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
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.

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Puertos de Tenerife
Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

CARO & MAÑOSO
ARQUITECTOS
ASOCIADOS S.L.P.

evalúa
soluciones ambientales

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

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

"PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE SANTA CRUZ DE LA PALMA"

(DOCUMENTO DE AVANCE)

Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife

Puertos de Tenerife

Dirección y coordinación: CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.

Consultor ambiental: evalúa soluciones ambientales

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

- ÍNDICE DEL ISA -

1.- ANTECEDENTES

2.- CONTENIDO SEGÚN EL DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA ELABORAR LOS ISA DE LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE DESARROLLO:

A- MEMORIA

1.- Esbozo del contenido, criterios y objetivos de ordenación del instrumento de planeamiento y relación con otros planes y programas.

2.- Justificación del contenido ambiental específico asumido por el instrumento de planeamiento.

3. Información urbanística y ambiental orientada específicamente a la redacción del plan, que incluirá un inventario territorial con el siguiente contenido:

a) Información urbanística orientada específicamente a la redacción del plan indicando contenidos y objetivos principales del Plan y relaciones con otros planes conexos.

b) Caracterización y delimitación espacial de las variables ambientales significativas que puedan encontrarse dentro de los límites de actuación, destacando aquellas que puedan constituir una limitación de uso, o que puedan verse afectadas de manera significativa, o potencialmente puedan sufrir mayores alteraciones en el desarrollo de las determinaciones de planeamiento. Específicamente se analizarán las características geomorfológicas, geotécnicas, topográficas e hidrográficas del terreno, así como las características paisajísticas del lugar desde los puntos de vista más frecuentes.

c) Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes con especial referencia a los que se encuentren protegidos por la legislación vigente o sean merecedores de protección en el contexto del ámbito sometido a ordenación.

d) Tipología y localización de impactos ambientales preexistentes y cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa.

4. Objetivos y criterios ambientales del plan:

Estarán referidos a la protección y mejora del patrimonio cultural y natural en relación, en su caso, con los definidos para el ámbito de ordenación y su entorno en el planeamiento de rango superior. Se considerarán, además, los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

5. Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado:

Contendrá la descripción y valoración de la problemática ambiental preexistente, y la caracterización y delimitación especial tanto de las limitaciones de uso, como de los elementos o área de valor natural o cultural que deberán ser sometidos a un régimen de protección. Se incluirá un análisis de la probable evolución del área ordenada en caso de no aplicar el plan.

6. Evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan:

a) Evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones del plan, comprendiendo los siguientes apartados: identificación de los parámetros ambientales que podrán ser afectados y de los procesos que podrán inducirse en la aplicación de las determinaciones del plan, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua y el ciclo hidrológico, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación de estos factores. Se incluirá un apartado específico que realice una estimación de la evolución del consumo de agua y energía eléctrica, de las repercusiones sobre el transporte y de la generación de residuos referida a la población prevista en el ámbito del plan.

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.

b) Caracterización de los efectos ambientales derivados de la aplicación de las determinaciones del plan, estableciendo su relación de causalidad, duración, extensión, singularidad, reversibilidad, capacidad de recuperación, signo, magnitud y significado.

c) Descripción y análisis de las alternativas contempladas, expresando sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente, y justificación detallada de la solución adoptada en relación con el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos.

d) Descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias contenidas en el propio instrumento o remitidas a sus instrumentos de desarrollo, incluyendo la justificación del cumplimiento y aplicación de medidas ambientales establecidas para el ámbito ordenado en el planeamiento general o territorial que desarrolla.

e) Descripción de los recursos naturales cuya eliminación o utilización se considera necesaria para la ejecución del planeamiento. En particular, se justificará la cantidad y procedencia de las aguas a emplear, los métodos o instalaciones previstas para su captación, depuración y reutilización o vertido, y la generación y forma de gestión de los residuos generados durante el proceso de ejecución.

7. Resumen y medidas de seguimiento según los siguientes apartados:

a) Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimiento o experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.

b) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

c) Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de todo lo 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 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.

B- PLANOS DE INFORMACIÓN

ISA-1.- Situación, Espacios Naturales y Red Natura 2000 (1:10.000)
ISA-2.- Ortoimagen (1:7.500)
ISA-3.- Zonificación usos portuarios (PUEP vigente) (1:1.500)
ISA-4.- Geología (1:5.000-)
ISA-5.- Vegetación del entorno portuario (1:5.000)
ISA-6.- Estado actual: ajardinamientos, hidrología y edificaciones (1:1.500)
ISA-7.- Diagnóstico ambiental (1:1.500)
ISA-8.- Alternativas y simulaciones paisajísticas (1:varias)

C- DETERMINACIONES

D- PLAN DE ETAPAS

E- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

F- CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD

3.- CONCLUSIONES

- ANEXOS:

Anexo I: Fichas del Banco de Datos de Biodiversidad (Fuente: IDEcan).

MEMORIA

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

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA) relativo al **Documento de Avance del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma** (en adelante PTEPLP), se realiza a petición de la **Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife**, con dirección a efectos de notificaciones en Avda. Francisco La Roche nº 49, C.P. 38.001, Santa Cruz de Tenerife, siendo el Director Redactor del PTEPLP el Arquitecto **D. Ángel Caro y D. Joaquín Mañoso (**CARO & MAÑOSO, ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.)

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.

Antes de indicar el documento de referencia de aplicación para el desarrollo del ISA, 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.

Por lo tanto, teniendo en cuenta esta consideración, la normativa que sirve de referencia para la elaboración del presente ISA, 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"*** (aprobada con fecha 12 de febrero de 2007 -BOC núm. 31-**).**

Finalmente, en relación a la posible aplicación para la elaboración del ISA del PTEPLP en base al "***Documento de referencia para elaborar el Informe de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de infraestructuras portuarias, aeroportuarias y equipamiento puntuales.Exp.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, y no para la evaluación ambiental de la ordenación pormenorizada de una infraestructuras existentes. 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 desarrollo de infraestructuras portuarias, aeroportuarias, equipamientos comerciales, así como otros equipamientos puntuales asimilables, que se caracterizan por consumir una gran cantidad de 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)*

Este **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** ha sido elaborado por la empresa **Evalúa Soluciones Ambientales, S.L.**, con la participación de los siguientes técnicos:

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

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

2.- CONTENIDO SEGÚN EL DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA ELABORAR LOS ISA DE LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE DESARROLLO

A) MEMORIA

Tal y como se justificó en el punto 1 "Antecedentes", para el desarrollo de este punto, se procederá a copiar los epígrafes de 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"***, indicando si fuera necesario en qué punto de la Memoria de Información y/o de la Memoria de Ordenación del Plan Territorial Especial se localiza la información que da respuesta al epígrafe, o en su caso, desarrollando en su totalidad el mismo. En este sentido, hay que destacar que un criterio básico del ISA es la no duplicación de la información.

1.- ESBOZO DEL CONTENIDO, CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO Y RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS

El contenido de este apartado está recogido en los siguientes puntos del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma:

*** Memoria de Información:**

- **Punto 1** "Antecedentes".
- **Punto 4** "Descripción sintética del Plan de Utilización de Espacios Portuario de Santa Cruz de La Palma".
- **Punto 5** "Determinaciones del Planeamiento General y Especial para el ámbito Portuario".
- **Punto 6** "Consideraciones sobre el Plan Insular de Ordenación de La Palma".
- **Punto 7** "Directrices de Ordenación General".
- **Punto 11**"Marco legal aplicable".

*** Memoria de Ordenación:**

- **Punto 1**"Justificación, necesidad y oportunidad del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma".
- **Punto 2** "Aspectos a tener en cuenta: territoriales, urbanísticos, socioeconómicos y normativos".
- **Punto 4** "Objetivos y criterios generales".
- **Punto 5** "Propuesta de Ordenación y análisis de alternativas de planeamiento".

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.- JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO AMBIENTAL ESPECÍFICO ASUMIDO POR EL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO.

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) correspondiente al **Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma (Documento de Avance)**, tal y como se indicó en el apartado de "Antecedentes", tiene por finalidad dar cumplimiento a lo establecido en la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, objetivo para cuyo cumplimiento se ha tomado como referencia la *Resolución de 28 de diciembre de 2006, relativa a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo*; si bien también se han contemplado todos aquellos aspectos que deben tenerse en cuenta en el planeamiento de desarrollo, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta.

Tal y como se recogió en el apartado de antecedentes del presente ISA, la denominación de Plan Territorial Especial hace referencia a que la Zona de Servicio Portuario 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 urbanístico de desarrollo.

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.- INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y AMBIENTAL ORIENTADA ESPECÍFICAMENTE A LA REDACCIÓN DEL PLAN, QUE INCLUIRÁ UN INVENTARIO TERRITORIAL CON EL SIGUIENTE CONTENIDO:

3.a) INFORMACIÓN URBANÍSTICA ORIENTADA ESPECÍFICAMENTE A LA REDACCIÓN DEL PLAN INDICANDO CONTENIDOS Y OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN Y RELACIONES CON OTROS PLANES CONEXOS.

El contenido de este apartado está recogido en los siguientes puntos del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma:

*** Memoria de Información:**

- **Punto 4** "Descripción sintética del Plan de Utilización de Espacios Portuario de santa Cruz de La Palma".
- **Punto 5** "Determinaciones del Planeamiento General y Especial para el ámbito Portuario".
- **Punto 6** "Consideraciones sobre el Plan Insular de Ordenación de La Palma".
- **Punto 7** "Directrices de Ordenación General".

*** Memoria de Ordenación:**

- **Punto 4** "Objetivos y criterios generales".
- **Punto 7** "Propuesta de Ordenación y análisis de alternativas de planeamiento".

3.b) CARACTERIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ESPACIAL DE LAS VARIABLES AMBIENTALES SIGNIFICATIVAS QUE PUEDAN ENCONTRARSE DENTRO DE LOS LÍMITES DE ACTUACIÓN, DESTACANDO AQUELLAS QUE PUEDAN CONSTITUIR UNA LIMITACIÓN DE USO, O QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA, O POTENCIALMENTE PUEDAN SUFRIR MAYORES ALTERACIONES EN EL DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO. ESPECÍFICAMENTE SE ANALIZARÁN LAS CARACTERÍSTICAS GEOMORFOLÓGICAS, GEOTÉCNICAS, TOPOGRÁFICAS E HIDROGRÁFICAS DEL TERRENO, ASÍ COMO LAS CARACTERÍSTICAS PAISAJÍSTICAS DEL LUGAR DESDE LOS PUNTOS DE VISTA MÁS FRECUENTES.

La caracterización ambiental del ámbito del PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma, además de por lo recogido en el presente punto del ISA, se ve complementada en dos aspectos muy concretos por la información recogida en el siguiente punto de la **Memoria de Información**:

- **Punto 3** "Marco Físico y Socioeconómico".

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.

1º.- CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO (INVENTARIO)

El Inventario Ambiental recoge las siguientes variables:

- Clima
- Geología y topografía
- Geotecnia
- Geomorfología
- Hidrología
- Hidrogeología
- Suelos
- Espacios naturales sometidos a protección
- Vegetación y flora
- Fauna
- Población
- Percepción paisajística
- Valores patrimoniales

a) CLIMA

Los fenómenos de tipo climático para Santa Cruz de La Palma y la zona litoral de Breña Alta que afectan al ámbito portuario pueden resumirse del siguiente modo:

El ámbito de estudio recibe la influencia de los vientos alisios de manera notoria.

La estación termopluviométrica más completa y fiable existente en el entorno del Puerto de Santa Cruz de La Palma es la C-139-M/O: Santa Cruz Palma (aeropuerto), estimándose que la variabilidad espaciotemporal de los datos meteorológicos en ese sector queda suficientemente representada con esta estación. Las principales características meteorológicas se desglosan en la Tabla 1.

- **Precipitaciones:**

La pluviometría media anual oscila en torno a 513,8 mm. Los periodos más lluviosos se corresponden con los meses de noviembre, diciembre y enero, si bien también son representativos octubre, febrero y marzo.

El verano es seco, con precipitaciones casi nulas en julio y agosto, y bajas en mayo, junio y septiembre. Las medias anuales para los periodos considerados, así como la precipitación máxima registrada y año de la misma se detallan en el siguiente cuadro:

ESTACIÓN	PRECIPITACIÓN (mm)		
		MÁXIMA	
C139-M/O: Santa Cruz Palma	ANUAL MEDIA	EN UN MES	MES Y AÑO
	513,8	390,1	Noviembre de 1965

ISLA: LA PALMA ESTACIÓN: SANTA CRUZ PALMA.- C139 - M / O				ALTITUD 80 / 70 m		LATITUD NORTE 28º 41' 30"/28º 40' 30		LONGITUD OESTE 17º 45' 30"		PERIODO 1945 - 2010		
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
PRECIPITACIÓN MEDIA MENSUAL (mm)	99,6	50,4	40,5	14,6	5,2	1,4	0,3	1,8	11,9	74,8	131,1	82,2	513,8
PRECIPITACIÓN MÁXIMA EN UN MES (mm)	374,3	267,3	135,9	75	23,7	13,4	5,1	14,8	49,8	243,7	390,1	279,4	963,9
AÑO PRECIPITACIÓN MÁXIMA EN UN MES	1957	1956	1962	1977	1949	1966	1932	1958	1961	1957	1965	1962	1957
TEMPERATURA MEDIA MENSUAL (ºc)	18,0	17,9	18,4	18,7	19,8	21,2	22,5	23,4	23,5	22,7	20,7	18,9	20,5

Tabla 1. Principales características meteorológicas; cuadro resumen (periodo 1945-2010). Fuente: AEMET - Canarias Occidental.

A continuación se adjunta imagen de representación gráfica de la distribución mensual de la pluviometría:

ESTACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
C139-M/O: 1945 - 2010	99,6	50,4	40,5	14,6	5,2	1,4	0,3	1,8	11,9	74,8	131,1	82,2	513,8

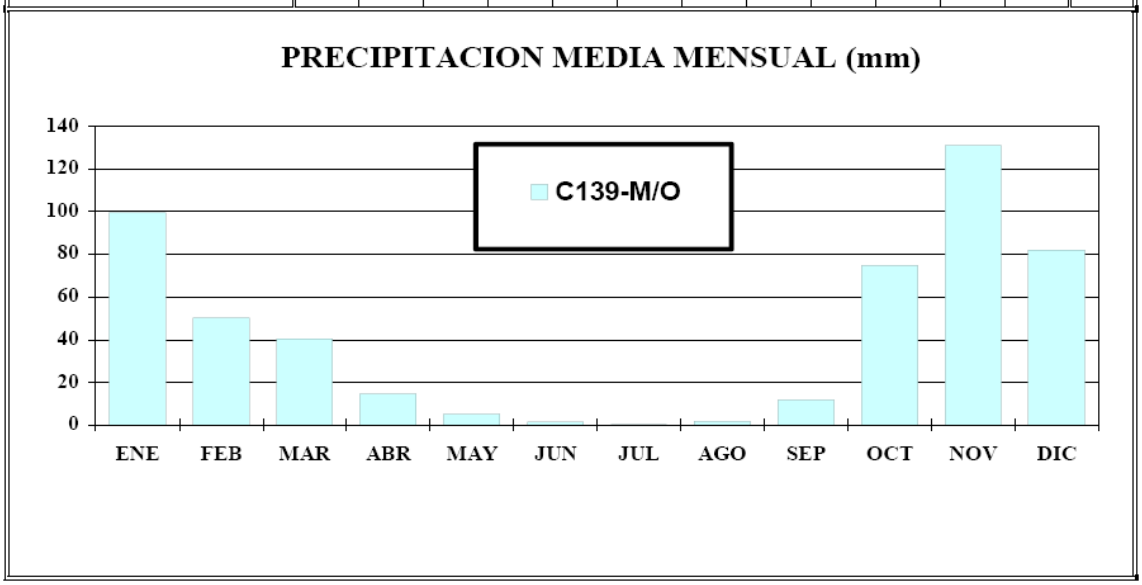


Tabla 2. Gráfico de las Precipitaciones media mensual. Fuente: AEMET-Canarias occidental.

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.

- **Temperatura:**

La temperatura anual media oscila en torno a 20,5 ºc. Los meses más cálidos son julio, agosto y septiembre, y los más fríos enero y febrero. Los valores de las temperaturas anuales medias se recogen en el siguiente cuadro

ESTACIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	AÑO
C139-M/O: 1945 - 2010	18,0	17,9	18,4	18,7	19,8	21,2	22,5	23,4	23,5	22,7	20,7	18,9	20,5

A continuación se adjunta imagen de representación gráfica de la distribución mensual de la media de las temperaturas:

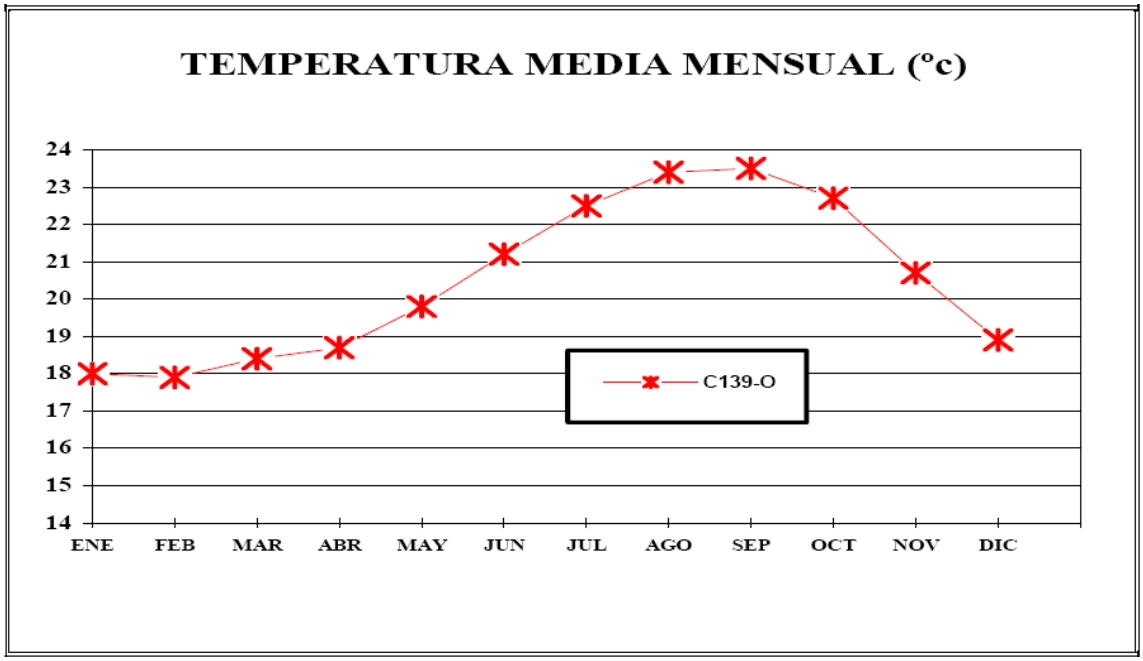


Tabla 3. Gráfico de las Temperaturas medias mensuales en la zona del Risco de La Concepción. Fuente: AEMET-Canarias occidental.

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.

La humedad relativa media anual es del 78%

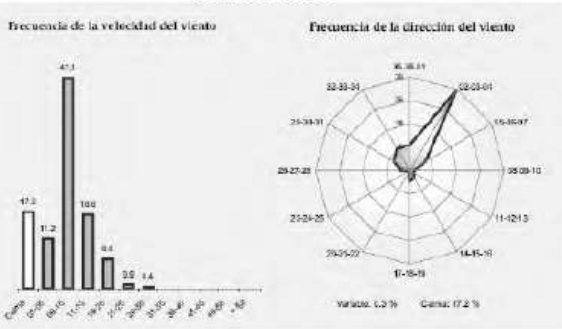
- **Viento:**

La zona presenta una buena calidad del aire debido a la exposición abierta a los vientos locales (de componente norte y nordeste principalmente). Para obtener los datos de viento se han consultado los siguientes datos:

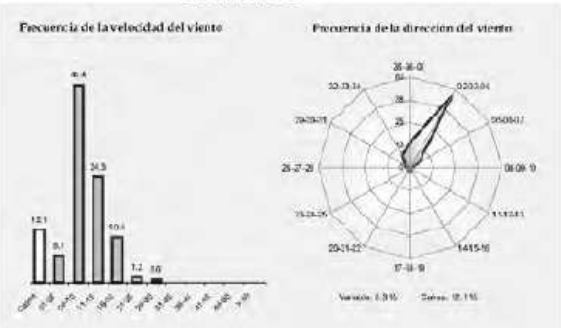
Los datos del Agencia Estatal de Meteorología para el aeropuerto de Mazo reflejan los siguientes valores para los diferentes meses:

ENERO

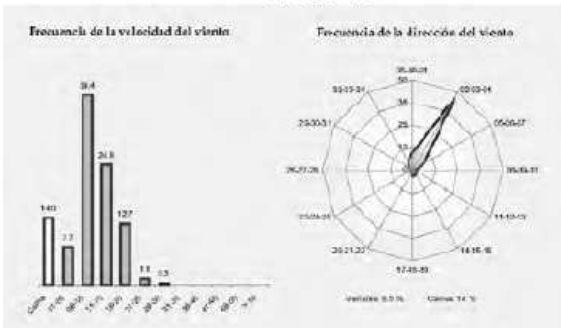
FEBRERO



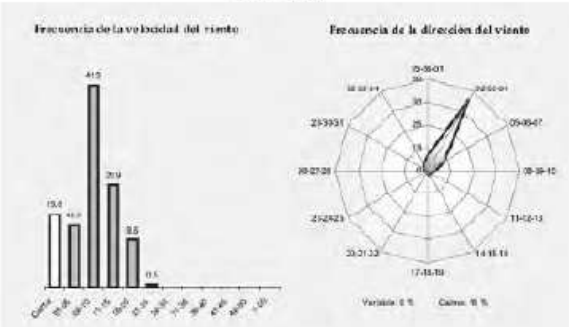
MARZO



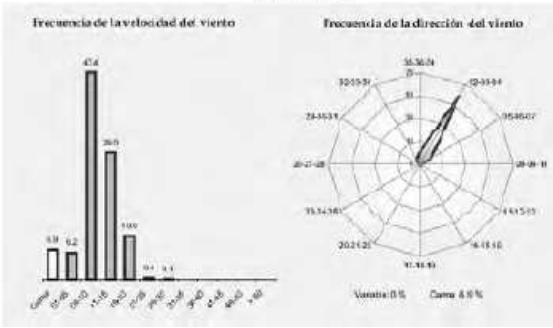
ABRIL



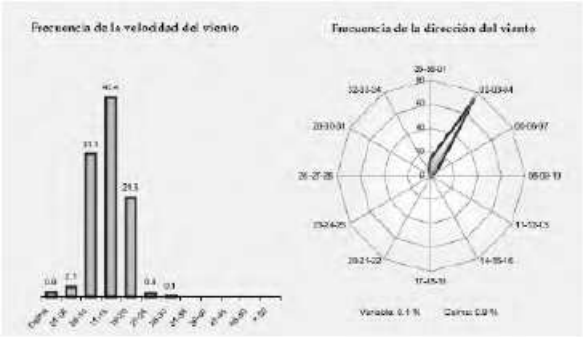
MAYO



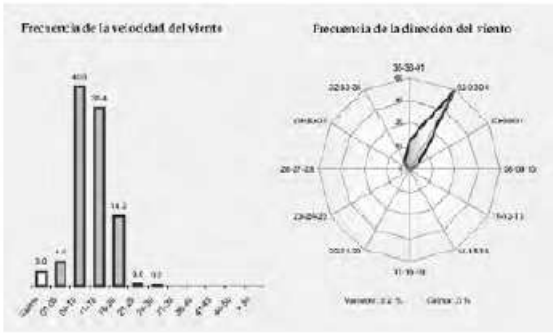
JUNIO



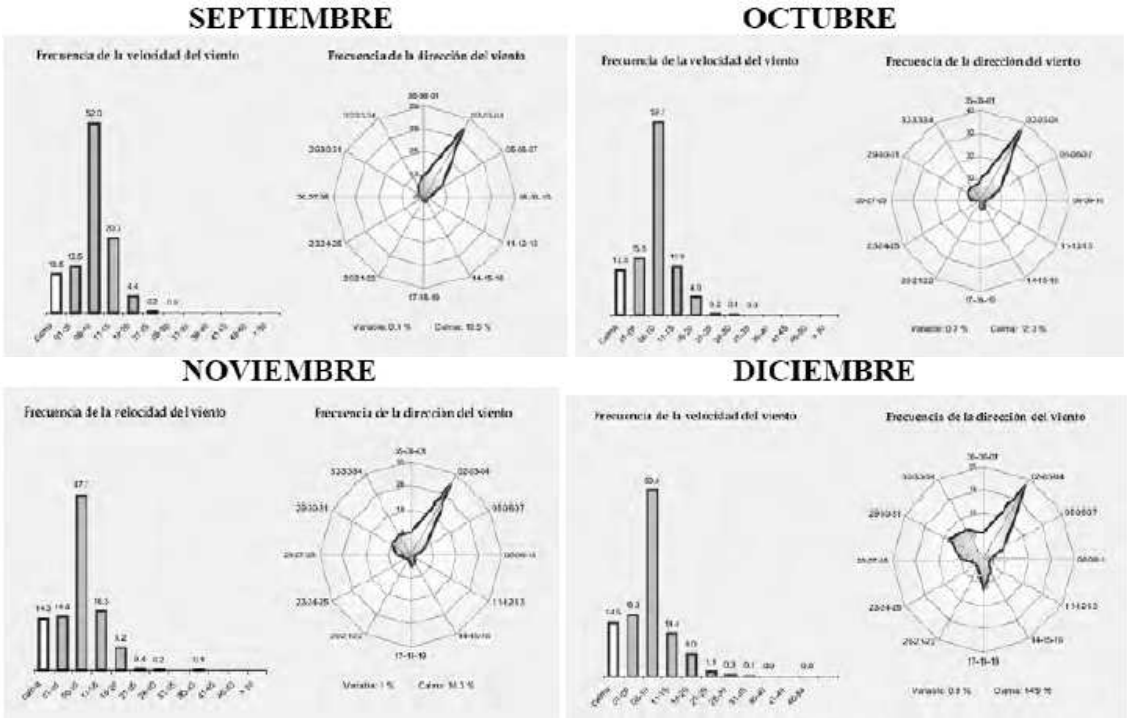
JULIO



AGOSTO



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.



Datos de climatología aeronáutica del Agencia Estatal de Meteorología referentes al Aeropuerto

De los datos anuales anteriores se puede concluir que los vientos predominantes en la zona proceden principalmente del NE y ENE, con una frecuencia elevada de vientos con velocidades por encima de los 8 m/s. Existen periodos en el año con vientos en dirección NW y rachas en invierno con dirección SW y WSW.

- **Clasificación climática:**

El clima de la zona de estudio puede considerarse como estepario cálido con verano seco, de acuerdo con la zonificación establecida en el Atlas Interinsular de Canarias. El Índice de Aridez de Martonne, define una clasificación climática basada en la duración del periodo árido a lo largo del año, cuya expresión es:

$$A = \frac{1}{2} \cdot \left[\left(\frac{P}{T+10} \right) + \left(\frac{12 \cdot p}{t+10} \right) \right]$$

Dónde:

P es la precipitación media anual expresada en mm,
T es la temperatura media anual expresada en ºc,
p es la precipitación total mensual del mes más seco, y
t es la temperatura media mensual del mes más seco, expresada en ºc.

Los tipos climáticos definidos por este índice se plasman en el siguiente cuadro:

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.

Tipo climático	Índice A
Muy seco o desértico	0 – 5
Seco o estepario	5 – 15
Semiárido o mediterráneo	15 – 20
Subhúmedo	20 – 30
Húmedo	30 – 60
Muy Húmedo	> 60

En la zona de estudio dicho índice tiene el valor de:

Estación	Índice A	Tipo climático
C139-M/O: Santa Cruz Palma	8,48	Seco o estepario

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.

b) GEOLOGÍA Y TOPOGRAFÍA (ver plano ISA-04)

La Isla de La Palma se puede caracterizar por la existencia de dos grandes unidades lito-estratigráficas, separadas por una nítida discordancia erosiva que representa un periodo de inactividad volcánica de aproximadamente un millón de años (o más) de duración:

1.- El Complejo Basal, que forma el núcleo de edad superior a 3 millones de años, representado principalmente por materiales volcánicos submarinos y rocas intrusivas.

2.- Las Unidades Volcánicas Subaéreas, constituidas por un conjunto de litologías volcánicas subaéreas (lavas, piroclastos, diques etc.) que recubren el Complejo Basal y que han sido emitidas durante los últimos 2 millones de años.

En el volcanismo posterior a la elevación del Complejo Basal, el Plan Hidrológico Insular de la Palma (2001) y CSIC, 2001 distingue cinco edificios principales. De más moderno a más antiguo son los siguientes: Dorsal Sur, Bejenado, Cumbre Nueva, Taburiente II y Taburiente I (Fig. 1).

El Puerto de Santa Cruz de La Palma se encuentra anexo al Edificio Cumbre Nueva, fase tardía del Edificio Taburiente II en su desplazamiento hacia el sur. Esta unidad se caracteriza por presentar sucesivos apilamientos de lavas, con sus niveles escoriáceos asociados e, intercalados en ocasiones, materiales piroclásticos correspondientes a antiguos conos enterrados. Se aprecian asimismo niveles de almagre más o menos desarrollado en algunos puntos de la secuencia.

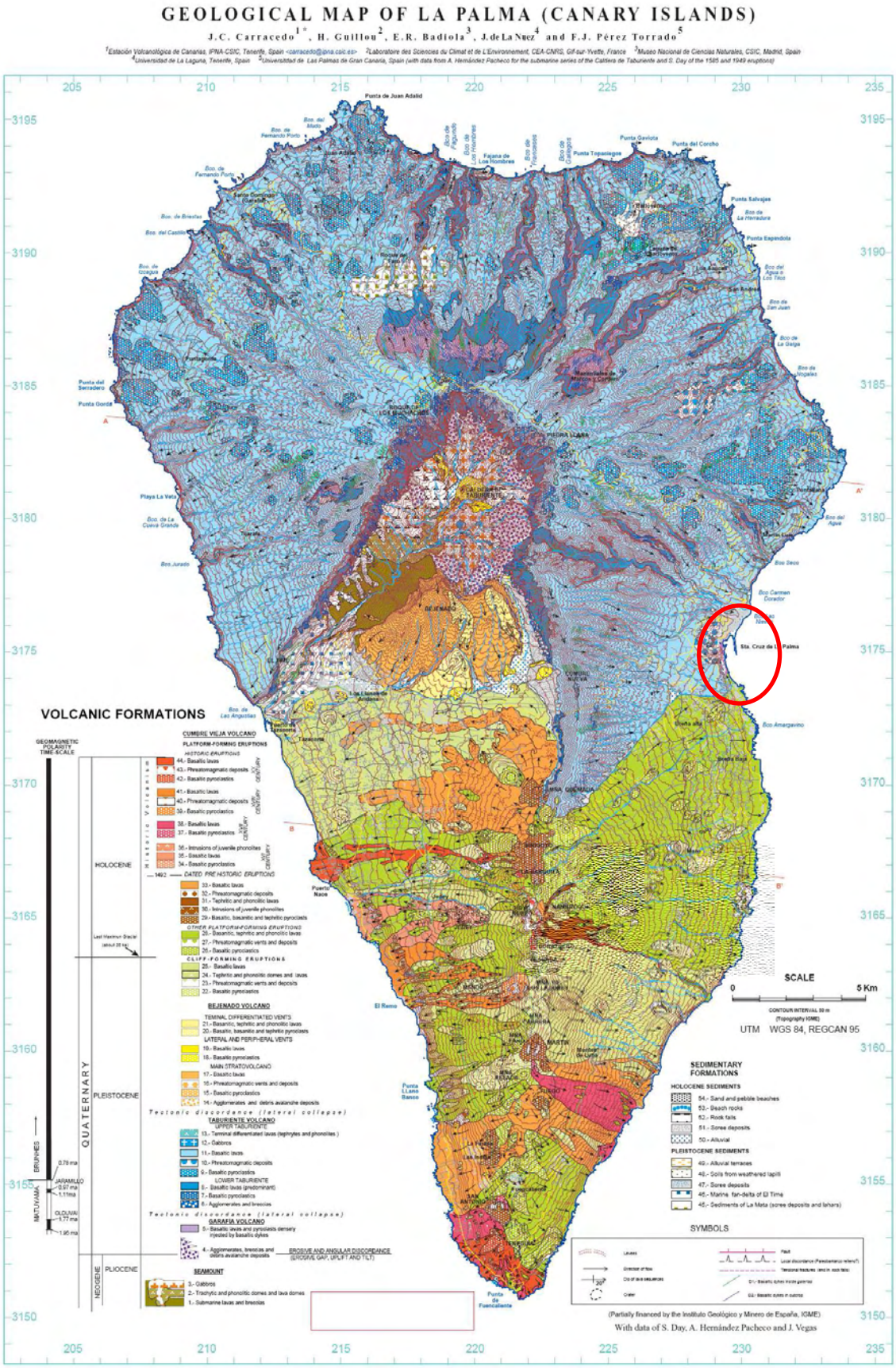


Fig. 1.- Mapa geológico de la Isla de La Palma. Fuente: CSIC (2001).

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.

El cráter del Volcán del Risco de La Concepción (cono volcánico que caracteriza que define el paisaje de Santa Cruz de La Palma), se corresponde con volcán submarino tipo "*tuff-cone*" con episodios freatomagmáticos que dieron lugar a la formación de un aglomerado volcánico, que presenta diferentes grados de soldadura y que se encuentra rodeado por las series volcánicas subaéreas Antiguas (Edificio Cumbre Nueva - Taburiente II).

Este aglomerado volcánico presenta soporte de matriz, está bastante soldado, aunque en superficie se encuentra muy fisurado en la base y zona central (ver foto):

Vista del cono volcánico de "La Caldereta" desde el espaldón portuario.

A continuación se incluyen las **unidades litológicas** identificadas por el mapa geológico de la isla de La Palma (fuente IDECAN), tanto para el ámbito portuario como para el entorno inmediato:

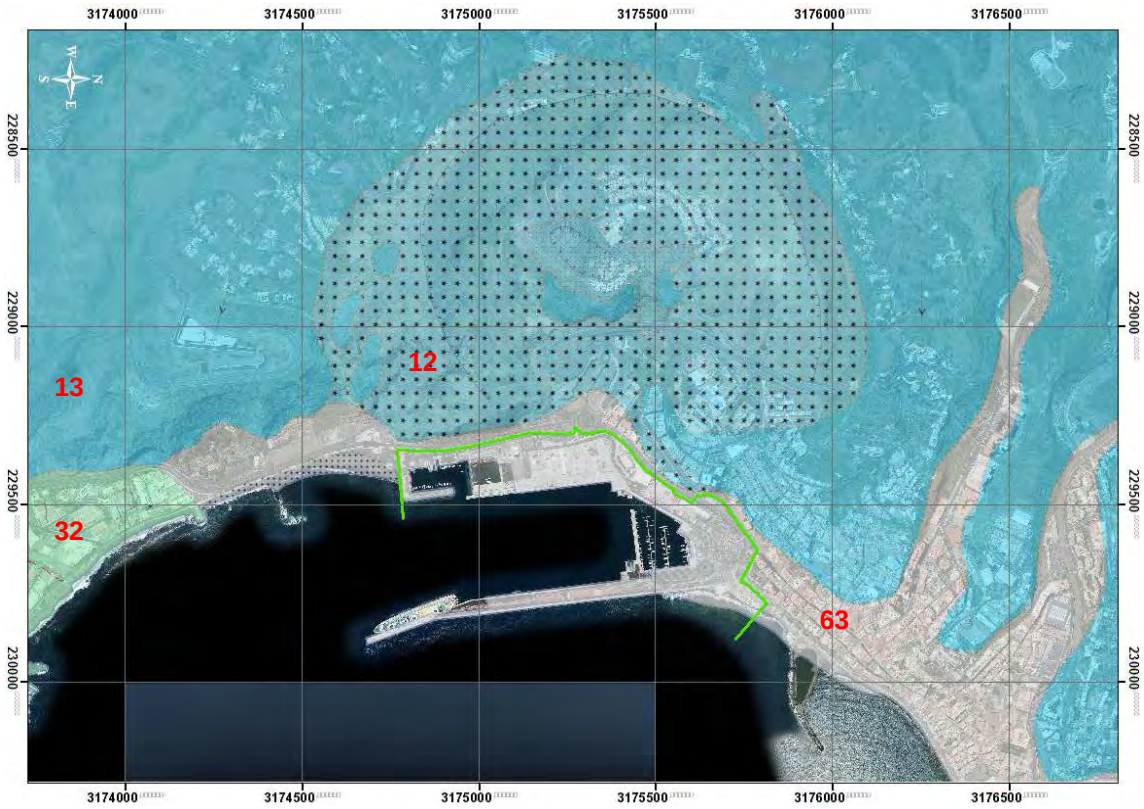


Fig. 2.- Litología. Fuente: IDECanarias Mapa Geológico.

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.

Gobierno de Canarias — GRAFCAN

Mapa Geológico de Canarias

Litologías de La Palma

EDIFICIO VOLCÁNICO TABURIENTE. TRAMO SUPERIOR

Coladas basálticas (13)
Depósitos freatomagmáticos (12)
Piroclastos basálticos (11)

ERUPCIONES FORMANDO PLATAFORMA Y ACANTILADO COSTERO. INDIFERENCIADAS

Coladas basálticas (32)

SEDIMENTOS HOLOCENOS

Aluvial (relleno de barrancos) (63)

Piroclastos basálticos [11]

Estratigráficamente se intercalan en la formación o a techo de la misma. Los conos y depósitos piroclásticos del tramo tienden a concentrarse en los pasillos de rifts. Fuera de ellos hay pocos conos o depósitos piroclásticos intercalados en las lavas y los diques son muy escasos.

Depósitos freatomagmáticos [12]

En la actividad del Edificio Taburiente superior hubo erupciones freatomagmáticas. A este tipo eruptivo corresponden los conos hidromagmáticos litorales cuyos restos afloran entre piedemontes en el acantilado de la costa del puerto de Punta Gorda, en la Laguna de Barlovento y, de forma espectacular, en el centro freatomagmático de La Galga.

