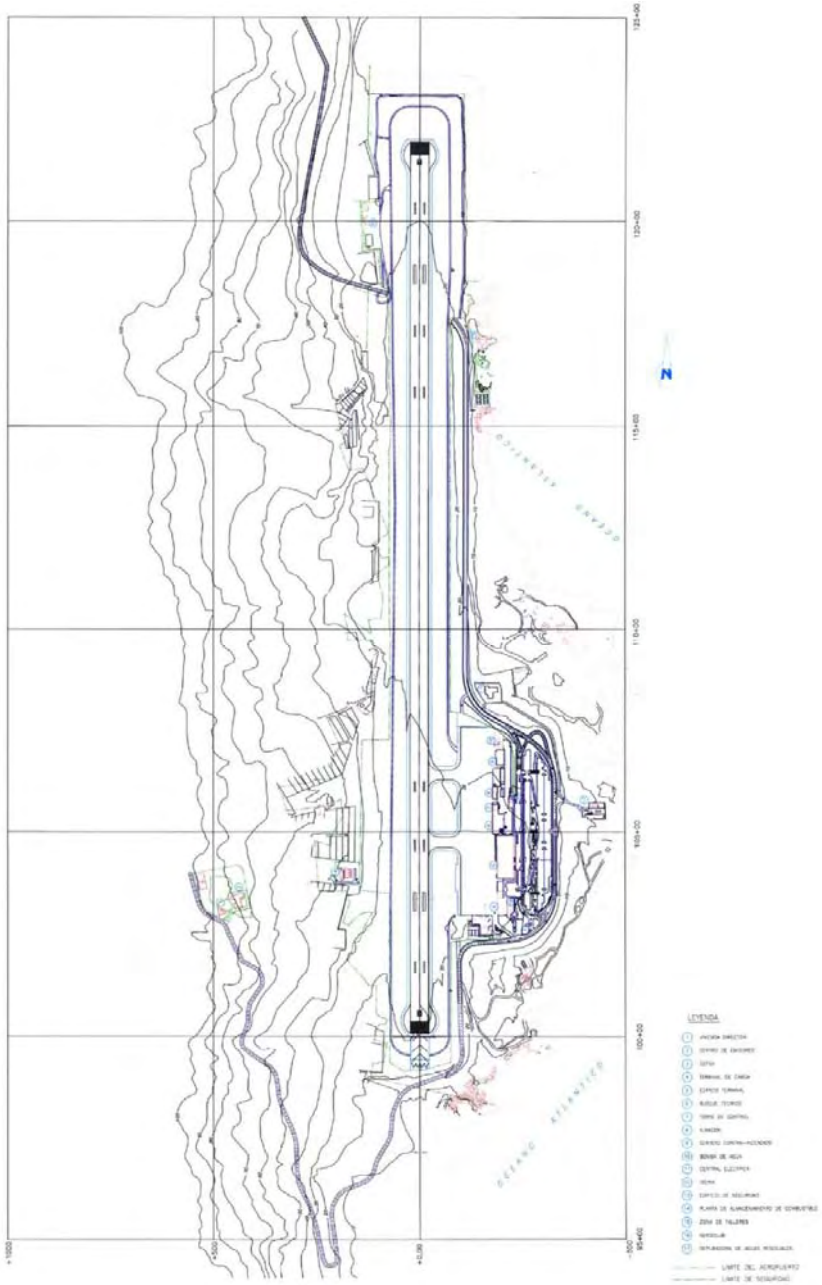
EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Aunque en la actualidad no está plenamente operativo, a medio plazo esta instalación estará plenamente operativa, con una capacidad total de tres millones de pasajeros año (frente a los 809.521 actuales), con una capacidad de aparcamiento de 2.486 vehículos (frente a los 1.376 actuales). En términos de transporte público cuenta con diez líneas de guaguas, teniendo capacidad para alcanzar un máximo de 46 guaguas más once microguaguas, quedando plenamente conectado con todas las poblaciones del ámbito insular.

Cuenta con gran capacidad de estacionamiento para servicios de taxi. También es terminal principal de numerosas compañías de alquiler de vehículos, principal trasporte de los visitantes y turistas.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

El aeropuerto se conecta con el resto de la isla a través de la carretera insular LP-5, desde donde enlaza con la LP-1 para conectar con el sistema viario del norte insular, con la LP-2 hacia el sur de la isla, o con la LP-3 para la vertiente oeste (a través de los dos túneles que conectan las vertientes este-oeste por el centro).

Con respecto a Santa Cruz de La Palma y a su puerto se encuentra a poco más de 7 km, que medido en tiempo suponen del orden de diez minutos.

CONEXIÓN SANTA CRUZ DE LA PALMA CON PUERTO Y AEROPUERTO INSULAR DE LA PALMA

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2.2. Red de helisuperficies

La estructura y condiciones morfológicas de la Isla condicionan su uso y actividades. Entre otras, suponen una dificultad para los desplazamientos rápidos en caso de emergencias.

La Palma cuenta actualmente con una red de helisuperficies en funcionamiento, y además está prevista la ejecución de otras. Su ubicación responde a los emplazamientos estratégicos que

permitan articular estas finalidades y garantizar el rápido acceso a los principales puntos de servicio, siendo la sanidad y la prevención y extinción de incendios los más importantes.

Además del propio aeropuerto, las helisuperficies existentes en el ámbito insular son:

1. Hospital General, Breña Alta.
2. Santo Domingo de Garafía.
3. Base Aérea Insular de Medios para la Brigada de Refuerzos contra Incendios Forestales (BRIF), de ámbito de actuación autonómico, Puntagorda.
4. Bellido, Tijarafe.
5. Montaña de Tenisca, Los Llanos de Aridane.
6. Roque de Los Muchachos, Garafía.

Desde el Plan Insular se propone completar esta red con nuevas helisuperficies en:

- Barlovento (Laguna de Barlovento)
- San Andrés y Sauces (cruce LP-1 y LP-104)
- Garafía (Roque del Faro y Llano Negro)
- El Paso
- Fuencaliente (Los Canarios y Hotel Princess)
- Villa de Mazo (Tigalate)

En Santa Cruz de La Palma no se contempla la localización de ninguna infraestructura de este tipo, por poseer un sistema viario perfectamente conectado con la red viaria principal, con los sistemas de transporte insulares y con los grandes equipamientos sanitarios.

Las helisuperficies más cercanas al ámbito de estudio son la del aeropuerto y la del Hospital General, situadas a 7,25 km y 9,25 km. En ambos casos se accede a través de la LP-2 en dirección sur, conectando posteriormente con la LP-5 y la LP-3, respectivamente.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2.3. Sistema Portuario y Marítimo

El puerto de Santa Cruz de La Palma está declarado Puerto de Interés General del Estado y actualmente desempeña el papel de único protagonista en relación a las principales actividades portuarias, especialmente con respecto al transporte (de pasajeros y mercancía) y abastecimiento. El puerto de Tazacorte, ampliado no hace muchos años y actualmente en nuevas obras de otra

ampliación de aún mayor tamaño, al igual que Puerto Espíndola (en San Andrés) son competencia de la Comunidad Autónoma. Los tres puertos se consideran de uso mixto, comercial, de pasajeros, pesquero y deportivo; sin embargo únicamente el de Santa Cruz de La Palma asume la totalidad de las funciones, concentrando en la práctica la totalidad de las relaciones marítimas con el exterior. El puerto de Tazacorte ha destacado históricamente como puerto pesquero, función que actualmente comparte con la de puerto deportivo, mientras que Puerto Espíndola registra escasa actividad, concentrada mayoritariamente en la pesca. Las condiciones físicas de la costa insular hacen difícil la diversificación de estas funciones, dado que las condiciones de los puertos de Tazacorte y Puerto Espíndola no ofrecen la idoneidad con la que cuenta el de Santa Cruz de La Palma.

Pese al reconocimiento de las dificultades existentes, en el planeamiento insular se considera conveniente la mejora y optimización de los mencionados puertos, a fin de que puedan ofrecer servicios de transporte a nivel local, además de disminuir la presión sobre el de Santa Cruz de La Palma.

El acceso del tráfico pesado al Puerto de Santa Cruz de la Palma se encuentra a menos de un kilómetro del perímetro urbano sur de la capital, accediéndose por la Avda. de Los Indianos. El acceso norte al puerto forma parte del borde de contacto entre el puerto y la ciudad, ordenándose su configuración en el Plan Territorial Especial, documento del que forma parte el presente Anejo. Al Puerto de Tazacorte, situado a unos 30 kilómetros, se accede por la carretera insular LP-2, hacia el sur, conectando con la LP-3 en dirección este-oeste y posteriormente conectando de nuevo con la LP-2.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2.4. Sistema Viario

El PIOLP contempla la prioridad de aprovechamiento de las infraestructuras existentes frente a la apertura de otras nuevas, atendiendo a las necesidades derivadas del acondicionamiento de las carreteras que precisen de intervenciones tales como cambios de trazado o tramos alternativos. En algunos tramos del ámbito insular se opta por nuevos trazados, justificados por la necesidad de garantizar la mejora de la relación este-oeste, de la mejora de las carreteras del norte, y casos concretos como es el del acceso a Santo Domingo de Garafía.

El PIOLP destina una mayor dotación viaria en aquellos ejes que unen los enclaves más dinámicos del territorio, o que garantizan la accesibilidad a infraestructuras o equipamientos insulares estratégicos, tales como Puerto, Aeropuerto u Hospital General. El eje este-oeste es un ejemplo de este tipo de actuación. Considera también la mejora de las condiciones de accesibilidad a estos puntos desde toda la Isla, en particular desde sus principales núcleos urbanos. Así, la alternativa de nuevo trazado en Garafía o el viaducto sobre el barranco de Las Angustias son actuaciones concebidas para incrementar la accesibilidad del noroeste insular.

Por otra parte, el PIOLP considera compatibles un nuevo trazado viario con las actuaciones de mejora en las vías existentes, garantizando el mantenimiento (y mejora) de los niveles de servicio que comporta cada carretera, particularmente cuando se trata de vías que dan acceso a núcleos de

población o a puntos singulares del territorio insular y en aquellos casos en que constituyen un recorrido alternativo a la nueva vía con reconocidos valores paisajísticos.

En el ámbito insular se opta por trazados adaptados a la topografía y con soluciones puntuales de carriles adicionales, para facilitar adelantamientos o circulación de vehículos pesados, transporte público, etc., guiándose por el criterio de que el sistema viario y las tipologías de las vías deben responder a las necesidades reales del tránsito, comodidad y seguridad.

La ciudad de Santa Cruz de La Palma, donde se localiza la infraestructura portuaria objeto de estudio, dispone de dos accesos principales: desde el sur, por la carretera LP-2, fundamental para la vida de la ciudad ya que comunica con el Aeropuerto -conectando con la LP-5, auténtica vía de penetración en la isla-, y con los municipios de Breña Alta, Breña Baja, Mazo, Fuencaliente, Los Llanos de Aridane, etc; y desde el norte, por la carretera LP-1, que comunica con Puntallana, San Andrés y Sauces, Barlovento, etc. En la dirección oeste se converge dentro de la zona urbana; y en la dirección este se limita con el borde marítimo.

Otras vías de acceso de carácter secundario son la carretera insular de Santa Cruz de La Palma a Breña Alta, por Las Vueltas, que nace desde la plaza de la constitución, en la confluencia con el inicio de la calle Real; y la carretera municipal que discurre hacia el Santuario de Las Nieves.

Por último hay que reseñar el que sin duda es el trazado viario importante de conexión entre el norte y sur de la isla por su vertiente este, como es la Vía Exterior al casco urbano de Santa Cruz de La Palma, que se inicia en el sur por La Caldereta, y termina en el norte, en Barranco Seco, con conexiones intermedias en el Barranco de Las Nieves y el Barranco de Dolores.

La red viaria interna viene prácticamente definida por las fachadas de las edificaciones existentes, y su trazado forma una trama esencialmente rectangular, con calles paralelas y perpendiculares a la costa, siendo estas últimas de gran pendiente debido a la poco favorable topografía y, en bastantes casos, de uso estrictamente peatonal.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

2.4.1. Ordenación del sistema viario

La ordenación del sistema viario se concreta con la indicación de la jerarquía viaria y el tipo de actuaciones previstas, clasificadas según niveles de intervención.

2.4.2. Jerarquía de la Red Viaria Insular

El PIOLP clasifica las vías de acuerdo con las categorías establecidas por la Directriz 96.6 contenida en la Ley 19/2003, de 14 de abril, (Ley de Directrices):

- Red básica, o red de nivel básico. Las vías de nivel básico corresponden a las de Interés Regional definidas en el art. 3 de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias.

- Red intermedia, en la que se distinguen las intermunicipales, que corresponden a las vías insulares, y las municipales definidas en el art. 2 de la Ley 9/1991.

- Red agrícola, que deberá satisfacer las necesidades propias del medio rural. En la clasificación de la Ley 9/1991, la red agrícola forma parte de la red municipal.

a) Red Básica

Comprende las vías existentes y propuestas que configuran el anillo de circunvalación insular, la conexión este-oeste y los accesos al puerto de Santa Cruz de La Palma y al aeropuerto. Son las carreteras LP-1 y LP-2, la de conexión este-oeste LP-3, y la de acceso al aeropuerto. El objetivo de la Red Básica es garantizar la accesibilidad a principales núcleos de cada municipio así como a los principales nodos de conexión con el exterior (puerto, aeropuerto).

El esquema de la red básica en Santa Cruz de La Palma se encuentra definido por la carretera de circunvalación LP-1 como vía principal, que recoge el tráfico de las carreteras de redes inferiores que provienen de los núcleos de Mirca, Dehesa, Las Nieves, Velhoco, La Cuesta, etc.

b) Red Intermedia

Completa la red básica dando acceso a puntos singulares y enlazando los núcleos de población próximos, contando con capacidad suficiente para integrar el transporte público de cercanías. Está formada por las carreteras insulares y municipales no incluidas en la red básica.

La red intermedia municipal está constituida por las vías que estructuran los accesos a los núcleos de población y a los puntos singulares de cada municipio, así como a equipamientos e infraestructuras de nivel insular, complementando las anteriores redes. Incluye las vías locales de mayor importancia, aquellas que dan acceso a áreas agrícolas, rurales, asentamientos u otros lugares de interés. En general se trata de recorridos internos al municipio y presentan una alternativa a la red principal, generalmente de alto valor paisajístico.

La red intermedia del municipio de Santa Cruz de La Palma se encuentra compuesta por las Carreteras Insulares LP-101, que da acceso a los núcleos de Las Nieves y Velhoco, la LP-401, que prolonga la anterior hasta poco más arriba de la intersección de la LP-4 con la LP-1.

Se incluye también dentro de la red intermedia la red de caminos municipales compuesta por el conjunto de caminos generalmente más antiguos del Municipio, entre los que se encuentran los denominados Caminos Reales, que presentan un conjunto de valores históricos, culturales y paisajísticos cuya recuperación constituye un elemento primordial del programa de turismo rural que se desarrolla en el Municipio. También se incluyen aquí un conjunto de vías que conforman la accesibilidad capilar del territorio, unas de más reciente construcción, y otras surgidas de la rectificación y "mejora" de algunos caminos históricos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Al sistema viario rodado se le superpone una malla peatonal, que en relación con ésta y los espacios libres públicos cualifican la estructura de funcionamiento del sistema viario.