De todas las erupciones freatomagmáticas, la más espectacular es, sin duda, la de La Galga, localizada en la cabecera del barranco del mismo nombre. Con una anchura de cráter de más de 1 km, este centro eruptivo se sitúa en el techo de la unidad. Sus materiales explosivos y laháricos se extienden aguas abajo hasta apoyarse en el cono de San Bartolomé, discurriendo hasta la costa por la Punta de La Galga.

Coladas basálticas [13]

Las lavas del tramo superior presentan una gran uniformidad estructural y morfológica, apareciendo en potentes secciones debajo y encima de la mayoría de los conos volcánicos de los ejes de rifts mencionados.

La mayoría de las coladas se dispone radialmente desde la zona central del dominio. Se observa asimismo un incremento en la inclinación de estas coladas, siempre periclinal, pero acentuando su buzamiento hacia la zona central. Esto sugiere la formación en las fases finales de la actividad, de un edificio centralizado en la actual cabecera de la Caldera de Taburiente y que pudo superar los 3.000 m.

Petrológicamente, estas coladas tienen composiciones variadas. La mayoría son basaltos aunque hay también tefritas haüynicas.

Coladas basálticas [32]

Forman principalmente el flanco NE y O de Cumbre Vieja y la zona al este de Fuencaliente. Las coladas de esta unidad descienden hacia el mar desde sus centros de emisión en la zona de cumbre, fosilizando casi en su totalidad el acantilado del apilamiento de lavas de la unidad nº27 de leyenda. Ganaron terreno al mar y formaron una plataforma muy visible a lo largo de la costa. Todas las emisiones son de composición basáltica.

Erupciones prehistóricas y recientes

En esta formación están incluidas las erupciones holocenas excepto las históricas. Se consideran tres grupos de volcanes dispersos a lo largo del eje de rift.

Aluvial (relleno de barrancos) [63]

Además de los descritos en los barrancos de Las Angustias y El Riachuelo, hay otros cursos menores en la isla que también llevan depósitos sedimentarios actuales.

Depósitos aluviales de alguna importancia se encuentran en los cauces medios y bajos de los barrancos del flanco SE del Dominio Taburiente, en las inmediaciones de Santa Cruz de La Palma (barrancos de Carmen Dorador, la Madera, El Río, Las Nieves y Juan Mayor) y en el cauce final de los barrancos del este (del Agua, San Juan, La Galga, Hondo, Nogales y Seco).

El depósito aluvial del barranco de Las Angustias alcanza un desarrollo más importante, debido a la intensidad de los procesos erosivos en las paredes e interior de la inestable Caldera de Taburiente. Son especialmente destacables las zonas de depósito aluvial del río Taburiente (cauce alto del de Las Angustias) y el tramo bajo del de Las Angustias, por debajo de la cota de 250 m.

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.

Desde el punto de vista geológico se puede concluir que el ámbito de actuación se encuentra dentro de un entorno urbano, donde la litología superficial primigenia ha sido totalmente ocupada, debiendo destacar además que gran parte del recinto portuario se ha construido ganando terreno al mar.

Esta descripción de la geología caracteriza a su vez la topografía del ámbito, donde tal y como se aprecia en los planos adjuntos, la topografía actual es el resultado de los rellenos antrópicos realizados (ver mapas de elevaciones y pendientes).

Por lo tanto, en el ámbito del PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma, no existen valores geológicos que deban ser objeto de protección y/o conservación.

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

- **MAPA DE ELEVACIONES:**

Fuente: Sistema de Información Territorial del Gobierno de Canarias y Grafcan (http://visor.grafcan.es/visorweb/)

- **MAPA DE PENDIENTES:**

Fuente: Sistema de Información Territorial del Gobierno de Canarias y Grafcan (http://visor.grafcan.es/visorweb/)

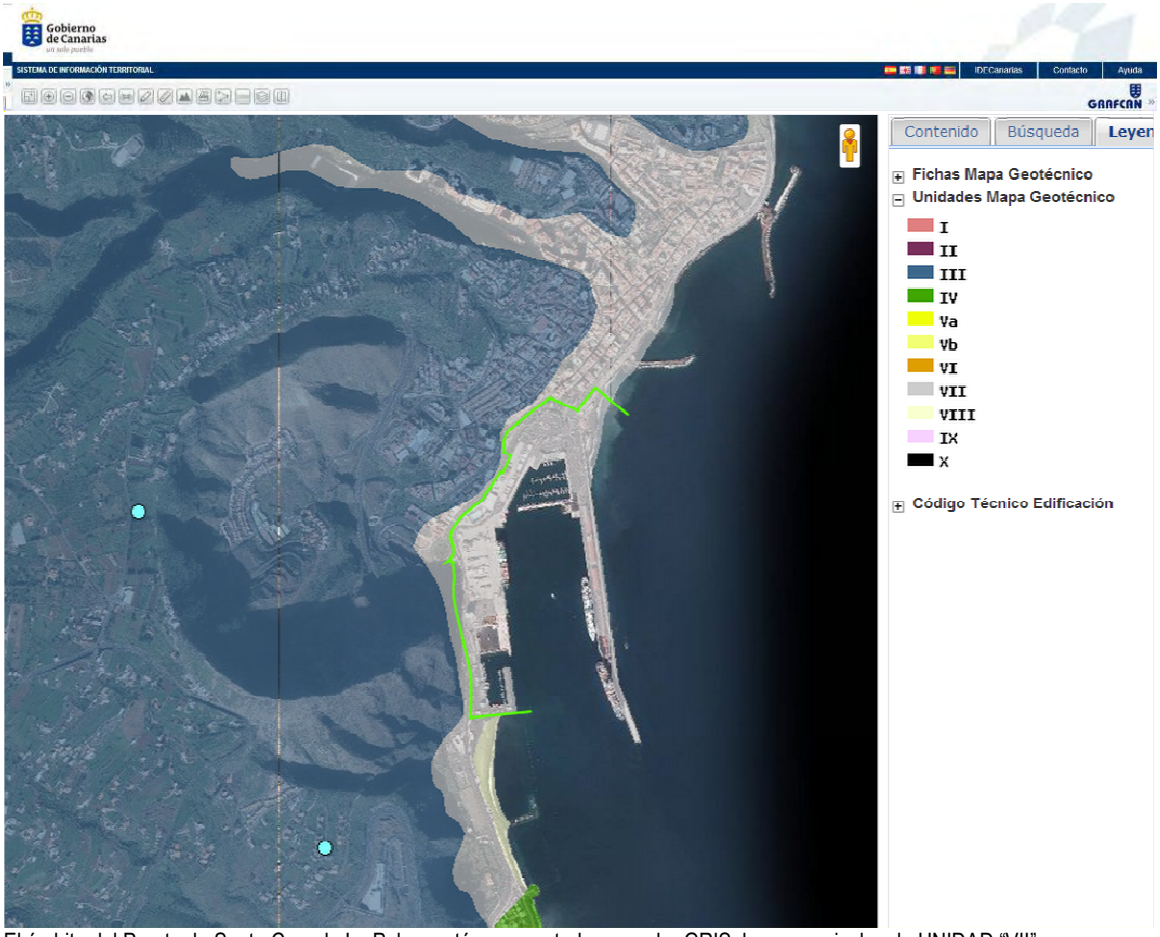
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

c) GEOTÉCNIA

Para el desarrollo de este apartado se cuenta con la información contenida en el **Sistema de Información Territorial del Gobierno de Canarias y Grafcan** (http://visor.grafcan.es/visorweb/), concretamente la carpeta denominada "Mapa Geotécnico".

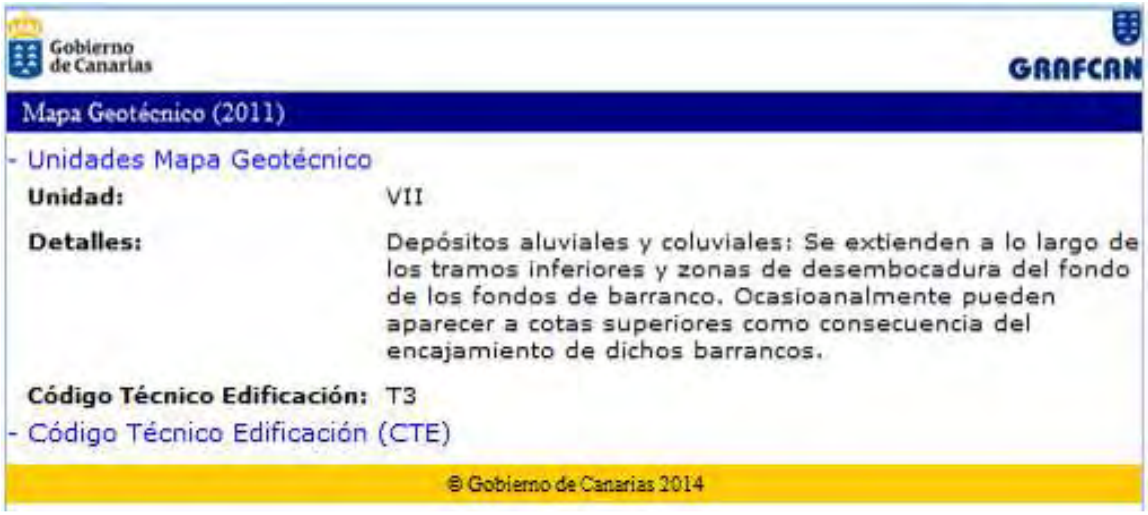
Del análisis de esta información, se puede concluir que el conjunto de las dársenas portuarias están dentro de la UNIDAD "rellenos antrópicos", asignándole el CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN "T3", correspondiendo por lo tanto con terrenos desfavorables.

En las siguientes imágenes se refleja la información aportada por el Gobierno de Canarias, de donde se extrajo la conclusión anterior.

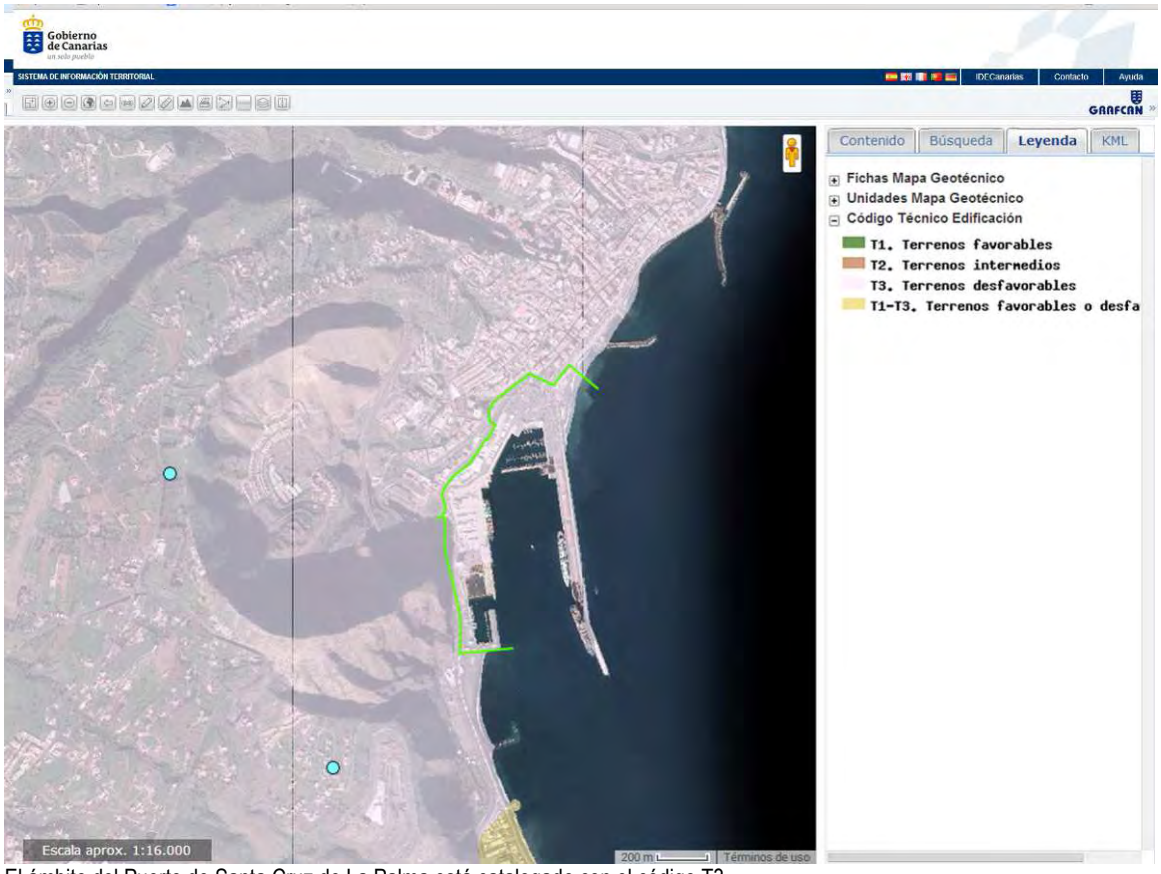


El ámbito del Puerto de Santa Cruz de La Palma está representado con color GRIS, lo que equivale a la UNIDAD "VII".

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.



Ficha correspondiente a la UNIDAD "VII", de donde se extrajeron las conclusiones del párrafo anterior.



El ámbito del Puerto de Santa Cruz de La Palma está catalogado con el código T3

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.

Por lo tanto, desde el punto de vista geotécnico, y teniendo en cuenta el Mapa Geotécnico del Gobierno de Canarias (año 2014), se puede concluir que el ámbito de estudio está conformado principalmente con rellenos de origen antrópico, lo que no impide el desarrollo urbanístico del Puerto, ya que, tal y como ocurre en todos los Puertos, son superficies perfectamente urbanizables.

c) GEOMORFOLOGÍA

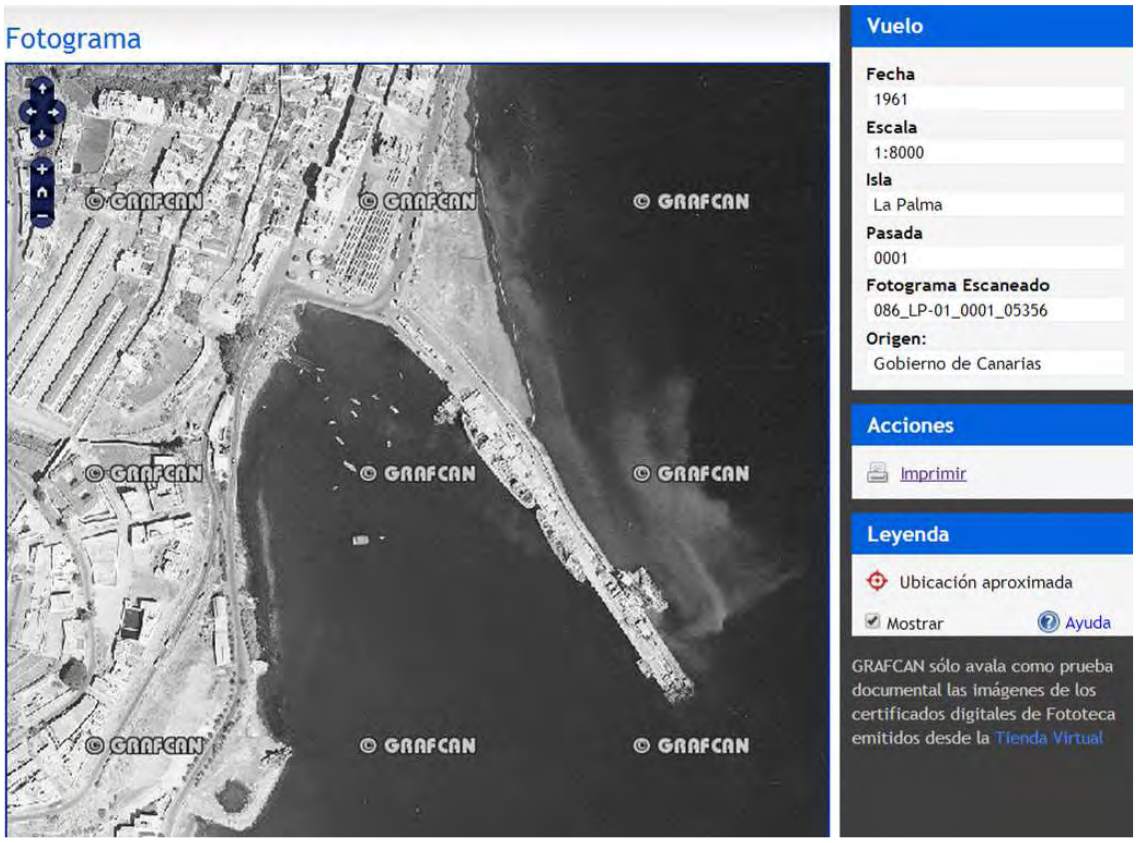
El análisis geomorfológico del espacio portuario se encuentra condicionado por la importante transformación que ha sufrido el ámbito natural sobre el que se emplaza. Estas modificaciones se reflejan en la creación de **explanadas artificiales** que han ganado terreno al mar, alterando la primitiva línea de costa.

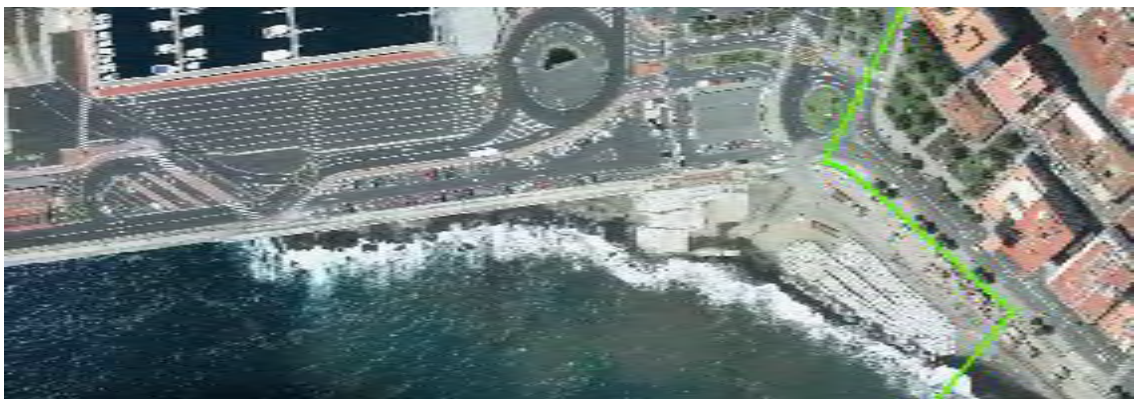
En las imágenes adjuntas se observa las explanadas portuarias desde tomadas desde el mirador de La Caldereta y/o el viario de acceso:

Vistas panorámicas del ámbito portuario donde se aprecia la modificación de la línea de costa original

En el extremo norte del Puerto, en la actualidad se está procediendo a la ejecución de la obra denominada "Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma (promovido por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y cofinanciado por la unión Europea). En este tramo de costa, la geomorfología litoral tampoco se corresponde con la primigenia, ya que en un pasado reciente albergaba en superficie instalaciones deportivas y naves, además de estar condicionada la playa de bolos/callaos por el propio dique de abrigo, el cual permitió el acopio de materiales:

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.





Imágenes donde se aprecia la evolución del extremo norte de la zona de servicio portuario (franja litoral). La primera se corresponde con el año 1961 (fuente Idecan), la segunda con el año 2009 (fuente Google Earth y la tercera con 2013 (fuente Google Earth.

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 las siguientes imágenes se aprecia el estado de la obra en enero de 2014, incluyendo también una imagen de archivo donde se aprecia el frente litoral antes del inicio de las obras:

Estado actual (enero 2014)

Imagen de archivo donde se aprecia se aprecia el frente litoral de Santa Cruz de La Palma antes del inicio de las obras (destaca la amplia superficie de aparcamiento y las instalaciones (naves y deportivas) antes de su demolición.

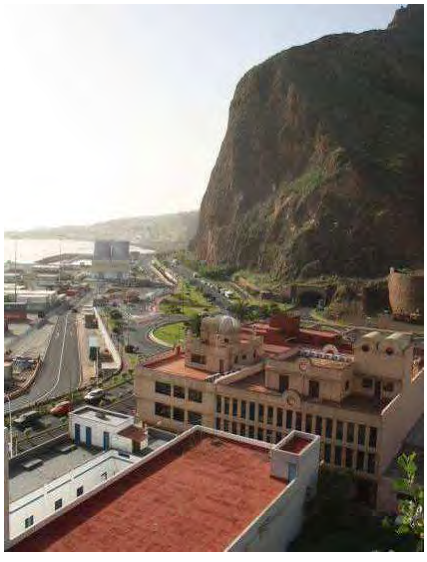
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

Por otro lado, fuera de la Zona de Servicio Portuario, anexa al puerto deportivo-pesquero , se localiza la Playa de Bajamar (playa de arena con diques de protección), la cual, sin llegar a corresponderse con la línea de costa original, si que aporta cierta naturalidad a la actual geomorfología costera:

Playa de Bajamar desde mirador situado en La Grama.

Detalles de la Playa de Bajamar

Por lo tanto, desde el punto de vista geomorfológico, se puede concluir que el ámbito de estudio carece de valores, estando éstos fuera de de la zona de servicio terrestre del Puerto, correspondiéndose con el perfil acantilado del cono de La Caldereta.



Perfil vertical del cono de La Caldereta y del Risco de La Concepción.

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.

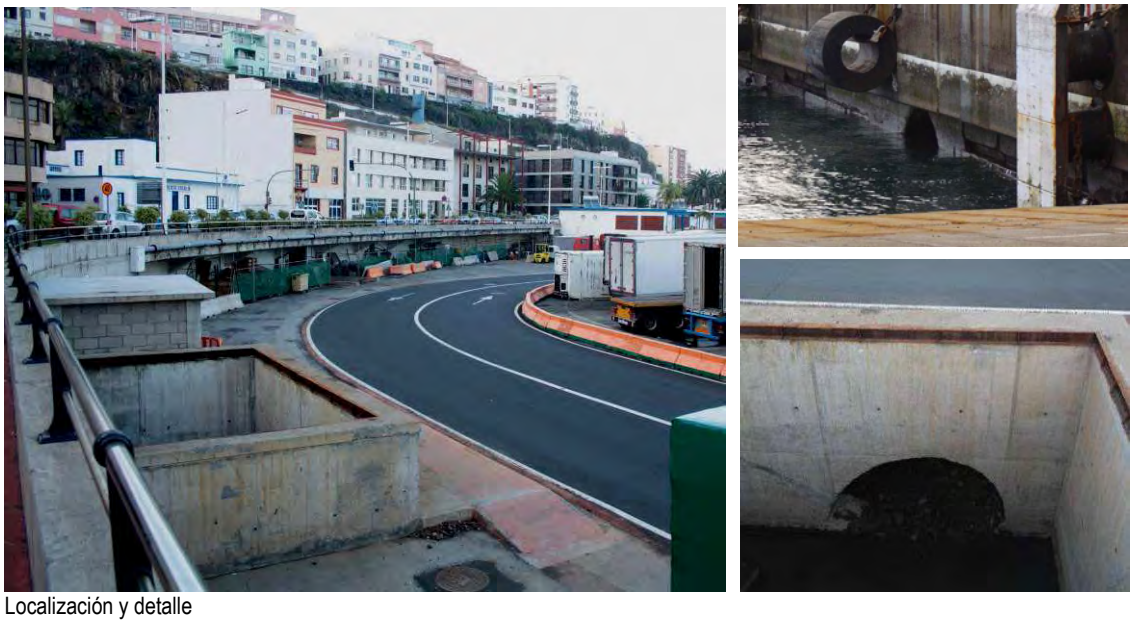
d) HIDROLOGÍA (ver plano ISA-06)

En la dársena del Puerto de Santa Cruz de La Palma desembocan las 2 conducciones de drenaje que canalizan hasta el mar la escorrentía superficial del entorno de Santa Cruz de La Palma:

Fuente: Autoridad Portuaria

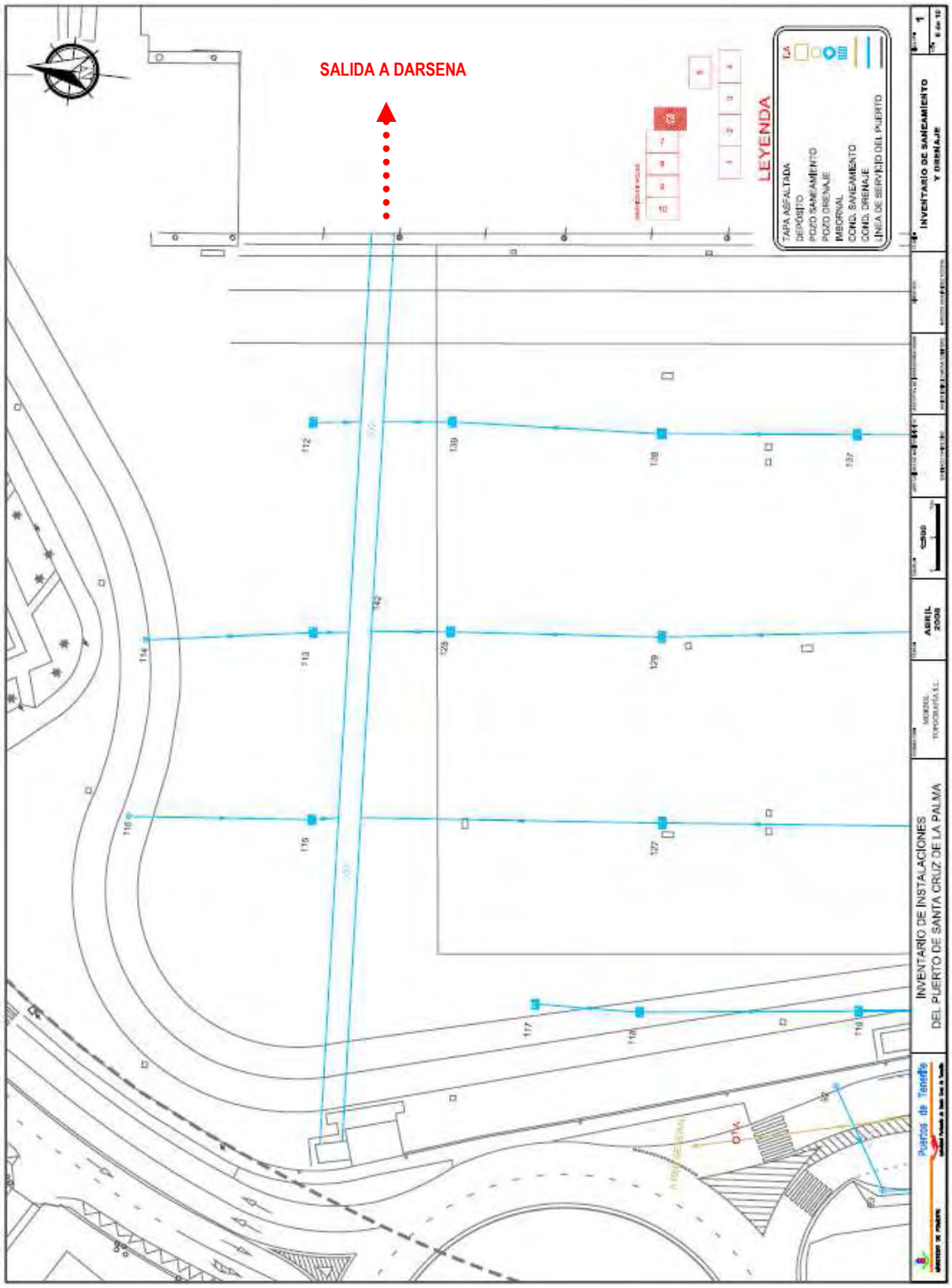
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

- Conducción de drenaje 1: su desembocadura se localiza en el interior de la dársena, concretamente frente a la terminal de cruceros (ver foto). Por esta desembocadura se evacuan las aguas de escorrentía procedentes del cono volcánico de La Caldereta:



Localización y detalle

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.



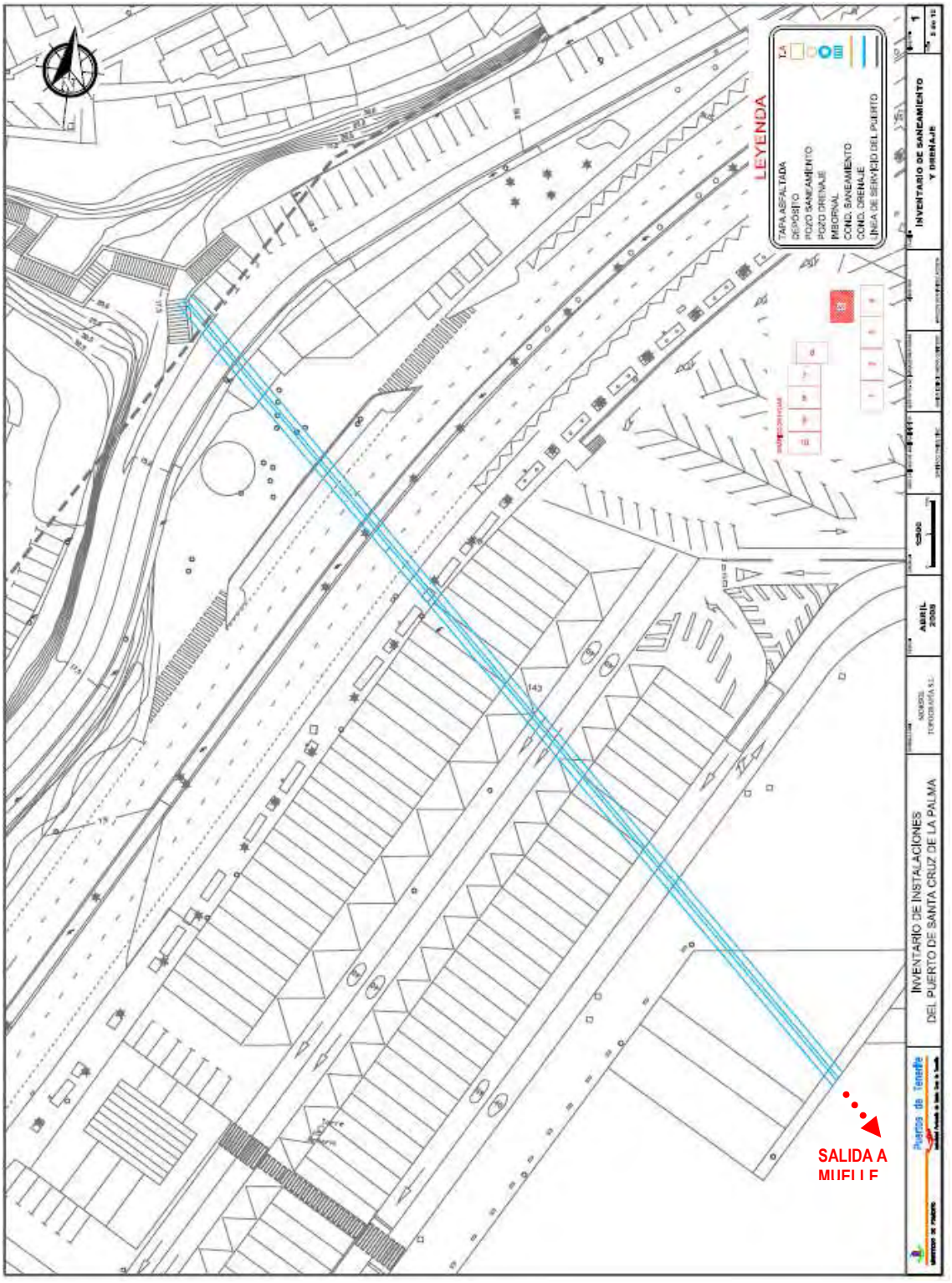
Fuente: Autoridad Portuaria

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

- **Conducción de drenaje 2:** su desembocadura se localiza en el interior de la marina deportiva:

Barrancos y barranqueras del cono de La Caldereta.

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.

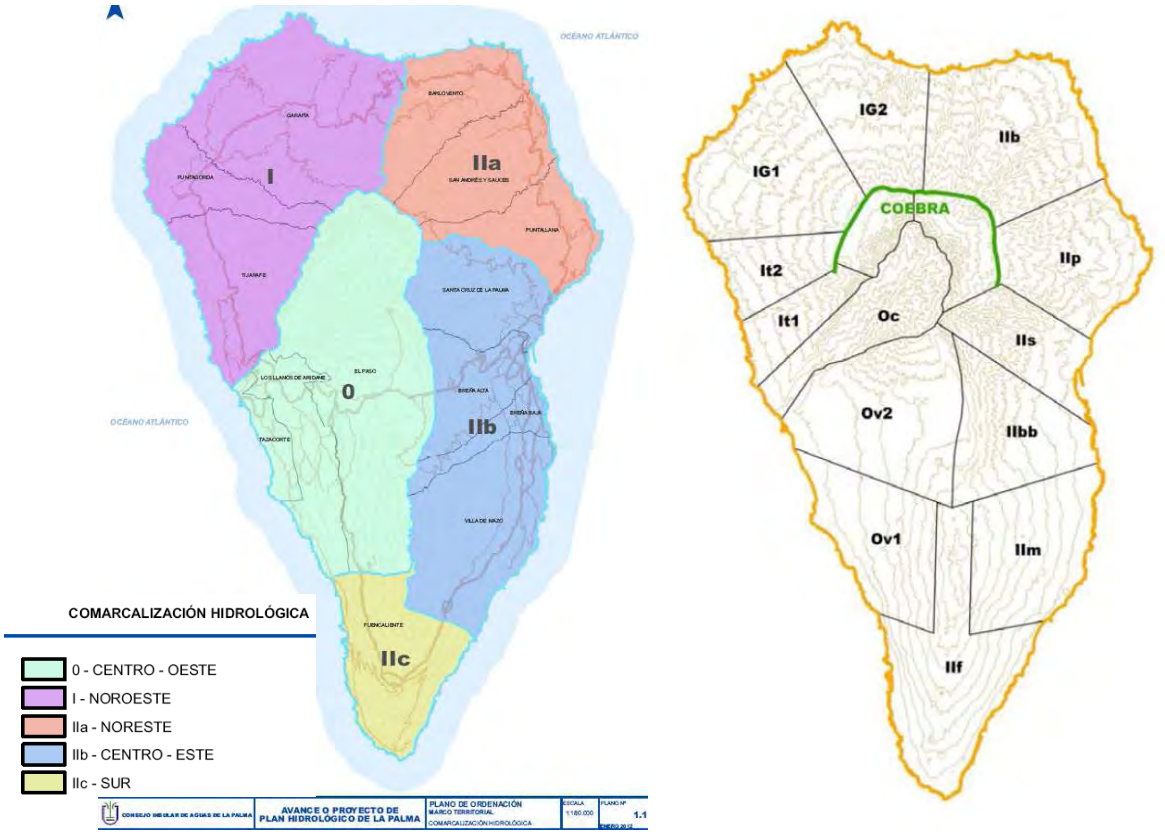


EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL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

Fuente: Autoridad Portuaria

e) HIDROGEOLOGÍA

El Puerto de Santa Cruz de La Palma, según la Actualización del Plan Hidrológico de La Palma (ANUNCIO de 25 de Julio de 2012, por el que se somete a información pública el documento del Avance del Plan Hidrológico Insular de La Palma, así como su Informe de Sostenibilidad Ambiental), está incluida dentro de la comarca hidrológica codificada "IIb", y dentro de la zonificación hidrológica "IIs":



Fuente: Actualización del Plan Hidrológico de La Palma (ANUNCIO de 25 de Julio de 2012, por el que se somete a información pública el documento del Avance del Plan Hidrológico Insular de La Palma, así como su Informe de Sostenibilidad Ambiental

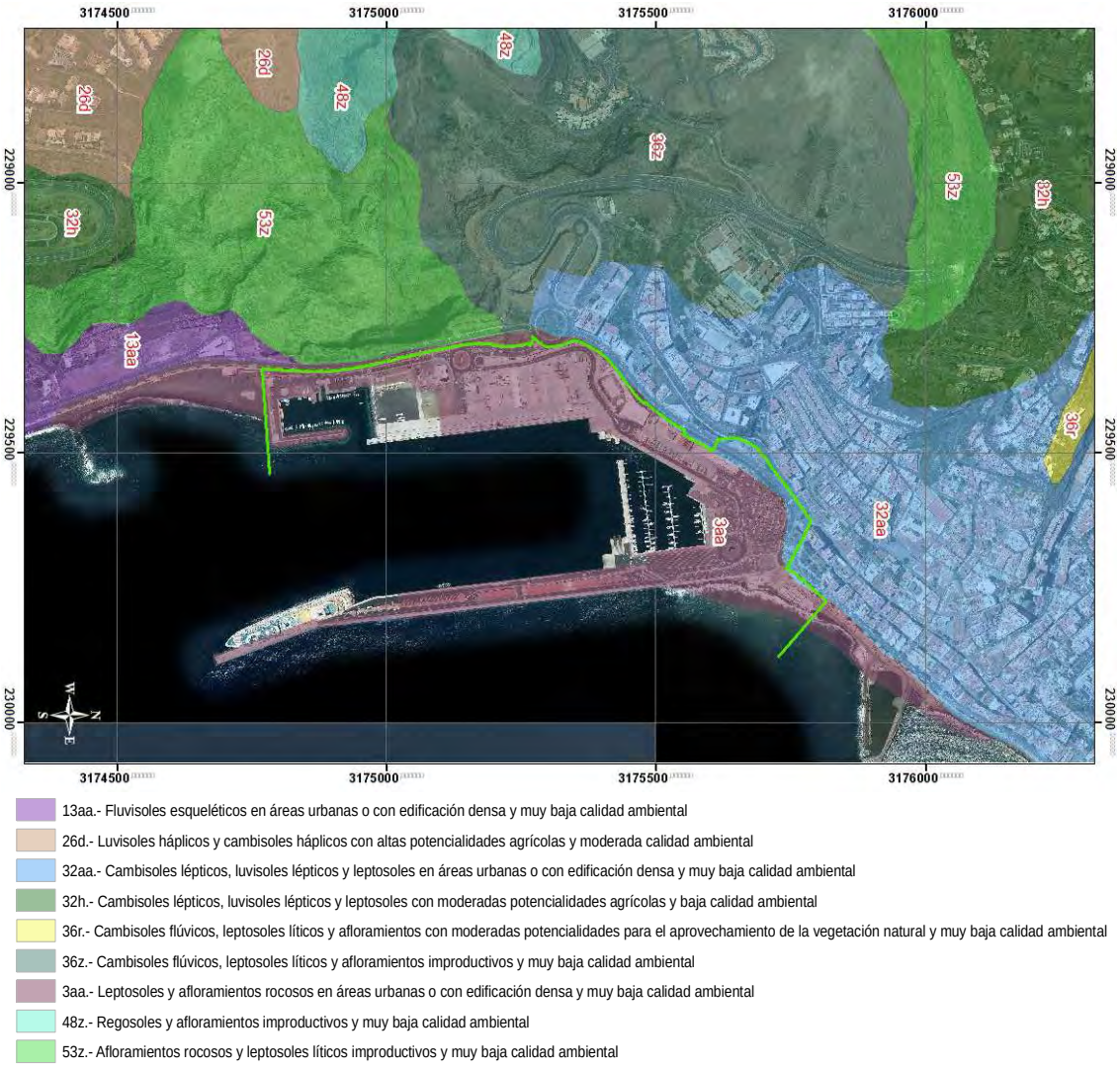
Por lo tanto, se puede concluir que la hidrogeología del ámbito de estudio carece de valores.

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.

f) SUELOS (ver plano ISA-5)

El ámbito del PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma, se corresponde con terrenos ganados al mar, por lo que carece completamente de los suelos primigenios, y por lo tanto, careciendo de suelos con valor agrológico.

En la siguiente figura, al ámbito portuario y su entorno inmediato se le asigna la presencia de "Leptosol" (Clasificación de suelo según FAO - Organización para la Alimentación y la Agricultura de Naciones Unidas -: son suelos muy delgados (espesor <30cm), sobre una roca dura (o capa cementada o material >40% CO_3Ca), de muy baja evolución). La realidad es que este suelo no está presente en la superficie del ámbito portuario, ya que se trata de terrenos de origen antrópico (espacios ganados al mar):



13aa.- Fluvisoles esqueléticos en áreas urbanas o con edificación densa y muy baja calidad ambiental
26d.- Luvisoles háplicos y cambisoles háplicos con altas potencialidades agrícolas y moderada calidad ambiental
32aa.- Cambisoles lépticos, luvisoles lépticos y leptosoles en áreas urbanas o con edificación densa y muy baja calidad ambiental
32h.- Cambisoles lépticos, luvisoles lépticos y leptosoles con moderadas potencialidades agrícolas y baja calidad ambiental
36r.- Cambisoles flúvicos, leptosoles líticos y afloramientos con moderadas potencialidades para el aprovechamiento de la vegetación natural y muy baja calidad ambiental
36z.- Cambisoles flúvicos, leptosoles líticos y afloramientos improductivos y muy baja calidad ambiental
3aa.- Leptosoles y afloramientos rocosos en áreas urbanas o con edificación densa y muy baja calidad ambiental
48z.- Regosoles y afloramientos improductivos y muy baja calidad ambiental
53z.- Afloramientos rocosos y leptosoles líticos improductivos y muy baja calidad ambiental

Elaboración propia a partir del PIO La Palma

Los únicos suelos con valor edafológico localizados dentro de la zona de servicio del Puerto se corresponden con los existentes en las zonas ajardinadas (ver imágenes adjuntas), estando estos identificados en el plano ISA-06.

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.

Detalles de las zonas ajardinadas existentes.

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.

g) ESPACIOS NATURALES SOMETIDOS A PROTECCIÓN (ver plano ISA-01 e ISA-02)

La **Red Natura 2000** es una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad, que tiene el fin de asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los hábitats más amenazados de Europa.

La declaración de **ZEPA** (Zonas de Especial Protección para Aves), emana de la *DIRECTIVA 2009/147/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.*

Las **ZEC** (Zonas Especiales de Conservación), están declaradas por la *DIRECTIVA 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997, por la que se adapta al progreso científico y técnico la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de fauna y flora silvestres.*

En relación a las ZEC, hay que tener en cuenta las siguientes leyes estatales y canarias:

LEY 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Orden ARM/3521/2009, de 23 de diciembre, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos y marítimo terrestres de la región Macaronésica de la Red Natura 2000 aprobados por las Decisiones 2002/11/CE de la Comisión, de 28 de diciembre de 2001 y 2008/95/CE de la Comisión, de 25 de enero de 2008.

DECRETO 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de estos espacios naturales.

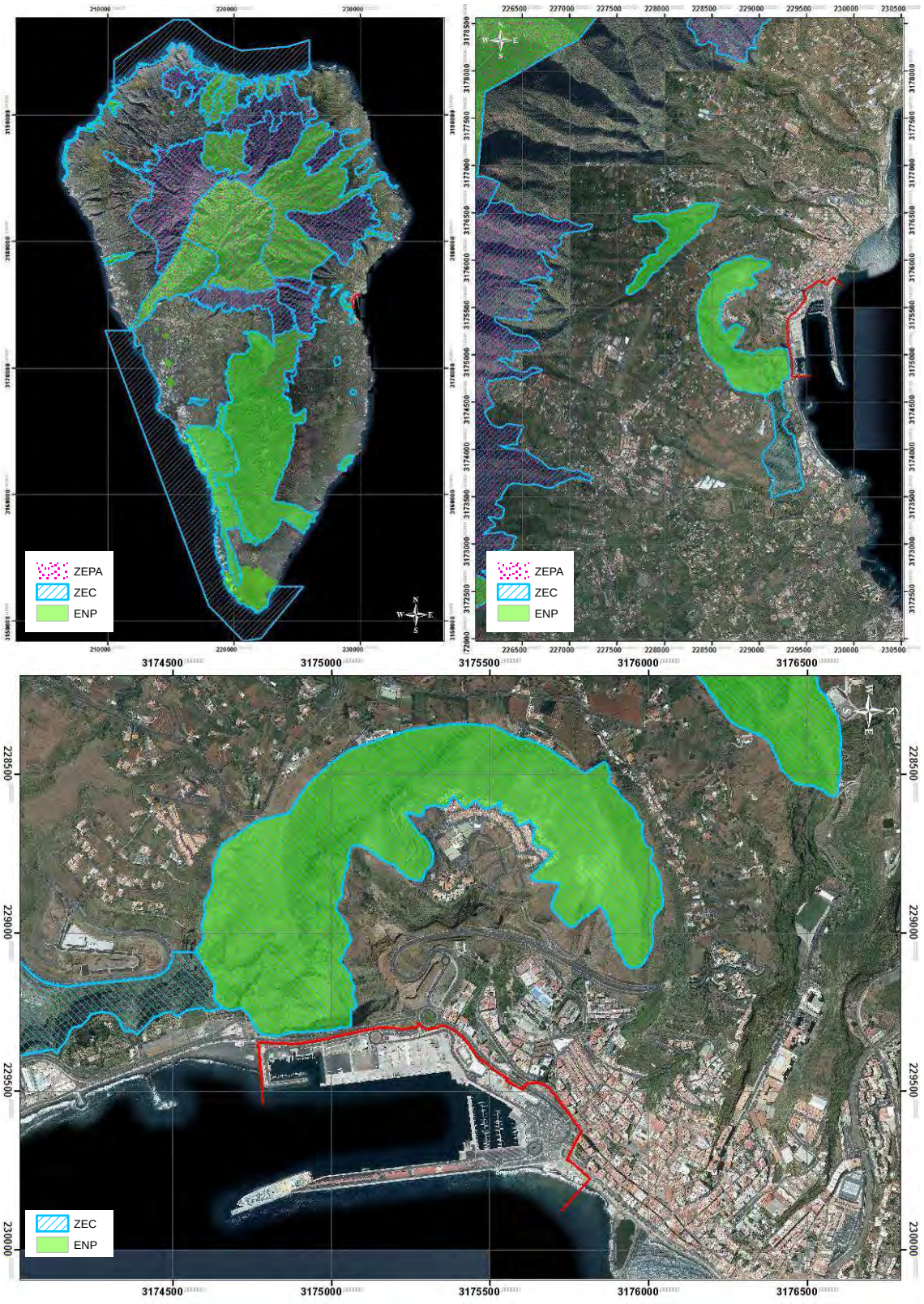
Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.

ORDEN de 18 de noviembre de 2013, por la que se aprueban las medidas de conservación de las Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en la Comunidad Autónoma de Canarias, destinadas al mantenimiento o restablecimiento de sus hábitats.

En relación a los **Espacios Naturales Protegidos** (ENP), es de aplicación 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 de Canarias* (BOC nº 60, de 15 de mayo de 2000).

Ley 11/1990, de Prevención de Impacto Ecológico, define las "**Áreas de Sensibilidad Ecológica**", no encontrándose ninguna de las allí definidas dentro del ámbito portuario.

Tras la identificación del marco legal, la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de la Palma no se incluye no se incluye dentro de ninguna de las figuras de protección citadas (ver figuras):



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.

Vistas panorámicas y de detalle de los ENP y Red Natura 2000 más cercanos al ámbito portuario.

El **Espacio Natural Protegido** más cercano**,** se corresponde con el Monumento Natural Risco de La Concepción (P-7). Este Espacio Natural Protegido es también ASE (Área de Sensibilidad Ecológica) en toda su extensión.

Las **Zonas de Especial Conservación** más cercanas, se corresponden con:

- Risco de La Concepción (165-LP, ES7020014) -coincidente con el Monumento Natural-

Nº ZEC	Denominación	
165_LP	Risco de la Concepción	
Ref. actual LIC	Ámbito	Isla
ES7020014	Terrestre	La Palma

Hábitats o especies que motivan la declaración

- Hábitats naturales:
9370 * Palmerales de Phoenix
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
8320 Campos de lava y excavaciones naturales

Normas de Protección

Normas de Conservación del Monumento Natural del Risco de la Concepción (La Palma) - BOC Nº 097. Jueves 20 de Mayo de 2004 - 1600

Decreto 151/2001, de 23 de julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias. BOC 097 miércoles 1 de agosto de 2001.
Orden de 13 de julio de 2005, por la que se determinan los criterios que han de regir la evaluación de las especies de la flora y fauna silvestres amenazadas. BOC 143, de 22/07/2005.

- Riscos de Bajamar (142-LP, ES7020076),:

Nº ZEC	Denominación	
142_LP	Riscos de Bajamar	
Ref. actual LIC	Ámbito	Isla
ES7020076	Terrestre	La Palma

Hábitats o especies que motivan la declaración

- Hábitats naturales:
8320 Campos de lava y excavaciones naturales
8310 Cuevas no explotadas por el turismo
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
9370 * Palmerales de Phoenix

Normas de Protección

Decreto 151/2001, de 23 de julio, por el que se cre
Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias. B
097 miércoles 1 de agosto de 2001.
Orden de 13 de julio de 2005, por la que se determ
los criterios que han de regir la evaluación de las
especies de la flora y fauna silvestres amenazadas
BOC 143, de 22/07/2005.

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.

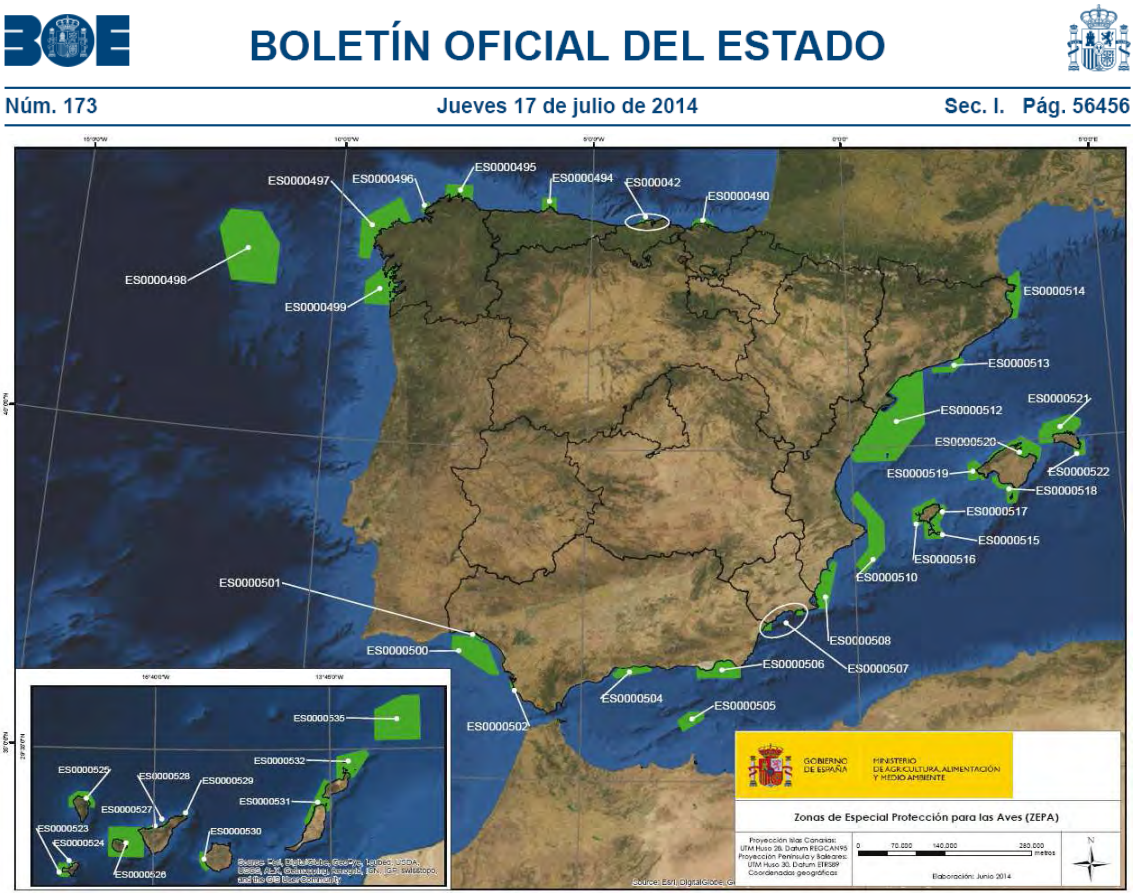
En relación a los **Hábitats de Interés Comunitario**, acordes a la Directiva 92/43/CEE y Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, hay que destacar que en el ámbito portuario no se incluyen ninguno de los allí definidos. Los más cercanos se localizan en el Risco de La Concepción y en el Risco de Bajamar, correspondiendo con:

Hábitat 5330 "Matorrales Termomediterráneos y Preestépicos", estando representado básicamente por tabaibales dulces (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*) y por cardonales (*Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis*) y en menor medida retamares blancos (*Echio aculeati-Retametum rhodorhizoidis*).

Hábitat 8320 "Campos de lava y excavaciones naturales", estando representados por vegetación colonizadora de coladas y cráteres volcánicos recientes.

Finalmente, con fecha 17 de julio de 2014, se publicó en el BOE(nº173) la *"Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran **Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas**"*, en esta orden la ZEPA MARINA más cercana se corresponde con el denominado "ESPACIO MARINO DEL NORTE DE LA PALMA" (ES0000525), quedando a una distancia superior a los 5.000 m al norte del ámbito 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 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.

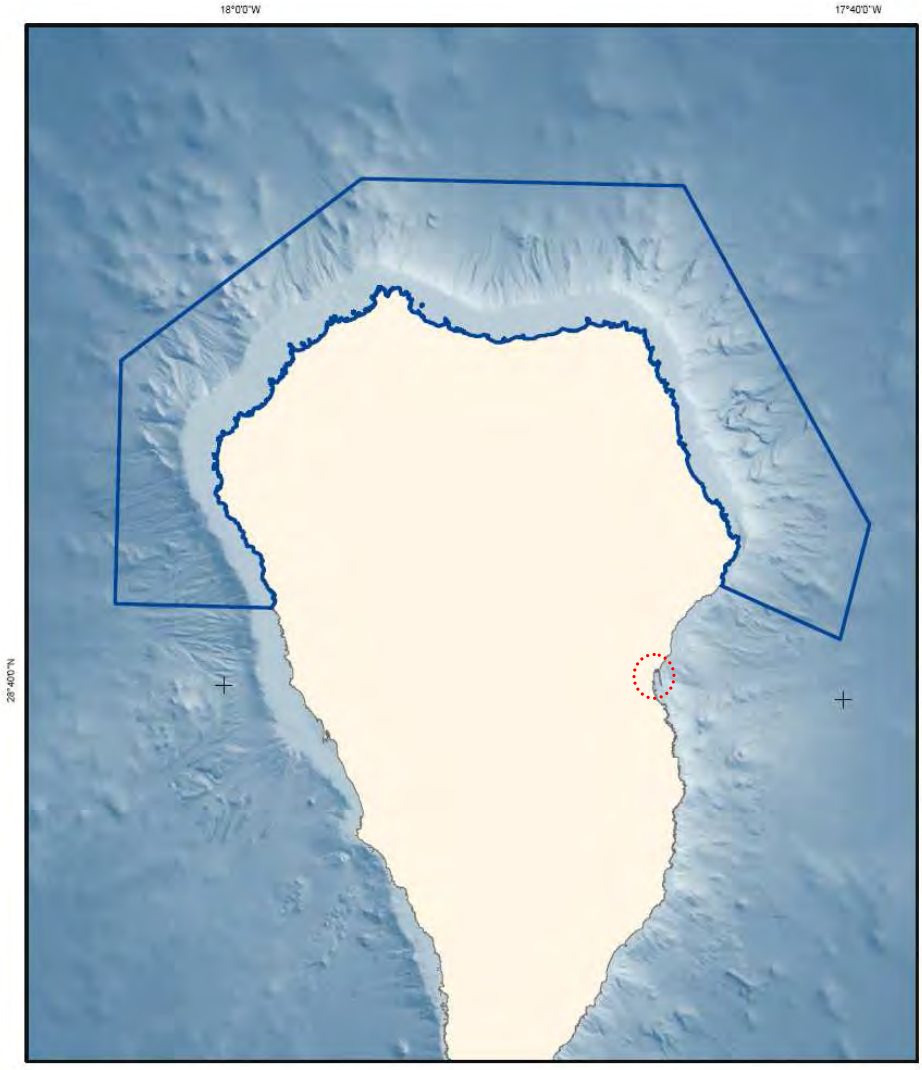


Anexo I: Delimitación de las ZEPAs marinas

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Núm. 173 Jueves 17 de julio de 2014 Sec. I. Pág. 56487

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

ZEPA - ES0000525
ESPACIO MARINO DEL NORTE DE LA PALMA



N W E S

Zona de Especial Protección para las Aves

Proyección UTM Huso 28
Datum REGCAN95
Coordenadas geográficas

Especies por las que se declara Zona de Especial Protección para las Aves:
A387 Bulweria bulwerii
A010 Calonectris diomedea
A197 Chlidonias niger
A014 Hydrobates pelagicus
A183 Larus fuscus
A604 Larus michahellis
A016 Morus bassanus
A390 Oceanodroma castro
A015 Oceanodroma leucorhoa
A389 Pelagodroma marina
A388 Puffinus assimilis
A011 Puffinus gravis
A012 Puffinus griseus
A013 Puffinus puffinus
A173 Stercorarius parasiticus
A172 Stercorarius pomarinus
A172 Stercorarius pomarinus
A175 Stercorarius skua
A193 Sterna hirundo
A191 Sterna sandvicensis

Superficie cartográfica (km²): 391,40

0 2.650 5.300 10.600 metros

Estos mapas no son aptos para la navegación

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.

cve: BOE-A-2014-7576

h) VEGETACIÓN Y FLORA (ver plano ISA-05 y ISA-06)

- VEGETACIÓN

A la hora de describir la vegetación que pudiera existir y/o desarrollarse en la zona de servicio del Puerto de santa Cruz de La Palma, hay que destacar nuevamente que la totalidad de la superficie se corresponde con terrenos antropizados, tanto por las labores de relleno realizadas para la consecución de las explanadas portuarias y diques de abrigo y/o por el propio entramado urbano (viarios y edificaciones).

Por lo tanto, desde el punto de vista de la flora y vegetación natural (aquella que se desarrolla de forma silvestre en terrenos no urbanizados), el ámbito portuario carece de valores, ya que no existen parcelas con el terreno primigenio.

Los únicos elementos de la vegetación existente se corresponde con las numerosas plantaciones ornamentales realizadas en las zonas verdes incluidas en la zona de servicio:

Distintos detalles de la vegetación ornamental.

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.

Estas plantaciones, desde el punto de vista botánico, carecen de valor botánico ya que se trata de especies plantadas con fines ornamentales. Además, ninguna de ellas, salvo *Phoenix canariensis* y *Dracaena drago*, no se encuentran sometidas a protección por la legislación ambiental vigente. El único interés que presenta, en la calidad paisajística que aportan al conjunto urbano, haciendo más amable la transición entre el usos portuario y los usos urbano/lúdicos existentes.

Finalmente, hay que destacar que en toda la superficie del ámbito portuario donde se localizan **jardineras y puntualmente a borde de viario y/o en la intersección "suelo-pared"**, crecen especies vegetales de características ruderal-nitrófila propia de entornos urbanos, y por lo tanto carentes también de cualquier valor botánico.

Entra las especies ruderal-nitrófilas, las especies más frecuentes son *Chenopodium sp*, *Forsskaolea angustifolia*, *Geranium sp.*, *Patellifolia patellaris*, *Sonchus sp.*, Bidens sp., *Mercurialis annua*, *Amaranthus sp., Polycarpon tetraphyllum* etc. No obstante, en el ámbito portuario su presencia es poco significativa, estando localizadas principalmente en el perímetro del aparcamiento frente al edificio del Mc. Donald (ver foto).

Por otro lado, hay que mencionar la presencia también poco significativa y puntual de *Pennisetum setaceum* (rabo de gato) y *Nicotiana glauca* (tabaco moro), siendo ambas especies introducidas invasoras. Se localizan principalmente en el entorno del puerto pesquero-deportivo (ver foto).

Sector con especies ruderal-nitrófilas

Sector con "rabo de gato" y "tabaco moro"

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.

- FLORA

a) Especies silvestres:

Las únicas especies de la flora silvestre identificadas en el ámbito, se corresponde con pterófitos anuales de hábitos ruderal-nitrófila, y por lo tanto, sin valor botánico. En la siguiente tabla, se recogen las especies identificadas, incluyendo para cada una la familia a la que pertenece el mismo y su distribución en el Archipiélago Canario (Dist. Can.). Hay que indicar que ninguna de las especies es endémica ni de macaronesia, ni de canarias, ni insular):

Familia	Taxón	Dist. Can.
Dicotyledoneae		
Amaranthaceae	*Amaranthus sp.*	-
Asteraceae	*Sonchus sp.*	-
Caryophyllaceae	*Polycarpon tetraphyllum*	L,F,C,T,G,P
Chenopodiaceae	*Chenopodium*	-
Chenopodiaceae	*Patellifolia patellaris*	L,F,C,T,G,H
Euphorbiaceae	*Mercurialis*	-
Frankeniaceae	*Frankenia ericefolia*	L,F,C,T,G,H,P
Geraniaceae	*Geranium molle*	L,F,C,T,G,H,P
Primulaceae	*Anagallis arvensis*	L,F,C,T,G,H,P
Solanaceae	*Nicotiana glauca*	L,F,C,T,G,H,P
Monocotyledoneae		
Poaceae	*Hyparrhenia hirta*	L,C,T,G,H,P
Poaceae	*Cenchrus ciliaris*	L,F,C,T,G,H,P
Poaceae	*Pennisetum setaceum*	
Poaceae	*Poa annua*	L,F,C,T,G,H,P

L: Lanzarote, F: Fuerteventura; C: Gran Canaria, T: Tenerife, G: La Gomera, P: La Palma, H. El Hierro

Grado de protección: ninguna de las especies identificadas está sometida a protección por la legislación ambiental vigente, no estando por lo tanto incluidas en:

- **Directiva hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.**

- **LESRPE y CEEA: El *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas* contempla en su Anexo 263 taxones canarios.**

- **CCEP*:* LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas***

- **Orden 20: Orden 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias**

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.

b) Especies ornamentales:

Tal y como se aprecia en la imagen adjunta, en la zona de transición con la trama urbana, existen ajardinamientos en buen estado de conservación. En estas zonas verdes y alcorques destacan la presencia de especies de palmeras de gran porte.

En el siguiente cuadro se incluye un listado de las principales especies plantadas:

A lo largo de la zona de estudio existen numerosas parcelas ajardinadas con flora ornamental, cuya función es la de suavizar, en la medida de lo posible, el paisaje portuario. A continuación se incluye una relación de las principales especies presentes especies ornamentales que han sido utilizadas en los mencionados ajardinamientos del ámbito de estudio:

Cycas revoluta	*Coccoloba uvifera*	*Hibiscus sp.*
Acalypha wilkesiana	*Ficus benjamina*	*Washingtonia filifera*
Chamaerops humilis,	*Phoenix canariensis*	*Nerium oleander*
Araucaria araucana	*Phoenix sp. (hibrida)*	*Strelitzia alba*
Pandanus sp.	*Phoenix dactylifera*	*Schefflera sp.*
Roystonea regia	*Delonix regia*	*Callistemon citrinus*
Dracaena draco	*Brachychiton sp.*	*Codiaeum variegatum*

En el plano de estado actual, ISA-06, se incluye la localización detallada de todas las zonas verdes incluidas en el ámbito 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 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.

No obstante, pese a su carácter ornamental (plantación de ejemplares en ajardinamientos urbanos), las siguientes especies están sometidas a protección:

TAXON	DIRECTIVA HÁBITATS	Orden de Flora	CCEP	LESPRE	CEEA
Phoenix canariensis	-	Anexo II	-	-	-
Dracaena draco	-	Anexo II	-	-	-

Orden de Flora: Orden de 20 de Febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.

LESRPE y CEEA: *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas*. (RPE: Régimen de Protección Especial)

CCEP*:* Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas.*

Dir. Hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Por lo tanto, se puede concluir que dentro del ámbito de estudio, no existen elementos de especial sensibilidad que pudieran constituir una limitación de uso. Pese a ello, teniendo en cuenta el tamaño de algunas especies (principalmente palmeras, araucaria y drago), en el caso de que alguna obra portuaria pudiera afectarlas, se procederá a su trasplante, debiendo solicitar previamente la autorización al órgano ambiental competente.

i) FAUNA

Dado el carácter urbano y portuario del área estudiada (ambiente antropizado y por lo tanto desnaturalizados), la fauna ligada a la misma está constituida por especies de amplia valencia ecológica (generalista), carentes de valor ambiental y/o ecológico.

Por lo que se refiere a los reptiles, se encuentra representado en la zona de estudio el Lagarto tizón (*Gallotia galloti*).

Las aves observadas están directamente asociadas a las zonas ajardinadas del entorno portuario, siendo además normal su observación en entornos urbanos (mosquitero -*Phylloscopus collybita canariensis*-, bisbita caminero -*Anthus berthelotii berthelotii*-, gorrión -*Passer hispaniolensis hispaniolensis*-, paloma bravía -*Columba livia*-, tórtola -*Streptopelia turtur*- y gaviota (*Larus cachinnans atlantis*). En cualquier caso, su observación fue puntual, salvo para la paloma bravía.

En cuanto a la cita del "charrán común" (*Sterrna hirundo*) recogida en la ficha de la "Base de Datos de Biodiversidad", hay que indicar que esta especié nidificó a principio de la década de 1990 (no lo hace en la actualidad), concretamente en el extremo de un pantalán destinado a descargar cemento. Hay que destacar que la "Base de Datos de Biodiversidad" recoge la cita bibliográfica de especies sometidas a algún grado de protección, lo que no significa que en la actualidad dichas especies sigan estando presentes, ya que no es una representación cartográfica de localización actual de especies).

Por su parte, dentro de los mamíferos únicamente se constató la presencia de perros (*Canis lupus familiaris*) y gatos (*Felis silvestris catus*), conociendo también la presencia de ratones (*Mus musculus)* y ratas (*Rattus sp.*). estas especies de mamíferos son las normales de los entornos urbanos. En cuanto al murciélago *Tadarida teniotis* (recogida en las fichas de biodiversidad), la bibliografía lo cita en La Caldereta (cono volcánico anexo).

La tabla siguiente expone de forma resumida la presencia de las especies mencionadas anteriormente en distintas leyes y convenios; a su vez se incluyen aquellas especies terrestres no observadas pero que están recogidas en la Base de Datos de Biodiversidad:

TAXON	DIRECTIVA HÁBITATS	DIRECTIVA AVES	CCEP	LESPRE /CEEA	CONVENIO BERNA	CONVENIO BONN	CITES
REPTILES							
Gallotia gallotii	-	-	-	-	-	-	-
AYES							
Falco tinnunculus canariensis *	-	-	VI	RPE	II	-	II
Motacilla cinerea canariensis	-	-	-	RPE	II	-	-
Anthus berthelotii	-	-	-	RPE	II	-	-
Phylloscopus canariensis	-	-	-	RPE	II	-	-
Sterrna hirundo *	-	Anexo 1	VI	RPE	II	II	-
Streptopelia turtur	-	-	-	-	-	-	-
Sylvia atricapilla Heineken *	-	-	-	RPE	II	-	-
Columba livia livia	-	II/A	-	-	III	-	-
MAMIFEROS							
Tadarida teniotis *	Anexo IV	-	-	RPE	II	-	-
Canis lupus familiaris	-	-	-	-	-	-	-
Felis silvestris catus	-	-	-	-	-	-	-
Mus musculus	-	-	-	-	-	-	-
Rattus sp.	-	-	-	-	-	-	-

* Especies no observadas en campo, pero recogidas como citas bibliográficas en las Fichas de Biodiversidad (ver **Anexo I**)

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.

LESRPE y CEEA: *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas*. (RPE: Régimen de Protección Especial)

CCEP*:* Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas.*

Anexo VI: Especies incluidas en la categoría de Interés Especial en el catálogo Estatal afectadas por el apartado 4 de la disposición transitoria única.

Convenio de Bonn: Promueve la conservación y adecuada gestión de las especies a lo largo de todo su rango de migración. Además, se fomenta la cooperación y la firma de acuerdos entre países para la conservación de determinados grupos de especies migratorias. Para garantizar su protección, en el convenio se han definido dos apéndices:

II: Sobre las especies aquí consideradas, los países firmantes deben propiciar acuerdos para la designación y conservación de una red de hábitats adecuados a lo largo de sus rutas migratorias.

Convenio de CITES: Convenio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre. Se han definido tres apéndices:

II: Engloba aquellas especies que si su comercio no es regulado podrían llegar a estar "En Peligro de Extinción". Además, en esta categoría figuran las denominadas "especies similares", esto es, aquellas especies que son objeto de control por su gran similitud con otras especies cuyo comercio sí se encuentra reglado.

Convenio de Berna: Tiene por objetivo garantizar la conservación de la flora y fauna silvestre del continente europeo, así como sus hábitats naturales. Para lograr este objetivo se definen tres anejos donde se refieren las diferentes especies de flora y fauna. Las aves de Canarias quedan incluidas en los anejos II o III:

- Anexo II: Se tomarán las medidas necesarias para la conservación de las especies y de sus hábitats considerados en este anejo, prestándose especial atención a aquellas áreas importantes para las especies migratorias. Se prohibirá su captura, posesión y/o muerte de las especies de fauna silvestre enumeradas en este anexo; así como la alteración intencionada o destrucción de los lugares óptimos tanto de reproducción como de descanso para todas las poblaciones aquí incluidas.
- Anexo III: Se tomarán las medidas necesarias para la conservación de los hábitats de las especies consideradas en este anejo, prestándose especial atención a aquellas áreas importantes para las especies migratorias. Asimismo, se regulará cualquier tipo de explotación permitida de la avifauna especificada en este anejo, de tal forma que se garantice la supervivencia de estas poblaciones.

Dir. Hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.- Anexo IV: Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta

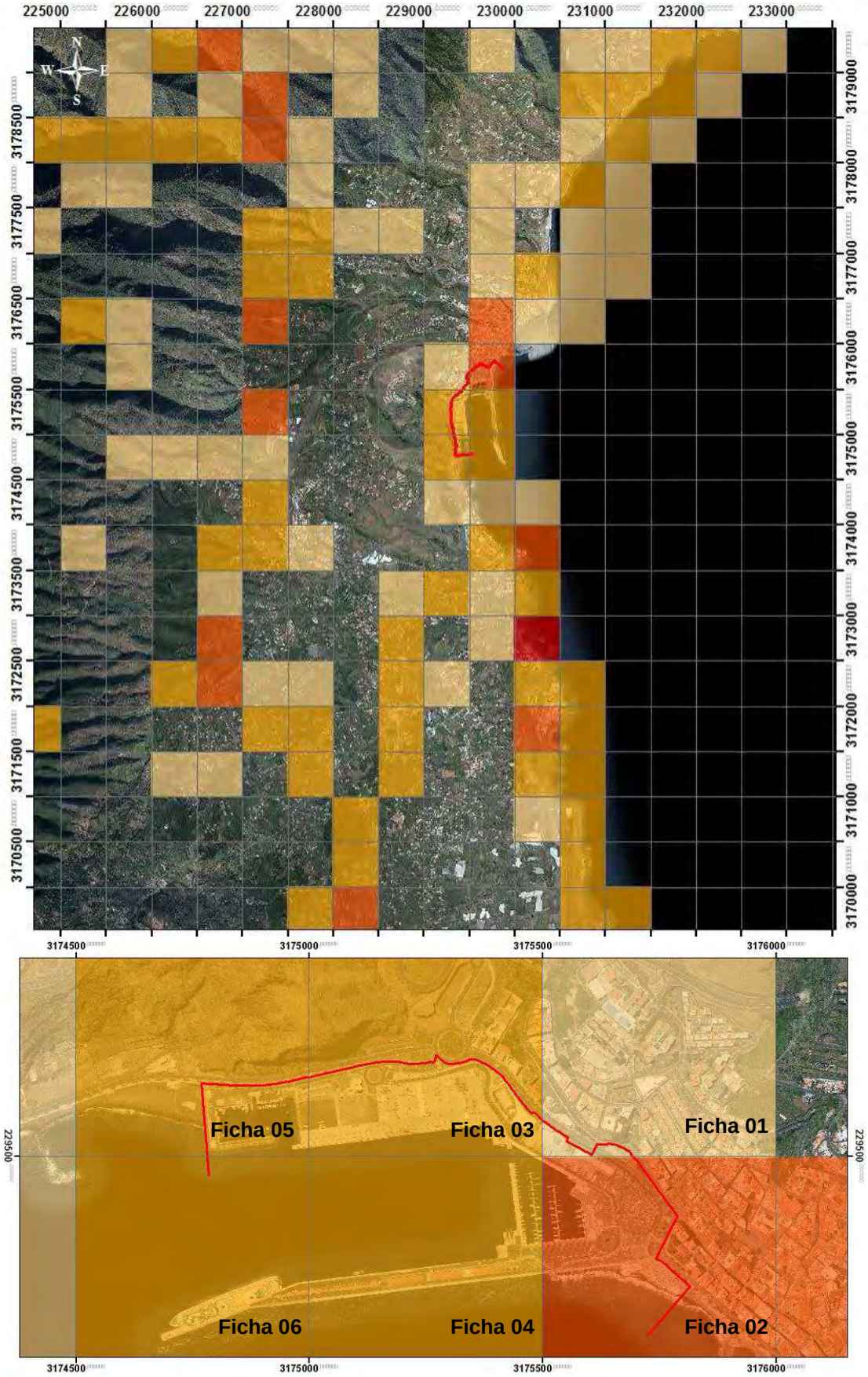
Directiva Aves: Directiva 2009/147/CE Parlamento Europeo y Consejo 30 noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

- Anexo I: Las especies mencionadas en el anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución.
- Anexo II/A: Las especies enumeradas en el Anexo II podrán ser objeto de caza en el marco de la legislación nacional. Las especies enumeradas en la parte A del Anexo II podrán cazarse dentro de la zona geográfica marítima y terrestre de aplicación de la presente directiva (art.7 pto. 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.

Por lo tanto, se puede concluir que dentro del ámbito de estudio, no existen elementos de especial sensibilidad que pudieran constituir una limitación de uso. Las especies protegidas observadas son especies de amplia valencia ecológica frecuente en espacios urbanos.

NOTA: En las siguientes imágenes se observan las cuadriculas donde la "Base de datos de Biodiversidad" recoge la cita bibliográfica de especies sometidas a algún grado de protección, lo que no significa que en la actualidad dichas especies sigan estando presentes. En el anexo I se recoge la ficha asociada a las que quedan dentro de la zona de servicio 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 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.

j) POBLACIÓN – SALUD PÙBLICA

- **CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN DEL ENTORNO PORTUARIO: TAMAÑO Y ESTRUCTURA POR EDAD Y SEXO:**

- Caracterización general:

La población censada a 1 de enero de 2013 en Santa Cruz de La Palma es de 16.330 habitantes, mientras que en Breña Alta es de 7.455 según datos del Padrón Municipal, publicados por el Instituto Canario de Estadística (en adelante ISTAC).

La dinámica poblacional de los municipios a lo largo de la segunda mitad del siglo XX se caracteriza por un crecimiento demográfico paulatino, siendo este más destacado en Santa Cruz de La Palma que en Breña Alta, por su condición de capital insular por lo que el municipio ha ejercido una especial atracción poblacional, generando el dinamismo propio de las principales ciudades del Archipiélago.