La anchura de las vías urbanas se especifica en los planos de ordenación pormenorizada del planeamiento general, debiendo indicarse que muchas de ellas vienen condicionadas por situaciones de hecho.

c) Red Agrícola

La red agrícola queda definida en el PIOLP como aquella que da soporte a las actividades propias del medio rural, formada por las vías no incluidas en las anteriores categorías con alcance municipal. Se incluyen las Pistas Costeras y Forestales, que dan acceso puntual a enclaves costeros o proporcionan accesos y recorridos en las áreas forestales, así como la red capilar de accesibilidad del suelo potencialmente productivo. Los senderos constituyen el conjunto de itinerarios peatonales que surcan la totalidad del Municipio.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2.4.3. Tipos de actuaciones en la red viaria

El PIOLP ordena las actuaciones según niveles concordantes con los establecidos en la legislación sectorial canaria, distinguiendo:

- **Nivel 1** (de conservación): incluye todas las actuaciones de los tramos de carreteras en buen estado, equivale a las obras de reposición y conservación legalmente definidas. Se consideran intervenciones características en este nivel:

  - Señalización, estando su mejora entre las actuaciones que se proponen en la totalidad de los recorridos insulares, tanto en vías principales como secundarias. Los objetivos que se persiguen con estas actuaciones son la de unificar los criterios de señalización, facilitar la información, mejorar la imagen, y facilitar los recorridos, en particular aquellos que ofrecen alternativas de elevado valor paisajístico.

  - Mejoras puntuales en las intersecciones, que responden a un problema generalizado en la Isla, donde las mejoras en la red principal no se han extendido a las redes comarcales y locales, incluyendo los puntos de intersección, produciéndose situaciones que no están en relación con la categoría de las vías, este tipo de actuaciones puede generalizarse.

- **Nivel 2** (de acondicionamiento): en tramos donde las actuaciones no han de suponer grandes variaciones en el trazado actual. Puede incluir modificaciones puntuales del trazado, tales como rectificación de curvas incluso tramos reducidos de ampliación, mejora de las intersecciones o enlace entre vías. Corresponde a las obras de acondicionamiento legalmente definidas. Además de las citadas se incluye en esta categoría:

  - Acondicionamiento paisajístico, respondiendo a la necesidad de integrar las vías en el paisaje y valorar la relación de éstas con el paisaje circundante. Afecta a todas las vías de La Palma. Se recomienda específicamente el acondicionamiento

paisajístico de aquellos recorridos que se consideran de alto valor paisajístico y que en la actualidad ofrecen cierta dificultad de parada y contemplación del paisaje. El acondicionamiento incluye miradores, áreas de parada, información y señalización específica.

- **Nivel 3** (de ampliación de calzada): incluye actuaciones en los tramos en buen estado pero que, por diversas razones, precisan de mayor capacidad o carriles adicionales, por lo cual precisará de ampliaciones y modificación de sección. Corresponde a las obras de duplicación de calzada legalmente definidas. Son intervenciones propias de esta categoría:

  - Carriles adelantamiento, ya que en la propia Isla se ha mostrado la utilidad de los carriles de adelantamiento como solución alternativa a posibles ampliaciones viarias.

  - Carriles especializados que, como complemento en la totalidad del trazado o en tramos del mismo, deben dar solución a algunos tráficos que por sus condiciones pueden entorpecer la circulación o crear situaciones de peligrosidad. Estos carriles especializados pueden desarrollarse a lo largo de toda la vía o en tramos especiales donde es previsible el tránsito de transporte público, bicicletas, peatones, vehículos o maquinaria agrícola. Los carriles especializados se consideran indicados sobre todo en las proximidades de los asentamientos urbanos y rurales, o en aquellos tramos que relacionan asentamientos muy próximos, así como en las carreteras que discurren por áreas agrícolas, en tramos donde no existe alternativa para la circulación de maquinaria y vehículos especializados.

- **Nivel 4** (de reconstrucción de tramos de carretera y obras de paso o desagüe importantes): Implica modificaciones parciales de trazado, pudiendo llevar asociadas obras de importancia tales como viaductos o túneles. Corresponde a las reconstrucciones definidas por la legislación aplicable.

- **Nivel 5** (variantes): como caso particular de modificación de trazados, se refieren a aquellos destinados a superar los actuales pasos a través de poblaciones o áreas con acceso directo a la carretera de la red básica.

- **Nivel 6** (nuevas carreteras): únicamente en los casos en que se precise la apertura de un nuevo canal de infraestructuras, comportando un nuevo trazado.

2.4.4. Categorización de las relaciones viarias

Esta denominación hace referencia a los nudos o intersecciones que relacionan vías de igual o distinta categoría. El PIOLP distingue entre:

a) Estructurante Insular. Las intersecciones viarias que unen las vías de la red básica, destacando en particular los que han de garantizar la conectividad entre el anillo insular LP-1 y LP-2 con la LP-3; los que dan acceso a los puertos de Santa Cruz de La Palma, Tazacorte y al Aeropuerto; y el acceso al Hospital Insular.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

b) Estructurante comarcal. Corresponde a los principales nudos entre carreteras de igual o distinta categoría, que actúan como distribuidores principales entre la red básica e intermedia, o que marcan los accesos a puntos singulares de la Isla.

c) Estructurante municipal. Corresponde a las intersecciones de importancia municipal. Puntos de referencia entre la red básica o entre las intermedias plurimunicipal y municipal

d) Estructurante local. Corresponde a cruces de distribución interna en los municipios.

2.4.5. Intervenciones en la Red Insular- LP-1, LP-2, LP-3 y LP-5

El PIOLP plantea intervenciones de escasa entidad, dando prioridad al aprovechamiento del sistema viario existente frente a la nueva apertura de vías, atendiendo a las necesidades derivadas del acondicionamiento de las carreteras que precisen de intervenciones como cambios de trazado o tramos alternativos. Por su importancia para el ámbito de estudio del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma, destaca el Tramo 1-2-3. De Santa Cruz de La Palma, 1- Nudo de La Miranda, 2- Acceso a la LP-4, 3- Acceso a Puerto Espíndola.

Se trata de un tramo que afronta una topografía difícil, con presencia de frecuentes barrancos muy encajados e importantes cambios de cota en su recorrido. Ambas circunstancias obligan a la presencia de túneles y de viaductos, notablemente bien integrados en el paisaje. Las condiciones de trazado y conservación son buenas. La relación con el paisaje es muy buena, ofreciendo numerosos puntos de espléndidas vistas donde se han acondicionado miradores.

En el tramo se sitúa el acceso a la red local de Santa Cruz de La Palma y a algunos asentamientos menores, también da acceso a la carretera LP-4, con destino a las cumbres, el Roque de los Muchachos, así como a numerosos senderos, caminos rurales y pistas. Sigue la vía con características similares, a través de un ámbito donde se multiplica la presencia de asentamientos, próximos al acceso a San Andrés y Puerto Espíndola, donde finaliza el tramo.

Parte del tramo soporta diversos asentamientos rurales con accesos directos desde la carretera, condición que el PIOLP no considera adecuada para una vía de la red básica.

En general las actuaciones previstas son de nivel 1 (conservación), en el primer tramo del recorrido; a partir de El Roque puede precisar de actuaciones puntuales de los niveles 3 y 5.

2.4.6. Intervenciones propuestas en el PIOLP para la red viaria de niveles inferiores

En atención a la complejidad de la estructura viaria del área insular en la que se ubica el ámbito de estudio, el PIOLP remite a un Plan Territorial Parcial la ordenación y jerarquización interna de su red viaria, así como la definición de las actuaciones específicas para la obtención de la máxima fluidez.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

2.5. Transporte

2.5.1. Transporte de pasajeros

En el marco de los objetivos de sostenibilidad, ahorro y autoabastecimiento energético, la potenciación del transporte público figura como uno de los objetivos prioritarios del PIOLP, que puede suponer una reorientación de las costumbres, precisando sin duda de la colaboración de las Administraciones, de los habitantes y los visitantes, con el fin de potenciar el transporte público como la mejor manera de recorrer la Isla. En este sentido la distribución poco homogénea de la población en la Isla, y la dispersión residencial obligará a dimensionar diversos sistemas de transporte, en función de los niveles de servicio.

El PIOLP toma como punto de partida el sistema actual de transporte público, que dan servicio a las principales poblaciones, centrando su recorrido prioritario en las vías de la red principal. Este documento se apoya en las líneas actuales para proponer un sistema de mayor diversificación a través de las siguientes infraestructuras:

- Intercambiadores Modales. Son los puntos que garantizan el intercambio entre el medio de transporte de acceso a la Isla (marítimo o aéreo) y el sistema de transporte público insular (guaguas y taxis). Actualmente existe un Intercambiador modal en el Aeropuerto y se prevé uno nuevo en la entrada Sur de Santa Cruz de La Palma. A partir de estos puntos el usuario debe tener una idea clara del sistema de funcionamiento del transporte público, así como las posibilidades que éste ofrece de llegar a cualquier punto de la Isla.

- Intercambiadores Insulares. Son los puntos de referencia de la red insular en relación a las redes de sistema funcional y local. Existen intercambiadores insulares en Los Llanos de Aridane y Fuencaliente, estando en proyecto dos más: en el Hospital Insular y en Garafía. En cualquier caso la enorme dispersión residencial obliga a la existencia de otros medios que aproximen a los usuarios desde la vivienda a los intercambiadores insulares (vehículo privado, bicicleta, guaguas locales, etc.)

- Paradas de guagua. Han de garantizar la funcionalidad en el conjunto de redes.

Análisis técnicos recientes coinciden en la necesidad de potenciar y mejorar el transporte público de la Isla. La presente formulación debe entenderse como una aproximación a posibles medidas para alcanzar este objetivo concordante con otros contemplados en el PGO, tales como la sostenibilidad, el ahorro energético, la preservación del medio y la limitación de la red de carreteras, entre otros.

2.5.2. Transporte de mercancías

El PIOLP considera que la incidencia del transporte y distribución de mercancías en la red viaria es elevada y que su eficiencia puede mejorar en lo que se refiere a viajes y recorridos. Por tanto, presenta una serie de propuestas apoyadas en la red viaria existente y la reserva de suelo para su especialización en actividades económicas que se pueden considerar directamente encaminadas a facilitar los transportes de mercancías. Son las siguientes:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

- Los centros de actividad económica, en las áreas específicamente señaladas por el Plan Insular, donde se concentran actividades productivas, de almacenaje y comerciales. El Plan Insular prevé áreas de concentración de servicios, almacenes e industrias agrícolas y agropecuarias en las áreas de actividad agroindustriales y agroganaderas.

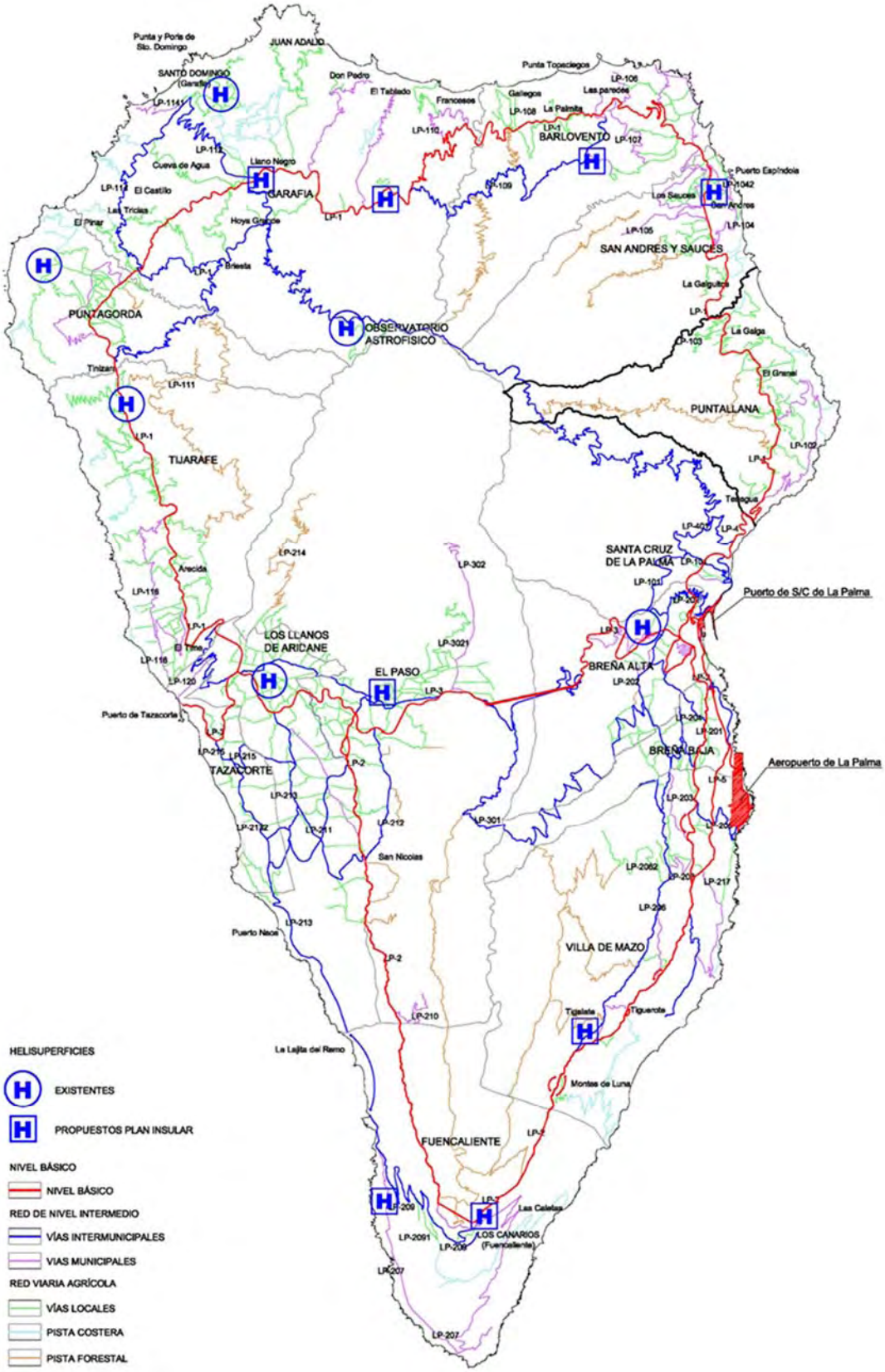
- La previsión de áreas de actividad logística en los principales nodos intermodales de la Isla, puerto y aeropuerto contribuye, al igual que la medida anterior, a facilitar el almacenaje y la distribución de mercancías, del exterior a La Palma y viceversa.

- Las condiciones de actuación en la red viaria básica atienden a la necesidad de incorporar las redes de transporte terrestres, que necesariamente se apoyan en la red viaria; la previsión de carriles de adelantamiento y las propuestas de mejora y acondicionamiento de la red viaria existente han de permitir un mejor funcionamiento de la redes de transporte de mercancías, así como una mayor compatibilidad con el tránsito de vehículos por la red viaria insular.

- Asimismo, las áreas logísticas en puerto y aeropuerto han de facilitar la ordenación de las redes de transporte marítimas y aéreas.