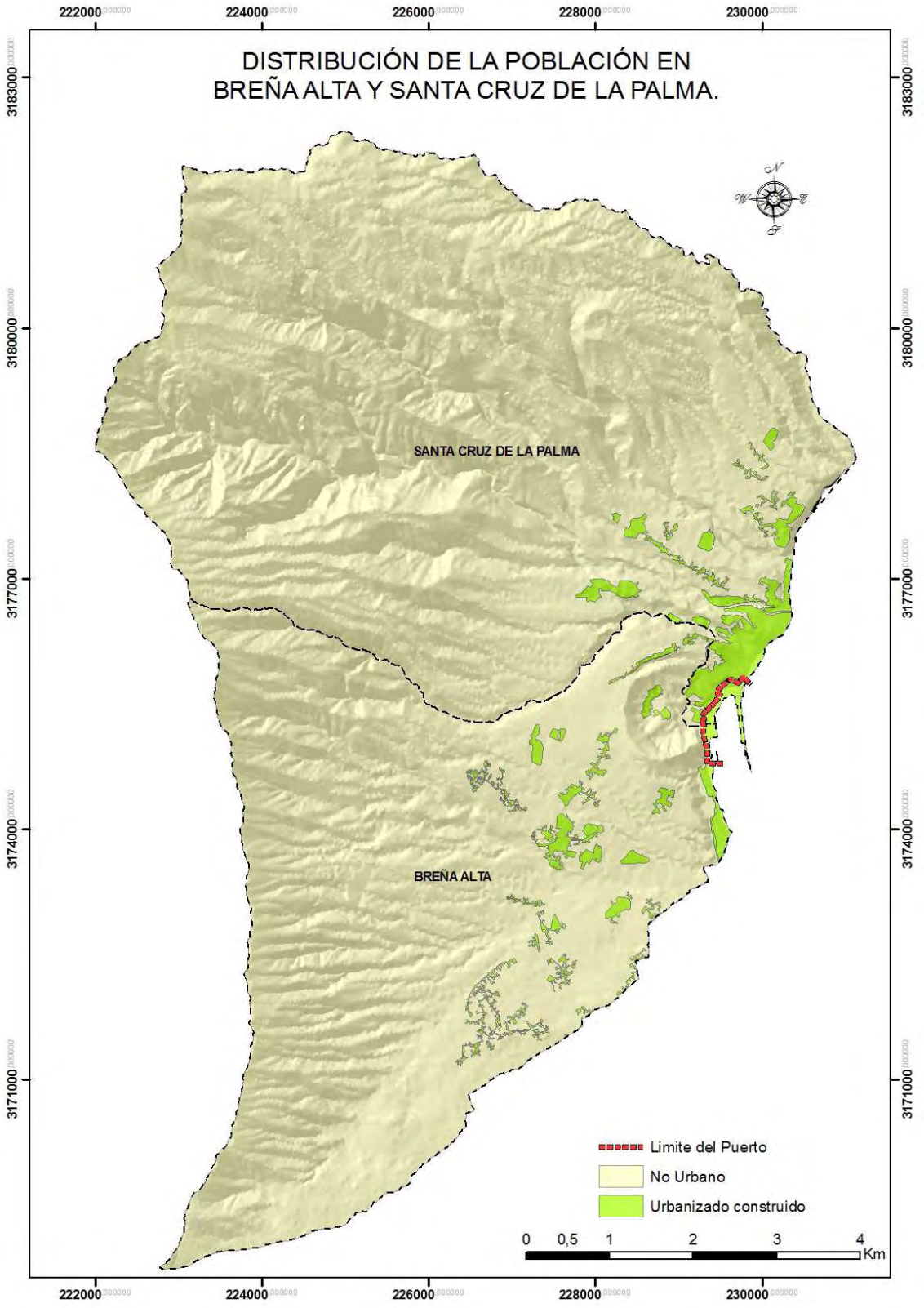
En la actualidad, ambos municipios presentan cierta moderación en el crecimiento demográfico, e incluso el municipio de Santa Cruz de la Palma ha perdido efectivos poblacionales en los últimos años, debido posiblemente a los procesos migratorios por la actual y difícil situación económica.

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.

Año	Breña Alta Personas	Santa Cruz de La Palma Personas
1950	4.393	11.609
1960	5.153	13.380
1970	5.148	13.428
1981	5.122	16.775
1990	5.467	18.183
2000	5.898	18.204
2005	7.039	17.788
2006	7.158	17.640
2007	7.184	17.353
2008	7.279	17.132
2009	7.337	17.084
2010	7.347	17.128
2011	7.344	16.924
2012	7.298	16.705
2013	7.455	16.330

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos propios y del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Como sucede para el conjunto del Archipiélago Canario, las posibilidades de crecimiento de la población de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, dependerán principalmente de las migraciones y de las variaciones residenciales, sin obviar el crecimiento natural de la población que en los últimos años ha mostrado una tendencia al alza. La capacidad de atracción poblacional por parte de cada municipio dependerá de sus posibilidades de generación de empleo, de la mejora en la calidad de vida y de cubrir las demandas de vivienda y demás necesidades sociales.



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.

Fuente: Elaboración propia.

- Análisis de la población:

Con el fin de proceder al análisis del comportamiento demográfico actual de la población de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, el periodo de análisis establecido será de 2000 a 2011.

Tanto en el contexto insular como en el núcleo de Breña Alta, se observa a lo largo de la última década un crecimiento poblacional con saldo positivo, sin embargo destacar que en el municipio de Santa Cruz de La Palma (capital insular), se observa una evolución contraria, pues dicho municipio ha perdido en los últimos años cerca de unos 2.000 efectivos poblacionales.

	LA PALMA			BREÑA ALTA			SANTA CRUZ DE LA PALMA		
Año	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres
2000	82.483	41.017	41.466	5.898	2.908	2.990	18.204	8.867	9.337
2001	84.319	42.040	42.279	6.091	3.016	3.075	18.206	8.889	9.317
2002	85.547	42.709	42.838	6.396	3.165	3.231	18.228	8.926	9.302
2003	85.631	42.845	42.786	6.665	3.286	3.379	18.201	8.953	9.248
2004	84.282	42.115	42.167	6.847	3.383	3.464	17.857	8.780	9.077
2005	85.252	42.553	42.699	7.039	3.483	3.556	17.788	8.721	9.067
2006	86.062	42.908	43.154	7.158	3.517	3.641	17.640	8.644	8.996
2007	85.933	42.922	43.011	7.184	3.539	3.645	17.353	8.492	8.861
2008	86.528	43.193	43.335	7.279	3.610	3.669	17.132	8.393	8.739
2009	86.996	43.356	43.640	7.337	3.636	3.701	17.084	8.329	8.755
2010	87.324	43.509	43.815	7.347	3.640	3.707	17.128	8.307	8.821
2011	87.163	43.349	43.814	7.344	3.630	3.714	16.924	8.225	8.699
2012	85.468	42.457	43.011	7.298	3.593	3.705	16.705	8.130	8.575
2013	85.115	42.256	42.859	7.455	3.676	3.779	16.330	7.962	8.368

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

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.

Como se observa en el cuadro anterior, durante los últimos años (2000 y 2013), se han producido pequeñas fluctuaciones en la población en todos los municipios, donde sin embargo tanto a nivel insular como en el municipio de Breña Alta, se ha producido una tendencia creciente de la población, mientras que en Santa Cruz de La Palma se ha producido una tendencia decreciente. A nivel insular se han pasado de 82.483 personas a 85.115, lo que se traduce en un aumento de 2.632 efectivos poblacionales; por su parte en el municipio de Breña Alta, se han pasado de 5.898 personas a 7.455, lo que supone un aumento de 1.557 efectivos poblacionales; por último el municipio de Santa Cruz de la Palma, ha pasado de 18.204 personas a 16.330, lo que supone una pérdida de 1.874 efectivos poblacionales.

Atendiendo a la sex-ratio para el periodo considerado, se observa que en todos los casos (nivel insular y municipal) es siempre favorable a las mujeres. Esto se debe a que en sociedades adultas, con cierta tendencia al envejecimiento, las mujeres suelen tener mayor peso porcentual en el conjunto de la población debido a que su esperanza de vida es mayor que la de los hombres. Sin embargo en los últimos años esta diferencia perece que se está regularizando y es cada vez es menos acentuada, debido principalmente a la igualdad entre sexos y a la adsorción por parte del grupo de las mujeres de hábitos perjudiciales que antiguamente pertenecían exclusivamente al sexo masculino.

Esta tendencia de la población a nivel insular y municipal, puede ser fruto de la actual coyuntura económica, donde las capitales insulares en los años de bonanza económica eran

receptores de personas, pero actualmente ante la falta de oportunidades se han convertido en emisores de población hacia otros municipios que pueden ofrecer oportunidades laborales diferentes.

Según datos del Instituto Canario de Estadística la edad media de la población en la zona de estudio, es la siguiente:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
La Palma	40,6	41,0	41,2	41,5	41,9	42,3	42,6	42,8
Breña Alta	37,9	38,1	38,5	38,9	39,1	39,5	40,1	40,6
Santa Cruz de La Palma	39,7	39,9	40,3	40,8	41,3	41,8	42,2	42,6

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Según los datos reflejados, en general se observa como nota más destacada un progresivo proceso de envejecimiento, con una importante proporción, en parte favorecida por movimientos migratorios. La existencia de una población demográficamente joven supone, en principio, contar con un potencial demográfico futuro positivo, garantizándose el relevo generacional. Por otra parte, puede considerarse que "a priori", esta población joven será menos reticente a la introducción de innovaciones y cambios, como los que supone, a corto-medio plazo el Plan Territorial Especial en cuestión.

Atendiendo a la superficie y el número de habitantes, la densidad de población en el T.M. de Breña Alta y Santa Cruz de La Palma para el año 2013 (ISTAC), es la siguiente:

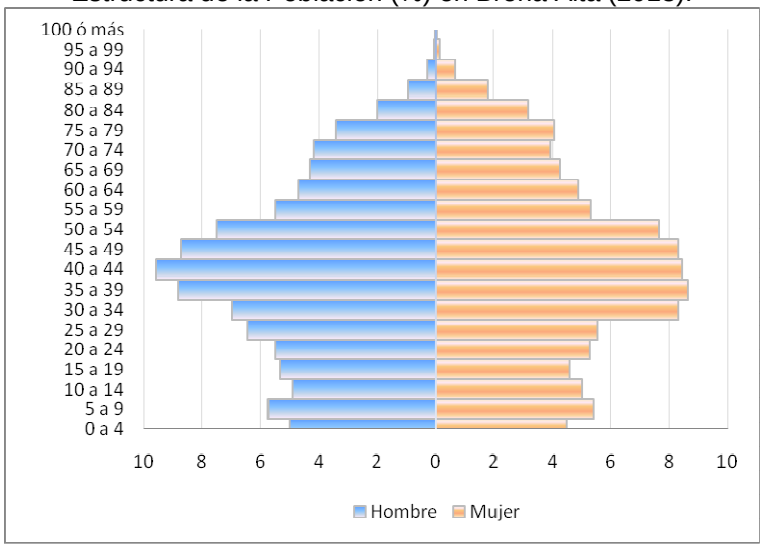
	DENSIDAD DE POBLACIÓN		
	Superficie (km^2)	**Habitantes (año 2013)**	**Densidad (hab/km^2)**
La Palma	706	85.115	120,5
Breña Alta	30,82	7.455	241,8
Santa Cruz de La Palma	43,38	16.330	376,4

Teniendo en cuenta la densidad media de la Isla de La Palma, se observa como la densidad de población en el ámbito de estudio es claramente superior a la media insular, lo que indica concentración en comparación con otros municipios próximos.

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.

- Estructura por edad de la población de Breña Alta y Santa Cruz de La Palma en 2013:

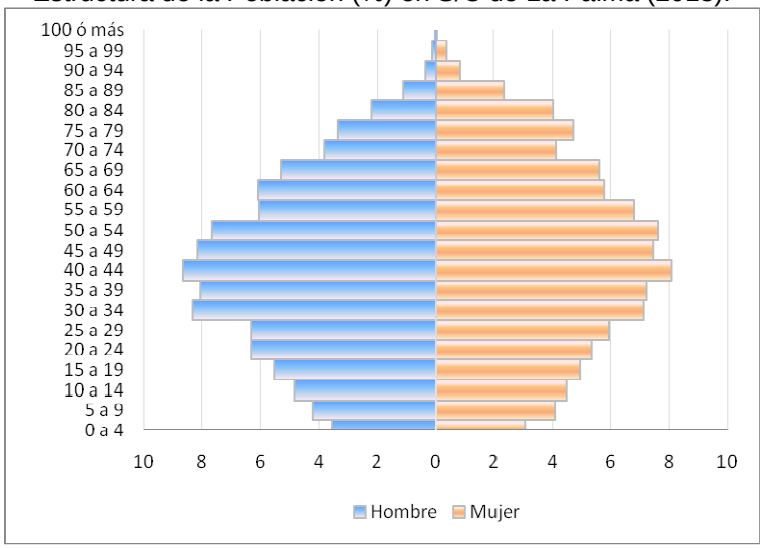
Estructura de la Población (%) en Breña Alta (2013).



Fuente: Elaboración Propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

Para el caso concreto del municipio de Breña Alta, la pirámide se puede asemejar a una pirámide estacionaria o estable, que se corresponde a poblaciones en las que la natalidad y la mortalidad se mantienen constantes durante un largo período de tiempo. El grupo de población adulta predomina sobre la población joven. El porcentaje de ancianos es notable.

Estructura de la Población (%) en S/C de La Palma (2013).



Fuente: Elaboración Propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

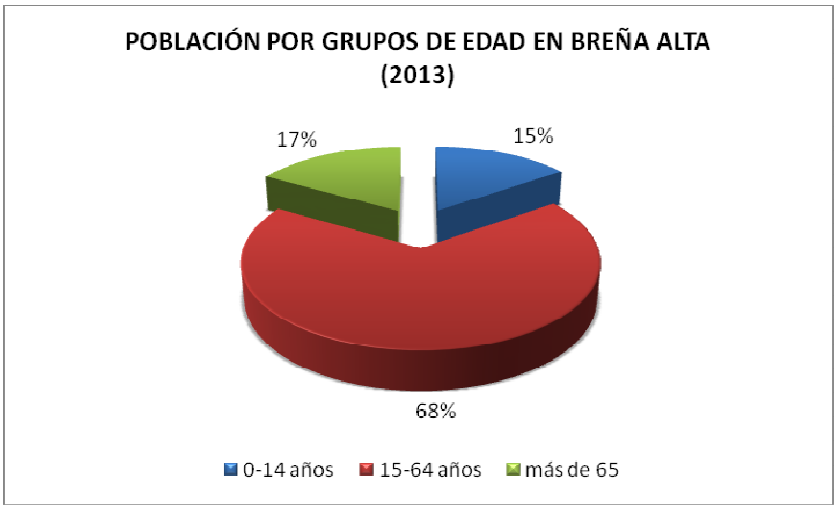
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

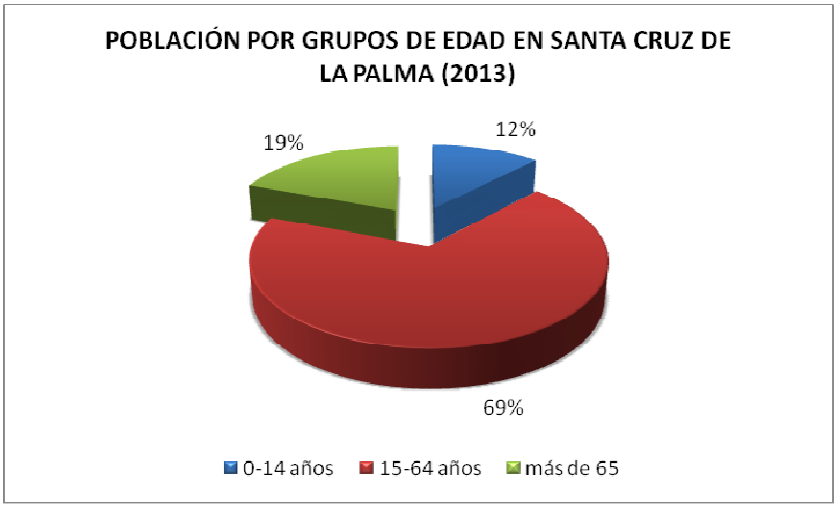
Para el caso concreto del municipio de Santa Cruz de La Palma, la pirámide se puede asemejar a una pirámide regresiva, donde la base de la pirámide es más pequeña que los escalones superiores. Esto se debe a la débil tasa de natalidad y mortalidad que experimenta la población, lo cual restringe la población joven y aumenta paulatinamente las personas adultas. La forma de este tipo de pirámide es característica de los países desarrollados.

Según la estructura por sexo, ambas pirámides señalan que nacen más varones que mujeres (las barras de los 0-4 años son más largas en el lado de los varones). Esta sex-ratio es favorable a los varones para la población menor de 50 años. A partir de esta edad, los efectivos de las mujeres son mayores, con un claro predominio de las ancianas en los últimos grupos de edad.

Las causas de la mayor mortalidad masculina en ambos municipios y en la mayor parte de las sociedades occidentales desarrolladas son, fundamentalmente, biológicas y socioculturales. Las mujeres tienen una mayor fortaleza biológica por motivos hormonales e inmunológicos. Desde el punto de vista social, los hombres han estado expuestos a trabajos más duros, con mayor desgaste físico y probabilidad de accidentes, mayor incidencia de hábitos nocivos, más accidentes de carreteras, etc. En este sentido, hay que señalar que si bien estas diferencias socioculturales según el género han disminuido, las razones biológicas siguen determinando que las mujeres cuenten con una esperanza de vida mayor que la de los hombres.

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.





Fuente: Elaboración Propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística

Como se observa en los gráficos anteriores, los datos de población reflejan una población envejecida, dado que los jóvenes constituyen menos del 25% de la población y los ancianos más del 12%. Sin embargo estas características son mucho más marcadas en Santa Cruz de La Palma (capital insular) que en el municipio de Breña Alta.

Es también un indicador de población envejecida la forma que presentan las pirámides, donde la base de las mismas es más pequeña que los escalones superiores, factor indicativo del descenso de la natalidad, así como la longitud de los últimos escalones que muestran un volumen importante de población anciana. Destacar que este hecho es más marcado en el caso de Santa Cruz de La Palma, no siendo tan claro para el caso de Breña Alta, donde la pirámide presenta escalones inferiores con porcentajes de población en edades tempranas con % elevados comparados con el resto, lo que rompe la dinámica regresiva de los mismos.

- Población de las entidades colindantes al Puerto de Santa Cruz de La Palma:

Para el análisis de la población en el entorno portuario se han obtenido los datos del Padrón Municipal de Habitantes publicados por el ISTAC.

El siguiente cuadro muestra los datos de la población por entidades administrativas (entidades y núcleos o diseminados) reconocidas por el ISTAC para el año 2013. Estas unidades administrativas están constituidas por núcleos poblacionales que prácticamente coinciden con los barrios de los municipios de Breña Alta y Santa Cruz de La Palma.

	TOTAL	Hombres	Mujeres
TOTAL BREÑA ALTA	**7.455**	**3.676**	**3.779**
CUESTA (LA)	**703**	**354**	**349**
Cuesta (La)	171	85	86
Caldereta (La)	374	187	187
Diseminado	158	82	76
TOTAL SANTA CRUZ DE LA PALMA	**16.330**	**7.962**	**8.368**
SANTA CRUZ DE LA PALMA	**13.250**	**6.456**	**6.794**
Santa Cruz de La Palma	13.250	6.456	6.794

Fuente: Nomenclátor del Padrón Municipal a 1-1-2013 (INE).

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.

- Análisis de los niveles de ocupación:

La población de los municipios de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, representan el 19,18 y el 9,75 % del conjunto insular, respectivamente.

En relación con los índices socioeconómicos se tiene que según la Encuesta de Población Activa para el cuarto trimestre del 2013 y para la comarca de La Palma-Capitalina: Breña Alta, Breña Baja, Santa Cruz de La Palma y Villa de Mazo, lo siguiente:

	INDICES SOCIOECONÓMICOS		
	Tasa de actividad (%)	Tasa de empleo (%)	Tasa de paro (%)
LA PALMA-CAPITALINA **(Breña Alta, Breña Baja, Santa Cruz de La Palma y Villa de Mazo)**	**60,69**	**39,67**	**34,64**

Periodo de referencia: Cuarto trimestre del 2013.

Siendo:

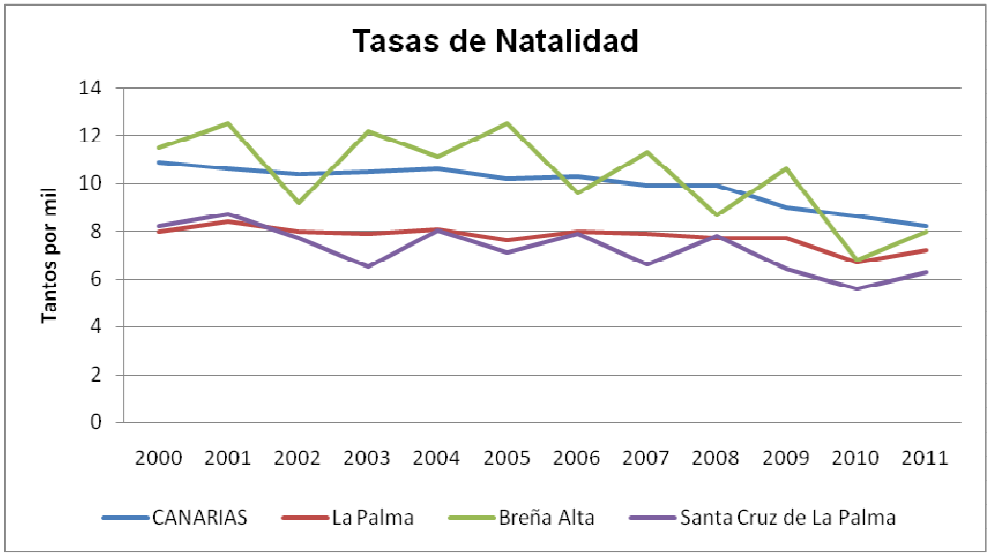
* Tasa de Actividad: (Activos/Población > 16 años) * 100
* Tasa de Empleo: (Ocupados/Activos > 16 años) *100
* Tasa de Paro: (Parados/Activos > 16 años) * 100

- **ESTADO DE LA SALUD DE LA POBLACIÓN: INDICADORES DE NATALIDAD, MORBILIDAD Y MORTALIDAD:**

- La Natalidad en Breña Alta y Santa Cruz de La Palma.

La Tasa Bruta de Natalidad durante el periodo de estudio ha experimentado cierta homogeneidad a escala regional e insular, no así para la escala municipal, encontrando las mayores fluctuaciones para el municipio de Breña Alta. Los valores más elevados los encontramos a escala regional (Canarias) y para el municipio de Breña Alta, presentando ambos valores muy similares, aunque algo más elevado en el caso concreto de Breña Alta. Por su parte, los valores más bajos se presentan a escala insular (La Palma) y para el municipio de Santa Cruz de La Palma, presentando valores del mismo orden de magnitud (ver gráfico):

	CANARIAS	La Palma	Breña Alta	Santa Cruz de La Palma
2000	10,9	8,0	11,5	8,2
2001	10,6	8,4	12,5	8,7
2002	10,4	8,0	9,2	7,7
2003	10,5	7,9	12,2	6,5
2004	10,6	8,1	11,1	8,0
2005	10,2	7,6	12,5	7,1
2006	10,3	8,0	9,6	7,9
2007	9,9	7,9	11,3	6,6
2008	9,9	7,7	8,7	7,8
2009	9,0	7,7	10,6	6,4
2010	8,6	6,7	6,8	5,6
2011	8,2	7,2	8,0	6,3



Fuente: **Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia. Tasas de Natalidad**

De manera general, se puede observar como la tasa de natalidad ha caído progresivamente desde el año 2000 hasta el año 2013 en todos los ámbitos analizados, de tal manera que, para Canarias la tasa de natalidad ha pasado de 10,9 nacimientos por cada mil personas en el año 2000 a 8,2 nacimientos por cada mil personas en el año 2011, para La Palma ha pasado de 8,0 nacimientos por cada mil personas a 7,2, en el caso de Breña Alta ha pasado de 11,5

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.

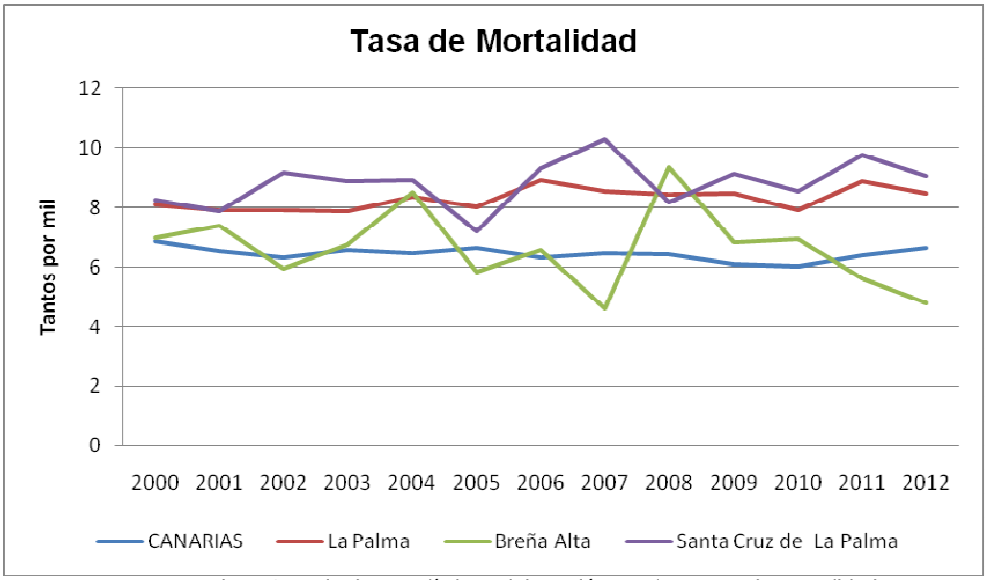
nacimientos por cada mil personas a 8,0 y por último en el caso de Santa Cruz de La Palma ha pasado de 8,2 nacimientos por cada mil personas a 6,3.

- La Mortalidad en Breña Alta y Santa Cruz de La Palma.

En lo que respecta a la Tasa Bruta de Mortalidad, destacar que a nivel regional e insular, los valores prácticamente se mantienen constantes desde el año 2000 hasta el año 2012, destacando unas mayores fluctuaciones en la tasa de mortalidad en el municipio de Breña Alta y Santa Cruz de la Palma, siendo Breña Alta el municipio que mayor amplitud entre valores presenta.

De manera general la tasa de mortalidad entre Canarias y Breña Alta se asemeja en valores (siempre teniendo en cuenta la mayor fluctuación municipal), mientras que por su parte la tasa de mortalidad entre La Palma y Santa Cruz de La Palma, mantienen también valores similares entre ellos (siempre teniendo en cuenta también la mayor fluctuación municipal) (ver gráfico):

	CANARIAS	La Palma	Breña Alta	Santa Cruz de La Palma
2000	6,88	8,07	6,95	8,24
2001	6,56	7,91	7,39	7,85
2002	6,33	7,91	5,94	9,16
2003	6,58	7,86	6,75	8,85
2004	6,47	8,36	8,47	8,90
2005	6,64	8,00	5,82	7,20
2006	6,31	8,91	6,57	9,30
2007	6,46	8,52	4,59	10,26
2008	6,44	8,44	9,34	8,17
2009	6,11	8,47	6,81	9,13
2010	6,03	7,89	6,94	8,52
2011	6,39	8,89	5,58	9,75
2012	6,65	8,45	4,80	9,04



Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia. Tasas de Mortalidad

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.

- Morbilidad

La morbilidad puede definirse como el número de personas que enferman en una población en un tiempo determinado. La principal fuente estadística para el análisis de la morbilidad son los datos obtenidos de las altas médicas hospitalarias.

Según la información facilitada por el Instituto Canario de Estadística, no se dispone de datos a nivel municipal sobre la variable morbilidad. Las únicas fuentes recientes que tratan la morbilidad en Canarias son: la **Encuesta de Morbilidad Hospitalaria** en 2012 y la **Encuesta de Salud de Canarias** cuyos últimos datos disponibles corresponden al año 2009.

a) Encuesta de Morbilidad Hospitalaria (EMH) en 2012.

Su principal objetivo consiste en conocer la estructura y evolución de la morbilidad hospitalaria, es decir, de las personas enfermas que han ingresado en los hospitales. En concreto, trata de medir la morbilidad en función de los distintos diagnósticos, la estancia media en el hospital por tipo de diagnóstico y el ámbito de influencia o grado de atracción de los hospitales.

La Encuesta de Morbilidad Hospitalaria (EMH) estudia la morbilidad hospitalaria en función del diagnóstico principal o de salida de toda persona que haya ingresado en un centro hospitalario para ser atendida en régimen de internado. Ofrece datos tanto de personas dadas de alta en hospitales de Canarias, como de residentes en Canarias ingresados en hospitales del ámbito nacional. Los resultados son de carácter anual a nivel de provincias.

Pacientes dados de alta en hospitales de Canarias y de la provincia de Santa Cruz de Tenerife:					
CANARIAS			SANTA CRUZ DE TENERIFE (Provincia)		
Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
175.415	80.853	94.562	93.489	43.355	50.134

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Según los datos del INE, se refleja que las altas médicas hospitalarias en la provincia de Santa Cruz de Tenerife son 9.345 por cada 100.000 habitantes en el año 2012. Este valor es algo superior al que se produce en el resto de Canarias, donde el valor es de 8.383 por cada 100.000 habitantes.

Según datos disponibles, la principal causa de alta médica hospitalaria durante el año 2012 a nivel de canarias han sido las hospitalizaciones por enfermedades circulatorias con un total de 23.502 lo que supone un 13,40%. En lo referente a nivel de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, la principal causa de alta médica hospitalaria han sido las hospitalizaciones por enfermedades del aparato digestivo con 12.313 lo que supone un 13,17%, pero seguido muy de cerca por las enfermedades circulatorias con un total de 12.125 lo que supone un 12,97%.

b) Encuesta de Salud de Canarias en 2009.

La Encuesta de Salud de Canarias es una fuente de información estadística a nivel de la Comunidad Autónoma de Canarias, diseñada en colaboración entre el Servicio Canario de la Salud y el Instituto Canario de Estadística. La encuesta tiene, entre otras, la finalidad de identificar los principales problemas de salud que afectan a los diferentes sectores de la población canaria y conocer la frecuencia y distribución de aquellos hábitos de vida que pudieran actuar como factores de riesgo para el desarrollo de futuros problemas de salud.

A nivel regional (Canarias) e insular (La Palma), los problemas de salud más frecuentes padecidos e identificados por la población de 16 años y mas son correlativos y semejantes,

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.

pues prácticamente los problemas que mayor porcentaje alcanzan a nivel regional también lo hacen a nivel insular y viceversa. De tal manera que, las enfermedades musculo-esqueléticas son las que mayor porcentaje presentan con un 12,0% el dolor de espalda por lumbago, la ciática o hernia discal a nivel regional y un 11,0% a nivel insular, seguido del dolor de espalda cervical con un 9,5% a nivel regional y un 10,0% a nivel insular, para llegar a los dolores reumáticos, artritis osteoporosis o artrosis con un 7,9% a nivel regional y un 8,0% a nivel insular. Destaca también con valores elevados de porcentaje los dolores de cabeza o migrañas con 8,9% a nivel regional y un 8,3% a nivel insular. Los valores más bajos los encontramos en enfermedades mentales, hemorroides, diabetes mellitus, enfermedades cardiovasculares y las alergias.

La mayoría de las enfermedades aumentan su frecuencia para ambos sexos, con el aumento de la edad, salvo en el caso de los dolores de cabeza o migrañas y alergias, de mayor frecuencia en los grupos de edad más jóvenes (16-44 años de edad).
Los únicos datos sobre morbilidad para La Palma, de los que se dispone en el Instituto Canario de Estadística, se muestran en el cuadro siguiente:

Población de 16 y más años según problemas de salud padecidos alguna vez.

Enfermedades	Canarias	% respecto al total de problemas de salud	La Palma	% respecto al total de problemas de salud
Dolores reumáticos, artritis, artrosis, osteoporosis	503.923	7,9	21.627	8,0
Dolor de espalda por lumbago, ciática o hernia discal	763.962	12,0	29.795	11,0
Dolor de espalda cervical	606.419	9,5	27.046	10,0
Problemas de nervios	433.333	6,8	20.851	7,7
Enfermedades mentales	34.684	0,5	1.705	0,6
Problemas cardiovasculares	170.541	2,7	8.885	3,3
Tensión alta	419.840	6,6	20.445	7,5
Diabetes o azúcar en sangre	167.791	2,6	2.495	0,9
Bronquitis crónica, asma, enfisema	192.416	3,0	9.523	3,5
Dolor de cabeza, jaquecas, migrañas	565.699	8,9	22.530	8,3
Problemas de estómago	385.088	6,1	17.380	6,4
Colesterol alto	367.875	5,8	13.929	5,1
Alergias	362.225	5,7	16.027	5,9
Mala circulación, varices en las piernas	393.681	6,2	16.724	6,2
Hemorroides	234.389	3,7	8.568	3,2
Otros problemas o enfermedades crónicas	749.860	11,8	33.455	12,3
Cifras absolutas de problemas de salud	6.351.726	100%	270.985	100%
Cifras absolutas de personas	1.784.860*		75.527*	

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) y Servicio Canario de la Salud (SCS). Elaboración propia.
* No se corresponden con el sumatorio total, lo que indica que la misma persona ha padecido más de un problema de salud.

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 pesar de no disponer de datos municipales, los datos de la isla de La Palma pueden servir de base para conocer el estado de la población de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, al presentar ambos municipios junto con Los Llanos de Aridane una importancia demográfica con respecto al total de población a nivel insular.

Las principales enfermedades que afectan a la población de la Isla como ya se comentó previamente, son las derivadas de la movilidad (musculo esqueléticas), seguida de los dolores de cabeza y migrañas y las relacionadas con los nervios.

Las enfermedades que guardan una mayor relación por el estado de la atmósfera, en cuanto a calidad del aire y contaminación atmosférica se refiere, son aquellas relacionadas con el

sistema respiratorio, las cuales no son las más frecuentes en el Archipiélago y tampoco a nivel insular de La Palma. Como se observa en el cuadro anterior, el principal tipo de enfermedad que aparece relacionada con la calidad del aire son las alergias. Por su parte, la bronquitis, el asma o el efisema, que también son enfermedades del sistema respiratorio, presentan valores más bajos de afección.

Por último, hay que señalar que el estado de la atmósfera, con las variaciones estacionales y los cambios de tiempo, también inciden en el organismo causando dolencias y trastornos, desde enfermedades de la piel y gastroenteritis hasta problemas articulares y vasculares.

c) Proyecto EMECAS

Según el Proyecto EMECAS, para el que se realizó un estudio de 14 ciudades españolas, se demostró que cada vez hay más evidencia de los efectos de la contaminación atmosférica en la salud. Entre los resultados obtenidos se demuestra la asociación entre la presencia de determinados niveles de sustancias tóxicas en el ambiente (fundamentalmente las derivadas de la combustión de vehículos como el CO, el NO_2, las partículas en suspensión o el ozono) con problemas coronarios o vasculares a corto plazo.

Este Proyecto, señala que el principal problema está en los combustibles fósiles, concretamente en las sustancias generadas de la combustión incompleta del carbón y los derivados del petróleo. Las pequeñas partículas en suspensión inferiores a 10 micras, como las que salen de los tubos de escape de los vehículos o los restos de neumáticos, flotan en el aire de la ciudad, siendo removidas por las corrientes de aire y entrando con facilidad en el aparato respiratorio. En este sentido, cuanto más pequeñas son estas partículas, (inferiores a 2,5 micras), más peligrosas son para la salud, ya que pueden atravesar los alveolos y afectar directamente al sistema circulatorio. Esto se traduce en problemas de hipertensión o alteraciones del ritmo cardiaco. Hay que señalar que estos efectos no son sólo atribuibles a las partículas, ya que éstas actúan en combinación con los contaminantes procedentes de la combustión, como del dióxido de azufre, el dióxido de nitrógeno y el monóxido de carbono.

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.

CONCLUSIONES SOBRE LA DOCUMENTACIÓN CONSULTADA.

En síntesis, se puede determinar que a pesar de no contar con información cuantitativa sobre la relación causa-efecto entre la calidad del aire y la salud de la población del entorno portuario de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, se han consultado y analizado diferentes datos sobre el tema a partir de los cuales se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- Los sectores urbanizados de los municipios de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, están expuestos a una serie de focos de contaminación que merman de manera poco significativa la calidad del aire (tráfico rodado, central eléctrica, etc.), siendo éstos los principales factores de afección al bienestar social de la población de dichos municipios, además de la contaminación natural debida fundamentalmente a la invasión de aire sahariano con partículas en suspensión que afectan a toda Canarias.

- Tras un análisis de la información consultada, no se han encontrado datos o afirmaciones que puedan señalar al Puerto de Santa Cruz de La Palma, como una fuente de contaminación singular para la ciudad y núcleos cercanos.

k) PERCEPCIÓN PAISAJÍSTICA

La consideración del paisaje como un recurso natural y su valoración como tal, está muy relacionada con la progresiva importancia que se da a la conservación de espacios naturales, con dos modalidades principalmente:

- Espacios con alto grado de naturalización en los que la antropización, y por lo tanto las huellas de ésta en el paisaje, es escasa.

- Espacios en los que la integración de actividades humanas en el medio ha dado como resultado un espacio antropizado, pero con sistemas sostenibles de explotación, en los que el paisaje suele estar compuesto por un mosaico complejo de elementos naturales y antrópicos entre los que se establecen intensas relaciones.

Sin embargo, el concepto de paisaje como recurso natural no debe limitarse exclusivamente a estos dos tipos de espacios, que por supuesto cuentan con una serie de valores naturales y paisajísticos muy especial, sino que debe aplicarse también a los espacios más humanizados, incluso a aquellos que lo están en su grado máximo (las ciudades), pues además de que en todos ellos es posible encontrar elementos naturales en mayor o menor medida, la percepción del entorno tiene un importante papel en el bienestar humano y en la calidad de vida.

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 se recogen los rasgos característicos y definitorios del concepto "paisaje":

- Ha de ser percibido.
- Integra un conjunto de elementos, tanto visibles como no visibles, de origen natural y antrópico.
- Es un elemento dinámico, en continua evolución y transformación.
- El paisaje está en permanente evolución como consecuencia de:

  - Procesos dinámicos naturales del medio biótico (evolución de la vegetación, colonización, sustitución, etc.) y del medio abiótico (procesos, etc.).
  - Procesos antrópicos: roturaciones, transformación de usos de suelo, instalación de infraestructuras, etc.

Cada uno de los medios citados (biótico, abiótico y antrópico) va a tener diferente peso específico en cada unidad de paisaje, estableciéndose entre ellos una serie de relaciones e interdependencias que dan unidad al conjunto y determinan su evolución.

Centrándonos en el ámbito de estudio, en toda la extensión abarcable por el sentido visual, se pueden distinguir diferentes unidades de paisaje, todas ellas englobadas dentro de la unidad de paisajes antrópicos. Dentro de la zona de servicio portuaria, no se identifican paisajes de características naturales:

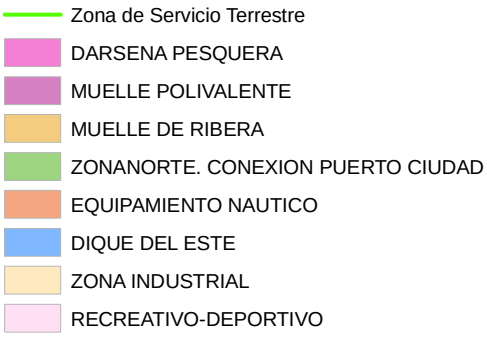
- Paisajes antrópicos.

El paisaje de la zona de servicio portuario, viene definido por una plataforma costera de relleno sobre la que se asientan todas las infraestructuras portuarias relacionadas con el tráfico y acopio de mercancías, transporte de personas, actividades de ocio-deportivas y aparcamientos principalmente, delimitado en todo su perímetro por la trama urbana (viario y edificaciones) de Santa Cruz de La Palma.

No obstante, el fondo escénico del Puerto, está dominado por el relieve abrupto de "La Caldereta", el cual se corresponde con un cono volcánico de origen submarino (tipo "*tuff-cone*"). Este hito geomorfológico de Santa Cruz de La Palma, al no quedar dentro de la zona de servicio, en ningún caso se va a ver alterada, ni directa ni indirectamente por el PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Dentro de este paisaje antrópico (ámbito portuario), con el objeto de poder hacer un análisis paisajístico que posteriormente permita valorar la ordenación propuesta, se han diferenciado las siguientes "**UNIDADES DE PAISAJE**", las cuales coinciden con las ÁREAS FUNCIONALES definidas y justificadas en la Memoria de Ordenación del PTE (punto "5.3. "Áreas Funcionales y de ordenación"):

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.



El análisis paisajístico de este estudio se basa en una metodología analítica que considera el paisaje como un recurso natural o elemento del medio, distinguiendo entre paisaje intrínseco y paisaje extrínseco.

De esta manera, cuando se definen las cualidades de una unidad de paisaje nos referimos, por una parte, a las condiciones de visibilidad reflejadas en las **INCIDENCIAS VISUALES** y, además, por sus características intrínsecas reflejadas en la **CALIDAD PAISAJÍSTICA**. La consideración conjunta de ambos conceptos determina la **FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA** de cada unidad de percepción ante los impactos generados por el desarrollo del Plan, lo que nos permitirá evaluar las áreas que precisan algún tipo de consideración ambiental.

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.

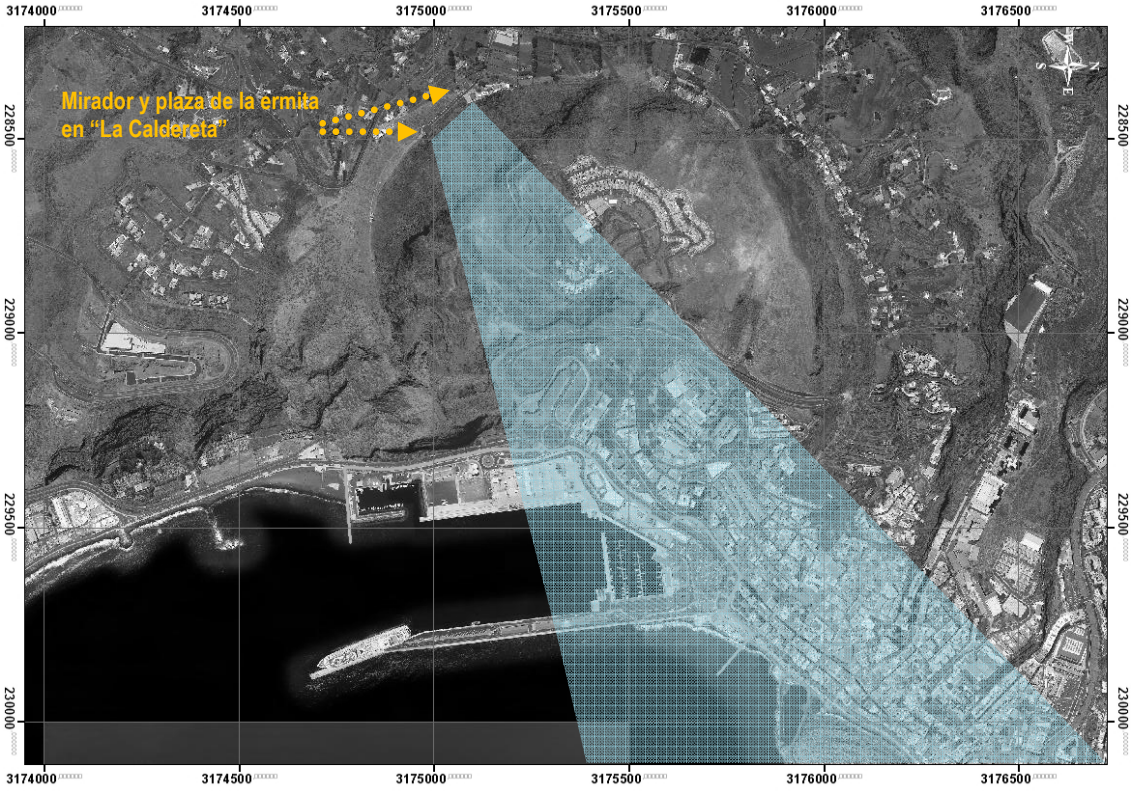
- Incidencia visual: se refiere a la visibilidad del territorio desde los diferentes puntos valorados con potencial de vista, es decir, de los elementos del ámbito de estudio receptores de vistas. Intervienen aquí los parámetros de concavidad y convexidad del terreno, la altitud, el relieve, la distancia, etc. En definitiva, se valora el grado de emisión de vistas del ámbito sin entrar en la calidad y el carácter del paisaje en que se integra. Esto nos permitirá determinar la capacidad para asimilar impactos que puedan ser producidos por la explotación.

- Calidad paisajística: se atiende al grado de presencia (y en su caso conservación) de elementos naturales.

- Fragilidad paisajística: es el potencial de un paisaje para absorber o ser visualmente perturbado como consecuencia de las actuaciones humanas. Únicamente tendrán fragilidad paisajística ALTA aquellos sectores que teniendo alta incidencia visual, también presente una alta calidad paisajística.

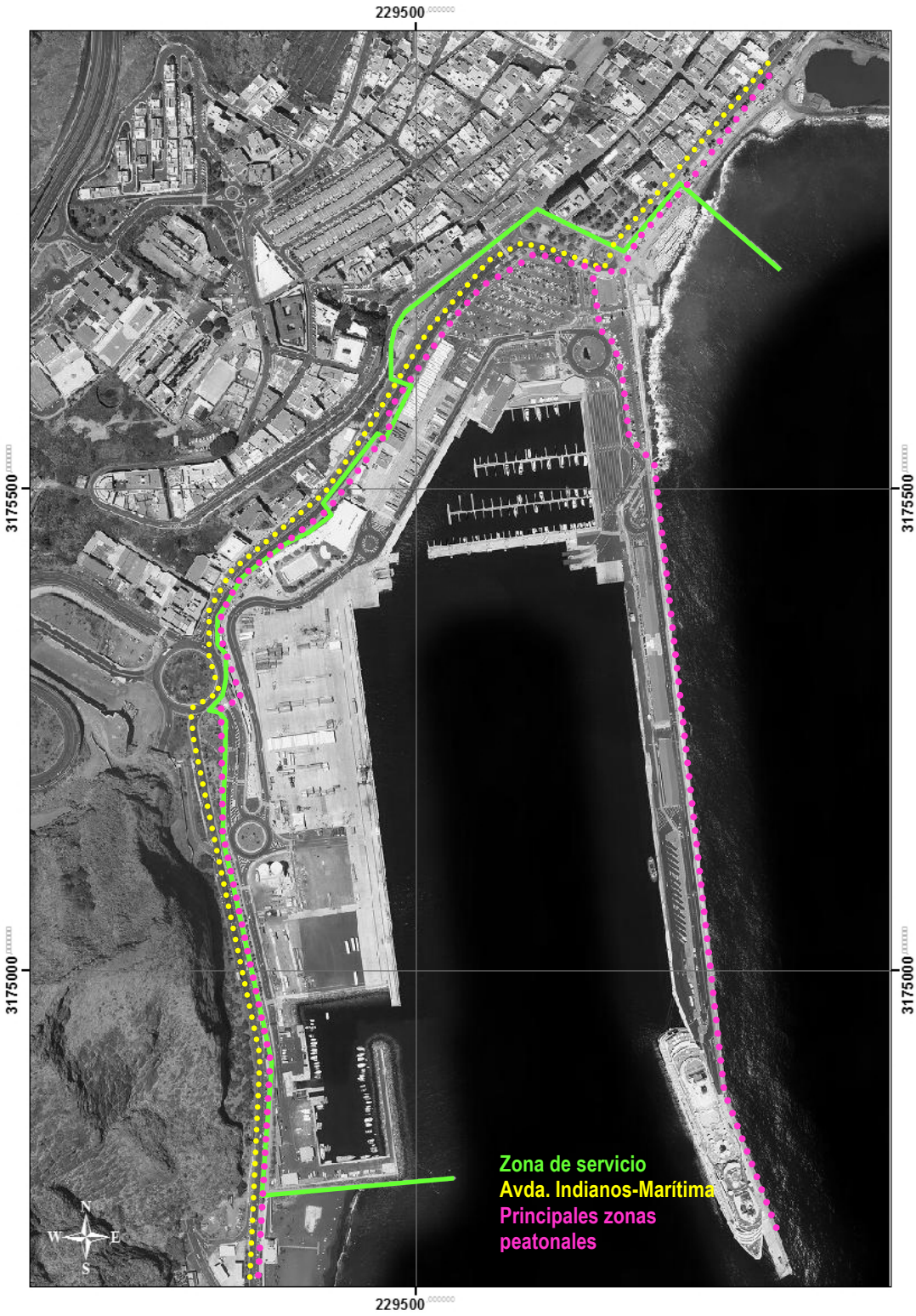
El método para la determinación de la cuenca visual consiste en buscar aquellos puntos desde los que es posible el acceso visual al ámbito, considerando también la mayor o menor concentración de observadores. De este modo, se determinan los puntos o zonas con **POTENCIAL DE VISTAS**, los cuales pueden ser tanto móviles como fijos.

- Puntos potenciales de vista fijos: dentro de éstos se incluyen aquellas edificaciones más cercanas a la zona de servicio portuaria, cuyas fachadas dan directamente al Puerto, lo cual limita mucho el número de potenciales observadores. Se incluye también al mirador de "La Concepción", situado en la cima de "La Caldereta" desde la visión del Puerto, pese a la distancia (punto más cercano a 850 m) de directa y permanente.



Puntos potenciales de vista móviles: aquí se localiza toda la vía urbana (Avda. de Los Indianos y Avda. Marítima) que discurre de manera paralela al ámbito, recorriéndolo en toda su extensión. De igual forma se incluyen como potenciales observadores móviles los usuarios del paseo litoral que discurre por el límite exterior. Además, dentro de estos puntos móviles se pueden considerar los barcos de tránsito de pasajeros entre islas, los cruceros que atracan en el 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
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.

El análisis de la percepción paisajística, se hace para cada "UNIDAD DE PAISAJE" definida. No obstante, debido a la reducida ocupación superficial del Puerto y debido a que desde todos los potenciales de vista identificados es posible la visión de todas las "unidades definidas" (salvo una excepción), eso sí, en diferente grado, se ha optado por hacer una ficha en la que se valora-justifica la "**INCIDENCIA**" de cada "unidad de paisaje" desde cada uno de los potenciales de vista identificados.

En cualquier caso, tal y como se dijo anteriormente, por no incluir ninguna de las unidades superficies naturales (toda la zona de servicio portuaria se corresponde con rellenos ganados al mar), se valora la "**CALIDAD PAISAJÍSTICA**" como "baja". No obstante, las superficies con zonas verdes y las edificaciones de nueva ejecución, debido a su buen estado de conservación aportan calidad visual al puerto.

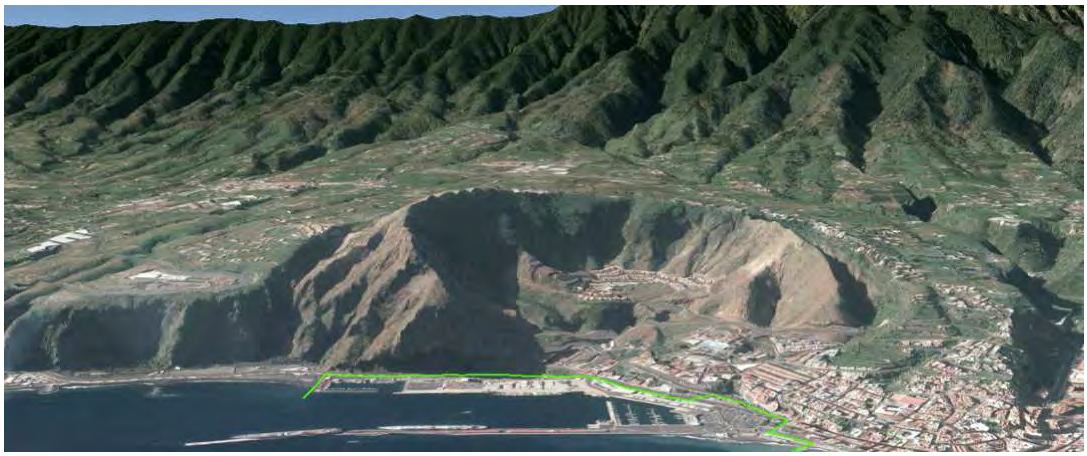


Imagen donde se aprecia el cono volcánico "La Caldereta", el cual domina el paisaje de Santa Cruz de La Palma

Imagen donde se identifican las diferentes "**UNIDADES DE PAISAJE**" definidas (coinciden con "áreas funcionales" definidas en la Mem. de Ord.)

Nº	UNIDAD DE PAISAJE
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 ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Punto con potencial de vista: MIRADOR RISCO DE LA CONCEPCIÓN (PV-1)

Caracterización de la visión

- Punto fijo de potencial de vista.
- El número de potenciales observadores es alto, ya que es un mirador muy frecuentado por visitantes y turistas ya que desde él se pude observar una amplia superficie insular.
- La visión que se tiene del puerto (salvo de las unidades 1 y 2) es directa y permanente, aunque debido a la distancia que lo separa (en su punto más cercano son aproximadamente 850 m), no se percibe el detalle de los usos presente, salvo que se observe de forma específica.
- La visión de las unidades de paisaje denominadas 1 y 2 no es posible, ya que quedan tras el margen sur del Risco de La Concepción.

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, y pese al número alto de potenciales observadores identificado, se valora que presenta un "potencial de vista" MEDIO".

Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
1	NULA	Baja	Baja
2	NULA		
3	MEDIO-ALTA		
4	MEDIO		
5	MEDIA		
6	MEDIA		
7	MEDIA		
8	MEDIO-ALTA		

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:

Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una MEDIA-ALTA incidencia visual, influyendo de forma significativa en esta valoración la distancia al ámbito, la cual no permite ver con detalle los usos que se desarrollan

Vista desde el mirador "Risco de La Concepción"

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.

Punto con potencial de vista: entorno CALLE REAL (PV-2)

Caracterización de la visión

- Punto fijo de potencial de vista.
- El número de potenciales observadores es alto, ya que es un sector del casco histórico muy frecuentado por residentes y turistas.
- La visión que se tiene del puerto (salvo de la unidades 6 y 7) es poco clara ya que no hay cota suficiente para tener mayor perspectiva (entre la vegetación predomina la visión del horizonte)
- La visión de las unidades 6 y 7 es directa y permanente. Destaca la unidad de paisaje 6 (donde se incluye la actual Plaza de La Constitución), ya que se corresponde con la superficie del PTE donde se contempla un proyecto que mejore el encuentro "puerto-ciudad".

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, dando mayor peso a la visión directa y permanente de la "unidad de paisaje 6" por la importancia histórica del punto y la concentración de un alto número de potenciales observadores, se valora que presenta un "potencial de vista" ALTO".

Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
1	NULA	Baja	-Alta (para la unidad de paisaje 5). - Baja (para el resto de unidades de paisaje).
2	BAJA		
3	MEDIO-BAJA		
4	BAJA		
5	MEDIO-BAJA		
6	ALTA		
7	MEDIA-ALTA		
8	MEDIA		

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:

Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una MEDIA incidencia visual.

No obstante, por el contexto histórico del punto de potencial de vista valorado, hay que destacar que desde este punto se tendrá una visión directa y permanente de la "unidad de paisaje 6", la cual se corresponde con la superficie de encuentro puerto-ciudad (donde el PTE recoge dos alternativas de ordenación)

Visión del Puerto desde la "Calle Real"

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.

Punto con potencial de vista: PLAYA DE BAJAMAR (PV-3)

Caracterización de la visión

- Punto fijo de potencial de vista.
- El número de potenciales observadores es alto, ya que es una playa muy frecuentada en periodos vacacionales. No obstante, una vez esté ejecutada la nueva playa (en el frente marítimo de la ciudad), se verá cómo evolucionará el número de usuarios, y por lo tanto el número de potenciales observadores.
- Los usuarios que estén en la superficie de playa seca, prácticamente no tienen visión de los usos portuarios, salvo el del propio dique de abrigo, y la edificación y escollera asociado al puerto pesquero-deportivo anexo.

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, pese al alto número de potenciales observadores identificado, se valora que presenta un potencial de vista "bajo" para el conjunto del puerto, salvo para la unidad de paisaje asociada al anexo puerto pesquero-deportivo, al cual se le asocia un potencial de vista "alto"

Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
1	ALTA	Baja	Baja
2	BAJA		
3	BAJA		
4	NULA		
5	NULA		
6	NULA		
7	NULA		
8	MEDIA ALTA		

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:

Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una BAJA incidencia visual, asociando una MEDIA-ALTA incidencia al puerto pesquero-deportivo anexo.

Vista desde la Playa de Bajamar

Vista desde de la Playa de Bajamar desde el paseo marítimo

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.

Punto con potencial de vista: USO RESIDENCIAL SANTA CRUZ DE LA PALMA (PV-4)

Caracterización de la visión	Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
- Punto fijo de potencial de vista. - El número de potenciales observadores con observación directa y permanente, está limitado a las edificaciones de uso residencial cuyas fachadas tienen orientación "este" (dan al Puerto) y además su visión no está bloqueda por otra edificación. Por lo tanto, con esta premisa, el número de potenciales observadores es "bajo", estando asociado principalmente a las edificaciones situadas en el borde la carretera El Galeón, debido a la perspectiva del ámbito portuario gracias a estar situado a una cota muy superior (ver foto).	1	BAJO	Baja	Baja
	2	BAJO		
	3	MEDIO		
	4	BAJO		
	5	BAJO		
	6	MEDIO		
	7	MEDIO		
	8	MEDIO		

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, para el conjunto del núcleo de Santa Cruz de La Palma, se valora que presenta un potencial de vista "bajo" y/o "nulo", ya que la proporción de potenciales observadores con capacidad para ver el puerto es muy poco significativa, siendo esta valoración la tenida en consideración a la hora de valorar la incidencia visual del ámbito portuario.

No obstante, hay que apuntar que las edificaciones con uso residencial situadas en la subida de la carretera El Galeón tienen visión directa y permanente de gran parte del ámbito portuario valorando que presentan un potencial de vista "alto". En cualquier caso, en el conjunto del núcleo de Santa Cruz de La Palma, representa un porcentaje de uso residencial mínimo.

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:
Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una BAJA-NULA incidencia visual.

Visión del ámbito portuario desde el uso residencial situado en la subida de la Carretera El Galeón; en cualquier caso, esta visión es puntual en el conjunto del usos residencial de la ciudad.

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.

Punto con potencial de vista: TRAFICO AVENIDA DE LOS INDIANOS (PV-5)

Caracterización de la visión

- Punto móvil de potencial de vista.
- El número de potenciales observadores (vehículos) a lo largo de todo el viario, es "alto" durante todo al año.
- La visión que se tiene de las unidades de paisaje identificadas en la zona de servicio portuaria como 1, 2, 3, 7, 5 y 8, desde cualquier punto del viario, no es directa, ya que entre el viario y el propio puerto existen zonas verdes, aparcamiento, etc. según el sector, que limita la observación a aquellos elementos de mayor volumetría (edificaciones, gasolinera y silos); la observación de estos elementos se realiza en el momento en el que el viario pasa cerca a ellos. A su vez, se valora que al ser potenciales observadores móviles, la fijación en la observación se ve dificultada.

  Por otro lado, las unidades de paisaje 6 y 4 presentan una visión directa, y por lo tanto, y por lo tanto, teniendo en cuenta el alto nº de potenciales observadores ambas se valoran con alta incidencia visual.

- Por otro lado, en el "lado mar" del viario, existe una diferencia de cotas entre propio viario y la zona de servicio portuaria (entorno a 2-3 m), lo que impide la visión de los elementos/infraestructuras más próximo de las unidades 1, 2, 3 y 5.

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, se valora que la Avenida de Los Indianos presenta un MEDIO/ALTO potencial de vista.

Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
1	BAJO	Baja	-Alta (para la unidad de paisaje 6).
2	MEDIO		
3	MEDIO-ALTO		
4	ALTA		- Baja (para el resto de unidades de paisaje).
5	BAJA		
6	ALTA		
7	MEDIO		
8	BAJA		

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:

Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una MEDIA-ALTA incidencia visual.

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

Foto 5

Foto 6

Foto 7

Foto 8

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.

Punto con potencial de vista: ZONA PEATONAL (a borde de viario, espaldón portuario y zonas interiores al puerto) (PV-6)

Caracterización de la visión

- Las zonas peatonales desde donde se tiene una visión directa y permanente del Puerto se corresponde con:
  - Paseo litoral anexo a la avenida marítima.
  - Espaldón portuario
  - Pasos peatonales en el interior portuario
  - Cruceros
- Caracterización:

- Punto móvil de potencial de vista.
- El número de potenciales observadores (peatones) a lo largo de toda la zona peatonal, es "alto" durante todo al año.
- La visión que se tiene de todas las unidades de paisaje identificadas en la zona de servicio portuaria desde cualquier punto del paseo, es directa y permanente. Se valora que pese a ser potenciales observadores móviles, los transeúntes tienen la capacidad de fijarse y observar con detenimiento el paisaje, y en su caso, percibir con facilidad elementos discordantes.
- Por otro lado, en el "lado mar" de la zona peatonal, se tiene capacidad de observar directamente las superficie de la zona de servicio que queda anexas al paseo (pese a la diferencia de cotas de 2-3 m).

VALORACIÓN POTENCIAL DE VISTA: por todo lo anterior, se valora que las zonas peatonales (exteriores e interiores a la zona de servicio portuaria) presenta un ALTO potencial de vista.

Unidad paisaje	Incidencia	Calidad	Fragilidad
1	ALTA	Baja	-Alta (para la unidad de paisaje 6. - Baja (para el resto de unidades de paisaje).
2	ALTA		
3	ALTA		
4	ALTA		
5	ALTA		
6	ALTA		
7	ALTA		
8	ALTA		

CONCLUSIÓN INCIDENCIA VISUAL:

Se valora que el conjunto del ámbito portuario presenta una ALTA incidencia visual.

Foto 1

Foto 2

Foto 3

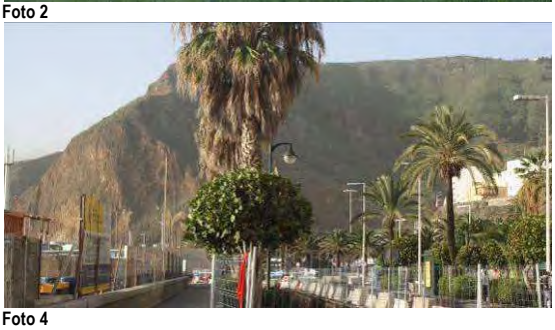


Foto 4

Foto 5

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 **CONCLUSIÓN**, en el análisis de cuencas visuales desde el "exterior hacia el Puerto de Santa Cruz de La Palma", y teniendo en cuenta que se trata de unidades de paisaje principalmente de **baja** calidad paisajística (exceptuado los elementos puntuales como zonas verdes y el valor del paisaje desde la ciudad histórica al puerto y viceversa, los cuales aportan calidad al paisaje portuario), y **alta** incidencia visual (ya que se le da un mayor peso a los potenciales observadores que discurren, tanto por las zonas peatonales contiguas al Puerto, como por la avenida marítima y los numerosos turistas que pasean entorno a la "Calle real"), podemos concluir en que la afección sobre el paisaje como consecuencia de la ordenación propuesta depende directamente del proyecto que finalmente se desarrolle en la unidad de paisaje "6" (coincidente con el área funcional "Zona norte. Conexión puerto ciudad"). Para el resto de las áreas funcionales los efectos de la ordenación sobre el paisaje será POCO SIGNIFICATIVO, ya que se les ha asignado una fragilidad paisajística baja, además de mantenerse en ellos los mismos usos y actividades que en la actualidad.

En definitiva, la ordenación del PTE, en las unidades de paisajes denominadas "1", "2", "3", "4", "5", "7" y "8" no suponen ninguna modificación el paisaje actual, ya que los usos e infraestructuras serán los mismos que los existentes en la actualidad. Únicamente en la unidad de paisaje "6", en la superficie de encuentro del "puerto-ciudad", se contempla el desarrollo de un proyecto, el cual, desde el punto de vista paisajístico supondrá una mejora respecto a los usos actuales (aparcamiento en superficie, edificaciones y viario principalmente), ya que en sí mismo, el objetivo de la solución que finalmente se desarrolle (en el presente Avance del PTE se contemplan 2 alternativas) es la creación de un entorno de alta calidad arquitectónica y paisajística, destinada al disfrute de los residentes y visitantes.

En cualquier caso, para corregir los potenciales impactos que podría generar la nueva ordenación de los usos del Puerto y de las infraestructuras resultantes (además de la eliminación de determinados aspectos del paisaje actual que generan un deterioro del paisaje visible por los usuarios de las zonas peatonales), el PTE recoge medidas protectoras y correctoras (ver apartado 6.d), que reducen el posible impacto de cara al paisaje como **POCO SIGNIFICATIVO.**

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.

l) VALORES PATRIMONIALES

La Ley 4/1999 de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales. Dentro de estas categorías la figura de Bien de Interés Cultural (BIC), es la de mayor protección y tutela. A tal efecto, el artículo 18 de la citada Ley recoge las categorías de BIC que son de aplicación: Monumento, Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Sitio Histórico, Zona Arqueológica, Zona Paleontólogica y Sitio Etnológico. El segundo nivel de protección se consigue a través de la inclusión en el Inventario de Bienes Muebles, Catálogos arquitectónicos municipales y las Cartas arqueológicas, etnográficas y paleontológicas municipales.

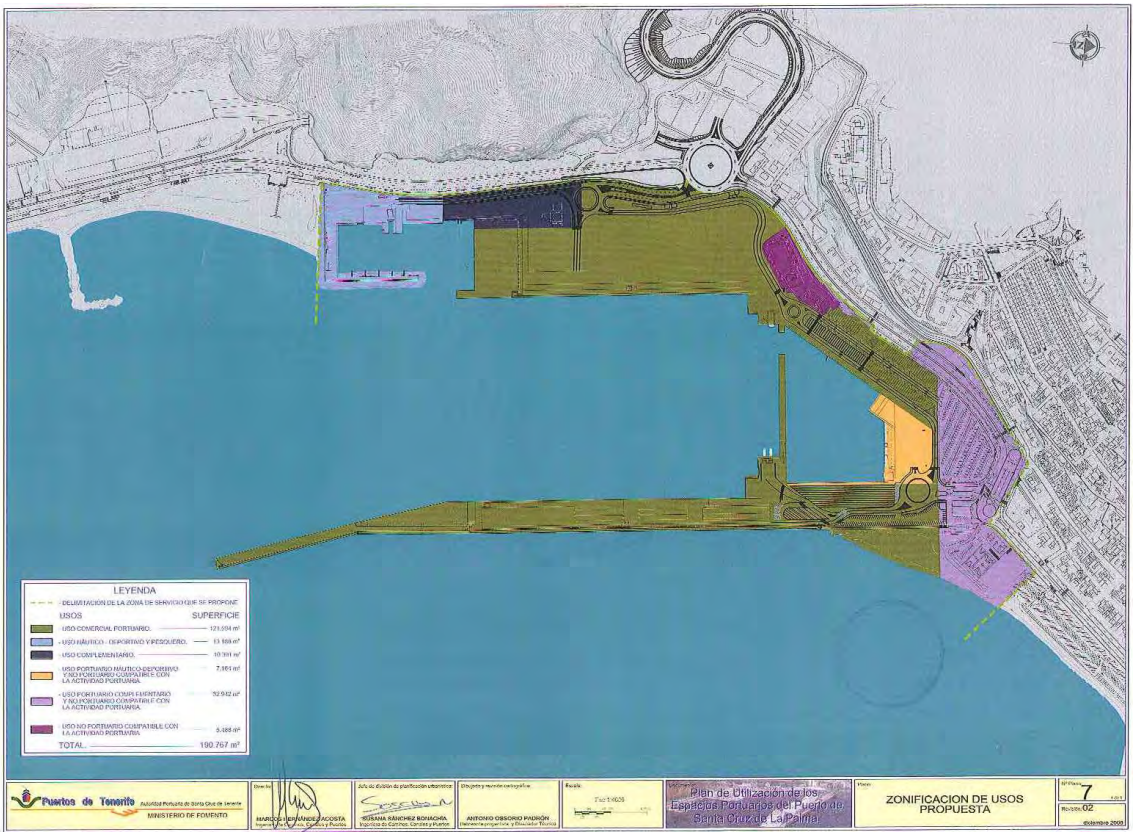
Debido al carácter reciente del ámbito portuario y por tratarse de una infraestructura que se ha ido formando mediante rellenos en la franja litoral, en el interior de la zona de servicio no existen bienes muebles o inmuebles con valor histórico, arquitectónico, artístico, arqueológico, etnográfico, paleontológico, científico o étnico.

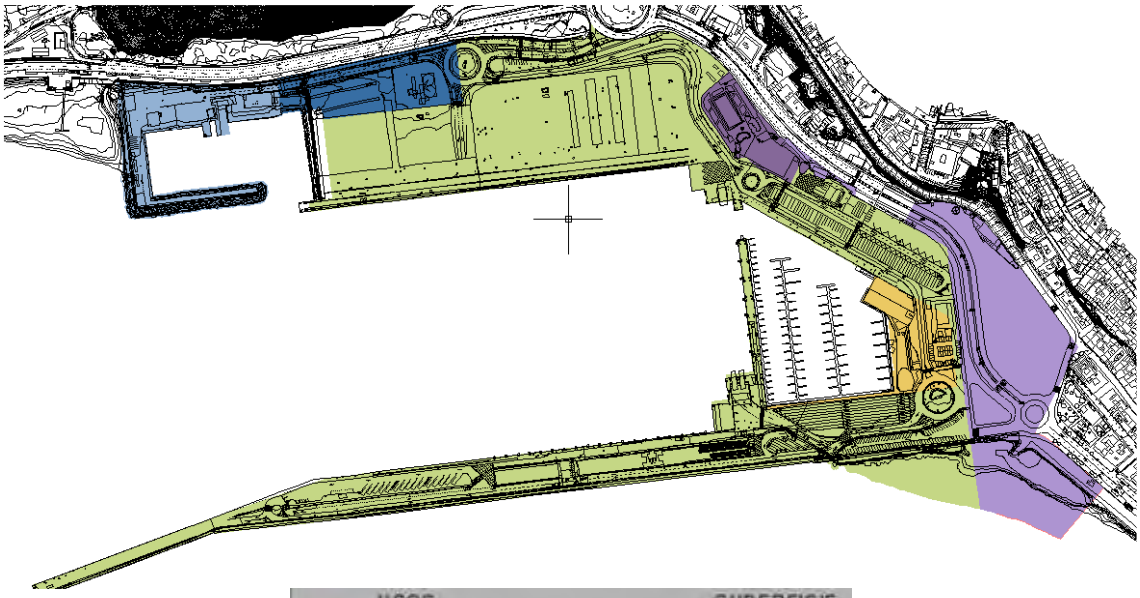
Esto queda constatado por la ausencia de elementos sometidos a protección por la legislación vigente. Tampoco las edificaciones están incluidas en catálogos de protección municipal y/o insular.

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 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.

m) ESTADO ACTUAL Y USOS EXISTENTES

La zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma (ámbito del PTE) presenta toda la superficie con desarrollo de usos portuarios, los cuales se ajustas a los usos permitidos en la zonificación del PUEP (Plan de Utilización de Espacios Portuarios) vigente. Se adjuntan imágenes con la "Zonificación de usos" recogida en el PUEP vigente:





USOS	SUPERFICIE
- USO COMERCIAL PORTUARIO	121.594 m²
- USO NÁUTICO - DEPORTIVO Y PESQUERO	13.168 m²
- USO COMPLEMENTARIO	10.391 m²
- USO PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO Y NO PORTUARIO COMPATIBLE CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA	7.164 m²
- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO Y NO PORTUARIO COMPATIBLE CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA	32.942 m²
- USO NO PORTUARIO COMPATIBLE CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA	5.488 m²
TOTAL	190.767 m²

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, se incluye una imagen donde se aprecian los usos y actividades recogidas en cada una de las ÁREAS FUNCIONALES definidas en la memoria del Avance del PTEPLP. En este sentido, hay que destacar, tal y como justificó en el punto "5.3" de la Memoria de Ordenación, el Plan Territorial Especial de Ordenación delimita ocho aéreas funcionales y de ordenación a efectos de definir de forma sistemática el régimen especifico aplicable a los espacios y a las edificaciones e instalaciones comprendidas en cada una de ellas.

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. En consecuencia, la división practicada distingue las aéreas 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 principales, además de establecerse los usos pormenorizados compatibles.

La Áreas funcionales 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 cuadro de correspondencias entre las áreas funcionales delimitadas por el Plan Territorial Especial y por el PUEP vigente:

AREAS FUNCIONALES SEGÚN PLAN TERRITORIAL ESPECIAL (2014)	ZONIFICACIÓN DE USOS SEGÚN PUEP (2008)
1) Dársena Pesquera	Uso náutico deportivo y pesquero
2) Industrial-Logística	Uso Complementario
3) Muelle Polivalente	Uso Comercial Portuario
4) Recreativo-Deportivo	Uso no portuario Compatible con la actividad portuaria
5) Muelle de Ribera	Uso Comercial Portuario
6) Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad	Uso portuario complementario y no portuario compatible con la actividad portuaria
7) Equipamiento náutico	Uso portuario náutico-deportivo y no portuario compatible con la actividad portuaria.
8) Dique del Este	Uso Comercial Portuario

A estos efectos, resulta necesario exponer que **se ha considerado conveniente dividir la ZONA DE USO COMERCIAL PORTUARIO ordenada en el PUEP en tres áreas funcionales** diferenciadas en atención al distinto carácter de cada una de ellas, marcado por dos factores fundamentales: Su relación con la trama urbana de Santa Cruz de La Palma y la naturaleza de las actividades que en ellas se desarrollan. Así, el presente Plan Especial Territorial diferencia entre

- 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 y Carga rodada;
- 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 alberga actividades de servicios portuarios de bajo impacto destinados principalmente a Mercancía general 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 intimo 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 Pasajeros y actividades vinculadas a dicho tráfico.

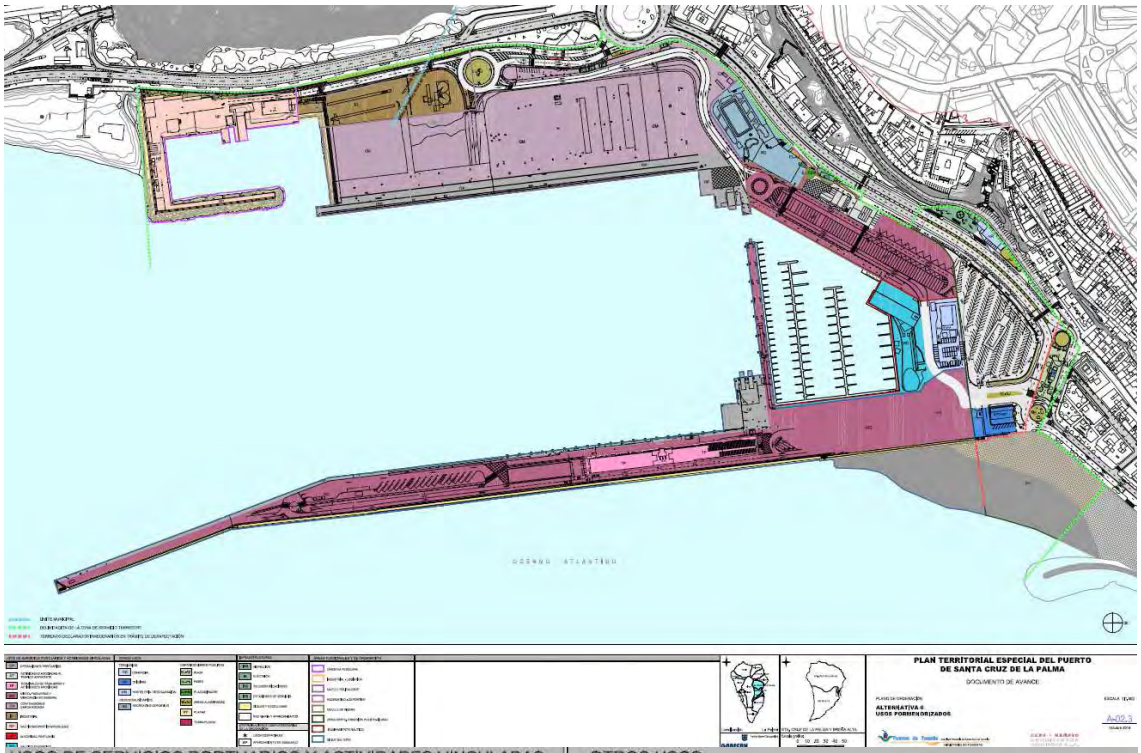
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

A continuación, se adjunta foto donde se aprecian los principales usos en cada una de las 8 "áreas funcionales" diferenciadas. Esta información es complementaria a:

- la recogida en la **Memoria de Información**, concretamente la expuesta en el punto 10 "Estado actual: usos existentes y vía de servicio", donde se describe con detalle los diferentes usos recogidos en el PUEP, así las características de la vía de servicio portuaria y la red interna de combustibles.

- la recogida en el punto 5.3 de la **Memoria de Ordenación**, donde se recoge 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.