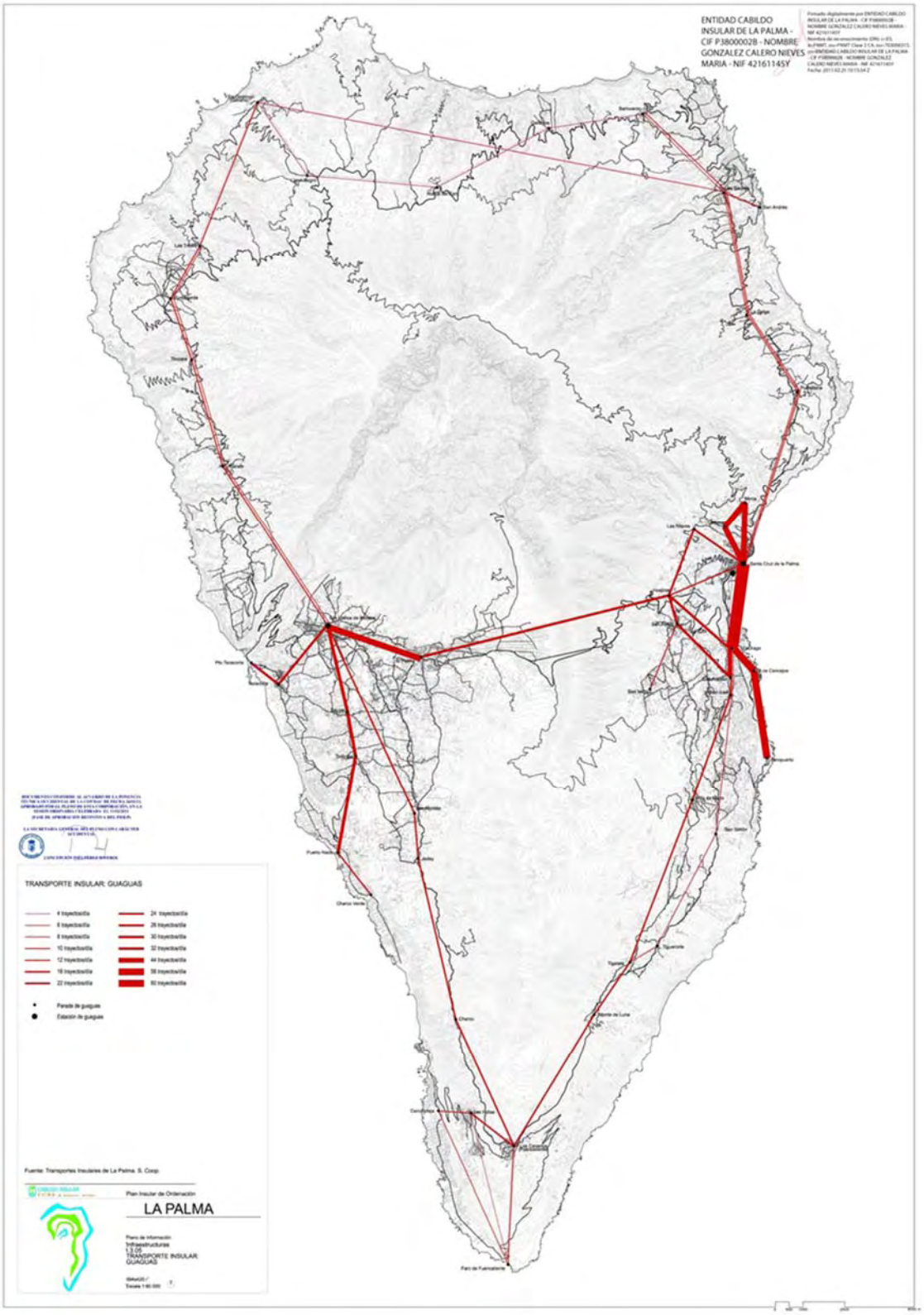
El Plan Insular incorpora además la previsión de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el objetivo de garantizar la planificación territorial y estratégica de la movilidad de la isla

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



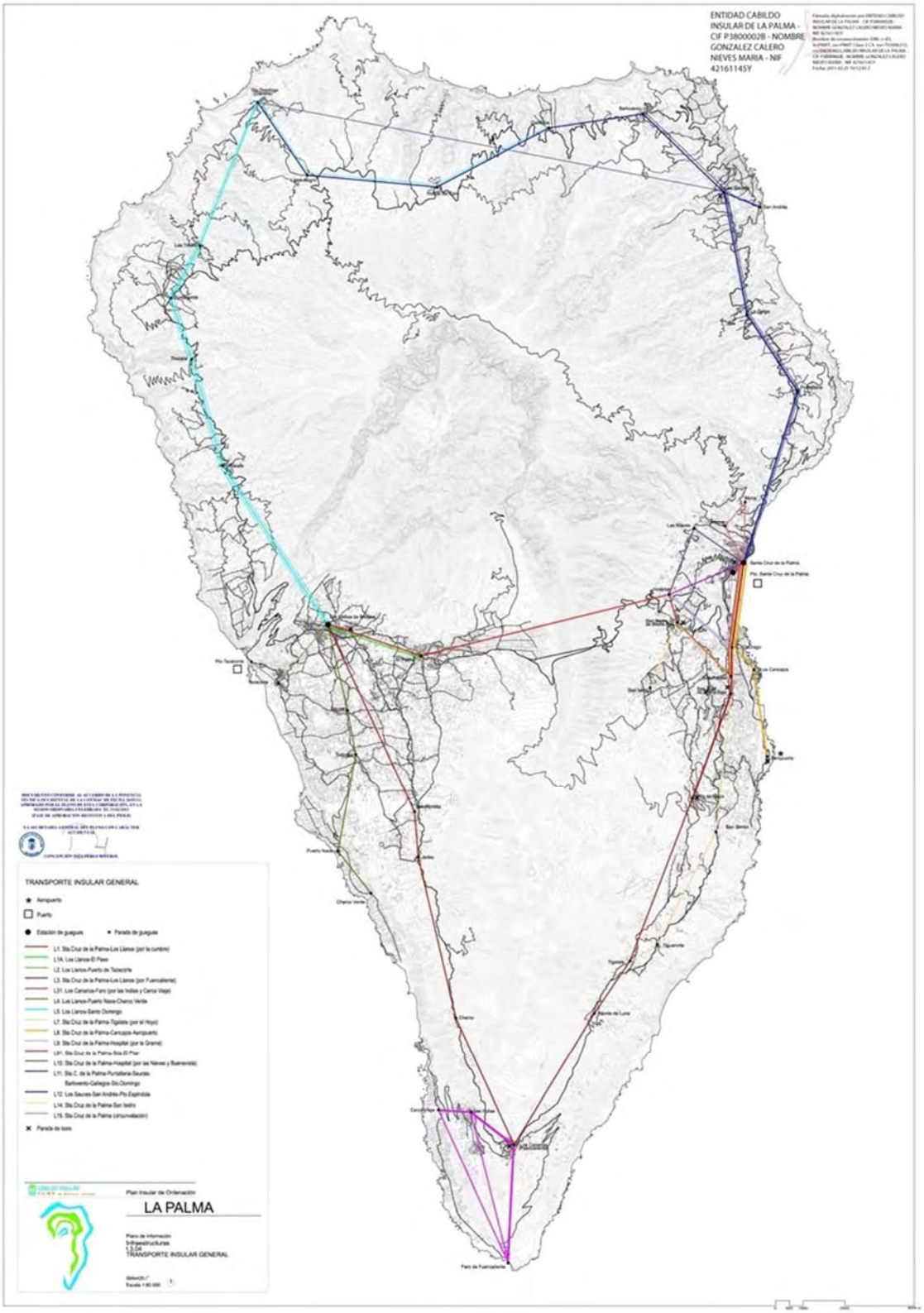
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Categorización de vías, Infraestructuras y Helisuperficies actuales y propuestas en el PIOLP



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Infraestructura de transporte s de la isla de La Palma (Fuente: PIOLP)

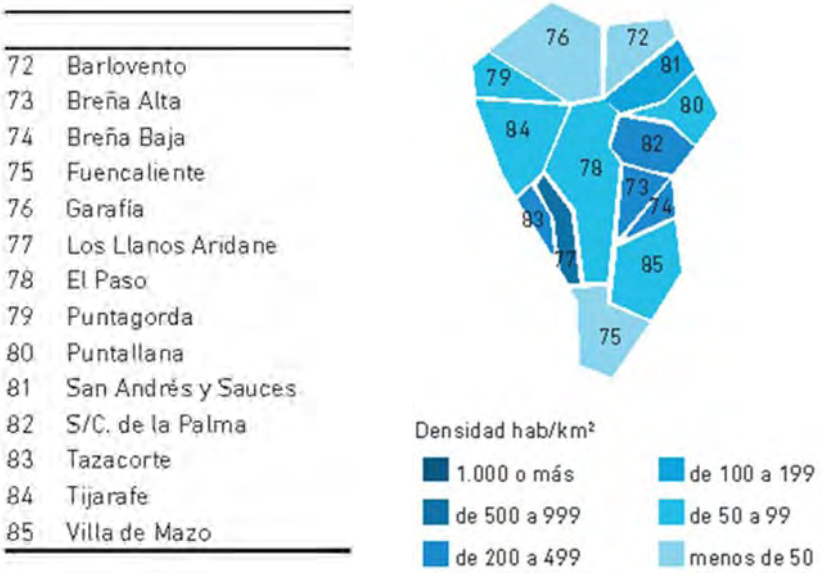


EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Infraestructura de transporte mediante guaguas de la isla de La Palma (Fuente: PIOLP)

3. DEMANDAS DE MOVILIDAD DE LA ISLA DE LA PALMA

La Palma tiene una extensión de 708,30km², y una población de 85.115 habitantes (ISTAC 2012); por tanto cuenta con una densidad media de 120,17 hab/km².



Densidad de población de los municipios de La Palma. Fuente: ISTAC

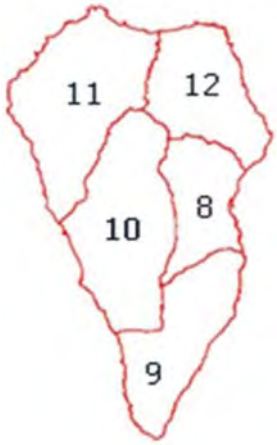
La movilidad insular de los residentes se apoya en mayor medida en los municipios de los Llanos de Aridane y Santa Cruz de La Palma. Por otra parte la abrupta geografía y la gran dispersión de la edificación constituye uno de los mayores obstáculos a la movilidad de las personas; esta característica, unida al uso tradicional del suelo vinculado la agricultura, ha condicionado el desarrollo de una extensa red capilar de comunicaciones dando lugar a una gran ocupación de las medianías destinado a esta red viaria, e induciendo efectos imprevistos desde el punto de vista del tráfico rodado y su relación con el medio ambiente en la movilidad, de difícil solución.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

3.1. Zonificación

A efectos del estudio de la movilidad insular se ha adoptado una zonificación en cinco ámbitos que se reflejan tanto en mapa como en la tabla adjunta:

ID 8 - Santa Cruz de La Palma, Puntallana. Breña Alta y Breña Baja
ID 9 – Mazo y Fuencaliente
ID 10 – Los Llanos de Arindane, El Paso y Tazacorte
ID 11 – Tijarafe, Puntagorda y Garafía
ID 12 – Barlovento y San Andrés y Sauces



ID	Cabecera área movilidad	Población 2011	Población + Plazas Turismo 2011	Total Población Activa 2011	Plazas educativas	Sanidad: nº camas hospitales públicos y privados + CAEs*	Comercio mixto y otros + CC (m²)
8	Santa Cruz de La Palma	32.032	36.839	15.220	6.773	173	12.090
9	Fuencaliente	6.891	9.178	2.299	915	0	1.566
10	Los Llanos de Aridane	34.651	40.502	10.328	5.734	2	12.350
11	Tijarafe	6.498	7.447	1.730	720	0	885
12	San Andrés y Sauces	7.091	7.331	2.993	967	0	4.493

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

3.2. Factores que generan y atraen movilidad

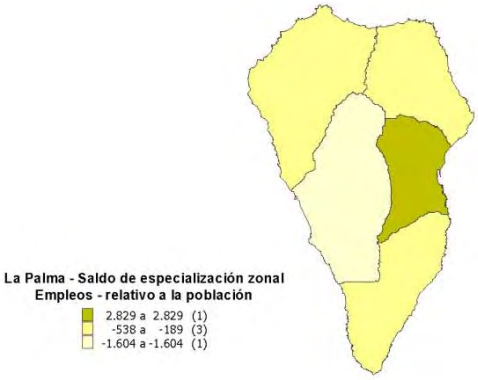
Los gráficos siguientes muestran los Indicadores de Especialización de Actividades,

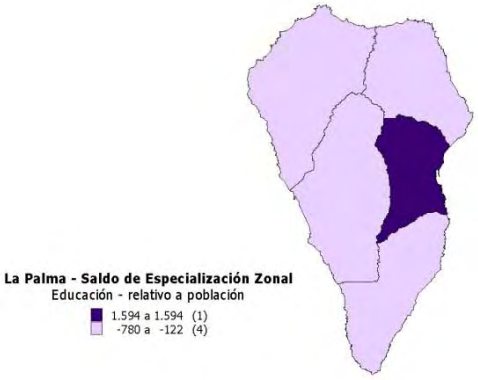
- el primer gráfico tomando como base de referencia la población.
- el segundo gráfico tomando como base de referencia la población más las plazas turísticas.

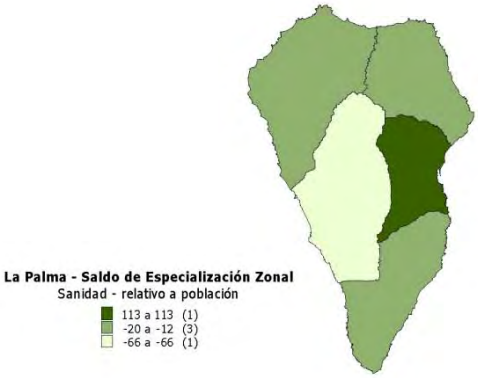
Como observaciones más relevantes:

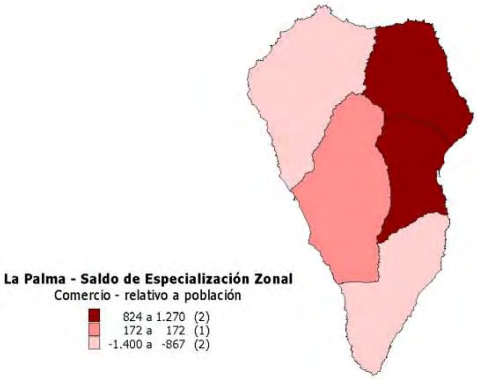
- En empleo el déficit se reparte entre todas las zonas salvo Santa Cruz de La Palma, destacando Los Llanos de Aridane al suponer más del 55% del déficit total;
- En educación el déficit se reparte entre todas las zonas salvo Santa Cruz de La Palma, destacando San Andrés y Sauces al suponer casi el 50% del déficit total;
- En sanidad el déficit se reparte entre todas las zonas salvo Santa Cruz de La Palma, destacando Los Llanos de Aridane al suponer más del 58% del déficit total;

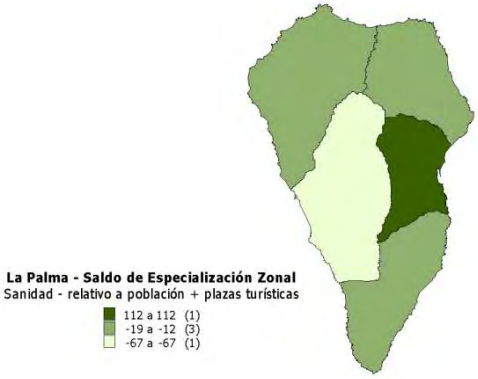
- En Comercio el déficit se reparte entre Fuencaliente y Tijarafe, destacando Tijarafe al suponer más del 61% del déficit total; y el superávit se reparte entre Santa Cruz de La Palma, Los Llanos de Aridane, y San Andrés y Sauces, destacando Santa Cruz de La Palma con más del 56%, si se considera sólo la población, y San Andrés y Sauces con más del 50%, considerando población más turismo.

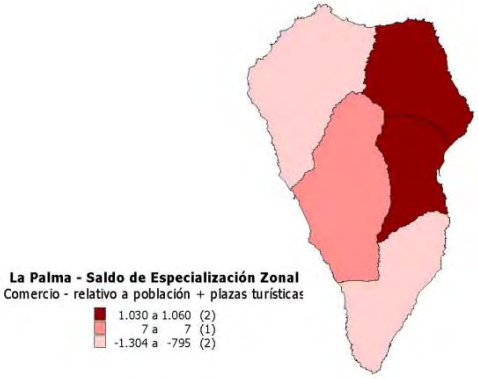












EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

En síntesis, se trata de un perfil muy descompensado, en el que todas las zonas de la isla son netamente deficitarias en todos los saldos, salvo Santa Cruz de La Palma. En cambio, en cuanto al

comercio las zonas deficitarias se reducen a Fuencaliente y Tijarafe, destacando los saldos comerciales de San Andrés y Sauces, claramente positivos en contra de los restantes indicadores de esa zona.