De igual forma, los usos existentes quedan recogidos en el plano "A-02.3 Alternativa 0: usos pormenorizados" de los planos de ordenación:



USOS DE SERVICIOS PORTUARIOS Y ACTIVIDADES VINCULADAS

- OP — OPERACIONES PORTUARIAS
- AT — ACTIVIDADES ASOCIADAS AL TRAFICO ADYACENTE
- TP — TERMINALES DE PASAJEROS Y ACTIVIDADES ASOCIADAS
- MC — MIXTO, PASAJEROS Y MERCANCÍA EN GENERAL
- CM — CONTENERORES CARGA RODADA
- ID — INDUSTRIAL
- NP — NAÚTICO-DEPORTIVO-PESQUERO
- AP — AUTORIDAD PORTUARIA
- ND — NAÚTICO DEPORTIVO

OTROS USOS

TERCIARIOS
- CO — COMERCIAL
- OF — OFICINAS
- HR — HOSTELERÍA / RESTAURACIÓN

USOS COMUNITARIOS
- RD — RECREATIVO DEPORTIVO

ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- EL-PZ — PLAZA
- EL-PS — PASEO
- EL-PZM — PLAZA/MIRADOR
- EL-AJ — AREAS AJARDINADAS
- PY — PLAYAS
- TERRAPLENES

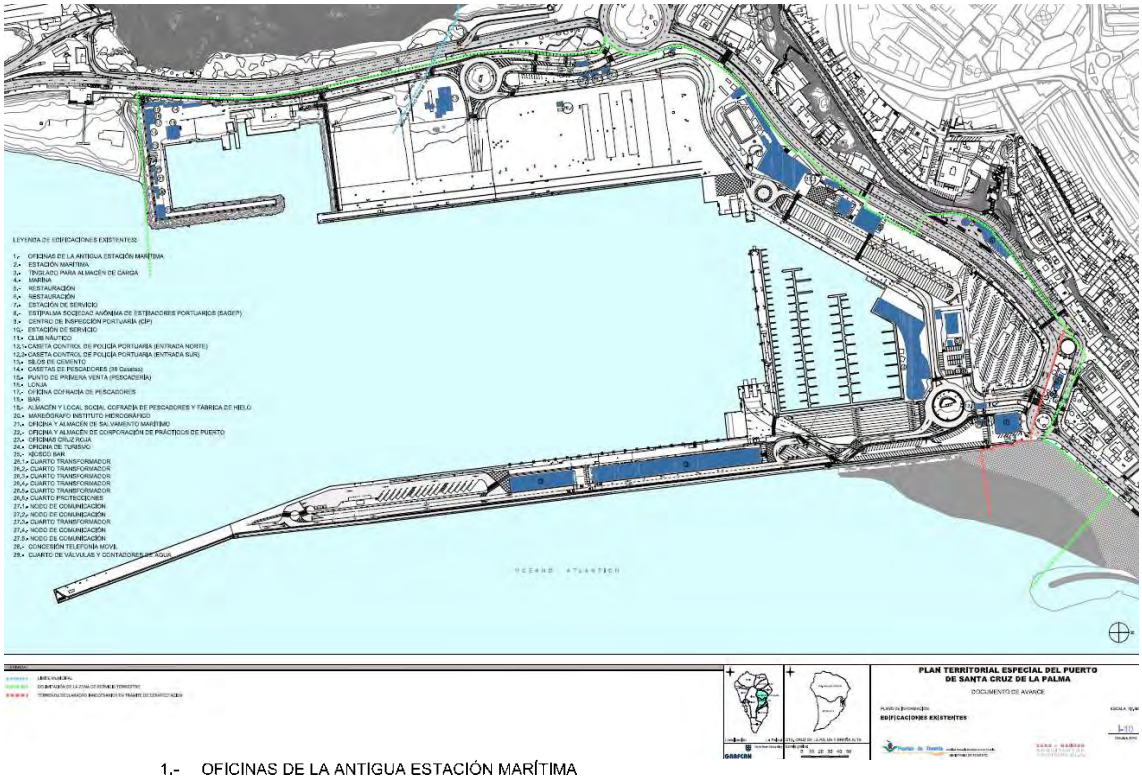
INFRAESTRUCTURAS
- IHA — HIDRÁULICA
- IE — ELÉCTRICA
- ITC — TELECOMUNICACIONES
- IES — ESTACIONES DE SERVICIO
- DIQUES Y ESCOLLERAS
- RED VIARIA Y APARCAMIENTOS

DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS DE LA ORDENACIÓN
- * — USOS COMPATIBLES
- AP — APARCAMIENTO EN SUBSUELO

ÁREAS FUNCIONALES Y DE ORDENACIÓN
- DÁRSENA PESQUERA
- INDUSTRIAL - LOGÍSTICA
- MUELLE POLIVALENTE
- RECREATIVO - DEPORTIVO
- MUELLE DE RIBERA
- ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD
- EQUIPAMIENTO NÁUTICO
- 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 ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Finalmente, el plano del ISA nº 06 "Estado actual: ajardinamientos, hidrología y concesiones", se incluye el nombre de las edificaciones existentes:



1.- OFICINAS DE LA ANTIGUA ESTACIÓN MARÍTIMA
2.- ESTACIÓN MARÍTIMA
3.- TINGLADO PARA ALMACÉN DE CARGA
4.- MARINA
5.- RESTAURACIÓN
6.- RESTAURACIÓN
7.- ESTACIÓN DE SERVICIO
8.- ESTIPALMA SOCIEDAD ANÓNIMA DE ESTIBADORES PORTUARIOS (SAGEP)
9.- CENTRO DE INSPECCIÓN PORTUARIA (CIP)
10.- ESTACIÓN DE SERVICIO
11.- CLUB NÁUTICO
12.1- CASETA CONTROL DE POLICÍA PORTUARIA (ENTRADA NORTE)
12.2- CASETA CONTROL DE POLICÍA PORTUARIA (ENTRADA SUR)
13.- SILOS DE CEMENTO
14.- CASETAS DE PESCADORES (38 Casetas)
15.- PUNTO DE PRIMERA VENTA (PESCADERÍA)
16.- LONJA
17.- OFICINA COFRADIA DE PESCADORES
18.- BAR
19.- ALMACÉN Y LOCAL SOCIAL COFRADÍA DE PESCADORES Y FÁBRICA DE HIELO
20.- MAREÓGRAFO INSTITUTO HIDROGRÁFICO
21.- OFICINA Y ALMACÉN DE SALVAMENTO MARÍTIMO
22.- OFICINA Y ALMACÉN DE CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DE PUERTO
23.- OFICINAS CRUZ ROJA
24.- OFICINA DE TURISMO
25.- KIOSCO BAR
26.1.- CUARTO TRANSFORMADOR
26.2.- CUARTO TRANSFORMADOR
26.3.- CUARTO TRANSFORMADOR
26.4.- CUARTO TRANSFORMADOR
26.5.- CUARTO TRANSFORMADOR
26.6.- CUARTO PROTECCIONES
27.1.- NODO DE COMUNICACIÓN
27.2.- NODO DE COMUNICACIÓN
27.3.- CUARTO TRANSFORMADOR
27.4.- NODO DE COMUNICACIÓN
27.5.- NODO DE COMUNICACIÓN
28.- CONCESIÓN TELEFONÍA MOVIL
29.- CUARTO DE VÁLVULAS Y CONTADORES DE AGUA

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.

1.- **DÁRSENA PESQUERA** (Edificaciones, marina seca y travel lift)

2.- INDUSTRIAL-LOGÍSTICA (instalación industrial -almacenamiento graneles sólidos-, explanada y almacenamiento)

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.- MUELLE POLIVALENTE (carga descarga de mercancías, almacenamiento de contenedores):

4.- RECREATIVO-DEPORTIVO (club náutico y mirador):

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.

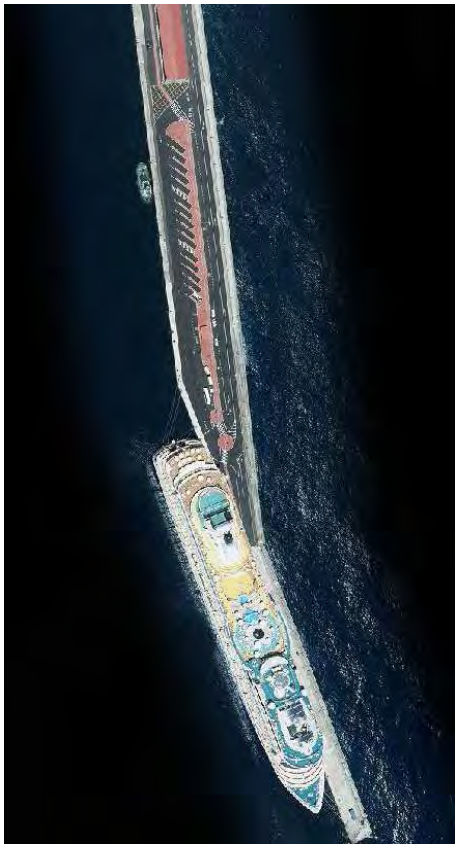
5.-MUELLE DE RIBERA (explanadas de acopio de contenedores/frigoríficos) y edificios –Centr.Inspección Portuaria, Estipalma-)

6.-ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD (aparcamiento en superficie, edificaciones, gasolineras, peatonal y viario; incluye superficie donde se está desarrollando el "Proyecto de actuación en el frente litoral 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.

7.- EQUIPAMIENTO NÁUTICO: edificio "Marina La Palma" y McDonald, aparcamiento, viales y peatonales.

8.- DIQUE DEL ESTE: Estación marítima/tinglados, aparcamiento guaguas-coches, área de embarque



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.

Por lo tanto, la zona de servicio portuaria presenta toda su superficie con desarrollo de usos permitidos por el PUEP vigente, los cuales se desarrollan adecuadamente y no generan afecciones sobre los usos anexos (uso residencial y sistema viario de Santa Cruz de La Palma).

Únicamente hay que destacar que en la actualidad se está desarrollando el *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma"*, el cual se desarrolla parcialmente en la franja litoral de la zona de "Uso portuario complementario y no portuario compatible con la actividad portuaria" (área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD")

"Proyecto de actuación en el frente litoral 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.

n) BIENESTAR SOCIAL

- **CALIDAD DEL AIRE:**

- Caracterización de la contaminación del Aire en Santa Cruz de La Palma y Breña Alta:

La contaminación que se puede encontrar en Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, se debe principalmente a la densidad del tráfico rodado y la industria (polígono industrial y central térmica de Los Guinchos); de manera general que la calidad del aire en estos dos municipios se puede considerar como buena, siendo perturbada básicamente por los dos factores anteriores.

A estos factores hay que añadir los de índole natural, como es el denominado "tiempo sur" que condiciona la presencia de calima, siendo en estas situaciones geográficas, fenómenos esporádicos y extraordinarios. Este tiempo está caracterizado por masas de aire cálidas y muy secas, que mantienen habitualmente una atmósfera turbia por la presencia de partículas muy ligeras de arena procedentes del continente africano.

A todo lo anterior se le puede sumar la actividad portuaria y el tráfico marítimo que se desarrolla en el puerto de Santa Cruz de la Palma. Además de las emisiones propias del tráfico marítimo, las emisiones dentro de un puerto se producen principalmente por el tráfico de los vehículos que circulan por las vías interiores, las emisiones de la maquinaria ligada a la operativa portuaria en las maniobras de carga y descarga de las mercancías.

A pesar de todas las acciones enumeradas anteriormente y potencialmente generadoras de contaminación atmosférica, se puede establecer que la Calidad del Aire en el entorno portuario (Santa Cruz de La Palma y Breña Alta) es buena, ya que, se trata de municipios donde la presencia y concentración de población, tráfico e industrias asociadas no es elevada, lo que se traduce en una cantidad poco significativa de emisiones contaminantes a la atmósfera.

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.

- Datos de la calidad del aire en el entorno del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Los datos estadísticos que se anexan corresponden a los datos disponibles de Calidad del Aire del año 2013 correspondientes a la zona de Santa Cruz de La Palma, Breña Alta y Breña Baja, localizadas dentro de la actual zonificación establecida como zona ES0508: Zona de La Palma, La Gomera y El Hierro. Se corresponden concretamente con las estaciones de medición de San Antonio-Breña Baja, El Pilar-Santa Cruz de La Palma y La Grama-Breña Alta.

La localización de cada una de las estaciones utilizadas para definir el estado de la Calidad del Aire en el entorno del ámbito del Puerto de Santa Cruz de La Palma, viene definida en las siguientes coordenadas e imagen:

Estaciones	X	Y
El Pilar-Santa Cruz de La Palma.	229.883	3.176.322
La Grama-Breña Alta.	228.748	3.174.322
San Antonio-Breña Baja.	229.081	3.171.831

Fuente: Elaboración propia.

Los datos de Calidad del Aire se han obtenido midiendo los niveles de inmisión, es decir, la concentración media de los diferentes contaminantes atmosféricos presentes en el aire ambiente durante el año 2013.

La evaluación de la calidad del aire exigida por la normativa se aplica en zonas definidas en función de diversas características, como son la población y ecosistemas existentes, las diferentes fuentes de emisión, características climatológicas y topográficas, etc. Esta zonificación está recogida en la *Orden de 1 de Febrero de 2008, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias.*

Para la caracterización de la calidad del aire se ha recurrido, a los datos aportados por el Centro de Evaluación y Gestión de la Calidad del Aire de Canarias (CEGCA), perteneciente a la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias.

En la evaluación de la calidad del aire del 2013 exigida por la normativa, se aplicó la zonificación recogida en la Orden de 1 de Febrero de 2008, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Para el caso concreto que se está analizando, los contaminantes que se han evaluado para definir la Calidad del Aire (tomando en consideración los datos del año 2013) han sido los siguientes:

Estaciones	SO_2	NO_2	NO_X	Benceno	CO	PM_{10}	$PM_{2.5}$	O_3
El Pilar-Santa Cruz de La Palma.	x	x			x	x	x	x
La Grama-Breña Alta.	x	x			x	x	x	X
San Antonio-Breña Baja.	x	x	x		x	x	x	x

Fuente: Centro de Evaluación y Gestión de la Calidad del Aire de Canarias.

A continuación se detallarán los resultados de la evaluación de la calidad del aire por contaminante:

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.

1. Dióxido de azufre (SO_2):

No se supera en ninguna de las estaciones que se localizan en el entorno del ámbito, los valores límites según el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

VALOR LÍMITE HORARIO PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	VALOR LÍMITE DIARIO PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	NIVEL CRÍTICO PARA LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN	UMBRAL DE ALERTA
350 µg/m³ No podrán superarse en más de 24 ocasiones por año civil	125 µg/m³ No podrán superarse en más de 3 ocasiones por año civil	20 µg/m³ en un año civil e invierno (1)	500 µg/m³ durante 3 horas consecutivas (2)

(1) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenido en las estaciones de medición definidas en el apartado II b. del anexo III del R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
(2) En lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

Año: 2013

Informe especial anual de SO2 según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Número de veces que se superó el límite horario de protección a la salud	0	0	0
Número de veces que se superó el el umbral de alerta a la población	0	0	0
Número de veces que se superó el límite diario de protección a la salud	0	0	0
Valor máximo horario	152.0	204.0	189.0
Mediana horaria	5.0	4.0	6.0
Percentil 98 horario	15.0	31.0	23.0
Porcentaje de datos válidos horarios	96.82	96.31	98.29

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. Dióxido de nitrógeno (NO2) y óxidos de nitrógeno (NOx):

Se supera en la estación de La Grama-Breña Alta el límite horario para la protección de la salud humana en una ocasión según los valores límites del R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; **no superándose** en las otras dos estaciones que se localizan en el entorno del ámbito.

VALOR LÍMITE HORARIO PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	VALOR LÍMITE ANUAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	VALOR LÍMITE ANUAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN	UMBRAL DE ALERTA
200 µg/m³ de NO2 No podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	40 µg/m³ de NO2	30 µg/m³ de NOx (1)	400 µg/m³ de NO2 durante 3 horas consecutivas (2)

Año: 2013

Informe especial anual de NO2 según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Número de veces que se superó el límite horario de protección a la salud	0	1	0
Número de veces que se superó el el umbral de alerta a la población	0	0	0
Valor medio anual para NO2	15.0	16.0	10.0
Valor máximo horario	133.0	234.0	78.0
Mediana horaria	8.0	9.0	7.0
Percentil 98 horario	65.0	65.0	38.0
Porcentaje de datos válidos horarios	96.3	96.33	93.69
NOX			
Valor medio anual para NOx (expresado como NO2)		30.0	16.0

3. Ozono (O3):

No se supera en ninguna de las estaciones que se localizan en el entorno del ámbito, los valores límites según el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire".

UMBRAL DE INFORMACIÓN	UMBRAL DE ALERTA	PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA
180 µg/m³ en una hora	240 µg/m³ en una hora	120 µg/m³ en 8 horas

Año: 2013

Informe especial anual de Ozono según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Número de veces que se superó el umbral de alerta a la población	0	0	0
Número de veces que se superó el umbral de información a la población	0	0	0
Valor máximo horario	128.0	136.0	149.0
Media horaria anual	56.0	64.0	57.0
Percentil 50 horario	58.0	66.0	58.0
Percentil 98 horario	98.0	108.0	102.0
AOT40 en el periodo de mayo a julio	3154.0	5853.0	3902.0
AOT40 en el periodo de abril a septiembre	5733.0	10185.0	7873.0
AOT40 en el periodo de abril a septiembre - Nº de muestras	2087.0	2074.0	2172.0
AOT40 promedio de los últimos 5 años de mayo a julio	1324.0	1758.0	1976.0
Porcentaje de datos válidos horarios	96.44	96.27	96.31
Porcentaje de datos válidos octohorarios	95.42	95.5	96.35

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.

4. Partículas (PM10):

Se supera en varias ocasiones el valor límite diario para la protección de la salud humana en todas las estaciones analizadas según los valores límites del R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, destacando que **no supera** en más de 35 ocasiones por año en ninguna de las estaciones.

VALOR LÍMITE DIARIO PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	VALOR LÍMITE ANUAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA
50 µg/m³ No podrán superarse en más de 35 ocasiones por año.	40 µg/m³

Año: 2013

Informe especial anual de PM10 según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Número de veces que se superó el límite diario de protección a la salud	18	11	8
Valor medio anual	23.0	17.0	16.0
Valor máximo horario	951.0	399.0	491.0
Mediana horaria	17.0	12.0	13.0
Percentil 98 horario	81.0	76.0	52.0
Porcentaje de datos válidos horarios	78.54	74.77	96.44

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. Partículas (PM2,5):

No se supera en ninguna de las estaciones que se localizan en el entorno del ámbito, los valores límites según el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

VALOR OBJETIVO	VALOR LÍMITE ANUAL
25 µg/m³ en un año civil	28 µg/m³

Año: 2013

Informe especial anual de PM2,5 según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Valor medio anual	8.0	9.0	7.0
Valor máximo horario	289.0	469.0	145.0
Mediana horaria	6.0	6.0	6.0
Percentil 98 horario	25.0	38.0	20.0
Porcentaje de datos válidos horarios	96.44	96.25	98.2

6. Monóxido de carbono (CO):

No se supera en ninguna de las estaciones que se localizan en el entorno del ámbito, los valores límites según el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

VALOR LÍMITE PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA

10 mg/m³
(media de 8 horas máxima en un día)

Año: 2013

Informe especial anual de CO según Normativa	El Pilar-Sta Cruz de La Palma	La Grama-Breña Alta	San Antonio-Breña Baja
Número de veces que se superó el límite diario de protección a la salud	0	0	0
Valor máximo horario	0.8	0.7	0.7
Porcentaje de datos válidos horarios	72.28	72.69	98.26

Los componentes analizados demuestran que los sectores que engloban al Puerto de Santa Cruz de La Palma, no presenta valores de contaminación significativos al no superar los límites establecidos en la normativa de aplicación RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. No obstante, existen parámetros que de forma puntual ven sus valores incrementados (siempre cumpliendo con la normativa vigente). En cualquier caso se puede decir que las principales fuentes de la contaminación atmosférica en el entrono del Puerto son:

- El tráfico rodado tanto de ligeros como de pesados, entre los que destacan los vehículos sobre todo diesel, las actividades industriales que se dan dentro del propio ámbito portuario, así como los barcos que hacen uso de sus instalaciones generan Partículas en Suspensión, Dióxido de Azufre, Dióxido de Nitrógeno, CO, benceno, etc.

- En este entorno también destaca la Central Diesel de Los Guinchos, localizada en la Avenida de bajamar en el término municipal de Breña Alta que genera emisiones de Dióxido de Carbono, Óxido nitroso, Óxidos de nitrógeno, Óxidos de azufre, Níquel y compuestos, Zinc y compuestos y partículas en Suspensión (PM10).

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.

- **ENTORNO ACUSTICO:**

El Puerto de Santa Cruz de La Palma, se localiza dentro de los límites municipales de Santa Cruz de La Palma y de Breña Alta. En el caso del primer municipio, la trama urbana de la ciudad de Santa Cruz se desarrolla hasta los límites portuarios, mientras que en el caso del segundo, la Avenida de Bajamar y la Playa de Bajamar, son las infraestructuras que se desarrollan hasta sus límites.

Por lo tanto, se puede establecer que en los límites portuarios ubicados dentro del municipio de Santa Cruz de La Palma, se localizan ***sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial***, mientras que en los límites portuarios ubicados dentro del municipio de Breña Alta, se localizan ***sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen***.

- Inventario de fuentes de ruidos y zonas sensibles

Como ya se ha comentado, la zona de estudio se localiza en el sector de contacto de los municipios de Santa Cruz de La Palma y Breña Alta, en sus extremos Sureste y Noreste respectivamente, donde destacan diversas y variadas infraestructuras como las edificaciones y carreteras de la zona sur de la ciudad de Santa Cruz, la Playa de Bajamar, la Avenida de Bajamar, la denominada rotonda del Puerto, la vía exterior (LP-20) y el acantilado costero inactivo del Risco de La Concepción.

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.

Las fuentes de ruido presentes en la zona actualmente son las siguientes:

- El conjunto de carreteras y avenidas que discurren por todo el frente costero-portuario como son la Avenida de Bajamar o carretera, la Avenida de los Indianos y la Avenida Marítima.
- La vía exterior o carretera LP-20 junto con la rotonda del Puerto y las carreteras secundarias e interiores de los sectores edificados.
- El actual puerto con sus actividades asociadas.
- Los sectores y edificaciones de uso comercial (restauración) y turísticos (playa).

La nueva ordenación no supondrá un incremento del nivel sonoro en el entorno portuario, ya que, los usos proyectados son los mismos que los existentes en la actualidad, siendo en su caso, la principal diferencia el cambio de trazado de la actual Avda. de Los Indianos, la cual se contempla en las alternativas 1 y 2 planteadas, como adaptación al trazado recogido en el planeamiento municipal.

Se ha realizado un inventario de las edificaciones potencialmente sensibles existentes en el entorno de estudio.

Los espacios sensibles existentes en la trama urbana que quedan más cerca de la zona de servicio portuaria, consisten básicamente en el uso residencial, docente-sanitario, servicios y dotaciones y equipamientos, por lo tanto los usos típicos y característicos de sectores urbanos.

En lo que respecta a las zonas de fauna sensible, no se han identificado en la zona de estudio.

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

Fuente: Elaboración propia.

Entendiendo como área sensible aquel espacio que concentra un gran volumen de población susceptible de verse afectado por la contaminación sonora, se puede decir que la principal área sensible en el entorno portuario corresponde a las áreas de población colindantes al Puerto de Santa Cruz de La Palma, coincidentes en este caso con el sector meridional de la ciudad de Santa Cruz de La Palma.

Los colegios, institutos y hospitales-centros de salud, constituyen los espacios más sensibles. De todos ellos, solo los colegios e institutos están presentes en el ámbito de estudio, destacando la presencia de los colegios públicos Anselmo Pérez Brito y Gabriel Duque Acosta, así como de la escuela de arte de Santa Cruz de La Palma y del Instituto de Enseñanza Secundaria Alonso Pérez Díaz.

- Caracterización sonara entorno al Puerto de Santa Cruz de La Palma:

El ruido ambiental es una contaminación que afecta a un parte importante de la población y a la que hasta hace bien poco no se le había prestado el debido interés, especialmente debido a la ausencia de una legislación que la regulara.

Para la caracterización del ruido en el entorno del Puerto de Santa Cruz de La Palma, se usarán todas las fuentes disponibles que faciliten información sobre ruidos, así como un estudio de campo, donde se realizarán mediciones de ruidos de 5 minutos de duración con sonómetro homologado y calibrado.

- ***Fuentes disponibles:***

En primer lugar se usarán los datos aportados por los "Mapas Estratégicos de Ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias (2007). Isla de La Palma", encargados por La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias a la empresa especializada en este tipo de trabajos, AAC Centro de Acústica Aplicada S.L.

En la isla de La Palma se ha definido una única unidad de mapa estratégico (UME), correspondiente al tramo de la LP-1 con una IMD que supera el valor de 16.000 Veh/día.

La mayor parte de la UME se corresponde con la travesía de Santa Cruz de La Palma, coincidiendo la carretera con la Avenida Marítima de esta ciudad, que en la mayor parte de su trazado cuenta con viviendas a un lado de la carretera y el mar al otro, aunque en los tramos cercanos al puerto, en el lado del mar hay zonas de aparcamiento, deportivas/sociales y, ya en su parte sur, el puerto y zonas industriales. El trazado es urbano con velocidad limitada a 50 Km/h.

Teniendo en cuenta que la carretera es elemento que mayor emisión de presión sonora va a generar en todo el entorno portuario, se puede observar como en la calzada de la misma, se producen niveles sonoros superiores a los 75 dBA, reduciéndose este valor a medida que nos alejamos del centro de la vía.

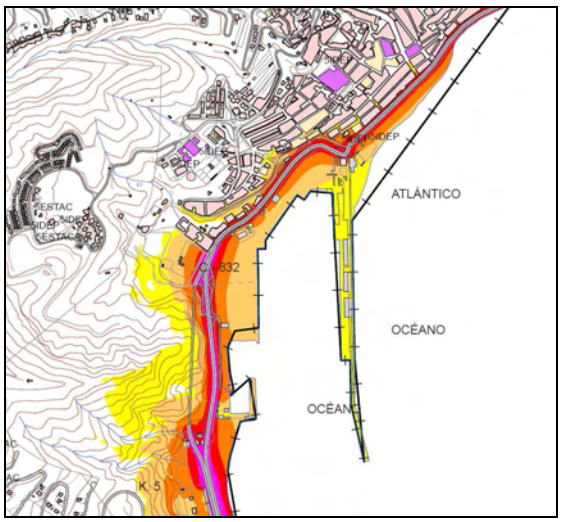
Un factor a destacar es que hacia tierra la dispersión del ruido es mucho menor que hacia el mar, debido fundamentalmente a que las edificaciones de primera línea son las que reciben la mayor afección, ejerciendo las mismas de pantalla para el resto de edificaciones y del territorio. Por el contrario en la zona del puerto no se localiza un número elevado de edificaciones, y las pocas que hay son de escasa altura, por lo que la propagación del sonido es mucho mayor.

Se puede establecer que los sectores más ruidosos en el entorno portuario se corresponden con las carreteras, y la principal fuente de emisión de ruido se corresponde con el tráfico rodado, concretamente con el de la carretera LP-1, siendo este menos intenso en los periodos de tarde y noche, lo que se traduce en una menor emisión del nivel sonoro. A medida que nos alejamos de la LP-1, la presión sonora disminuye y pasarán a ser las vías secundarias

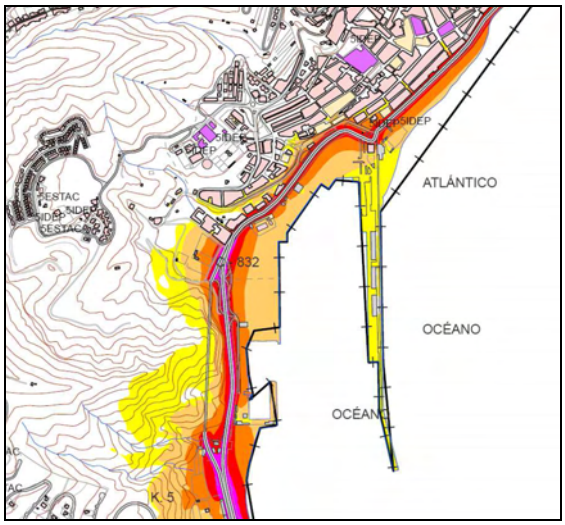
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

interiores de Santa Cruz las generadoras del ruido, sin embargo, al contar con unas menores intensidades medias diaria de tráfico, también contarán con una menor emisión de presión sonora.

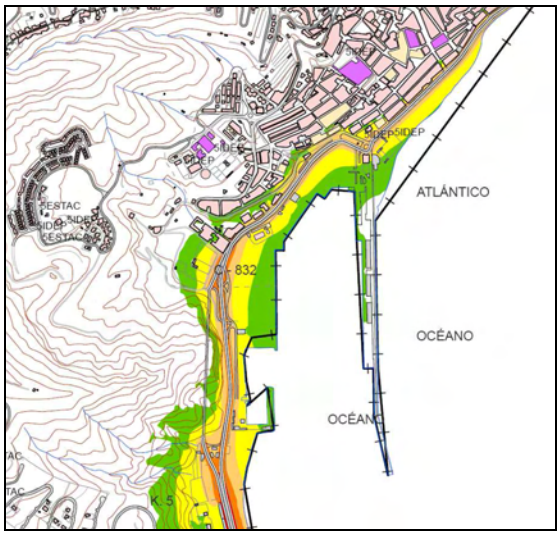
Por lo tanto, tal y como se aprecia en las imágenes adjuntas, se puede concluir que la calidad acústica de la zona de servicio portuaria, está directamente condicionado por el tráfico rodado de la Avenida de Los Indianos. Respecto al estudio de ruidos realizado en el año 2007, este puede haber variado de forma poco significativa en la zona más cercana a la Avda. Marítima, ya que posteriormente se abrió un nuevo viario (LP-20) el cual, en teoría favorece la disminución del tráfico rodado por la Avda. de Los Indianos y la Avda. Marítima. No obstante, estos dos viarios, en periodos punta, siguen manteniendo un significativo tráfico:



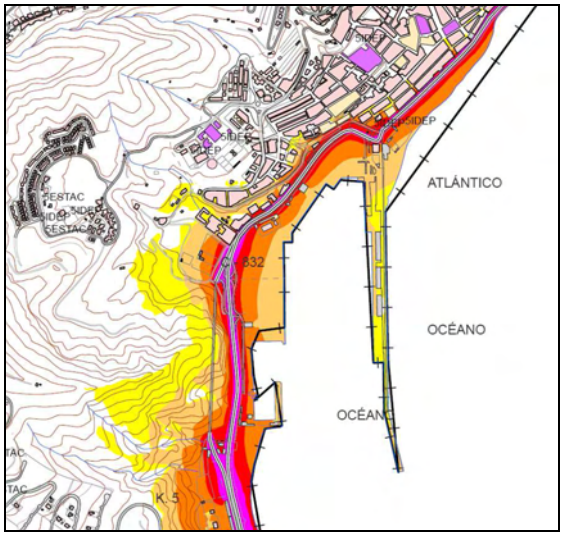
$L_{DÍA}$



L_{TARDE}



L_{NOCHE}



L_{DEN}

Leyendas Temáticas:

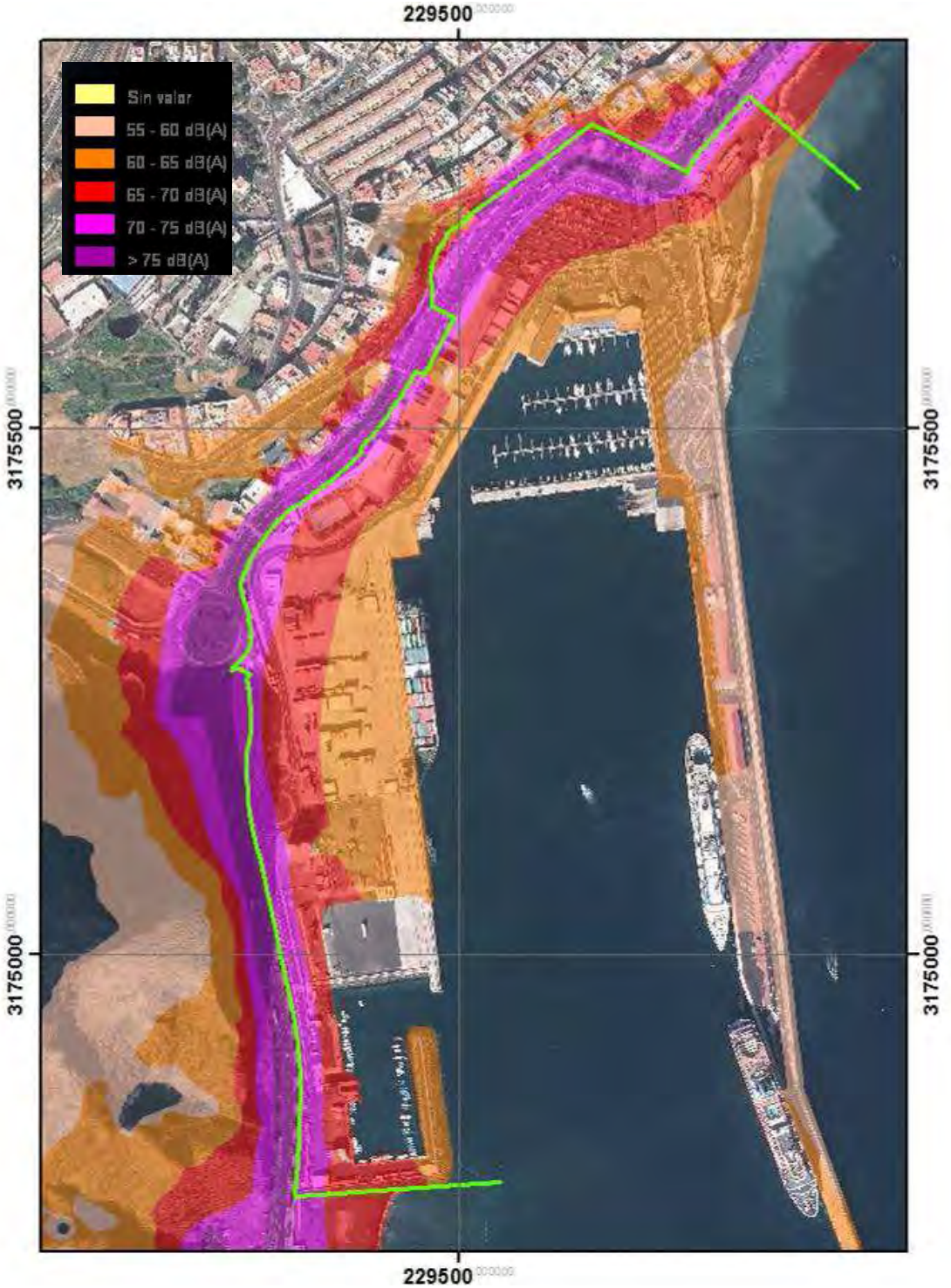
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

Fuente: Mapas Estratégicos de Ruido Comunidad Autónoma de Canarias. La Palma

Según los niveles sonoros (promedio anual 24 h), los sectores que mayor problemática presentan de cara a la afección por emisión sonora, son los que se localizan al Oeste del Puerto y anexos a la LP-1.

En el sector Este del ámbito portuario, se localizan actividades que no son fuentes especialmente generadoras de presión sonora, ya que, es el sector donde se realizan actividades turísticas de cruceros y tráfico de personas, así como actividades recreativas relacionadas con la marina deportiva.

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.



Niveles sonoros (promedio anual 24 h). Fuente: IDECanarias Mapas de Ruido Estratégicos Año 2007.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

- ***Campaña de medición:***

Con el fin de tener un conocimiento real de la calidad acústica entorno al puerto, se realiza una campaña de mediciones. Esta campaña permite conocer la calidad sonora actual en el entorno puerto-ciudad. Para ello se han planteado un total de 11 puntos de medición en el perímetro del Puerto y sectores interiores, los cuales caracterizan de manera adecuada el ámbito de estudio:

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.

PUNTO 1:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	95	72,6	55,6	**62,6**
tarde	95,4	72,8	55,5	**64,3**

PUNTO 2:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	93,1	72,4	52,8	**62,2**
tarde	97,5	67,4	55	**62,3**

PUNTO 3:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	93,7	77,5	56,6	**65,6**
tarde	92,3	76,2	54,1	**66,7**

PUNTO 4:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	98,6	82,3	57,3	**67,6**
tarde	90,4	71,5	55,3	**67,5**

PUNTO 5:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	97,2	78,8	62,7	**67,9**
tarde	100,9	71,6	59,5	**64,8**

PUNTO 6:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	100,2	81,2	60,6	**69,7**
tarde	93,5	76,3	52,8	**66,2**

PUNTO 7:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	101,1	76,3	57,7	**66,2**
tarde	95,7	69,7	58,9	**65,7**

PUNTO 8:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	99	85,3	57,8	**66,6**
tarde	103,1	68,7	57,2	**62,7**

PUNTO 9:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	97,7	71,3	53,5	**59,4**
tarde	101	74,5	51,7	**64,7**

PUNTO 10:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	106,7	85,9	55,3	**63,5**
tarde	94,9	72,1	60,5	**64,2**

PUNTO 11:

PM	Max P dB(A)	Máx L dB(A)	Min L dB(A)	L eq. dB(A)
mañana	98,4	73,6	56,7	**61,8**
tarde	97,4	61,3	51,1	**54,7**

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.

Punto 1

Punto 2

Punto 3

Punto 4

Punto 5

Punto 6

Punto 7

Punto 8

Punto 9

Punto 10

Punto 11

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.

Tabla <u>resumen de registros MEDIOS</u>:

PUNTOS	Leq. dB(A) medio
1	63,45
2	62,25
3	66,15
4	67,55
5	66,35
6	67,95
7	65,95
8	64,65
9	62,05
10	63,85
11	58,25
MEDIA TOTAL 11 PUNTOS	**64,40**

CONCLUSIONES:

- Los niveles medios más altos se dan en el perímetro exterior de la zona de servicio portuaria (valor medio 65 dB(A) en los puntos 1,2,3,4,5,6,7,8,9, y 10), siendo el registro en el punto 11 (Marina La Palma y McDonald -interior portuario-) el menor de todos (58,25 dB (A).

- Estos registros están en el mismo orden de magnitud que los recogidos en el "Mapas Estratégicos de Ruido de la Comunidad Autónoma de Canarias (2007). Isla de La Palma", con el matiz de que entorno al perímetro de la zona portuaria el referido estudio establece un valor medio (promedio anual en 24 horas) donde predomina el intervalo entre 70 y 75 dB (A), mientras que los datos de campo aportan el valor medio de 65 dB(A).

- La carretera LP-1, y la Avda. de Los Indianos son la principal fuente emisora de ruidos, la cual que condiciona la calidad sonora (ruido de fondo) en el entorno puerto-ciudad.

3.c) INVENTARIO Y LOCALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS NATURALES Y CULTURALES EXISTENTES CON ESPECIAL REFERENCIA A LOS QUE SE ENCUENTREN PROTEGIDOS POR LA LEGISLACIÓN VIGENTE O SEAN MERECEDORES DE PROTECCIÓN EN EL CONTEXTO DEL ÁMBITO SOMETIDO A ORDENACIÓN.

En contenido de este apartado está recogido en el **punto 3.b)** del ISA, donde se caracteriza y delimitan espacialmente las variables ambientales más significativas que definen el ámbito de actuación, haciendo referencia expresa sobre su grado de protección.

Tal y como queda constancia en dicho inventario, en el ámbito de estudio no existen elementos sometido a protección, salvo las especies vegetales ornamentales incluidos en la *Orden de 20 de febrero de 1991, de la Consejería de Política Territorial, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (B.O.C. 35, de 18.3.1991), siendo éstas:*

Especie	Anexo (*)
Phoenix canariensis	II
Dracena draco	II

** Orden de 20 de febrero de 1991, de la Consejería de Política Territorial, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (B.O.C. 35, de 18.3.1991)*

Estas especies están localizadas en las zonas verdes incluidas en la zona de servicio anexa al viario (ver imágenes):

Fotos donde se aprecian ejemplares de *Phoenix canariensis* y *Dracaena draco*.

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.d) TIPOLOGÍA Y LOCALIZACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES PREEXISTENTES Y CUALQUIER PROBLEMA AMBIENTAL EXISTENTE QUE SEA RELEVANTE PARA EL PLAN O PROGRAMA.

En contenido de este apartado está recogido en el **punto 5**.- del presente ISA, concretamente en el epígrafe **"***1º.- Caracterizar la problemática territorial en la etapa previa a la revisión del Plan* especial. *Tipología y localización de impactos*".

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES DEL PLAN:

Estarán referidos a la protección y mejora del patrimonio cultural y natural en relación, en su caso, con los definidos para el ámbito de ordenación y su entorno en el planeamiento de rango superior. Se considerarán, además, los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

La **Memoria de Ordenación** del Documento de Avance del PTEPLP, concretamente su punto 4 "OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES", recoge los objetivos y criterios generales del Avance del PTEPLP. Estos objetivos y criterios los establece de acuerdo a:

- principios legales de aplicación (generales y sectoriales),
- las circunstancias y condiciones 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,

Este apartado distingue 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.

Además de los criterios y objetivos referidos en la Memoria de Ordenación (donde se refleja que asume las consideraciones ambientales definidas en el ISA), **con aspiración de mejora de la calidad ambiental y del bienestar humano, el presente ISA establece una serie de OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES concretos**, 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.

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.

Para el análisis de estás alternativas, se definen una serie "criterios ambientales", los cuales, junto con aspectos funcionales (ver punto "6.c" del ISA), permiten la valoración sistemática de las alternativas, pudiendo detectar cual es la a priori la más favorable. Los criterios a tener en consideración son:

- Integración con el planeamiento vigente.
- Integración del puerto con la ciudad.
- Integración del puerto con la Zona Comercial Abierta.
- Permeabilidad/movilidad urbana interior-exterior. Flujos peatonales.
- Aparcamiento uso público / aparcamiento uso portuario.
- Espacios libres: naturalización y multifuncionalidad.
- Flexibilidad de usos. Capacidad de acogida de nuevos servicios y generación de negocio
- Potencialidad de adaptación a nuevas necesidades de las instalaciones como puerto industrial y comercial.
- Imagen urbana. Capacidad de transformación e innovación.
- Relación Puerto-Ciudad y el modelo turístico de La Palma.
- Viabilidad y sostenibilidad económica. Resiliencia y capacidad de respuesta a la obsolescencia a lo largo de la vida útil.

- 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.

- 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.

  Todo ello dentro del marco establecido por la denominada Directiva Marco del Agua (DMA), aprobada con el fin de proteger los ecosistemas acuáticos de las diferentes presiones antrópicas, estableciendo un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

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. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO:

Contendrá la descripción y valoración de la problemática ambiental preexistente, y la caracterización y delimitación espacial tanto de las limitaciones de uso, como de los elementos o área de valor natural o cultural que deberán ser sometidos a un régimen de protección. Se incluirá un análisis de la probable evolución del área ordenada en caso de no aplicar el Plan

5.a) DIAGNÓSTICO AMBIENTAL:

El diagnóstico ambiental se desarrollará siguiendo la siguiente estructura

1º.- Caracterizar la problemática territorial en la etapa previa a la revisión del Plan especial. Tipología y localización de impactos preexistentes.

2º.- Definición de las limitaciones de usos del territorio y de los elementos o zonas de valor natural o cultural que deberán ser sometidos a un régimen de protección.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

1º.- CARACTERIZAR LA PROBLEMÁTICA TERRITORIAL EN LA ETAPA PREVIA A LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL. TIPOLOGÍA Y LOCALIZACIÓN DE IMPACTOS PREEXISTENTES.

El Puerto de Santa Cruz de La Palma constituye un espacio en cuyo interior se desarrollan actividades, las cuales, en conjunto o de forma independiente, generan una serie de impactos (positivos y/o negativos) que afectan en diferente a los distintos parámetros ambientales del entorno y de la propia superficie portuaria.

En este epígrafe se describen los distintos impactos detectados en el ámbito portuario, que, en aras de una mayor clarificación, han sido desglosados atendiendo a los principales usos soportados (en base a la zonificación de usos del PUEP vigente) y a los parámetros ambientales sobre los que actúan, tipificando dichos impactos en función de su carácter beneficioso (positivo) o perjudicial (negativo).

En primer lugar, se incluye una **DESCRIPCIÓN DE LOS POTENCIALES IMPACTOS PREEXISTENTES** que afectan las variables ambientales inventariadas:

Geología-Geomorfología

Desde el punto de vista de la geología/geomorfología, al tratarse la zona portuaria con terrenos ganados al mar, no existen elementos con valor geomorfológicos que pudieran presentar impactos preexistentes.

En cuanto al frente litoral que queda anexa al arranque del dique de abrigo, actualmente se está desarrollando el proyecto denominado *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma"*. Una vez finalizada la obra, el frente litoral incluido dentro de la zona de servicio portuario presentará una mejora paisajística significativa respecto a antes del inicio de la obra (se localizaba una playa con predominio de callaos, naves e instalación deportiva) y respecto al desarrollo de las mismas.

El elemento con valor geomorfológico más cercano, el cual queda fuera de la zona portuaria, se corresponden con las paredes verticales del cono de La Caldereta (Risco de La Concepción) y el Risco de Bajamar.

Hidrología

Ausencia de impactos preexistentes, ya que en el interior de la zona de servicio únicamente existen dos canalizaciones de drenaje (no desembocan barrancos en estado natural), las cuales drenan el agua de escorrentía de los barrancos del entorno de Santa Cruz de La Palma y del propio núcleo.

Hidrogeología

Ausencia de impactos preexistentes, ya que al tratarse prácticamente la totalidad de la zona de servicio de terrenos ganados al mar, el agua subterránea se corresponde agua marina (salada) y/o afectada por la intrusión marina, por lo que carecen de valor para consumo humano.

Suelos

Ausencia de impactos preexistentes, debido a la ausencia de suelo con valor agrologico. Como único valor, se identifica la tierra vegetal presentes en los ajardinamientos del ámbito portuario.

Espacios protegidos

No se identifican impactos preexistentes sobre espacios sometidos a protección, ya que la zona de servicio portuario no está dentro de Espacio Natural Protegido, Zona de Especial Conservación y/o Zona de Especial Protección para Aves. De igual forma, pese a la colindancia con el ENP y ZEC "Risco de La concepción", el uso portuario no genera afecciones indirectas sobre ellos.

Flora y vegetación

Desde el punto de vista de la vegetación natural, al tratarse de terrenos ganados al mar, no existe vegetación natural, y por lo tanto dentro del la zona de servicio portuario no existen impactos preexistentes.

En cuanto a la vegetación ornamental presente en las zonas verdes portuarias, esta se encuentra en buen estado de conservación (ejemplares sanos y de buen porte), aportando calidad paisajística al conjunto portuario y al entorno urbano de Santa Cruz de La Palma. Por lo tanto, se identifica un impacto preexistente de signo positivo.

No obstante, en un sector muy concreto, se identifica la presencia de especies de carácter invasor, como son *Pennisetum setaceum* y *Nicotiana glauca*, las cuales, dentro de un entorno urbano no reviste importancia, pero por estar cerca el ENP y ZEC "Risco de La Concepción" merece ser destacado (no obstante, en dichos espacios y en su entorno próximo -Valle de La Luna y LP-3-, existen una presencia muy significativa de *Pennisetum setaceum* -).

Fauna

Las especies identificadas en el inventario ambiental (observadas próximas a las zonas verdes) son las propias de entornos urbanos y/o antropizados, siendo su presencia abundante en La Palma, por lo que pese a estar algunas sometidas a protección, el ámbito portuario no les genera afecciones negativas.

Percepción paisajística

La calidad del paisaje, tal y como se ha resaltado en apartados anteriores, es baja, siendo la propia de un entorno portuario. Los principales elementos que contribuyen a esta valoración son los siguientes:

- Infraestructuras visibles poco integradas con el medio, como son los contenedores y grúas del puerto, silos de cemento, etc.
- Superficies destinadas a aparcamiento de vehículos ligeros.
- Superficies de estacionamiento/almacenamiento de contenedores.
- Acopios de material de mantenimiento y/o presencia de desorden en superficies anexas a zonas peatonales.
- Presencia de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).

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.

No obstante, existen elementos puntuales que aportan calidad paisajística como son las zonas verdes, el edificio de "Los Indianos", los nuevos edificios de "La Marina de La Palma" y "McDonald´s" y el puerto deportivo principalmente. En relación al paisaje, un valor añadido, se identifica al paisaje histórico existente entre el casco histórico y el propio puerto, el cual presenta como principal impacto la mala permeabilidad de la movilidad peatonal entre ambos (debido al tráfico intenso del actual viario), lo que impide o dificulta su disfrute de forma sosegada.

Agua marina

- Vertidos:

Derivados de posibles vertidos accidentales que suponen algunas de las actividades desarrolladas en el puerto, especialmente las vinculadas a las labores de carga y descarga de mercancías peligrosas (carga de combustibles principalmente). En cualquier caso, son potenciales impactos puntuales y temporales, normales e inherentes a la propia actividad portuaria, para los cuales la Autoridad Portuaria tiene el correspondiente Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

- Ecosistema marino:

Los ecosistemas marinos existentes tanto en las aguas interiores como exteriores portuarias, son los normales de los entornos portuarios. En cuanto a los ecosistemas de aguas interiores son los propios de aguas abrigadas, careciendo de comunidades especialmente sensibles, estando éstas perfectamente adaptadas al ámbito portuario.

En cuanto a los ecosistemas de las aguas exteriores, destaca el que se forma en las escolleras de roca y/o cubos de hormigos que forman la banqueta y/o dan protección a los diques. En este hábitat predominan los blanquizales, siendo ésta una comunidad de algas calcáreas incrustantes de color blanquecino, formada por el ramoneo constante del erizo *Diadema antillarum*. En este caso, no es la actividad portuaria la que favorece el desarrollo del blanquizal, sino las propias condiciones del medio marino (pudiendo generalizarse para todo Canarias), donde debido principalmente a la ausencia de depredadores naturales de *Diadema antillarum*, convierte a esta especie en "dominante" con la consiguiente generación del "blanquizal".

Ecosistema terrestre

La potencial afección que se ha observado asociada a determinadas actividades/usos inocuos (pesca deportiva desde el espaldón, papeleras y contenedores de basuras) que se desarrollan en la zona de servicio, es el favorecimiento de la proliferación de especies insalubres (ratones, ratas, cucarachas, etc.).

Bienestar social

En relación a la calidad atmosférica, la actividad portuaria únicamente genera emisiones sonoras como consecuencia principalmente de la entrada y salida de vehículos a la zona de servicio (carga/descarga de vehículos en buques, aparcamiento en superficie para disfrute de áreas de paseo-marina deportiva-restaurantes, actividades de carga/descarga de contenedores en muelle polivalente).

Estas emisiones sonoras asociadas a las actividades descritas, no son significativas respecto al uso urbano en el que está integrado el Puerto. Hay que destacar que el perímetro portuario se corresponde con la Avenida de Los Indianos, la cual presenta un tráfico muy significativo durante todo el año (ver caracterización sonora realizada).

En relación a la industria de almacenamiento de graneles sólidos (situada en la zona de "Usos complementario"), la cual está destinada al almacenamiento de cemento, no genera emisiones de partículas de forma significativa, ya que en las instalaciones se aplican medidas correctoras dirigidas a la minimización de las emisiones. En el entorno inmediato a la instalación, no se observa la presencia de partículas sedimentadas (ni en la vegetación del paseo ni en muros u otros objetos fijos).

En relación a estos potenciales impactos, hay que destacar que no se identifica en la población residente y/o visitante un malestar asociado a un posible deterioro del bienestar social.

En cualquier caso, el barrido constante de los vientos alisios supone una renovación constante del aire (salvo en los periodos puntuales de tiempo sur), lo que permite mantener en el ámbito portuario y su entorno, una buena calidad atmosférica.

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.

Por otro lado, una vez finalizada la ejecución del *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma",* el sector que queda dentro de la zona de servicio portuaria, aportará una superficie de esparcimiento a la ciudad la cual se valora como positiva (pese a que en la actualidad, dicha superficie se encuentra en obra, con el consiguiente deterior sobre el pasaje del frente litoral).

Socio-economica

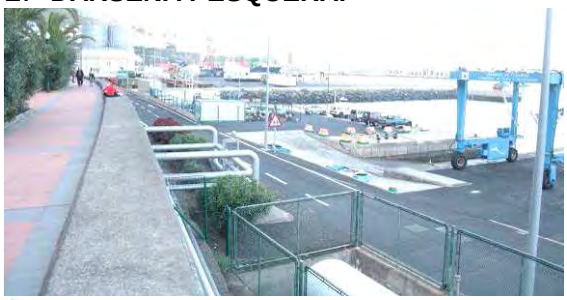
El Puerto de Santa Cruz de La Palma es un motor económico importante de la ciudad, contribuyendo a la creación de empleo (directo e indirecto) y al dinamismo económico municipal e insular. Por ello, los impactos que se han detectado sobre este factor son positivos.

A continuación se realiza una **CARACTERIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA** que pudiera existir en cada una de las ÁREAS FUNCIONALES definidas, con el objeto de poder hacer un análisis detallado y sectorizado de la potencial problemática ambiental:

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 Martin
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.

1.- DÁRSENA PESQUERA:



En su conjunto, este sector portuario, presenta las diferentes actividades que en él se desarrollan bien ordenadas, lo cual, desde el punto de vista paisajístico, se considera positivo, más aún cuando la zona peatonal que comunica Santa Cruz de La Palma con Los Cancajos pasa junto a él, siendo la visión de su superficie directa, clara y permanente.

Hay que destacar también que las zonas verdes, y el sistema viario presentan un buen estado de conservación, así como las tuberías industriales que comunican el Puerto con la cercana central eléctrica, destinadas al transporte de combustible.

Se identifican los siguientes impactos preexistentes:

Paisaje	Techos de las edificaciones con la pintura levantada.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Marina seca con restos de pintura	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Vallas con pintura desgastada.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de embarcaciones se producen pequeñas emisiones de gases y ruidos, a las cuales se suman las producidas por el tránsito de vehículos en la zona, que discurren hacia o desde las citadas instalaciones.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad aguas marinas	Debido al desarrollo de estas actividades pesqueras/deportivas existe un riesgo de vertidos accidentales de combustibles y lubricantes al medio marino	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Bienestar social	Este tipo de actividades contribuye en gran medida a incrementar la integración del ciudadano con el puerto, ya que implica el desarrollo de actividades lúdicas y de esparcimiento. El sector pequero tradicional ve favorecida su actividad al contar con infraestructura que permite el desarrollo de su actividad. Cuenta con área de aparcamiento propio.	Signo: positivo Importancia: alta Valoración: significativa
Socioeconomía	La actividad náutico deportiva pesqueras implica el desarrollo de actividades que dinamizan la economía. Dentro de estas actividades se incluyen las labores de mantenimiento de las infraestructuras.	Signo: positivo Importancia: medio Valoración: significativo

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.- INDUSTRIAL LOGISTICA:

En este sector se identifican dos grandes usos; por un lado, la parcela destinada al almacenamiento de graneles sólidos (cemento), y por otro lado, el resto de la superficie destinada principalmente al almacenamiento temporal de remolques con/sin contenedores.

En relación a la parcela destina da al almacenamiento de cemento, se encuentra bien ordenada y con buena presencia, sin obviar que se trata de un uso industrial, cuyos depósitos de almacenamiento, debido a la altura que presentan generan un deterior del paisaje portuario-urbano por su alta incidencia visual. En esta parcela, únicamente se identifica como impacto preexistente la presencia de polvo depositado entorno al edificio, aunque hay que destacar que este polvo no se aprecia en los usos no portuarios contiguos (zona peatonal y zonas verdes). El resto de la superficie, aunque presenta el acopio de contenedores y remolques de forma ordenada, en su conjunto transmite un cierto desorden por la presencia de residuos inertes dispersos (restos de metal, tuberías, bobinas de madera, bloques de hormigón), unido a la presencia dispersa de la especie invasora "rabo de gato" (*Pennisetum setaceum*) y "tabaco moro" (*Nicotiana glauca*). Este deterioro paisajístico, aunque puntual, es directamente percibido por lo numerosos usuario del paseo litoral anexo.

Por otro lado, se valora positivamente el que las zonas verdes y el sistema viario presentan un buen estado de conservación, así como las tuberías que comunican el Puerto con la central eléctrica. Como resumen, en el conjunto de la unidad, se identifican los siguientes impactos:

Paisaje	Presencia de residuos inertes dispersos (restos metálicos, maderas, etc.).	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Presencia dispersa de *Pennisetum setaceum* y *Nicotiana glauca*	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Alta incidencia visual de los depósitos de almacenamiento de cemento.	Signo: negativo Importancia: media Valoración: significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de vehículos pesados, se producen emisiones de gases y ruidos poco significativos, a las cuales se suma la inmisión, también poco significativa, de partículas asociadas a la carga/descarga de cemento.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Socioeconomía	La actividad de almacenamiento y distribución de cemento, además de puestos de trabajo directo que genera, cubre la demanda de este producto en la isla. Contribuye al dinamismo económico.	Signo: positivo Importancia: medio Valoración: significativo

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.- MUELLE POLIVALENTE:

En esta área funcional se desarrollan las actividades portuarias más duras (muelle polivalente). El conjunto de esta área presenta las actividades que en él se desarrollan de forma ordenada, no generando un mayor deterioro en la calidad paisajística (a los potenciales observadores que pasean por el paseo peatonal y/o circulan en coche por la Avda.de Los Indianos), que el mínimo y propio que requiere este uso portuario. El acopio de contenedores es un impacto visual inevitable, aunque hay que destacar que estos no están acopiados formando paredes de contenedores que imposibilitan la visión.

No obstante, de forma puntual se observan elementos visibles desde las zonas peatonales, que generan un deterioro de la calidad paisajística en el borde de encuentro puerto-ciudad:

- En el entorno del club náutico y anexo a la zona peatonal, se localiza un área de aparcamiento de camiones y almacenamiento de contenedores, el cual, junto con la baja calidad estética de la edificación anexa (la cual presenta humedades en su pared), generan un entorno marginal observable de forma clara, directa y permanente por los numerosos usuarios del paseo:

Área de baja calidad paisajística con alta incidencia visual desde la zona peatonal anexa.

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.

- Desde la zona peatonal a la que se refiere el párrafo anterior, se aprecia un amplio sector destinado al almacenamiento temporal de diferentes materiales relacionados con el mantenimiento de los usos portuarios (los cuales intentan ser ocultados tras vallas metálicas cubiertas con mallas verdes), así como contenedores de residuos, y piezas de hormigón "New Yersey" dispuestas de forma desordenada y edificaciones menores sin enfoscar. Este sector, debido a que es visible de forma clara, directa y permanente por lo usuarios de la zona peatonal, genera un deterioro paisajístico puntual en el conjunto de la actividad portuaria.

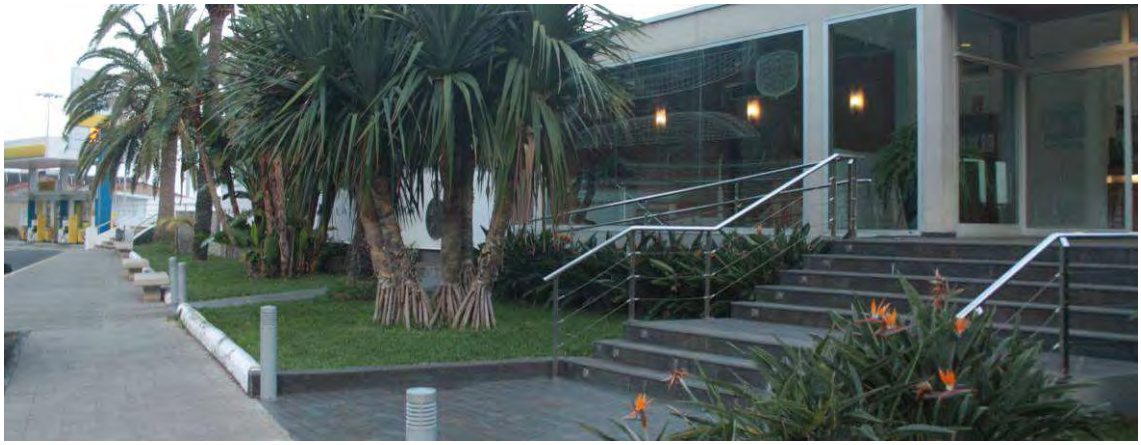
Área de baja calidad paisajística con alta incidencia visual desde la zona peatonal anexa

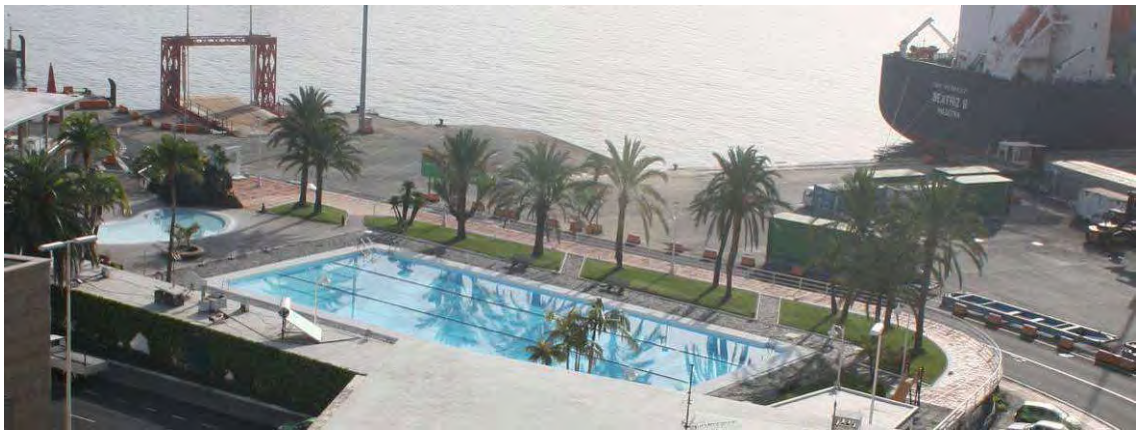
En el siguiente cuadro resumen se identifican los impactos preexistentes:

Paisaje	Muelle polivalente con área de acopios de contenedores bien ordenada	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Sectores puntuales de baja calidad paisajística (anexos a zonas peatonales)	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de embarcaciones se producen emisiones de gases y ruidos, a las cuales se suman las producidas por el tránsito de vehículos en la zona, que discurren hacia o desde las explanadas de embarque y/o aéreas de descarga de contenedores.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad aguas marinas	Debido a la entrada y salida de buques (y a la carga de combustible) existe un riesgo de vertidos accidentales de combustibles y lubricantes al medio marino.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Socioeconomía	Este tipo de actividades implica la creación de licencias de actividades económicas (tráfico de pasajeros y carga/descarga de contenedores), así como la creación de empleo, y contribuyen de forma positiva al dinamismo económico. Al mismo tiempo, es el soporte de uno de los ejes de comunicación más importante de la isla.	Signo: positivo Importancia: muy alto Valoración: muy significativo

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.

4.- RECREATIVO-DEPORTIVO:





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 unidad se corresponde íntegramente con las instalaciones del Club Náutico, incluyendo las zonas verdes situadas en el acceso al edificio y el antiguo mirador del puerto.

No se identifican impactos preexistentes, presentando la edificación (de cara a los potenciales observadores -usuarios de la zona peatonal-) un buen estado de conservación, así como las zonas verdes; ambos elementos aportan calidad paisajística a este sector urbano.

Únicamente hay que destacar la posibilidad de mejorar la barandilla del antiguo mirador pintado y restitución de una pieza).

Se identifican los siguientes impactos preexistentes:

Paisaje	Facha da de la edificación y zonas verdes en buen estado de conservación.	Signo: positivo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Bienestar social	Este usos aporta opciones de esparcimiento al entorno capitalino	Signo: positivo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Socioeconomía	Esta actividad genera puestos de trabajo directos, tanto por el mantenimiento de las infraestructuras como por los puestos de trabajo que genera.	Signo: positivo Importancia: bajo Valoración: poco significativo

5.- MUELLE DE RIBERA:

Esta unidad ambiental también se desarrollan los usos portuarios típicos, aunque éstos presentan una menor dureza, en cuanto a la relación de éstos con los usos urbanos. No se detectan impactos ambientales distintos a los propios usos que alberga, como son la presencia de contenedores (donde se incluyen los frigoríficos) en la zona de aparcamientos habilitada.

En el siguiente cuadro resumen se identifican los impactos preexistentes:

Paisaje	Área de aparcamiento de contenedores frigoríficos y remolques (aunque están bien ordenados y aparcados).	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de vehículos pesados por el viario portuario se producen emisiones de gases y ruidos,	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Socioeconomía	Las actividades que aquí se desarrollan, implica la creación de licencias de actividades económicas, así como la creación de empleo, y contribuyen de forma positiva al dinamismo económico.	Signo: positivo Importancia: muy alto Valoración: muy significativo

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.- ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD:

En esta unidad ambiental, los usos existentes se corresponde con usos de carácter eminentemente urbano (zonas de aparcamientos, gasolineras, edificaciones, viarios y zonas verdes), salvo la franja costera donde arranca el dique de abrigo, en la que en la actualidad se está desarrollando el proyecto de *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma".*

Por lo tanto, los únicos impactos preexistentes se corresponden principalmente con la baja calidad estética de los usos de explanada aparcamiento y gasolineras, los cuales, en cualquier caso, aportan un servicio básico a la ciudad:

Detalle de una de las dos gasolineras y explanadas de aparcamiento público / almacenamiento temporal de vehículos nuevos.

Por otro lado, tal y como se aprecia en la siguiente imagen, al encontrarse en fase de obras el *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma", se aprecia como la calidad paisajística de dicho sector es baja,* siendo en cualquier caso el actual deterior paisajístico un impacto temporal, el cual una vez finalizada la obra se transformará en un impacto de signo positivo.

Estado actual de la obra *"Proyecto de actuación en el frente litoral 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 cuanto al edificio de oficinas/servicios anexo al monumento de Blas Pérez González, hay que indicar que presenta baja calidad estética, siendo su visión directa desde la zona peatonal del espaldón. No obstante, este edificio no es visible desde la Avenida marítima ya que queda oculto tras el monumento citado:

Imágenes permiten entender lo citado en el párrafo anterior

Como elementos más destacados que aportan calidad urbana a la unidad hay que destacar a las zonas verdes (donde destacan los ejemplares de palmeras canarias de gran porte) y al edificio "Casa Indianos" (el cual, como aspecto negativo, se encuentra anexo a una estación de servicio):

Las obras que en la actualidad se desarrollan en la avenida marítima generan un deterioro paisajístico puntual de este tramo urbano.

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.

Finalmente, hay que indicar que el perímetro de la superficie de aparcamiento (en la zona de contacto con la zona peatonal), da sensación de área descuidada por la presencia de malas hierbas y escaleras metálicas de acceso con la capa exterior de pintura desgastada, estando una de ellas depositada temporalmente fuera de su ubicación definitiva. Estas cuestiones son observadas de forma directa por los numerosos usuarios del área de aparcamientos y por los transeúntes que pasean/desplazan para el paseo peatonal:

Fotos de detalle que caracterizan visualmente lo descrito en el párrafo anterior.

En el siguiente cuadro, se resumen los principales impactos detectados:

Paisaje	Zona peatonal bien definida	Signo: positivo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Superficie destinadas al estacionamiento de vehículos	Signo: negativo Importancia: alta Valoración: significativa
	Gasolineras y edificio de oficinas/servicios	Signo: negativo Importancia: alta Valoración: significativa
	Zonas verdes y "Casa indianos".	Signo: positivo Importancia: bajo Valoración: poco significativo
Calidad del aire	Los vehículos utilizan la superficie de aparcamiento producen emisiones de gases y ruidos, a las cuales se suman las producidas el tráfico urbano que circula por la Avenida Marítma-Los Indianos.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad aguas marinas	Las obras del "*Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma*" están generando turbidez en el medio marino. Esta turbidez, una vez finalicen las obras, se volverá a las condiciones normales de calidad el agua amarina	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Bienestar social	Las zonas peatonales contribuyen en gran medida a incrementar la integración del ciudadano con el puerto, aportando un "plus" de calidad al residente y/o visitante.	Signo: positivo Importancia: alta Valoración: significativa
	Las superficie de aparcamiento son positivas para dinamizar/favorecer la presencia de visitantes Santa Cruz de La Palma, dinamizando los servicios portuarios y el comercio en el casco histórico	Signo: positivo Importancia: alta Valoración: significativa
Socioeconomía	Las gasolineras y servicios incluidos en los edificios existentes, implican la creación de licencias de actividades económicas, contribuyendo de forma positiva al dinamismo económico.	Signo: positivo Importancia: alto Valoración: significativo

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.

7.- EQUIPAMIENTO NÁUTICO:

Esta unidad se corresponde íntegramente con las instalaciones de los edificios de "La Marina La Palma" y "McDonald`s", junto con las instalaciones del puerto deportivo.

No se identifican impactos preexistentes (salvo la presencia puntual de acopios de materiales de obra acopiados entorno al edificio Marina La Palma), presentando tanto las edificaciones como el puerto deportivo un buen estado de conservación y calidad estética, aportando por lo tanto calidad paisajística a este sector del Puerto. Todos ellos son infraestructuras de alta incidencia visual, ya que quedan expuestos desde las zonas valoradas con alto potencial de vista.

Otro impacto de signo positivo es la numerosa presencia de usuarios que presentan estas instalaciones lo que ha dinamizado y diversificado la oferta de servicios en Santa Cruz de La Palma

Se identifican los siguientes impactos preexistentes:

Paisaje	Facha da de la edificación y zonas verdes en buen estado de conservación.	Signo: positivo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de embarcaciones se producen pequeñas emisiones de gases y ruidos, a las cuales se suman las producidas por el tránsito de vehículos en la zona.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad aguas marinas	Debido al desarrollo de estas actividades náutico/deportivas existe un riesgo de vertidos accidentales de combustibles y lubricantes al medio marino	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Bienestar social	Este tipo de actividades contribuye en gran medida a incrementar la integración del ciudadano con el puerto, ya que implica el desarrollo de actividades lúdicas y de esparcimiento.	Signo: positivo Importancia: alta Valoración: significativa
Socioeconomía	La actividad náutica deportiva implica el desarrollo de actividades que dinamizan la economía. Dentro de estas actividades se incluyen las labores de mantenimiento de las infraestructuras, así como el personal que atiende los servicios que oferta	Signo: positivo Importancia: my alta Valoración: muy significativo

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.

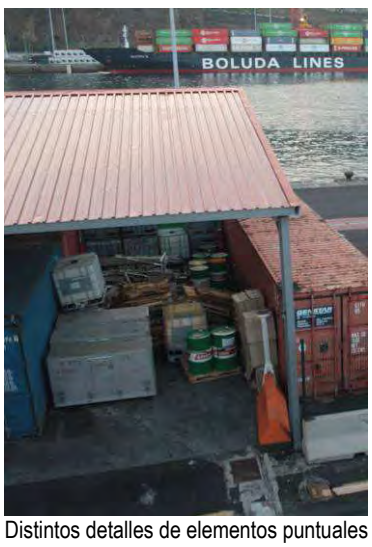
8.- DIQUE DEL ESTE":

Esta área funcional incluye las actividades más amables dentro de los usos propios de la actividad portuaria, con el tránsito de pasajeros y la carga/descarga de mercancías ro-ro, incluyendo por lo tanto la terminal de pasajeros. Se incluye también amplios sectores de áreas peatonales, las cuales presentan una amplia presencia de usuarios, los cuales desarrollan distintas actividades (predomina el paseo y pesca deportiva a caña.

En su conjunto presenta una buena calidad ambiental, aunque de forma puntual se observan elementos (visibles desde las zonas peatonales), que generan un deterioro de la calidad paisajística:

- La parte superior del espaldón el dique de abrigo, es usada como zona peatonal, la cual es muy frecuentada por residentes y visitantes. En este punto se han detectado los siguientes impactos, los cuales quedan caracterizados mediante fotografía:

  - Acopios de materiales/residuos visibles desde espaldón (bajo zona de tinglados).
  - Papeleras llenas.
  - El uso pesquero deportivo genera pequeños residuos asociados a la pesca (restos de carnada principalmente).



Distintos detalles de elementos puntuales que deterioran la calidad paisajística observada desde el espaldón.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

No obstante, hay que indicar que el uso como zona de pesca deportiva a caña, está muy arraigado a la población local, siendo la presencia de pescadores significativa, los cuales desarrollan esta actividad lúdica en armonía con las personas que se acercan al espaldón para paseo.

- En la zona de acceso al paseo del espaldón, se localiza un punto de recogida de basura, el cual queda anexo a la zona peatonal y a la escalera de acceso al espaldón. De igual forma, los contenedores metálicos destinados a la recogida de papel y envases presentan oxidaciones en su estructura, las cuales, contribuyen a generar la sensación de punto marginal en el puerto:

Punto destinado al depósito y reciclaje de residuos sólidos urbanos.

Finalmente, hay que destacar que las zonas peatonales habilitadas en el dique de abrigo y espaldón, presentan una alta calidad visual, habiendo diferenciado (salvo en lo alto del espaldón) las superficies peatonales de color rojo.

En el siguiente cuadro resumen se identifican los impactos preexistentes:

Paisaje	Zona peatonal bien definida	Signo: positivo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Sectores puntuales de baja calidad paisajística (anexos a zonas peatonales)	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
	Área destinada a recogida/reciclaje de basuras anexa a zona peatonal.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad del aire	Como consecuencia de la entrada y salida de embarcaciones se producen emisiones de gases y ruidos, a las cuales se suman las producidas por el tránsito de vehículos en la zona, que discurren hacia o desde las explanadas de embarque y/o aéreas de descarga de contenedores.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Calidad aguas marinas	Debido a la entrada y salida de buques (y a la carga de combustible) existe un riesgo de vertidos accidentales de combustibles y lubricantes al medio marino.	Signo: negativo Importancia: baja Valoración: poco significativa
Bienestar social	Las zonas peatonales contribuyen en gran medida a incrementar la integración del ciudadano con el puerto, aportando un "plus" de calidad al residente y/o visitante.	Signo: positivo Importancia: alta Valoración: significativa
Socioeconomía	Las actividades que se desarrollan en la terminal y tinglados anexos, implica la creación de licencias de actividades económicas, así como la creación de empleo, y contribuyen de forma positiva al dinamismo económico. Al mismo tiempo, es el soporte de uno de los ejes de comunicación más importante de la isla.	Signo: positivo Importancia: muy alto Valoración: muy significativo

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.

* RESUMEN DE LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL

La zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma, se caracteriza por carecer de valores naturales, ya que toda la superficie presenta en superficie usos e infraestructuras de origen antrópico. Por ello, la problemática ambiental existente no deriva de la afección a parámetros ambientales, sino de la posible afección de aspectos puntuales asociados al propio desarrollo de la actividad portuaria. Atendiendo a la relación puerto-ciudad, un aspecto importante que debe de tratar el PTE, en mejorar aquellos aspectos que permitan la dinamización entre los servicios portuarios y de la ciudad (mejora de accesos mediante la reducción de barreras urbanísticas, como son los viarios), generando en definitiva una mayor fluidez entre ambos espacios (puerto-ciudad), que a su vez favorezca la reactivación socioeconómica de la capital, del municipio y de la isla en su conjunto.

En cualquier caso, la problemática ambiental es la normal de los entornos portuarios, estando fundamentada en la presencia de usos industrial y comercial, los cuales se manifiestan básicamente en los siguientes puntos:

- Impacto paisajístico, derivado de la presencia de edificaciones, depósitos de almacenamiento de graneles sólidos (cemento), presencia de residuos inertes puntuales, etc., que devalúan el paisaje desde los punto de potencial de vista. Este hecho se ve acentuado si se tiene en cuenta que toda la zona de servicio cuenta con amplios sectores peatonales (con significativa presencia de potenciales observadores durante todo el año) desde donde es posible la observación de todo el ámbito portuario.

  No obstante, este efecto se ve minimizado por la presencia de zonas verdes bien conservadas, las cuales, pese a no actuar como pantallas visuales, si que generan desde el viario urbano y/o zonas peatonales, una significativa mejora de la calidad ambiental, destacando en este sentido las palmeras canarias (*Phoenix canariensis*) de gran porte que rodean la principal superficie de aparcamiento, y la existente en la Plaza de La Constitución.

- Deterioro de la calidad del aire, aunque debido a la casi nula presencia de actividades susceptibles de generar un deterior de este parámetro ambiental (únicamente se identifica la industria destinada al almacenamiento y distribución de cemento), teniendo en cuenta que el resto de actividades son las normales de un entorno portuario, las cuales, aunque de forma poco significativa, genera emisiones de gases asociadas funcionamiento de motores de combustión, y teniendo en cuenta el barrido constante de los vientos Alisios, permiten concluir que el potencial deterioro de la calidad del aire es poco significativo.