Finalmente, llama la atención que los indicadores de Los Llanos de Aridane no reflejan su peso teórico insular frente a Santa Cruz de La Palma, al menos si se tiene en cuenta la población y economía, las mayores de la isla desde el punto de vista del ámbito municipal. Esta última refleja un perfil muy polarizado que, en cierto modo, refleja la realidad insular del peso que supone en todos los indicadores la entrada de la isla y zona administrativa. Destacan las insuficiencias relativas de toda clase de equipamientos y servicios a la población en el resto de las zonas, salvo lo relativo al comercio con mejores indicadores en Los Llanos y San Andrés y Sauces.

3.3. Sistema de transporte

En La Palma, las relaciones con exterior, interinsulares e insulares se apoyan en las siguientes infraestructuras:

INFRAESTRUCTURA	AEROPUERTO DE LA PALMA
Tipo de relación de transporte servida:	Aéreo exterior e interinsular, de viajeros
Sistema operacional	RTT-ETIT (enlaces directos y combinados)
Áreas de movilidad de influencia	Relaciones interinsulares: Toda la isla Relaciones exteriores: Toda la isla (Turistas casi en exclusividad)
Características intermodales	• Aparcamiento de vehículos • Hay aparcamiento de taxis • Acceso terrestre por carretera de interés regional • Transporte público con Santa Cruz de la Palma • No hay conexiones directas en Transporte público con puertos.
Comentarios	Frecuentemente sufre cierre por condiciones meteorológicas (vientos de cizalladura). Está en ejecución una ampliación de toda la instalación aeroportuaria, incluyendo accesos.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

INFRAESTRUCTURA	PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA
Tipo de relación de transporte servida:	Marítimo exterior de mercancías, interinsular (Los Cristianos y Santa Cruz de Tenerife) e insular (Tazacorte) de viajeros y mercancías. Tráfico de cruceros.
Sistema operacional	RTT-ETIT (enlaces directos y combinados)
Áreas de movilidad de influencia	Toda la isla
Características intermodales	• Dispone de pocas plazas de aparcamiento de vehículos • Escaso aparcamiento de guaguas de transporte discrecional. • Parada de taxis • Hay conexión de guaguas regulares con otras zonas de la isla. • No hay conexiones terrestres con el aeropuerto

Áreas de movilidad de influencia	Toda la isla, especialmente con la red de interés regional
Características intermodales	Plataforma compartida para el transporte público y vehículos privados.
Comentarios:	Se trata en general de trazados sinuosos y escasa sección, aunque se ha venido realizado obras para su acondicionamiento, pudiéndose notar una mejora de la seguridad y comodidad.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

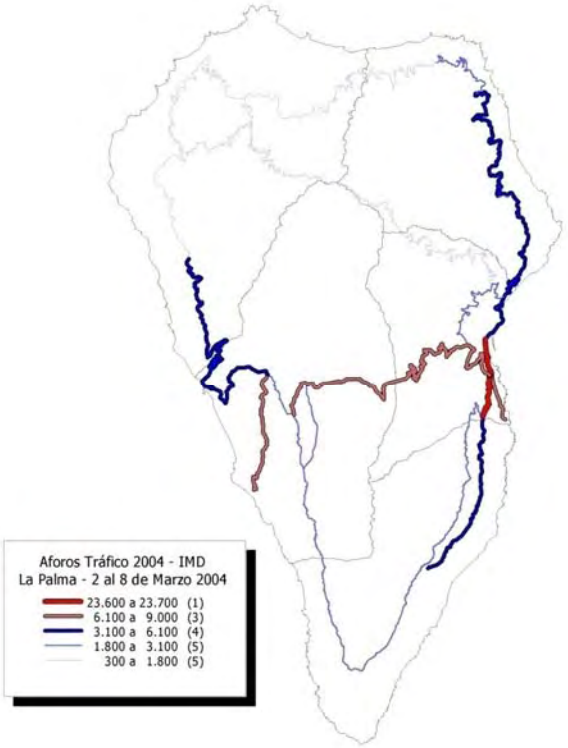
El sistema de transporte en la isla de La Palma está basado exclusivamente en la red de carreteras, donde coexisten el vehículo privado, el transporte público de pasajeros regular y discrecional, y el transporte discrecional de mercancías. La red de carreteras se ha clasificado, según su importancia, en:

- Red de interés regional: Viario definido en la Ley de Carreteras de Canarias. Se incluyen autovías y carreteras convencionales de cuatro y dos carriles.

- Red insular de primer nivel: Viario principal de conexión entre núcleos más importantes, teniendo en cuenta especialmente los trayectos interzonales y relegando la importancia de los trayectos intrazonales. Se trata de carreteras convencionales de dos carriles.

No se han considerado las vías estrictamente municipales, pues no son utilizadas como parte de los viajes entre áreas.

Para tener en cuenta el grado de utilización de las carreteras, a continuación se presenta un gráfico con las intensidades medias diarias de circulación, donde se pueden ver los tramos de la red más cargados:

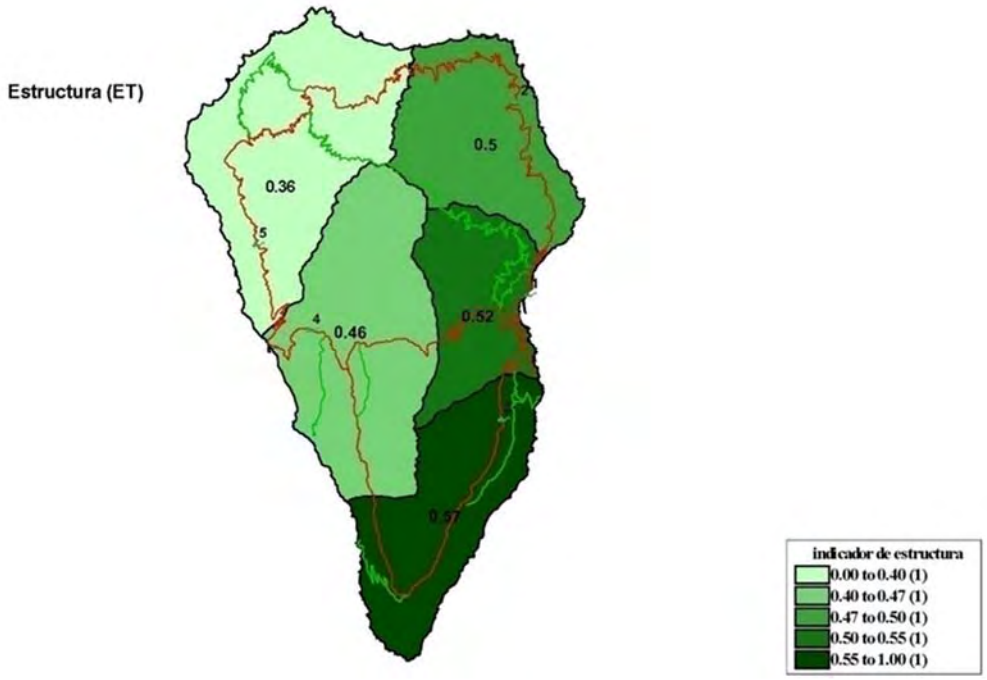


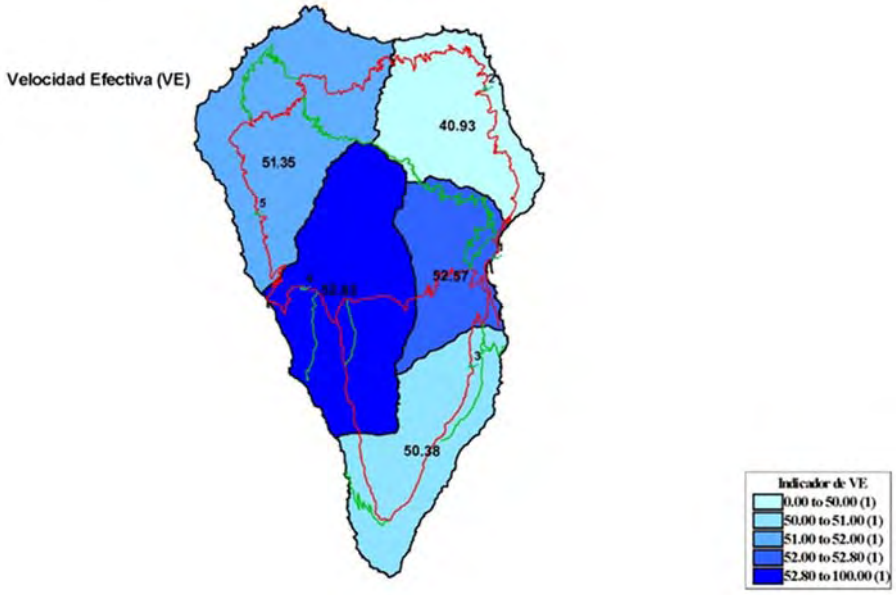
Como se puede apreciar es la conexión entre los dos grandes núcleos poblacionales (Santa Cruz de La Palma y Los Llanos de Aridane) los que presenta mayor intensidad de tráfico, superior a los 20.000 vehículos/día. El desdoblamiento de la carretera en la cumbre permite que mantenga un buen nivel de servicio. Además esta vía es la que soporta la mayor parte de los tráficos pesados, con origen en la producción agrícola de Los Llanos, y el Puerto de Santa Cruz de La Palma. En el resto del viario insular no se evidencian problemas de niveles de servicio.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

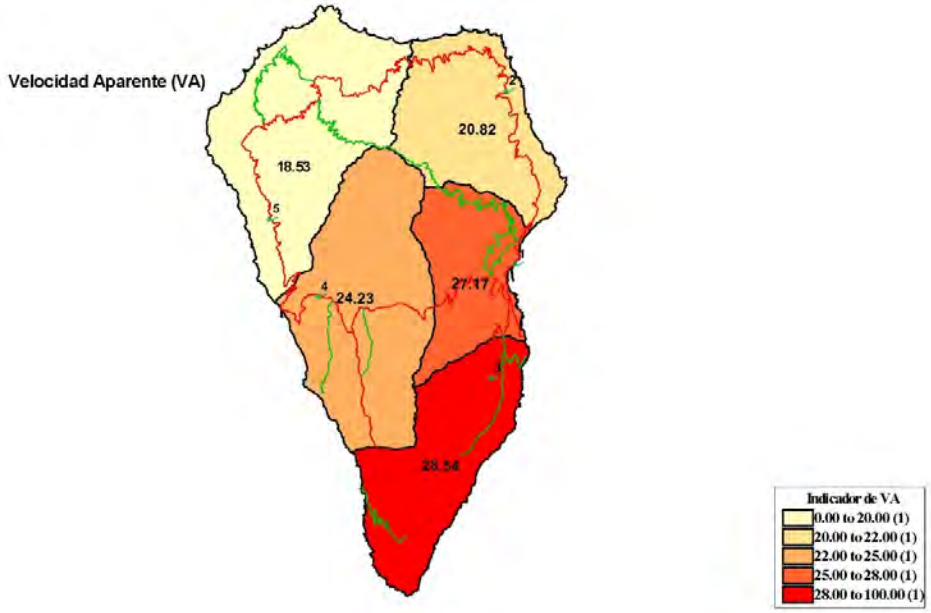
3.4. Transporte privado

Indicadores de Accesibilidad Ponderados





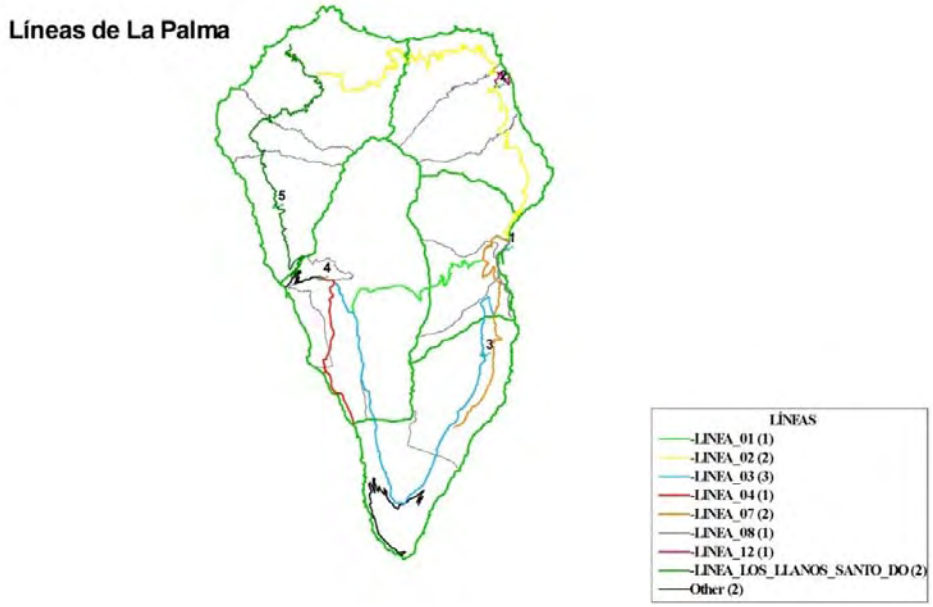
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



- Los recorridos por carreteras son más del doble que las distancias a vuelo de pájaro.
- Se observan diferencias en los valores de los indicadores tal y como corresponde a un medio físico homogéneo en donde destaca una orografía complicada y también una red de carreteras que ofrece características desiguales en cuanta a trazado, capacidad y grados dispares de acondicionamiento.

3.5. Transporte público

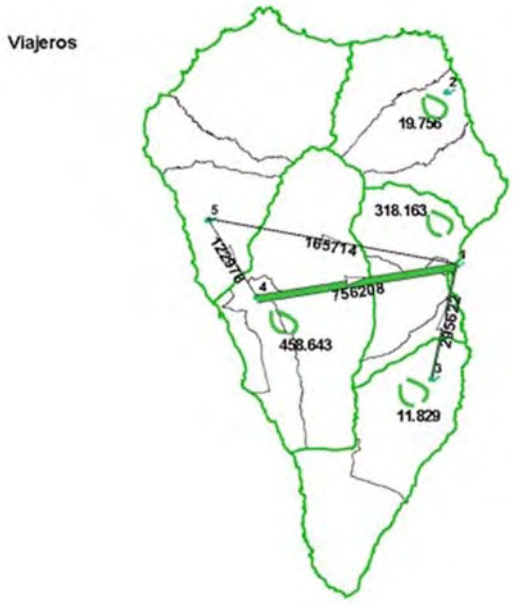
La red de transporte público está basada en la guagua, con nueve líneas entre áreas, cuya implantación sobre el territorio se muestra en el siguiente gráfico:

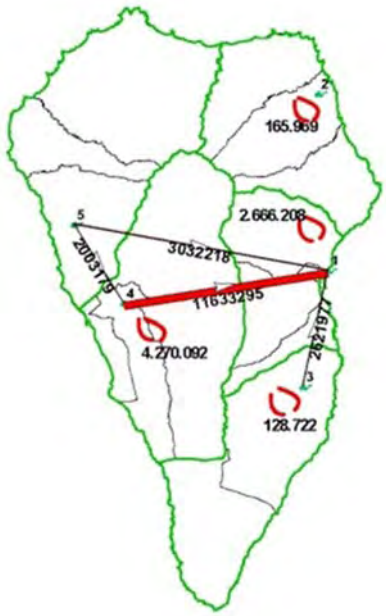


EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

3.5.1. Oferta

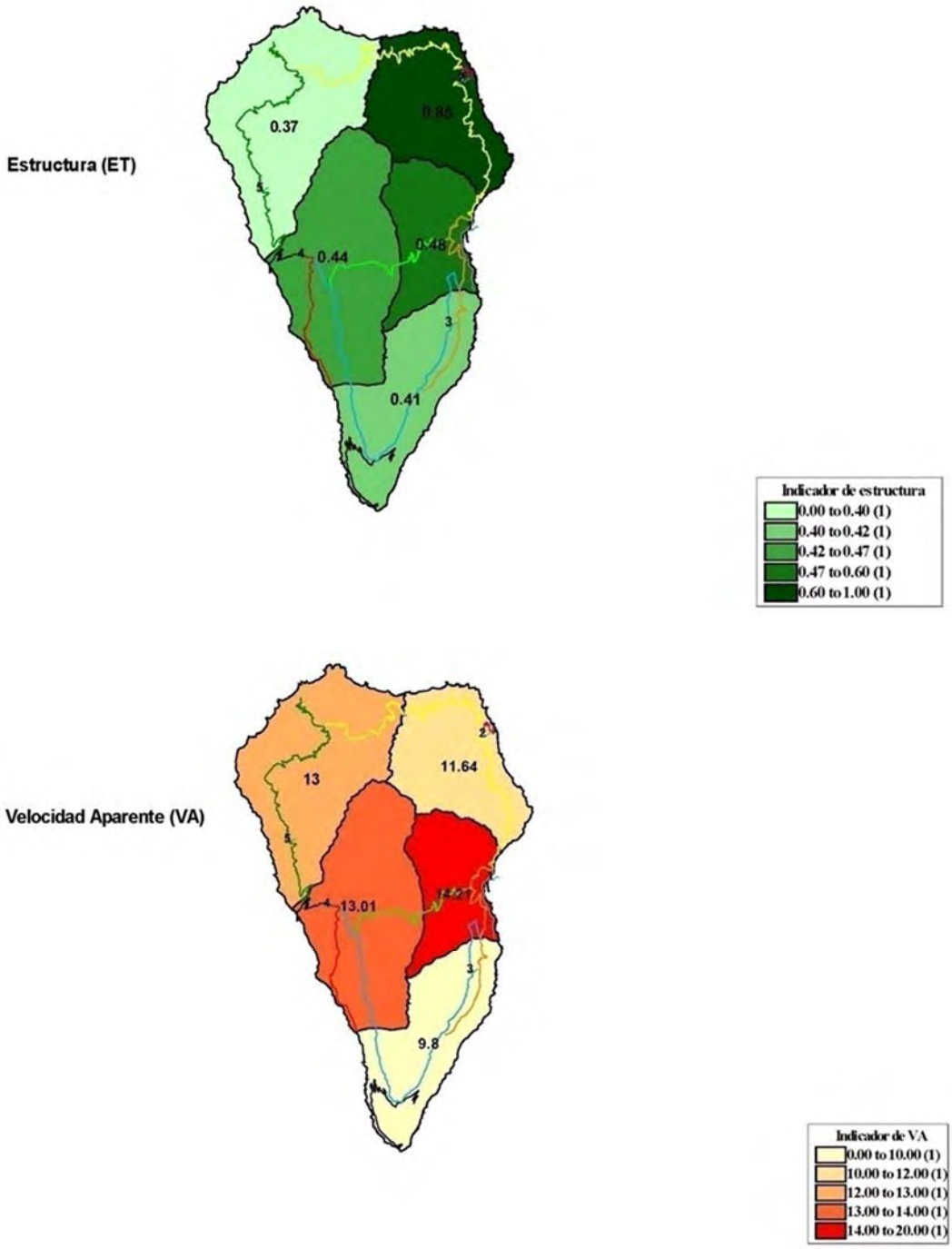
3.5.2. Demanda





EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

3.5.3. Indicadores de accesibilidad ponderados en trasporte público



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Se observan diferencias respecto a los valores de los indicadores de estructura del transporte privado motivados por la no coincidencia entre el itinerario del transporte público y privado y por el incremento de tiempo debido a las paradas intermedias.

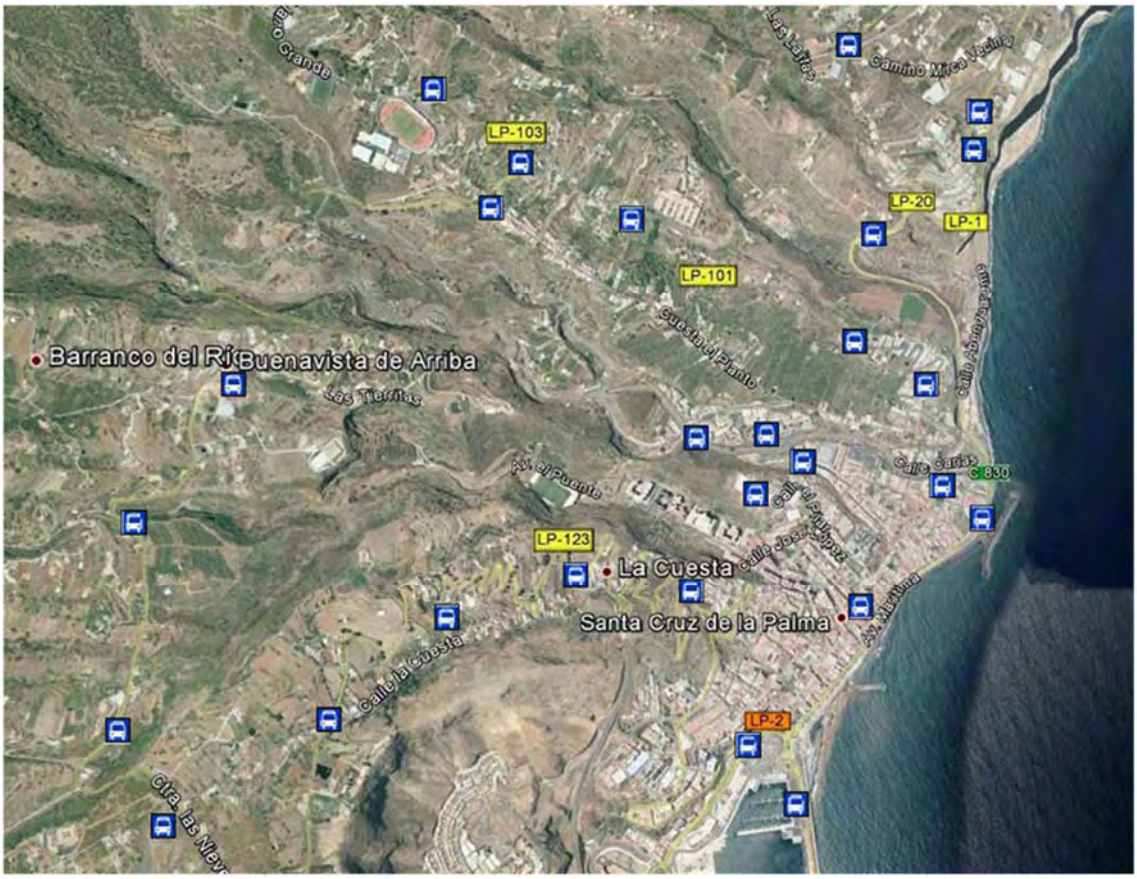
La zona noroeste es claramente deficitaria en accesibilidad, tal y como muestran los índices. La zona noreste, tras las últimas obras de acondicionamiento de la carretera C-830 ha mejorado sus niveles de calidad y seguridad.

Con la entrada en funcionamiento de la vía de circunvalación a Santa Cruz de La Palma se han mejorado notablemente los niveles de servicio en los accesos a la capital, centro administrativo insular. Por otra parte la conexión del Aeropuerto a Santa Cruz de la Palma se ha visto mejorada con la ampliación de la instalación aeroportuaria.

El sistema de transporte público de Santa Cruz de La Palma y su puerto se organiza en las siguientes líneas de guaguas:

- **Línea 100**, de Circunvalación Norte, que comunica con Puntallana, San Andrés y Sauces, Barlovento, Gallegos, Franceses, Santo Domingo de Garafía, Puntagorda, Tijarafe, Tazacorte y Los Llanos con una frecuencia de una salida por hora.
- **Línea 101**, que comunica al núcleo de Mirca, con una frecuencia media de una salida por hora.
- **Línea 102**, que comunica con El Pilar con una frecuencia de una salida cada dos horas.
- **Línea 200**, de Circunvalación Sur, a San José, Mazo, Fuencaliente y Los Llanos con una frecuencia de una salida por hora.
- **Línea 201**, circular, por Hoyo Mazo, Mazo y Fuencaliente, con una frecuencia media de una salida cada dos horas.
- **Línea 202**, a S. José, S. Pedro, S. Isidro y Las Ledas con una frecuencia media de una salida cada dos horas.
- **Línea 300**, a S. Antonio, S. Pedro, el Hospital Insular y El Paso, con una frecuencia de una salida cada media hora.
- **Línea 303**, a Las Nieves, Hospital Insular, S. Pedro y La Grama con una frecuencia de una salida cada hora.
- **Línea 500**, a Benahoare y el Aeropuerto, con una frecuencia de una salida cada media hora.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

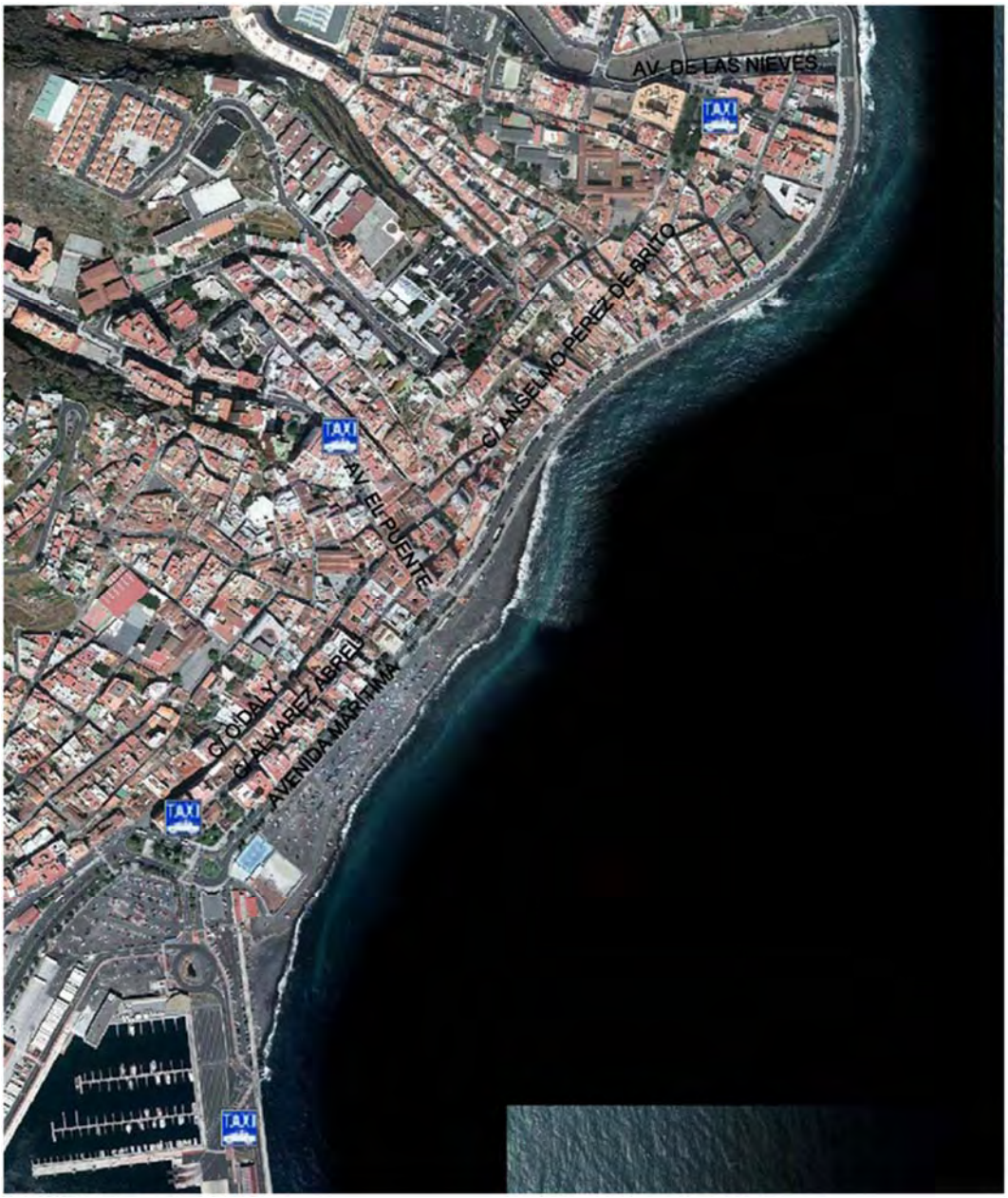


Localización de paradas de guaguas en el municipio de Santa Cruz de La Palma (Fuente: PIOLP)

Dentro del transporte público se cuenta también con el servicio de taxis, utilizado para desplazamientos cortos dentro de cada municipio o comarca, e incluso para trayectos más largos. En el año 2013 el municipio de Santa Cruz de La Palma contaba con 49 licencias de taxi. El total de la isla cuenta con 164 licencias de taxis, seis de las cuales son adaptados para el traslado de discapacitados.

MUNICIPIO	AUTORIZACIONES	ADAPTADO	TOTAL
Tazacorte	13	1	13
Los Llanos	32	2	32
El Paso	13	1	13
Fuencaliente	6	0	6
Mazo	15	1	15
Breña Baja	11	2	11
Breña Alta	10	1	10
Santa Cruz de La Palma	49 (dos suspendidas)	1	49
San Andrés y Sauces	7	0	7
Barlovento	3	0	3
Garafía	1	0	1
Puntagorda	1	0	1
Tijarafe	2	0	2
Puntallana	1	0	1
TOTAL	**164**	**6**	**164**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015



Localización de paradas de taxis en el municipio de Santa Cruz de La Palma

En el entorno de la terminal de pasajeros en el Puerto de Santa Cruz de La Palma hay unos espacios reservados para permitir el estacionamiento de taxis y guaguas para atender la demanda relacionada con el tráfico de pasajeros

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO

El municipio de Santa Cruz de La Palma se asienta en la costa oriental de la Isla, precisamente en el centro de la ladera Este de la isla. Planimétricamente el casco urbano se encuentra en un pequeño golfo, entre las protuberancias de Puntallana (al norte) y Breña Baja (al sur). Altimétricamente tiene a su espalda (al oeste) la cadena axial que rodea la caldera de Taburiente y que avanza hacia al sur a modo de espinazo de la isla, definiendo una ladera en la que se asienta el casco. Esta ladera contiene el asentamiento poblacional desde la orilla del mar hasta la cota +50,00 m.s.n.m. (como promedio), y en una longitud perpendicular a la costa de unos 300 metros, desarrollando por tanto una pendiente media del 16,6%. Sin embargo existe una penetración de edificación consolidada de unos 500 metros, hasta la cota +130,00 m.s.n.m., que significa un sector de una nueva pendiente media del 40%.

El núcleo del casco urbano coincide sensiblemente con la zona que abarca este estudio, extendiéndose a lo largo de la costa, paralela a la misma, y con una profundidad media de unos 130 metros, elevándose hasta una cota media de +15,00 m.s.n.m., con una pendiente media del 11,5%. Este núcleo cuenta con una longitud de unos 900 metros, tiene como eje la vía que se denomina calle Real (un primer tramo corresponde con la calle O´Daly, y un segundo tramo con la calle Anselmo Pérez de Brito, adaptándose su trazado a las isoclimas, hasta la cota media +10,00 m.s.n.m.

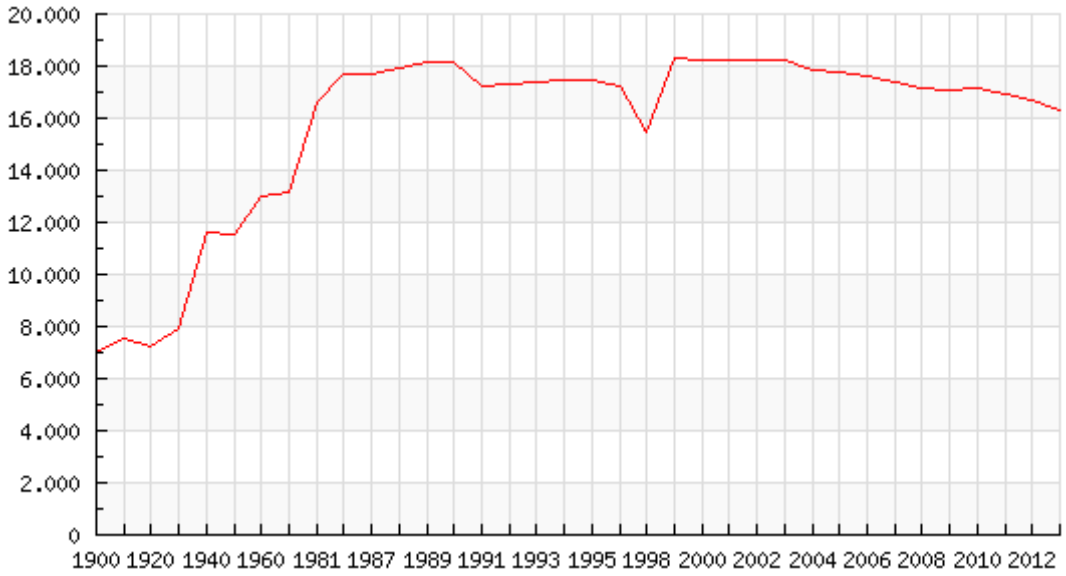
El casco urbano propiamente dicho se extiende entre el barranco de Las Nieves al norte, La Caldereta al sur, la carretera de Buenavista al oeste, y el mar al este, estando atravesado por el barranco de Dolores.

Con una extensión de 43,62 Km², el municipio en su conjunto tiene una diferencia altimétrica de 2.000 metros desde el mar hasta la cumbre.

Este municipio recibe su nombre de la ciudad capitalina que en él se asienta, y comprende los barrios de Velhoco, La Dehesa, El Planto, Calsina, Mirca, y otros caseríos de menor entidad (todos ellos tierra adentro), además del propio casco urbano de Santa Cruz de la Palma.

Para el término municipal de Santa Cruz de La Palma, la evolución de la población en los últimos años es la que se muestra en los siguientes gráficos. El primero, expone gráficamente la evolución de la población desde 1900, y el segundo presenta una evolución más detallada en el plazo temporal de los últimos cinco años:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ÚNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.



	Evolución de la población de Santa Cruz de la Palma por sexo y edad (grupos quinquenales)														
	2013			2012			2011			2010			2009		
	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M
TOTAL	16.330	7.962	8.368	16.705	8.130	8.575	16.924	8.225	8.699	17.128	8.307	8.821	17.084	8.329	8.755
0 a 4	538	282	256	582	291	291	587	286	301	620	309	311	651	334	317
5 a 9	678	336	342	688	338	350	703	355	348	728	354	374	739	365	374
10 a 14	761	386	375	773	399	374	801	410	391	834	417	417	850	454	396
15 a 19	855	442	413	908	485	423	951	495	456	955	501	454	936	475	461
20 a 24	950	502	448	942	468	474	977	475	502	1.019	492	527	1.031	496	535
25 a 29	1.000	502	498	1.104	568	536	1.233	650	583	1.320	681	639	1.401	713	688
30 a 34	1.259	662	597	1.311	671	640	1.352	689	663	1.376	698	678	1.387	716	671
35 a 39	1.247	642	605	1.318	676	642	1.363	690	673	1.402	733	669	1.402	744	658
40 a 44	1.366	689	677	1.360	706	654	1.355	701	654	1.309	680	629	1.330	692	638
45 a 49	1.274	650	624	1.347	665	682	1.308	646	662	1.338	662	676	1.317	646	671
50 a 54	1.249	610	639	1.224	600	624	1.190	584	606	1.131	535	596	1.074	508	566
55 a 59	1.048	480	568	1.064	488	576	1.055	489	566	1.065	511	554	1.045	504	541
60 a 64	966	484	482	945	477	468	965	489	476	932	459	473	926	457	469
65 a 69	892	424	468	911	433	478	868	413	455	892	418	474	815	381	434
70 a 74	648	303	345	653	306	347	677	301	376	695	313	382	736	334	402
75 a 79	661	267	394	662	252	410	659	253	406	642	259	383	638	249	389
80 a 84	512	175	337	502	181	321	481	183	298	471	170	301	442	162	280
85 a 89	282	88	194	279	86	193	262	79	183	258	83	175	228	72	156
90 a 94	97	27	70	91	32	59	93	30	63	93	25	68	94	20	74
95 a 99	40	9	31	34	7	27	37	5	32	40	6	34	37	6	31
100 -	7	2	5	7	1	6	7	2	5	8	1	7	5	1	4

Fuente: ISTAC

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En la siguiente tabla se expone la evolución de la población de los municipios de la isla desde el año 2000. De ella se observa cómo, tras un periodo de incremento poblacional desde el año 2000, a partir del año 2010 la mayoría de los municipios de la isla así como la población total de ésta pierden población con la excepción de Los Llanos de Aridane y El Paso, que mantienen su población, y de Breña Alta y Breña Baja, que incluso aumentan su número de habitantes.

	Evolución de la población de los municipios de la isla de La Palma (2000-2013)													
	2013	**2012**	**2011**	**2010**	**2009**	**2008**	**2007**	**2006**	**2005**	**2004**	**2003**	**2002**	**2001**	**2000**
LA PALMA	85.115	85.468	87.163	87.324	86.996	86.528	85.933	86.062	85.252	84.282	85.631	85.547	84.319	82.483
Barlovento	2.085	2.085	2.231	2.296	2.363	2.387	2.383	2.506	2.507	2.350	2.367	2.378	2.401	2.398
Breña Alta	7.455	7.298	7.344	7.347	7.337	7.279	7.184	7.158	7.039	6.847	6.665	6.396	6.091	5.898
Breña Baja	5.523	5.492	5.348	5.259	5.115	4.952	4.708	4.470	4.355	4.186	4.187	4.113	4.119	4.051
Fuencaliente	1.798	1.840	1.905	1.898	1.935	1.925	1.964	1.935	1.913	1.877	1.857	1.801	1.794	1.800
Garafía	1.645	1.654	1.707	1.714	1.804	1.829	1.849	1.886	1.924	1.948	1.998	2.002	2.012	2.007
Los Llanos de Aridane	20.930	20.895	21.145	20.948	20.766	20.525	20.170	20.173	19.878	19.659	20.001	20.238	19.536	18.190
El Paso	7.928	7.874	7.947	7.837	7.815	7.698	7.514	7.505	7.404	7.218	7.544	7.438	7.358	7.289
Puntagorda	2.057	1.940	2.028	2.177	2.108	1.955	1.974	1.962	1.795	1.708	1.789	1.823	1.802	1.785
Puntallana	2.346	2.428	2.416	2.425	2.460	2.423	2.407	2.368	2.424	2.380	2.364	2.308	2.258	2.204
San Andrés y Sauces	4.473	4.637	4.860	4.874	4.884	4.972	4.975	5.020	5.086	5.012	5.102	5.226	5.263	5.229
Santa Cruz de La Palma	16.330	16.705	16.924	17.128	17.084	17.132	17.353	17.640	17.788	17.857	18.201	18.228	18.206	18.204
Tazacorte	4.911	4.957	5.559	5.697	5.755	5.786	5.828	5.830	5.835	5.797	6.107	6.108	6.117	6.147
Tijarafe	2.776	2.765	2.763	2.769	2.768	2.757	2.744	2.720	2.713	2.666	2.687	2.765	2.741	2.672
Mazo	4.858	4.898	4.986	4.955	4.802	4.908	4.880	4.889	4.591	4.777	4.762	4.723	4.621	4.609

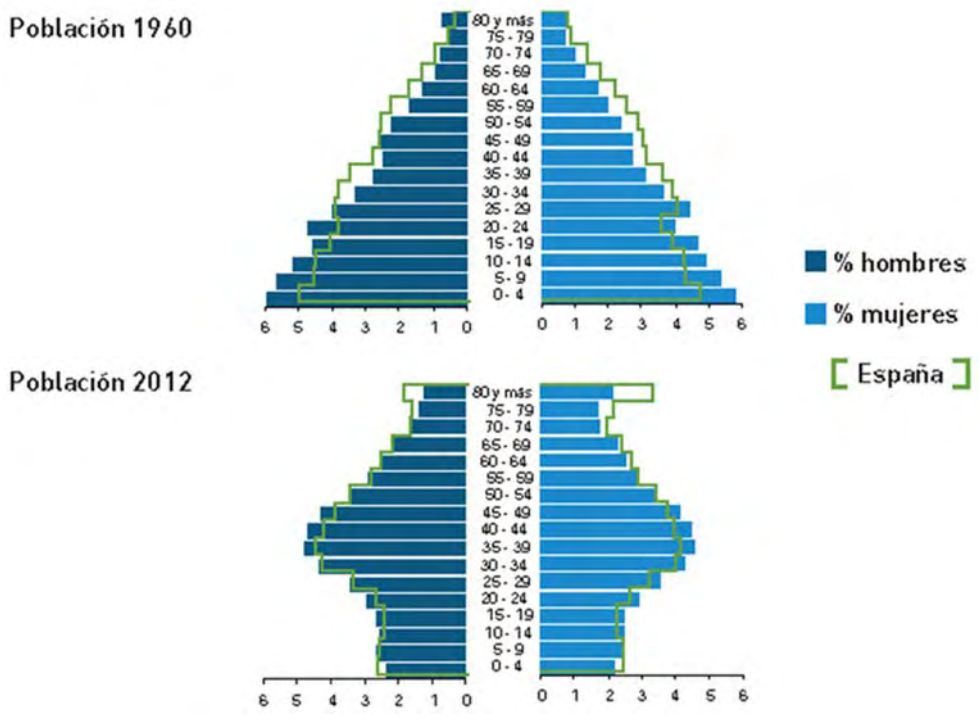
Fuente: ISTAC

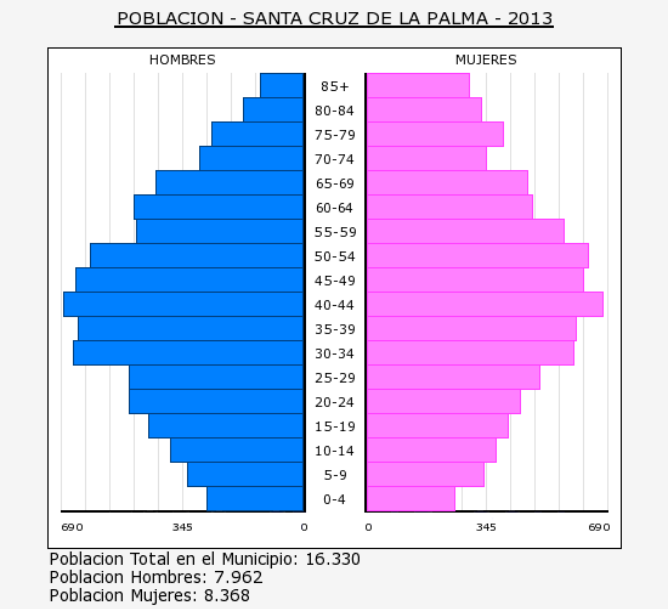
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ELECTRÓNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Municipio	Habitantes (*)	Superficie km²	Densidad hab/km²
Barlovento	2.085	43,55	47,87
Breña Alta	7.455	30,82	241,89
Breña Baja	5.523	14,20	388,94
Fuencaliente	1.798	56,42	31,87
Garafía	1.645	103,00	15,97
Los Llanos de Aridane	20.930	35,79	584,80
El Paso	7.928	135,92	58,33
Puntagorda	2.057	31,10	66,14
Puntallana	2.346	35,10	66,84
San Andrés y Sauces	4.473	42,75	104,63
Santa Cruz de La Palma	16.330	43,38	376,44
Tazacorte	4.911	11,37	431,93
Tijarafe	2.776	53,76	51,63
Villa de Mazo	4.858	71,17	68,26
LA PALMA	**85.115**	**708,32**	**120,16**

(*)Cifras oficiales de población a 1 de enero de 2013 (ISTAC)

A continuación se presenta las pirámides de población de Canarias de los años 1960 y 2013; y la pirámide de población en Santa Cruz de La Palma en 2013.





EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

De los gráficos podemos extraer dos conclusiones de cierto interés: el equilibrio existente entre la población masculina y femenina; y el envejecimiento de la población residente, de importantes consecuencias en la caracterización de la movilidad en el ámbito municipal.

Por otra parte, los datos expuestos en la tabla adjunta relacionados con el movimiento migratorio con otros municipios de La Palma indican un continuado saldo negativo que se agudiza desde principios de la década pasada, siendo los principales municipios de destino Breña Alta, Breña Baja y Puntallana, por su cercanía, y Los Llanos de Aridane, por su pujanza económica.

	Evolución del saldo migratorio de S/C de La Palma con el resto de municipios de la isla														
	TOTAL	**Barlovento**	**Breña Alta**	**Breña Baja**	**Fuencaliente**	**Garafía**	**Los Llanos de Aridane**	**El Paso**	**Puntagorda**	**Puntallana**	**San Andrés y Sauces**	**Santa Cruz de La Palma**	**Tazacorte**	**Tijarafe**	**Villa de Mazo**
2012	-253	-7	96	-35	-42	-17	-36	17	59	-22	-79	-193	-21	5	22
2011	-214	-15	-14	109	-39	-9	16	-3	34	27	-55	-217	-17	-38	7
2010	-261	-49	-25	32	10	-15	-5	65	1	-1	-13	-198	-84	6	15
2009	-183	-46	-27	-15	-30	-36	84	27	-14	-34	-19	-52	-25	-4	8
2008	-128	-35	22	68	-25	-38	95	20	35	30	-51	-151	-18	-12	-68
2007	-240	-13	-4	118	-42	-38	139	31	-29	-11	-23	-281	-46	-47	6
2006	-344	-46	-4	59	18	-30	-83	6	14	37	-28	-303	53	-10	-27
2005	-342	-62	46	9	-9	-47	0	-14	-9	-45	-12	-181	-11	-23	16
2004	-507	-39	109	107	-8	-30	-152	29	-8	0	-86	-248	-28	-10	-143
2003	-260	-12	157	93	1	4	51	-14	-36	16	-93	-393	-10	-19	-5
2002	-201	-20	125	60	34	-21	61	-11	12	24	-85	-291	-49	-53	13
2001	-239	-13	145	-14	-21	-26	-93	-3	19	23	-63	-214	-44	-4	69
2000	-136	-14	49	15	-1	-47	47	-59	-35	4	-51	-64	32	7	-19
1999	-36	-32	80	18	13	-24	97	-49	22	-9	-43	-74	-25	-1	-9
1998	-76	-31	-12	85	2	-8	107	-70	-7	-6	-53	-48	-21	-6	-8
1997	-86	-35	12	29	5	10	83	-69	6	31	-52	-94	23	-25	-10
1996	-104	-29	39	40	-3	4	7	32	0	13	-48	-104	-26	-3	-26
1995	-118	-7	46	10	4	-11	35	-63	10	6	-11	-166	18	-8	19
1994	-138	-17	-14	-26	1	-13	4	-18	-10	-8	4	-43	17	-25	10
1993	-145	-13	-62	10	25	-12	17	-13	1	1	-22	-21	-29	6	-33
1992	-140	-5	-5	0	-14	-24	13	-17	0	22	-41	-38	12	-27	-16
1991	-186	-29	-38	3	-13	-29	21	-31	-8	13	-23	-29	-5	-21	3
1990	-328	-41	44	-1	-17	-46	-33	-14	4	0	-18	-139	-23	-23	-21
1989	-412	-24	-30	41	-25	-29	-7	-22	-20	7	-60	-132	-48	-26	-37
1988	-323	-33	1	-55	-14	-28	-53	-34	2	-16	0	-24	-38	-30	-1

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Otro indicador hace referencia al presupuesto consolidado de la localidad previsto para el año 2013, que asciende a la cantidad de 2.942.139,49 euros, desglosado en los siguientes capítulos:

INGRESOS			**GASTOS**		
Capitulo	**Importe (€)**	**%**	**Capitulo**	**Importe(€)**	**%**
Impuestos directos	3.552.950,00 €	22,36%	**Gastos personal**	8.847.015,87 €	55,68%
Impuestos indirectos	2.016.605,94 €	12,69%	**Gastos bienes y servicios**	3.831.650,46 €	24,12%
Tasas y otros ingresos	3.883.596,76 €	24,44%	**Gastos financieros**	732.587,98 €	4,61%
Transferencias Corrientes	5.862.992,21 €	36,90%	**Transferencias Corrientes**	449.707,60 €	2,83%
Ingresos Patrimoniales	98.530,02 €	0,62%			
Enajenación Inver. reales	0,00 €	0.00%	**Inversiones reales**	476.579,42 €	3,00%
Transferencias de capital	400.921,07 €	2,52%	**Transferencias de capital**	0,00 €	0.17%
Activos financieros	73.696,96 €	0,46%	**Activos financieros**	73.696,96 €	0,4638%
Pasivos financieros	0,00 €	0.00%	**Pasivos financieros**	1.478.354,67 €	9,30%
Total	**15.889.282,95 €**	**100%**	**Total**	**15.889.282,95 €**	**100%**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

En cuanto a los niveles de motorización (total de turismos por cada 1.000habitantes) Santa Cruz de La Palma presenta valores muy elevados, (399,83 turismos/1.000 hab.), y el de vehículos (1.905 vehículos/2.416 hab.), se aproxima a los datos de población del municipio. En cuanto al resto de municipios colindantes tienen unos niveles similares, y en cualquier caso superiores a 600 veh /1.000 hab.

Parque distribuido por tipo de vehículo. Marzo 2013	
Furgonetas y Camiones	3.025
Autobuses	136
Turismos	7.237
Motocicletas	582
Tractores industriales	26
Remolques y semirremolques	94
Otros vehículos	145
Total	**11.245**

Fuente: Dirección General de Tráfico

5. ANALISIS DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO

Los datos de movilidad actualmente disponibles son los correspondientes a la explotación del Censo de 2001. Del análisis de los diferentes datos que a continuación se muestran se pueden deducir las principales pautas de movilidad en este municipio.

En la siguiente tabla se muestra el lugar de trabajo de los residentes mayores de 16 años.

Municipio de residencia	Lugar de trabajo	Porcentaje Sobre el Total (%)	Número
SANTA CRUZ DE LA PALMA	TOTAL	100%	6.634
	Domicilio propio	0,98%	65
	Varios municipios	2,79%	185
	Mismo municipio al de residencia	59,48%	3.946
	Distinto municipio de la misma isla	36,75%	2.438
	Otra isla	4,06%	270
	Otra Comunidad Autónoma	1,76%	117
	En otro país	0,59%	39

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

Como puede apreciarse el 63,25% de las personas ocupadas en Santa Cruz de La Palma viven y trabajan en el mismo municipio, y por tanto la movilidad de este grupo es interna a dicho municipio. Un elevado porcentaje, 36,75%, trabajan en distintos municipios dentro de la misma isla, principalmente en municipios cercanos y en Los Llanos de Aridane, lo que supone el 36,75% de los desplazamientos. Muy lejos quedan los que trabajan en varios municipios, el 2,79%, y los que trabajan en otra isla 4,06% o en otra Comunidad Autónoma, el 1,76%. Los trabajadores censados en Santa Cruz de La Palma que no trabajan dentro de la misma isla no afectan a la movilidad del municipio.

En la siguiente tabla se muestran los datos de viajes, por motivo trabajo, según el medio de desplazamiento, incluyendo las combinaciones de varios medios de transporte.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

	TOTAL		Uno	Dos o más
Coche o furgoneta como conductor	3.376	54,09%	2.010	1.366
Coche o furgoneta como pasajero	601	9,63%	390	211
Autobús, autocar, minibús	307	4,92%	227	80
Moto	141	2,26%	59	82
Andando	1.798	28,81%	1.011	787
Bicicleta	4	0,06%	3	1
Otros medios	14	0,22%	7	7
TOTAL	6.241	100%	3.707	2.534

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

De la tabla expuesta se deduce que el 54,09% de las personas ocupadas realizan en vehículo propio y como conductores los viajes por motivo trabajo. Es de destacar también que el 28,81% de las personas acuden andando al centro de trabajo, lo que implica, en la gran mayoría de los casos, que viven y residen en el mismo municipio.

El uso del vehículo privado como pasajero se sitúa en el 9,63%, y los trabajadores que utilizan la guagua como medio de transporte apenas son el 4,92% del total.

Aunando los resultados de las dos tablas se deduce, por tanto, que el 28,81% de las personas que residen en Santa Cruz de La Palma y trabajan acuden andando a su puesto de trabajo. Por tanto el 71,72% utiliza algún medio mecánico para acceder a su puesto de trabajo, mayoritariamente el vehículo privado.

Para apoyar aún más este dato de movilidad interna, se muestra en la siguiente tabla la duración media de los viajes por motivo de trabajo de los residentes en Santa Cruz de La Palma.

	TOTAL		Uno	Dos o más
Menos de 10 minutos	1.920	31,95%	1.087	833
De 10 a 20 minutos	2.894	48,15%	1.645	1.249
De 20 a 30 minutos	804	13,38%	521	283
De 30a 45 minutos	239	3,98%	185	54
De 45 minutos a 1 hora	104	1,73%	90	14
De 1 hora a hora y media	37	0,62%	34	3
Más de hora y media	12	0,20%	9	3
TOTAL	6.010	100%	3.571	2.439

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

Como puede apreciarse, el 31,95% de las personas tardan menos de 10 minutos en llegar a su puesto de trabajo desde su vivienda. El 48,15% una media de entre 10 y 20 minutos, lo que nos muestra una vez más que un gran número de los vecinos de Santa Cruz de La Palma trabajan en el mismo municipio. Sólo un 6,52% de los trabajadores deben hacer desplazamientos superiores a los 30 minutos para acceder a su puesto de trabajo.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

6. CONCLUSIONES A LA MOVILIDAD

La conclusión que se puede obtener de las tablas anteriores es que el municipio de Santa Cruz de La Palma, en el que se encuentran los dos accesos principales al puerto, es receptor neto de habitantes de la isla que residen en otros municipios y acuden a él a trabajar. Aun así, cerca de un 40% de la población empleada trabaja en otra población distinta.

Resulta importante señalar que, respecto al 60% restante, cuyo puesto de trabajo está en Santa Cruz de la Palma, alrededor del 28% acude a él caminando.

Las personas que acuden a Santa Cruz de La Palma y al puerto desde otros municipios lo harán a través de las siguientes vías:

- Desde el sur, por la LP-2, fundamental para la vida de la ciudad ya que comunica con el Aeropuerto -conectando con la LP-5-, y con los municipios de Breña Alta, Breña Baja, Mazo, Fuencaliente, etc.

- Desde el norte, por la carretera LP-1, que comunica con los municipios de Puntallana, San Andrés y Sauces, Barlovento, etc.

- Desde el oeste, por la LP-3, que comunica los dos principales núcleos de la isla, Los Llanos de Aridane y Santa Cruz de La Palma.

Otras vías de acceso de carácter secundario son la carretera insular de Santa Cruz de La Palma a Breña Alta, por Las Vueltas, que nace en la Plaza de la Constitución, en la confluencia con el inicio de la calle Real; y la carretera municipal que discurre hacia El Planto y el Santuario de Las Nieves.

Por último hay que reseñar el que sin duda es el trazado viario importante de conexión entre el norte y sur de la isla por su vertiente este, como es la Vía Exterior al casco de Santa Cruz de La Palma, que se inicia en el sur por La Caldereta, y termina en el norte, en Barranco Seco, con conexiones intermedias en el Barranco de Las Nieves y el Barranco de Dolores.

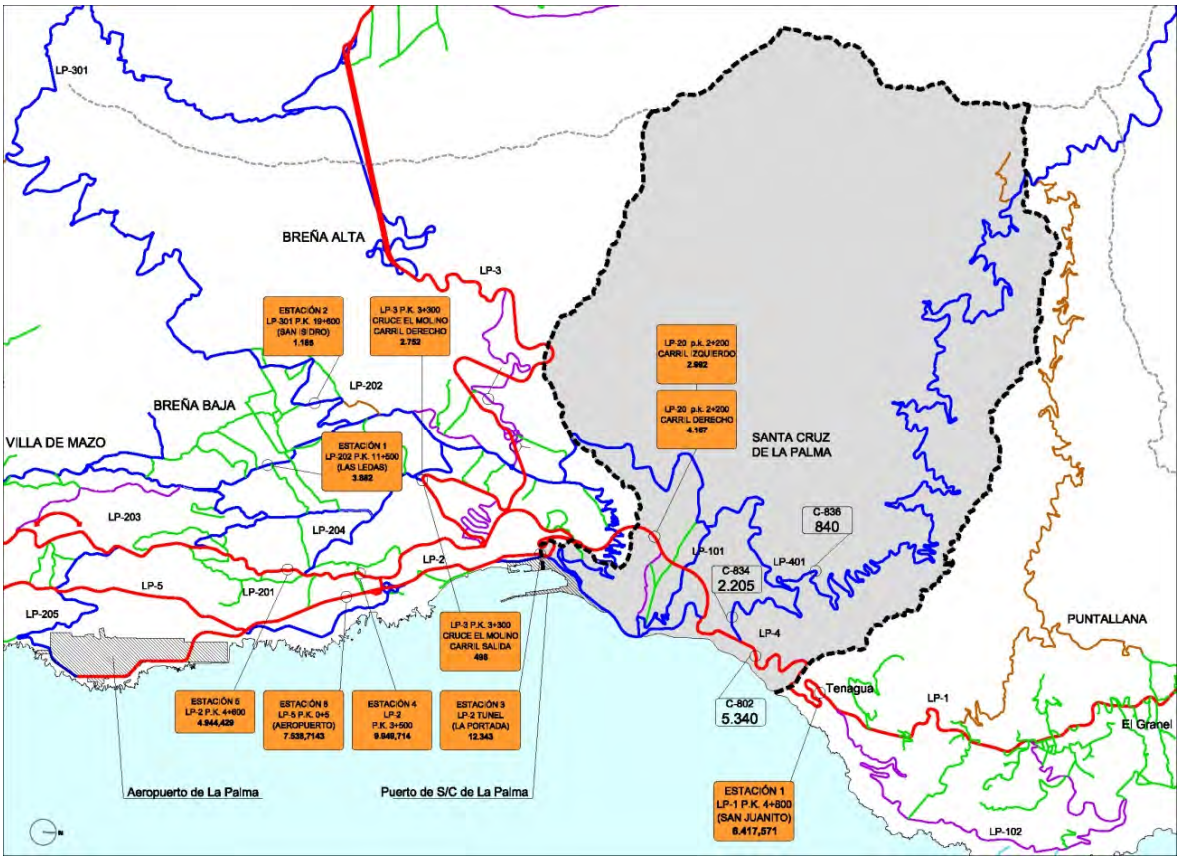
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL "AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA" APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

7. ANÁLISIS DE LOS DATOS DE TRÁFICO

La vía más concurrida de acceso a Santa Cruz de La Palma y al principal puerto de la isla es por la carretera insular LP-2, por cuanto es la conexión natural de dicho municipio con las poblaciones cercanas y con las principales infraestructuras insulares. La misma vía posibilita la comunicación, tras enlazar con la LP-3, con Los Llanos de Aridane. Esta comunicación transversal a través de la LP-3 se ha visto mejorada tras la construcción del segundo Túnel de La Cumbre, que atraviesa la dorsal este-oeste de la isla, y la mejora del antiguo trazado viario (eliminación de curvas, tercer carril), lo que ha permitido ahorrar significativamente el tiempo de recorrido entre las vertientes este y oeste.

Los datos de tráfico existentes corresponden a los editados por el Área de Infraestructuras del Cabildo de La Palma. Estos datos corresponden a los recogidos en las estaciones de conteo que dicha Administración Local tiene repartidas por toda la red viaria de su competencia.

Se exponen a continuación las tablas correspondientes al número de pasajeros que transitan diariamente por las vías de acceso al municipio de Santa Cruz de La Palma, según los datos tomados por las estaciones de conteo situadas en dichas vías.

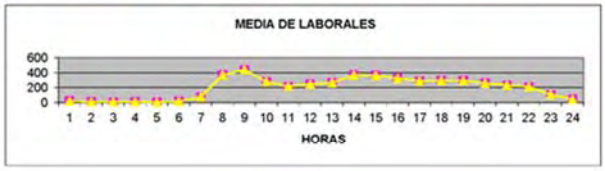


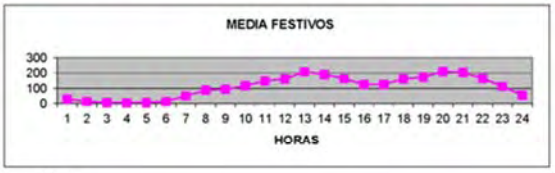
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA, APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

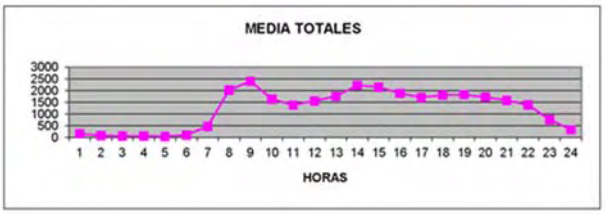
PERIDO DE AFORO DEL 7 AL 13 DE JUNIO DE 2011

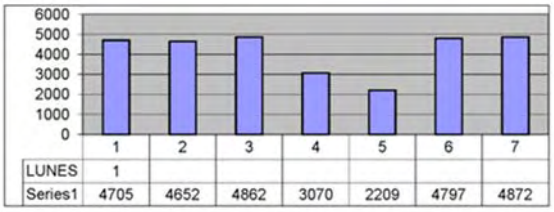
ESTACIÓN LP-20. 2+200 CARRIL DERECHO

DIA	INVERVALO HORARIO																								
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTALES
MIERCOLES	20	6	4	13	0	13	81	369	422	268	211	244	242	373	366	341	281	279	285	272	267	192	109	47	4705
JUEVES	23	11	8	9	3	19	89	365	421	284	222	241	260	353	384	319	287	290	296	233	208	235	69	23	4652
VIERNES	23	17	19	14	10	15	41	385	473	287	230	247	276	413	344	315	290	269	296	233	208	235	153	69	4862
SABADO	40	24	14	4	9	15	24	118	123	164	191	201	266	224	184	141	129	170	157	237	230	184	148	73	3070
DOMINGO	20	3	1	7	5	13	77	58	64	70	107	123	153	159	144	109	124	154	191	185	178	148	78	38	2209
LUNES	16	9	8	12	7	17	79	369	430	279	229	251	277	364	342	315	316	277	283	288	259	217	105	48	4797
MARTES	23	8	6	5	5	15	86	359	469	287	196	256	283	343	388	343	282	371	320	276	233	180	103	35	4872
MEDIA LABORALES	21	10,2	9	10,6	5	15,8	75,2	369	443	281	218	248	268	369	365	327	291	297	296	260	235	212	108	44,4	4778
MEDIA FESTIVOS	30	13,5	7,5	5,5	7	14	50,5	88	93,5	117	149	162	210	192	164	125	127	162	174	211	204	166	113	55,5	2640
MEDIA TOTAL	165	78	60	64	39	107	477	2023	2402	1639	1386	1563	1757	2229	2152	1883	1709	1810	1828	1724	1583	1391	765	333	4167





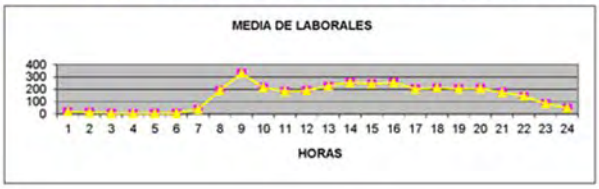


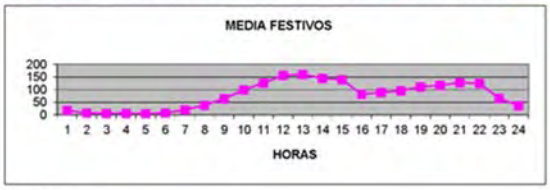


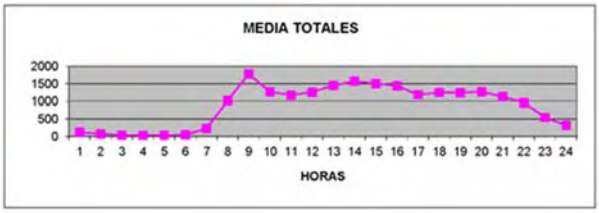
PERIDO DE AFORO DEL 7 AL 13 DE JUNIO DE 2011

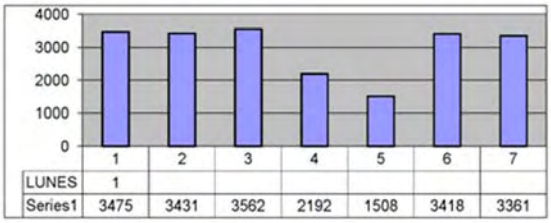
ESTACIÓN LP-20. 2+200 CARRIL IZQUERDO

DIA	INVERVALO HORARIO																								
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTALE
MIERCOLES	10	9	4	2	0	5	50	201	321	213	195	206	207	269	249	254	222	203	211	217	164	127	79	57	3
JUEVES	12	12	4	8	7	4	41	185	340	208	163	174	223	253	242	260	213	219	213	204	174	130	98	44	3
VIERNES	31	26	9	3	9	8	21	189	320	217	204	193	245	287	251	254	182	232	217	176	175	158	100	55	3
SABADO	25	9	11	12	10	6	10	57	87	138	169	195	192	163	175	98	106	115	117	125	140	130	62	40	2
DOMINGO	11	5	0	1	0	8	30	20	41	60	85	118	129	127	106	66	71	77	105	110	116	120	70	32	1
LUNES	15	7	2	2	4	7	39	199	346	230	163	181	224	237	222	261	198	192	194	222	204	149	74	46	3
MARTES	17	6	6	2	2	8	37	171	328	202	193	191	229	237	260	249	195	212	189	217	155	150	65	40	3
MEDIA LABORALES	17	12	5	3,4	4,4	6,4	37,6	189	331	214	184	189	226	257	245	256	202	212	205	207	174	143	83,2	48,4	3
MEDIA FESTIVOS	18	7	5,5	6,5	5	7	20	38,5	64	99	127	157	161	145	141	82	88,5	96	111	118	128	125	66	36	1
MEDIA TOTAL	121	74	36	30	32	46	228	1022	1783	1268	1172	1258	1449	1573	1505	1442	1187	1250	1246	1271	1128	964	548	314	2





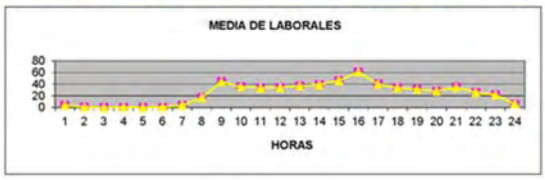


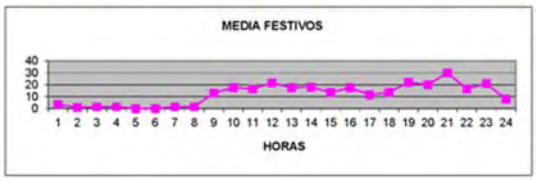


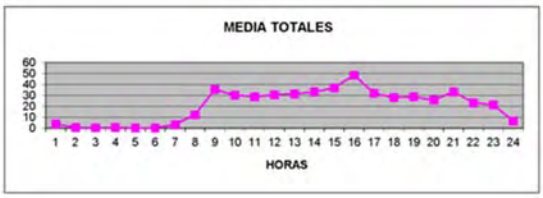
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

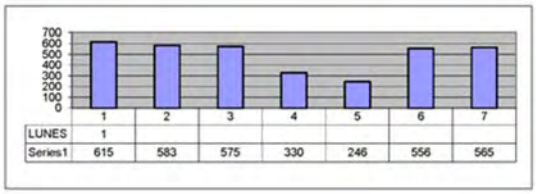
PERIODO DE AFORO DE 17 A 23-4-2013 — ESTACIÓN . LP-3. CRUCE EL MOLINO-P.K. 3+300 CARRIL DE SALIDA-SENTIDO LOS LLANOS/S.C. DE LA PALMA

DIA	INVERVALO HORARIO																								
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTALES
MIERCOLES	5	0	0	1	0	0	4	10	53	45	33	38	38	34	49	54	46	34	42	34	33	31	30	1	615
JUEVES	6	0	0	1	1	1	6	20	40	36	48	27	33	43	42	62	31	44	35	31	28	24	19	5	583
VIERNES	2	1	0	0	0	0	2	16	41	30	30	30	37	35	57	62	40	32	31	21	32	35	26	15	575
SABADO	3	1	3	0	0	0	3	1	18	22	19	28	19	25	17	19	13	13	22	19	36	17	17	15	330
DOMINGO	4	1	0	3	0	0	0	2	8	13	14	15	16	11	10	16	10	14	22	21	24	16	25	1	246
LUNES	6	2	0	0	0	0	4	17	47	36	24	38	31	41	39	62	47	33	25	22	44	18	16	4	556
MARTES	1	0	0	0	0	1	4	20	41	30	33	38	46	43	44	65	37	26	24	32	36	22	17	5	565
MEDIA LABORALES	4	0,6	0	0,4	0,2	0,4	4	16,6	44,4	35,4	33,6	34,2	37	39,2	46,2	61	40,2	33,8	31,4	28	34,6	26	21,6	6	579
MEDIA FESTIVOS	3,5	1	1,5	1,5	0	0	1,5	1,5	13	17,5	16,5	21,5	17,5	18	13,5	17,5	11,5	13,5	22	20	30	16,5	21	8	288
MEDIA TOTAL	3,857	0,71	0,43	0,71	0,14	0,29	3,29	12,3	35,4	30,3	28,7	30,6	31,4	33,14	36,9	48,6	32	28	28,7	25,7	33,3	23,3	21,4	6,57	496



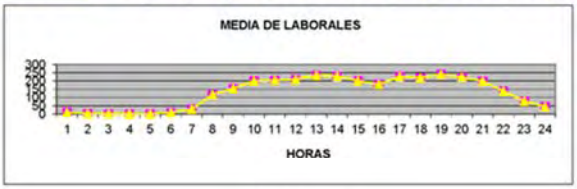


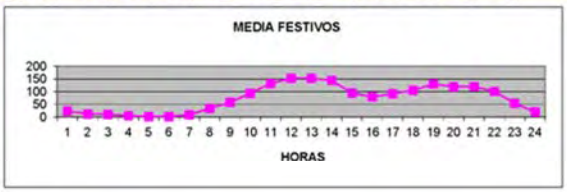


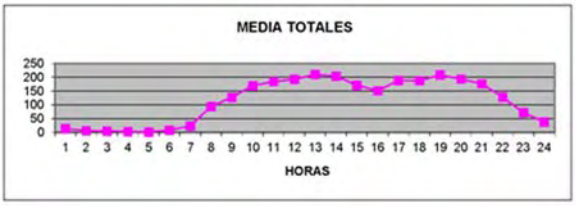


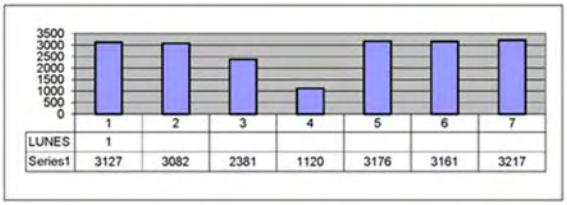
PERIODO DE AFORO DE 25-4-2013 1-5-2013 — ESTACIÓN . LP-3. P.K.3+300 CRUCE EL MOLINO-CARRIL DERECHO-SAN PEDRO-RAQUETA

DIA	INVERVALO HORARIO																								
HORAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	TOTALES
JUEVES	6	8	0	1	3	4	35	139	189	213	203	203	219	214	229	169	196	219	225	210	196	146	70	30	3127
VIERNES	16	3	5	4	0	6	33	126	147	178	190	212	231	241	197	172	199	197	235	209	203	155	81	42	3082
SABADO	29	15	10	5	0	5	12	51	78	148	197	231	231	207	140	95	124	135	165	158	135	120	62	28	2381
DOMINGO	18	10	12	6	4	0	5	18	38	39	67	74	75	81	50	64	61	75	95	81	105	83	46	13	1120
LUNES	9	1	0	0	0	8	23	124	153	232	191	202	229	227	188	196	321	234	245	227	169	113	54	30	3176
MARTES	13	3	3	2	0	13	39	113	145	181	204	205	239	232	201	182	211	221	244	253	199	136	79	43	3161
MIERCOLES	6	2	0	0	1	15	17	85	140	197	237	222	248	225	193	179	204	229	247	217	228	142	109	74	3217
MEDIA LABORALES	10	3	2	1	1	9	29	117	155	200	205	209	233	228	202	180	226	220	239	223	199	138	79	44	3153
MEDIA FESTIVOS	24	13	11	6	2	3	9	35	58	94	132	153	153	144	95	80	93	105	130	120	120	102	54	21	1751
MEDIA TOTAL	14	6	4	3	1	7	23	94	127	170	184	193	210	204	171	151	188	187	208	194	176	128	72	37	2752









EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA

DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

EL FUNCIONARIO HABILITADO

Francisco Hernández Martín

S/C de La Palma a 21 enero de 2015

8. CONCLUSIONES

Como resultado del estudio realizado podemos destacar los siguientes puntos:

- Durante los últimos cinco años el municipio de Santa Cruz de La Palma ha disminuido su población, según una tendencia débil pero constante, que supone una disminución del 4,41% en el año 2013 respecto a la cifra de 2009 o, en términos absolutos, 754 habitantes menos en cinco años.

  La isla ha sufrido igualmente un descenso poblacional en el mismo periodo (2009-2013) del 1,63% (1.413 habitantes), si bien considerando un intervalo temporal mayor, desde el año 2000 el incremento demográfico ha sido del 3,09% aún con una gran crisis económica en la última mitad del periodo.

  Sin embargo las proyecciones demográficas calculadas en el PIOLP preveían que la tendencia cambiase de signo a partir del año 2012 en la magnitud que se expone en la siguiente tabla, tomada de dicho instrumento de ordenación, si bien el desfase entre la población prevista por el PIOLP en dicho año 2012 para Santa Cruz de La Palma (18.072) y la realmente empadronada en dicho año (16.705), induce a dudar de la proyección demográfica propuesta en el PIOLP

Proyección propuesta HIPOTESIS MINIMA.		Habitantes 2012	Habitantes 2016	Habitantes 2038
Barlovento	y = -0,0004x² + 42,221x + 1880,6	2514	2683	3611
Puntallana	y = -0,0004x² + 42,646x + 1899,5	2539	2710	3647
San Andrés y Sauces	y = -0,0008x² + 88,144x + 3926,1	5248	5601	7539
Zona NE	**y = -0,0015x² + 173,01x + 7706,1**	**10301**	**10993**	**14797**
Garafía	y = -0,0003x² + 32,76x + 1459,2	1950	2081	2802
Puntagorda	y = -0,0003x² + 34,974x + 1557,8	2082	2222	2991
Tijarafe	y = -0,0004x² + 48,617x + 2165,4	2895	3089	4158
Zona NO	**y = -0,001x² + 116,35x + 5182,4**	**6927**	**7393**	**9951**
Breña Alta	y = -0,0004x² + 47,005x + 6776,9	7482	7670	8703
Breña Baja	y = -0,0003x² + 30,804x + 4441,2	4903	5026	5704
Santa Cruz de La Palma	y = -0,001x² + 113,54x + 16370	18072	18527	21023
Zona E	**y = -0,0016x² + 191,35x + 27588**	**30458**	**31223**	**35430**
Los Llanos de Aridane	y = -0,0011x² + 131,97x + 19027	21006	21534	24436
El Paso	y = -0,0004x² + 49,164x + 7088,2	7826	8022	9103
Tazacorte	y = -0,0003x² + 38,133x + 5497,7	6070	6222	7061
Zona O	**y = -0,0019x² + 219,27x + 31613**	**34901**	**35778**	**40600**
Fuencaliente	y = -0,0003x² + 34,797x + 1549,9	2072	2211	2976
Villa de Mazo	y = -0,0007x² + 86,461x + 3851,1	5148	5494	7395
Zona S	**y = -0,001x² + 121,26x + 5401**	**7220**	**7705**	**10371**

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

- Aunque el índice de motorización aumenta levemente en toda la isla, el índice de matriculación de vehículos sigue una senda descendente por causa, sin duda, de la crisis económica. La relación entre ambos datos obliga a suponer un aumento significativo de la edad del parque móvil de la isla. En el caso de Santa Cruz de La Palma, los ratios entre número

de turismos y número total de vehículos por cada mil habitantes son de 433,22/1.000 y 673,15/1.00, respectivamente.

- Sólo el 36,75% de la población censada en Santa Cruz de La Palma trabaja en otro municipio, frente al 63,25% que trabaja en él. La ciudad es además receptora neta de trabajadores de otros municipios de la isla. Este dato, sumado al uso mayoritario del vehículo privado como medio de transporte, explica en gran medida el déficit de plazas de aparcamiento que afecta directamente al ámbito de estudio de influencia portuaria (ya que la mayor parte de los edificios administrativos se encuentran próximos), a pesar del esfuerzo hecho en los últimos años para ampliar la red de aparcamientos públicos. Desde nuestro punto de vista, debería continuarse dicho esfuerzo, combinándolo con una política de fomento y mejora del transporte público.

- La mayor parte de la población ocupada censada en Santa Cruz de la Palma se desplaza a su lugar de trabajo en vehículo propio -el 54,09%- siendo significativo el porcentaje de personas que acuden caminando a su trabajo -el 28,81%-. Éste último dato viene a reforzar la importancia de la movilidad interna del municipio

- El tráfico relacionado con los núcleos cercanos se realiza principalmente a través de las carreteras insulares LP-1 y LP-2, acceso al municipio desde las poblaciones del resto de la isla y, de la LP-5, ruta de acceso al Aeropuerto. A través de esta misma carretera insular LP-2 se accede, tras recorrer la LP-3, a Los Llanos de Aridane.

- El PIOLP predica el buen estado de conservación del tramo de la red viaria insular que transcurre por Santa Cruz de La Palma, limitando las intervenciones en dichos sectores a obras de reconstrucción de las carreteras LP-101 y LP-4 y de la Vía Marítima, como vía urbana vinculada al frente marítimo de la ciudad y su importancia en la ordenación de los accesos a diversos elementos de equipamiento y de servicios a nivel insular. Las obras más importantes que se prevén, ya exteriores al término municipal, están relacionadas con el cierre del anillo insular, dando acceso al puerto de Santa Cruz de La Palma, a la capital y a la variante, en servicio desde hace pocos años.

- La construcción del acceso sur al Puerto, situado en la rotonda que articula las Avenidas de Bajamar y de Los Indianos -ésta última, prolongación del frente viario marítimo de la capital- específico para el tráfico pesado con origen o destino en él, y la puesta en servicio de la Vía Exterior al casco, ambas de indudable carácter estratégico, han contribuido a racionalizar y aligerar el tráfico urbano.

  La redacción del presente documento del PTEP^{LP} supone la oportunidad de completar estas operaciones reordenando el acceso al puerto en su zona norte, mejorando la relación con la trama histórica de la ciudad, el engarce con la nueva avenida Marítima y la playa actualmente en ejecución, y permitiendo el desarrollo de un gran aparcamiento de uso público soterrado que facilite la creación de un gran espacio público estancial.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA DEL AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015