- Emisiones sonoras puntuales derivado fundamentalmente de los buques atracados, la manipulación de contenedores (carga/descarga), el movimiento en las terminales ro-ro, el tráfico de camiones, la entrada y salida de vehículos a las superficie de aparcamiento.

- Efectos contaminantes sobre el medio marino derivados de vertidos accidentales durante las labores de repostado y avituallamiento de buques, etc.

Es importante señalar que la percepción de los impactos por la población, reside en la alta incidencia visual que presenta el conjunto del ámbito portuario, como consecuencia del elevado número de potenciales observadores (móviles y fijos), los cuales, tienen en gran medida una visión directa, clara y permanente de la totalidad de la zona de servicio.

En cualquier caso, la problemática detectada, es la normal de un entorno portuario cuyos usos interactúan directamente con la contigua trama urbana.

2º.- DEFINICIÓN DE LAS LIMITACIONES DE USOS DEL TERRITORIO Y DE LOS ELEMENTOS O ZONAS DE VALOR NATURAL O CULTURAL QUE DEBERÁN SER SOMETIDOS A UN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN.

Para el desarrollo de este epígrafe, en primer lugar se procederá a definir las UNIDADES AMBIENTALES que definen el ámbito portuario, reflejando para cada una de ellas su grado de SENSIBILIDAD AMBIENTAL.

Finalmente, se identificarán las LIMITACIONES DE USO DEL TERRITORIO

a) DEFINICIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES (ver planos ISA-07).

El desarrollo de este punto está dirigido a la localización de los elementos naturales y culturales del ámbito de ordenación con sensibilidad ambiental, con el fin de poder aplicar medidas de protección y/o conservación.

Se procede a la división del territorio en unidades ambientales de características homogéneas y a la caracterización de las mismas. Dada la completa antropización del área de estudio y el uso intensivo que se hace de este espacio, no resulta factible una definición de las citadas unidades ambientales atendiendo a la calidad ambiental, al igual que tampoco sería acertada la tipificación de unidades sobre la base de las características de los aspectos ambientales, bióticos y abióticos, ya que en cualquiera de los dos casos se obtendría una división muy sencilla, esencialmente constituida por "superficie antropizada" y "aguas interiores".

Por tanto, la delimitación de **UNIDADES AMBIENTALES (UA)** está basada en los usos existentes, para lo cual, y con el objeto de que existe una relación directa entre las "unidades de paisaje" y las "unidades definidas para analizar la problemática territorial", se definen en base a las AREAS FUNCIONALES definidas en la ordenación, añadiendo la que hace referencia a las aguas interiores.

Para cada unidad se han establecido sus principales valores ambientales (en el caso de poseerlos), así como la sensibilidad ambiental, es decir la potencialidad de recibir impactos perjudiciales sin experimentar una regresión significativa o irreversible de los valores que pudiera albergar.

UA-1.- DÁRSENA PESQUERA

Se corresponde con un sector portuario especializado donde la afluencia de usuarios está limitada a los a los pescadores, a los particulares con embarcaciones deportivas y personal de salvamento marítimo o otros servicios.

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada. El único valor ambiental existente se corresponde con las superficies ajardinadas.

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo los jardines), la "alta" incidencia visual de toda su superficie respecto a los potenciales observadores identificados (usuarios de paseo litoral que une Santa cruz de La Palma con Los Cancajos), es una realidad que aporta sensibilidad ambiental desde el punto de vista paisajístico. Por lo tanto, se valora que presenta una sensibilidad **MEDIA-BAJA**.

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.

UA-2.- INDUSTRIAL - LOGÍSTICA

Se corresponde con un sector portuario especializado donde la afluencia de usuarios está limitada a los trabajadores de la industria destinada al almacenamiento de cemento y a los operarios portuarios/transportistas que estacionan los remolques/contenedores.

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada. El único valor ambiental existente se corresponde con las superficies ajardinadas (continuación de la UA-1).

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo los jardines), al igual que en la UA-1, la "alta" incidencia visual de toda su superficie respecto a los potenciales observadores identificados (usuarios de paseo litoral que une Santa cruz de La Palma con Los Cancajos), es una realidad que aporta sensibilidad ambiental desde el punto de vista paisajístico. Por lo tanto, se valora que presenta una sensibilidad **MEDIA-BAJA**.

UA-3.- MUELLE POLIVALENTE

Aunque las actividades industriales-portuarias a desarrollar son variadas (muelle polivalente), todas mantienen la característica común de que en ningún momento implican la transformación o tratamiento del producto. En él se desarrollan los usos portuarios-industriales más duros.

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada.

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo los jardines puntuales), la "alta" incidencia visual de toda su superficie respecto a los potenciales observadores identificados (paseo y avenida de Los Indianos), y al desarrollarse en el los usos portuarios más duros, es una realidad que ha de tenerse en cuenta en la ordenación (mantenimiento en la zona más alejada respecto al núcleo urbano), por lo que se valora la sensibilidad como **MEDIA**.

UA-4.- RECREATIVO - DEPORTIVO

Se corresponde con un sector portuario muy específico, donde se localiza únicamente el club náutico, al cual únicamente pueden acceder los socios de la concesión.

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada. El único valor ambiental existente se corresponde con las superficies ajardinadas, donde destacan ejemplares de gran porte de palmeras (*Phoenix sp.*).

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo las palmeras de los jardines), la "alta" incidencia visual de toda su fachada respecto a los potenciales observadores identificados (usuarios de paseo litoral que une Santa cruz de La Palma con Los Cancajos, y los propios transeúntes urbanos), es una realidad que aporta sensibilidad ambiental desde el punto de vista paisajístico. Por lo tanto, se valora que presenta una sensibilidad **MEDIA-BAJA**.

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.

UA-5.- MUELLE RIBERA

Aunque las actividades industriales-portuarias a desarrollar son variadas, todas mantienen la característica común de que en ningún momento implican la transformación o tratamiento del producto. A diferencia de la unidad ambiental del muelle polivalente, las actividades que aquí se desarrollan, son más suaves, ya se relacionan directamente con el estacionamiento de camiones frigoríficos (principalmente) y actividades en edificios (Estipalma y Centro de Inspección Portuaria).

Esta unidad ambiental actúa de transición entre las actividades portuarias más duras y las de carácter de uso público (restauración, marina deportiva, zonas peatonales, superficie de aparcamiento).

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada.

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales**, la "alta" incidencia visual de toda su superficie respecto a los potenciales observadores identificados (paseo avenida de Los Indianos) y su colindancia con las superficies de uso público de la zona de servicio portuario, es una realidad que ha de tenerse en cuenta en la ordenación (mantenimiento como zona de transición entre el puerto y la ciudad), por lo que se valora la sensibilidad como **MEDIA**.

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.

UA-6.- ZONA NORTE.CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD

Los usos presentes en esta UA son los propios de un entorno urbano, siendo éstos la superficie de aparcamiento, viario (incluye un tramo de la Avda. de Los Indianos), edificios de oficinas/servicios y zonas verdes. Se incluye una amplia superficie de la franja litoral, sobre la cual, tal y como se ha indicado en otros apartados del presente PTE, se está desarrollando el *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma"* (el promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino).

* Valores ambientales: debido a la amplia superficie de zonas verdes, al porte alto de las "palmeras canarias" (*Phoenix canariensis*) que conforman la alineación que bordea a la superficie de aparcamientos, así como el de otras especies de porte arbóreo situada en la rotonda de la Avda. de Los Indianos, se identifica a los elementos señalados de las zonas verdes como elementos con valor ambiental.

De igual forma, se identifica con valor ambiental a la franja litoral que queda dentro de la zona de servicio portuario, pese a la baja calidad paisajística que presenta en la actualidad, por estar desarrollando la fase de obras del *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma".*

No obstante, el principal valor que alberga es el corresponderse con la zona de transición entre el puerto y el casco histórico, siendo en definitiva la pieza fundamental para mantener el contexto del paisaje histórico

.

* Sensibilidad ambiental: Pese a tratarse de un sector eminentemente urbano (forma parte de la trama urbana de Santa Cruz de La Palma), atendiendo a su estratégico enclave que actúa de transición entre el puerto y la ciudad, así como a la presencia de amplias zonas verdes y a la inclusión de franja litoral, se valora:

- **ALTA**: a los ejemplares de palmeras canarias y ejemplares de porte arbóreo existentes en las zonas verdes (pese a su carácter ornamental, ya que se

corresponden con ejemplares plantados como elementos de jardinería urbana). Los ejemplares de *P. canariensis* están sometidos a protección.

- **MEDIA**: a la franja litoral; no se le asigna un mayor grado de sensibilidad, ya que se trata de un tramo costero totalmente intervenido (en el pasado -presencia de naves y superficies deportivas- y en el presente -fase de obras del referido proyecto-, sobre el cual existían recientemente usos antrópicos (naves y superficies deportivas principalmente), los cuales han sido desmantelados para el desarrollo del *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma".*

- **ALTA**: al conjunto de la UA, por corresponderse con la superficie de transición entre el "puerto" y la "ciudad", se le asigna sensibilidad desde el punto de vista social, ya que su adecuado tratamiento permitirá la dinamización socioeconómica del conjunto "puerto-ciudad" y al mantenimiento del valor histórico de este sector de la ciudad.

UA-7.- EQUIPAMIENTO NÁUTICO

Se corresponde con un sector portuario muy especifico, donde se localiza tanto la marina deportiva, como edificaciones destinadas a la restauración y actividades de esparcimiento, las cuales presentan un números de usuarios significativo, habiendo dinamizado de forma significativa este sector de la ciudad desde su puesta en funcionamiento. Incluye área de aparcamiento limitado propia.

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada. El único valor ambiental existente se corresponde con los ejemplares de palmeras.

.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo los puntuales ejemplares de palmeras), la significativa afluencia de usuarios y la "alta" incidencia visual de las edificaciones y puerto deportivo (principalmente desde la zona alta del espaldón del dique de abrigo), es una realidad que aporta sensibilidad ambiental desde el punto de vista social y paisajístico. Por lo tanto, se valora que presenta una sensibilidad **MEDIA**.

UA-8.- DIQUE ESTE

En él se desarrolla el uso portuario más cercano al público, como es el tráfico de pasajeros y mercancías (se incluye estación marítima), siendo por lo tanto la actividad más amable de los usos típicos portuarios, siendo éstos los que se incluyen dentro del uso definido en el PUEP como " Uso comercial portuario".

* Valores ambientales: Los valores ambientales en sentido estricto son **NULOS**, dado que se trata de una superficie totalmente desnaturalizada. El único valor ambiental existente se corresponde con las superficies ajardinadas, las cuales, se reducen a las jardineras que delimitan las zonas peatonales, la pequeña superficie de frente litoral, actualmente incluida dentro del proyecto en ejecución de remodelación del frente litoral de la ciudad.

* Sensibilidad ambiental: Aunque se observa una **ausencia de valores naturales** (salvo los descritos en el apartado anterior), la "alta" incidencia visual de toda su superficie respecto a los potenciales observadores identificados, la numerosa presencia de usuarios que utilizan la estación marítima (tránsito de pasajeros), su colindancia con la zona de atraque de cruceros y el propio uso como zona de esparcimiento/paseos

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.

que recibe la parte superior del espaldón del dique de abrigo, es una realidad que aporta sensibilidad ambiental desde el punto de vista social. Por lo tanto, teniendo en cuenta la numerosa presencia de usuarios que usan y/o disfrutan parcialmente de esta UA, se valora la sensibilidad como **MEDIA**.

UA-9.- ZONA ACUÁTICA INTERIOR

Se incluyen aquí las aguas englobadas por el recinto portuario y acotados por los diques en talud y dique vertical que delimitan las aguas abrigadas; estas aguas se caracterizan por soportar un tráfico intenso y unos impactos en forma de vertidos de carácter puntual/accidental y de dimensión poco significativa. Las comunidades marinas presentes son las normales de entornos portuarios, las cuales, por lo tanto carecen de sensibilidad ambiental. Los sustratos del fondo portuario son arenosos-fangosos.

* Valores ambientales: Ausencia de valores ambientales.

* Sensibilidad ambiental: Se le asigna **BAJA** sensibilidad ambiental ya que las comunidades marinas son muy limitadas, siendo las existentes las normales de entornos portuarios.

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.

b) ELEMENTOS NATURALES Y CULTURALES QUE DEBAN SER SOMETIDOS A RÉGIMEN DE PROTECCIÓN.

La normativa de protección de los elementos con valor natural existentes en el ámbito de estudio, está recogida en los siguientes apartados del **punto 3.b)** que desarrolla la caracterización ambiental del ámbito (Inventario):

- "Vegetación y flora".
- "Fauna".

A continuación se identifican los elementos naturales que se recogen en dichos apartados:

- **Flora:**

TAXON	DIRECTIVA HÁBITATS	Orden de Flora	CCEP	LESPRE	CEEA
***Phoenix canariensis** **	-	Anexo II	-	-	-
***Dracaena draco** **	-	Anexo II	-	-	-

* Ejemplares ornamentales plantados en jardineras y alcorques de la zona de servicio portuaria.

Orden de Flora: Orden de 20 de Febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias
LESRPE y CEEA: *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.* (RPE: Régimen de Protección Especial)
CCEP*:* Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas.*
Dir. Hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

- **Fauna:**

TAXON	DIRECTIVA HÁBITATS	DIRECTIVA AVES	CCEP	LESPRE /CEEA	CONVENIO BERNA	CONVENIO BONN	CITES
REPTILES							
Gallotia gallotii	-	-	-	-	-	-	-
AYES							
***Falco tinnunculus canariensis** **	-	-	VI	RPE	II	-	II
Motacilla cinerea canariensis	-	-	-	RPE	II	-	-
Anthus berthelotii	-	-	-	RPE	II	-	-
Phylloscopus canariensis	-	-	-	RPE	II	-	-
***Sterrna hirundo** **	-	Anexo 1	VI	RPE	II	II	-
Streptopelia turtur	-	-	-	-	-	-	-
***Sylvia atricapilla Heineken** **	-	-	-	RPE	II	-	-
Columba livia livia	-	II/A	-	-	III	-	-
MAMIFEROS							
***Tadarida teniotis** **	Anexo IV	-	-	RPE	II	-	-
Canis lupus familiaris	-	-	-	-	-	-	-
Felis silvestris catus	-	-	-	-	-	-	-
Mus musculus	-	-	-	-	-	-	-
Rattus sp.	-	-	-	-	-	-	-

* Especies no observadas en campo, pero recogidas como citas bibliográficas en las Fichas de Biodiversidad (ver **Anexo I**)

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.

- LESRPE y CEEA: *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas*. (RPE: Régimen de Protección Especial)
- CCEP*:* Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas.*
- Convenio de Bonn: Promueve la conservación y adecuada gestión de las especies a lo largo de todo su rango de migración. Además, se fomenta la cooperación y la firma de acuerdos entre países para la conservación de determinados grupos de especies migratorias.
- Convenio de CITES: Convenio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre.
- Convenio de Berna: Tiene por objetivo garantizar la conservación de la flora y fauna silvestre del continente europeo, así como sus hábitats naturales. Para lograr este objetivo se definen tres anejos donde se refieren las diferentes especies de flora y fauna. Las aves de Canarias quedan incluidas en los anejos II o III:
- Dir. Hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva Aves: Directiva 2009/147/CE Parlamento Europeo y Consejo 30 noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

En cuanto a la cita bibliográfica del "charrán común" (*Sterrna hirundo*) recogida en la ficha de la "Base de datos de Biodiversidad", hay que indicar que esta especié nidificó a principio de la década de 1990 (pero no lo hace en la actualidad), concretamente en el extremo de un pantalán destinado a descargar cemento. Hay que destacar que la "Base de Datos de Biodiversidad" recoge la cita bibliográfica de especies sometidas a algún grado de protección, lo que no significa que en la actualidad dichas especies sigan estando presentes, ya que no es una representación cartográfica de localización actual de especies).

Por lo tanto, se concluye que los elementos identificados sometidos a protección, en cuanto a la fauna, se corresponden con especies de amplia valencia ecológica, propias de entornos urbanos, y en cuanto a la flora, carecen del valor de las especies silvestres, ya que se trata de ejemplares de carácter ornamental plantados en las ajardinadas. Por lo tanto, en cuanto a la fauna, en sí misma, no suponen una limitación de uso, y en cuanto a la flora, el PTE recogerá determinaciones dirigidas conservación de los ejemplares identificados.

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.

c) LIMITACIONES DE USO CON RESPECTO A ALGÚN PARÁMETRO AMBIENTAL

Dada la naturaleza artificial y el origen antrópico del puerto y sus instalaciones, es lógico que no exista un gran listado de limitaciones de uso orientadas a la conservación de los valores ambientales, ya que éstos son prácticamente ausentes, y los existentes son puntuales y están muy bien delimitados. Además, los existentes, tal y como se concluyó en el apartado anterior, en cuanto a la fauna observada, no supone un limitación de uso ya que las especies presentes son de amplia valencia ecológica (y propias de entornos urbanos), y en cuanto a la flora, los ejemplares identificados forman parte de los jardines y alcorques del viario urbano incluido en la zona de servicio.

En este sentido, se destaca que aspectos ambientales como la "geología", la "geomorfología", el "ciclo hídrico", o los "suelos", se encuentran muy alterados o ausentes, como consecuencia del desarrollo portuario que ha generado un medio altamente antropizado.

No obstante, teniendo en cuenta la problemática ambiental descrita en apartados anteriores, así como la caracterización del ámbito realizada; se hacen las siguientes consideraciones respecto a las limitaciones de uso:

- En cuanto a las <u>especies vegetales terrestres</u> sometidas a algún grado de protección, se identificó la presencia de ejemplares de *Phoenix canariensis* (aproximadamente 50 ud.) y *Dracaena draco* (1 ud.), en las zonas ajardinadas y alcorques del viario urbano incluido en la zona de servicio portuaria. Debido a este carácter ornamental (no localizados en entornos naturales), estos ejemplares no suponen una limitación de uso, pudiendo ser objeto de trasplante -previa autorización del órgano competente- durante el desarrollo y evolución normal de la actividad portuaria y/o como consecuencia de la ordenación del PTE.

- En cuanto a las <u>zonas ajardinadas</u>, pese a ser uno de los valores ambientales identificados por la calidad paisajística que aportan, no suponen una limitación de uso, pudiendo verse modificadas puntualmente como consecuencia del desarrollo y evolución normal de la actividad portuaria. En general, las <u>zonas ajardinadas</u> se conservan en buen estado, pudiendo incluso verse mejoradas con vegetación más frondosa (para favorecer el apantallamiento vegetal) en las zonas donde la actividad portuaria tenga una mayor incidencia visual.

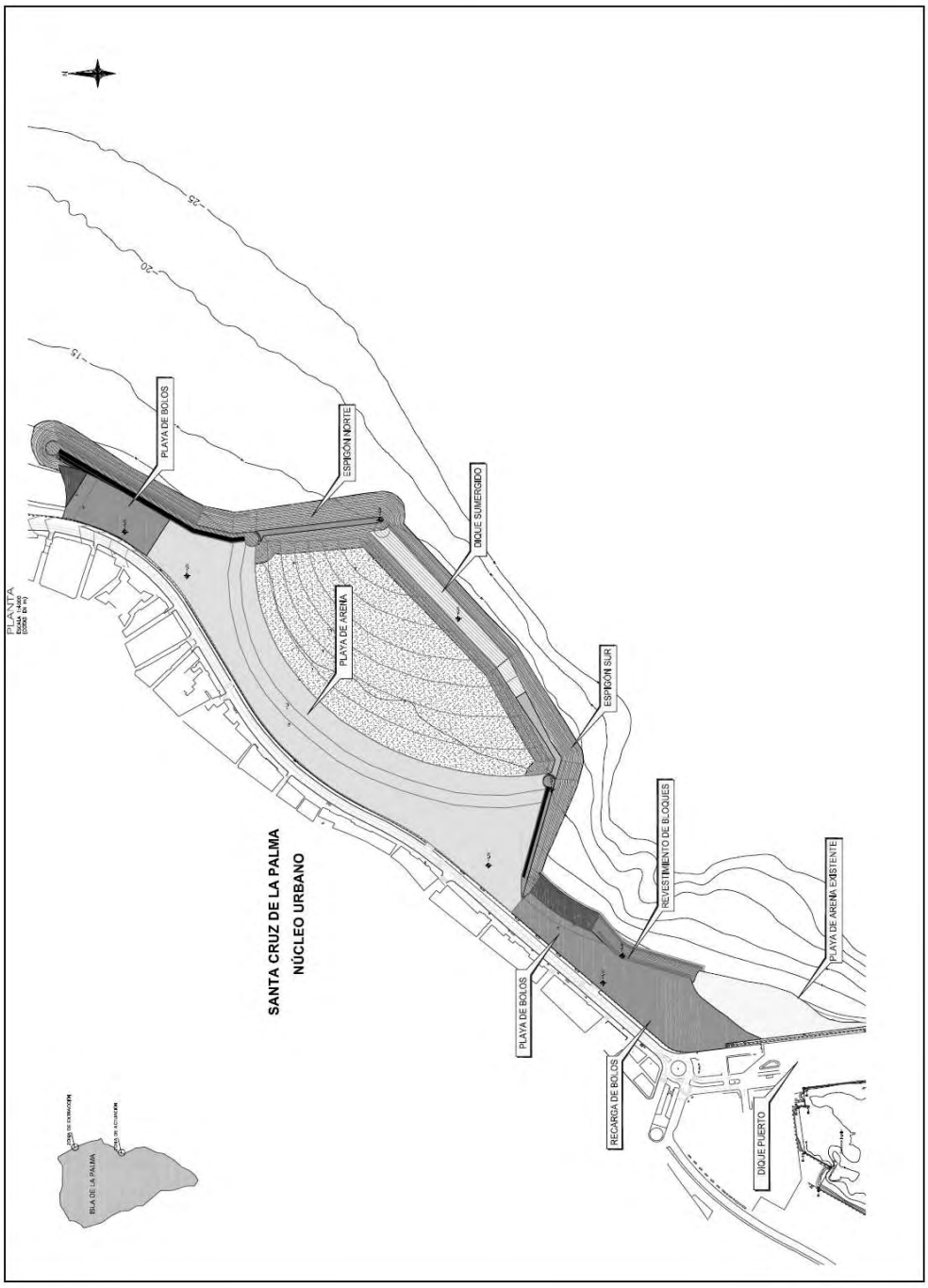
- En cuanto a la <u>fauna</u> terrestre, pese a observar especies sometidas a algún grado de protección, se corresponden con especies de hábitos generalistas, adaptados a medios urbanos. Por este motivo, la ordenación del PTE no afectará negativamente a estos elementos, ya que continúa manteniendo los hábitats antropizados donde fueron observados (zonas verdes).

- El paisaje histórico que ofrece la relación "Casco histórico-Puerto" es un elemento de valor que debe ser tenido en consideración en el momento de ver cuál de los proyectos a desarrollar en el Área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" es el más favorable (las denominadas alternativas 1 y 2).

En relación a la franja litoral (incluida dentro de la zona de servicio portuaria) donde se desarrolla el proyecto denominado "*<u>Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma</u>*", hay que indicar que dicho proyecto fue sometido al trámite de evaluación de impacto ambiental, obteniendo Declaración de Impacto Ambiental FAVORABLE (BOE núm. 155, sábado 27 de junio de 2009, *"Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma, Isla de La Palma"*). Por lo tanto, la ordenación del PTE se ajusta a dicho proyecto, cuyo promotor y órgano sustantivo es la Dirección General para la Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

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.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Núm. 155 Sábado 27 de junio de 2009 Sec. III. Pág. 53716



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

cve: BOE-A-2009-10653

http://www.boe.es BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO D. L.: M-1/1958 - ISSN: 0212-033X

5.b) PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN O PROGRAMA:

La zona de servicio del puerto está aprobada mediante ***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*** (instrumento de planificación portuaria que establece la delimitación de la zona de servicio del puerto, y la ordenación portuaria, y no urbanística, de dicha zona, mediante la asignación de los usos previstos, definidos en la Ley).

La Memoria de Ordenación del Plan Territorial, en el **punto 1** realiza un análisis donde se justifica la necesidad del Plan Territorial Especial.

El PUEP (Plan de Utilización de los Espacios Portuarios) aprobado, establece la delimitación del ámbito a ordenar, así como la ordenación "técnico-portuaria" en el ámbito portuario, que establece el marco de los usos urbanísticos que puede desarrollar el planeamiento especial.

Por tanto, **la aprobación del PTE es una necesidad por ser el instrumento urbanístico que permite el correcto desarrollo de las usos aprobados en el PUEP**, estableciéndose en él la adecuada ordenación de los usos existentes (por lo tanto, ajustándose a la realidad actual de la zona de servicio), recogiendo a su vez las previsiones de desarrollo portuario, teniendo a su vez en consideración la planificación recogida en otras figuras de Planeamiento.

Desde el **punto de vista ambiental**, cabe significar que nos encontramos con una infraestructura marítima que ocupa una parte significativa de la franja litoral del núcleo de Santa Cruz de La Palma, formada por terrenos ganados al mar, no existiendo, tal y como quedó reflejado en el inventario del PTE, elementos singulares en relación a las variables ambientales "geología", "geomorfología", "hidrología", "hidrogeología" y "suelos".

En relación a las variables ambientales "vegetación y flora", "fauna", "calidad de aire" y "medio marino interior", en caso de no aplicar el Plan, continuarían en las mismas condiciones actuales, afectadas por los impactos inherentes al desarrollo de la actividad portuaria en un medio urbano, y por lo tanto totalmente antropizado. Hay que tener en cuenta, que la ordenación no implica el desarrollo de actividades diferentes a las que se desarrollan en la actualidad, ni una intensificación de los usos existentes, ya que en la actualidad la zona de servicio portuaria presenta la totalidad de su superficie con desarrollo de los usos portuarios.

Por tanto, se puede concluir que serán los aspectos relacionados con el paisaje y los factores socioeconómicos, las variables ambientales que evolucionarían de manera diferente en caso de no aplicar el Plan.

En el caso de aplicarse la Alternativa 0, se mantendría la actual organización del puerto, dejando sin respuesta o sin poder alcanzar con plenitud parte de los objetivos y criterios del Plan. Siendo grave que se dejaran de atender algunos de los requerimientos identificados por la Autoridad Portuaria (tales como la ampliación de la zona de espera para el embarque de vehículos, o la regularización 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 y el 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.

Por otro lado, Alternativa 0 sería la única de las planteadas 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.

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.

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. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES AMBIENTALES DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN:

6. a) EVALUACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN, COMPRENDIENDO LOS SIGUIENTES APARTADOS: IDENTIFICACIÓN DE LOS PARÁMETROS AMBIENTALES QUE PODRÁN SER AFECTADOS Y DE LOS PROCESOS QUE PODRÁN INDUCIRSE EN LA APLICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN, INCLUIDOS ASPECTOS COMO LA BIODIVERSIDAD, LA POBLACIÓN, LA SALUD HUMANA, LA FAUNA, LA FLORA, LA TIERRA, EL AGUA Y EL CICLO HIDROLÓGICO, EL AIRE, LOS FACTORES CLIMÁTICOS, LOS BIENES MATERIALES, EL PATRIMONIO CULTURAL, EL PAISAJE Y LA INTERRELACIÓN DE ESTOS FACTORES. SE INCLUIRÁ UN APARTADO ESPECÍFICO QUE REALICE UNA ESTIMACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA Y ENERGÍA ELÉCTRICA, DE LAS REPERCUSIONES SOBRE EL TRANSPORTE Y DE LA GENERACIÓN DE RESIDUOS REFERIDA A LA POBLACIÓN PREVISTA EN EL ÁMBITO DEL PLAN.

1º.- IDENTIFICACIÓN DE LOS PARÁMETROS AMBIENTALES QUE PODRÁN SER AFECTADOS Y CARACTERIZACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN 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.

Antes de proceder a la valoración de las consecuencias ambientales derivadas de las determinaciones del Plan, hay que tener en cuenta que:

- El ámbito del PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma se corresponde con el medio terrestre definido por la ***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***.

- Cualquier posible actividad que en el futuro se quiera implantar en el ámbito portuario, en el caso de estar recogida en la legislación ambiental vigente, será sometida al proceso de evaluación ambiental que le pudiera corresponder, debiendo obtener, en su caso, las autorizaciones pertinentes.

- En relaciona a la franja litoral (incluida dentro de la zona de servicio portuaria) donde se desarrolla el proyecto denominado "*Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma*", hay que indicar que dicho proyecto fue sometido al trámite de evaluación de impacto ambiental, obteniendo Declaración de Impacto Ambiental FAVORABLE (BOE núm. 155, sábado 27 de junio de 2009, "Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma, Isla de La Palma").

- En la actualidad se está tramitando la desafectación de dos sectores de la zona de servicio portuaria, habiendo sido terrenos declarados innecesarios. No obstante, el presente ISA del PTE, no tienen en cuenta esta tramitación, ya que dichas superficies (a fecha de redacción del presente ISA) forman parte de la zona de servicio aprobadas en el PUEP vigente.

A continuación se analizará y valorará a qué factores y en qué grado afectan cada una de las determinaciones del Plan (para cada una de las 3 alternativas) al medio ambiente. Cabe señalar que la valoración de los impactos tiene carácter cualitativo, ya que resulta muy difícil, si no imposible, medirlos cuantitativamente. Su valoración se realiza, además, teniendo en cuenta la reducción, eliminación o compensación que se pueda producir por la aplicación de medidas correctoras.

La ordenación propuesta en el Plan Territorial Especial para cada una de las tres alternativas planteadas (las cuales quedan descritas en el punto ver punto 6.c del ISA), se describe en el punto 5 de la **Memoria de Ordenación** del Plan.

Finalmente, hay que destacar que, teniendo en cuenta las consideraciones descritas al inicio del punto, las tres alternativas plateadas en el Avance del PTEPLP tienen la misma repercusión en el medio ambiente, ya que prácticamente no hay diferencia entre ellas. La principal diferencia está en el proyecto que finalmente se desarrolle en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" (alternativas 1 y 2), estando las principales diferencias en la variable ambiental "paisaje" y aspectos "socioeconómicos" (tal y como se justificó en el punto "6.c" del ISA). En cualquier caso, las tres alternativas planteadas se ajustan al límite y desarrollan los usos permitidos por el PUEP vigente.

*** Variaciones de las características físicas, químicas y biológicas.**

a) Calidad del aire: como consecuencia de la ordenación proyectada en las tres alternativas planteadas, el factor ambiental objeto de estudio va a seguir afectado de forma negativa por los usos propios de la actividad portuaria que se desarrolla (movimiento de maquinaria y vehículos, carga y descarga de graneles sólidos, etc.), en el mismo grado que ocurre en la actualidad, ya que no se contempla un incremento del usos industrial, debido a en la actualidad, la totalidad de la zona de servicio del puerto tiene su superficie ocupada con los usos permitidos en el PUEP vigente.

Asimismo, hay que destacar que la calidad del aire durante la fase de obras de los proyectos contemplados en las alternativas 1 y 2 (en el caso de ser la alternativa finalmente elegida), se verá afectada por un incremento puntual de las emisiones de polvo, por lo que se deberán aplicar las medidas correctoras recogidas en el ISA. En cualquier caso, los potenciales efectos negativos de cualquier obra que se desarrolle en el ámbito portuario, serán los normales de cualquier obra en ámbito urbano.

De igual forma, se valora el mantenimiento en las tres alternativas de los depósitos de cemento situados en el área funcional "Industrial-logística", siendo ésta la principal fuente de emisiones de partículas. En cualquier caso, se valora que esta área funcional se encuentra alejada más de 250 m de la zona residencial del núcleo de Santa Cruz de La Palma más cercana.

Por lo tanto, pese a que el ámbito del PTEPLP queda anexo al núcleo entorno urbano de Santa Cruz de La Palma, incluyendo paseos peatonales, se valoran las afecciones que se puedan producir por la aplicación de la ordenación de las alternativas 0, 1 y 2, teniendo en cuenta que se trata de una zona abierta y sometida al efecto constante de barrido de los vientos alisios (salvo en los periodos de tiempo sur), como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.

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.

b) Hidrología: El ámbito del PTEPLP se corresponde con un área desnaturalizada como consecuencia de la ejecución de las instalaciones portuarias (se corresponde íntegramente la zona de servicio con superficie de rellenos), habiéndose adecuado la red de drenaje al crecimiento portuario. En la actualidad desembocan en su interior dos obras de drenaje canalizadas que conducen el agua de escorrentía hasta el interior de la dársena portuaria.

Ninguna de las tres alternativas planteadas modifica y/o altera estas conducciones de drenaje, ni la propia red de drenaje portuaria por lo que se valora la potencial afección como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

c) Geología: El ámbito del PTEPLP se corresponde con un área desnaturalizada como consecuencia de la ejecución de las instalaciones portuarias (se corresponde íntegramente la zona de servicio con superficie de rellenos), por lo que no existe material geológico primigenio en superficie, salvo puntualmente en la pared vertical entorno a la casa "Indianos" (subida de la carretera "El Galeón"). En cualquier caso, este sector carece de interés geológico.

Por lo tanto, ninguna de las tres alternativas altera material geológico primigenio superficial, por lo que se valora el potencial efecto negativo del desarrollo de cada alternativa como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

d) Geomorfología: Hay que destacar que la geomorfología costera del litoral de Santa Cruz de La Palma, en lo que respecta a la zona de servicio portuario y su entorno inmediato, se encuentra completamente alterada, como consecuencia del propio proceso de crecimiento que ha ido sufriendo el puerto, según las necesidades socioeconómicas. Por lo tanto, no se identifican dentro de la zona de servicio valores geomorfológicos, debiendo destacar únicamente:

- En el extremo norte del Puerto, en la actualidad se está procediendo a la ejecución de la obra denominada "Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma (promovido por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y cofinanciado por la unión Europea), la cual cuenta con su correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. Una vez finalizada la obra, la geomorfología del tramo de proyecto que queda dentro de la zona de servicio (la cual tampoco era la primigenia, ya que la existente se formó al apoyo del actual dique de abrigo), se verá mejorada, ya que se ha procedido al desmantelamiento de la antigua superficie de aparcamiento, y de las edificaciones e instalaciones deportivas.

- Los valores geomorfológicos anexos al puerto, se corresponden con el Risco de La Concepción y el Risco de Bajamar, los cuales no se verán afectados, ni directa ni indirectamente, por la ordenación de las tres alternativas planteadas.

Por lo tanto, ninguna de las tres alternativas altera la geomorfología actual del ámbito portuario, ni los valores del entorno.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

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.

e) Hidrogeología: en este apartado se valoran los riesgos y/o posibles afecciones del acuífero. En esta valoración se tiene en cuenta que la zona de servicio portuaria, por tratarse de terrenos ganados al mar, las características hidroquímicas del agua subterránea es de baja calidad, ya que se trata de agua marina

Tal y como se describió en el Inventario, en el ámbito de estudio no existe ninguna captación de agua, por lo que en ningún caso se verá afectada por la ordenación de cualquiera de las tres alternativas planteadas, valorándose el potencial impacto como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

f) Suelos: Tal y como se dijo en el inventario ambiental, dentro de la zona de servicio portuaria no existe este recurso de forma natural, ya que se trata en su totalidad de material de relleno. No obstante, sí existe el suelo como recurso edafológico en las zonas ajardinadas existentes, siendo por lo tanto un volumen poco significativo y de localización puntual y bien definida.

La alternativa 0 no prevé el desmantelamiento de las zonas ajardinadas actuales (salvo pequeñas jardineras puntuales que se pudieran ver afectadas por pequeñas obras que se pudieran autorizar). Las alternativas 1 y 2 son las que podrán afectar a una mayor superficie de áreas ajardinadas como consecuencia del desarrollo del proyecto elegido el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD".

No obstante, el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a la recuperación/reutilización de este mínimo y poco significativo volumen de tierra vegetal, por lo que se valora la afección a este recurso natural como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.

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.

g) Vegetación: Tal y como se describió en el inventario, dentro de la zona de servicio portuaria, no existe vegetación silvestre o de origen natural, ya que toda la superficie de la zona de servicio se corresponde con terrenos ganados al mar mediante rellenos.

No obstante, se identifican áreas ajardinadas (ver plano de estado actual ISA-5) con vegetación ornamental, la cual ayuda a la generación de un entorno de mayor calidad ambiental. Tal y como se dijo para el factor ambiental "Suelo", en la alternativa 0, no se contempla la afección a las áreas ajardinadas, salvo obra puntual propia de los entornos urbanos. En las alternativas 1 y 2, concretamente en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", en el caso de ejecutarse los proyectos aquí expuestos como alternativas, se verá afectada una significativa superficie de áreas ajardinadas, así como especies sometidas a protección como son ejemplares de *Phoenix canariensis* y *Dracaena draco*.

En el caso de los *Phoenix canariensis* (además de ser objeto de protección por estar en la orden de 20 de febrero, de flora vascular silvestre), son un elementos importante del actual paisaje urbano, ya que forman una alineación de alto porte de alta incidencia visual.

No obstante, en caso de ser necesario el trasplante de algún ejemplar singular de porte arbóreo (en función de la alternativa que finalmente se desarrolle), el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a desarrollar correctamente esta labor.

Se valora positivamente, las amplias zonas verdes contempladas en la "plaza del Recinto Portuario" (alternativa 2), siendo uno de los elementos más destacados, junto a la ausencia de volúmenes arquitectónicos que pudieran afectar negativamente en el paisaje histórico: también destaca el planteamiento de alineaciones de palmeras y arboles que recordarán a la actual alineación de palmeras:

Imagen donde se aprecia la amplia zona ajardinada de la alternativa 2, así como la incorporación de una alineación de palmeras a borde viario.

De igual forma, se valora positivamente la medida correctora consistente en aumentar los apantallamientos vegetales en algunos sectores del Puerto (p.e.: Dársena Pesquera), con el objeto de favorecen la integración paisajística de algunos sectores portuarios con elementos discordantes, los cuales son visibles desde las zonas peatonales.

Finalmente, la vegetación ruderál-nitrófila identificada en los encuentros suelo-pared o a borde de viarios, carece de valor botánico, correspondiendo con las conocidas como "malas hierbas".

Por lo tanto, con todo lo expuesto, se valora la potencial afección sobre la variable flora-vegetación como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.

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.

h) Fauna: Se valoran las posibles perturbaciones que pudiera ocasionar la ordenación establecida en el ámbito de estudio. Para ello, se diferencia:

h.1.- Fauna vinculada a jardines.
h.2.- Fauna no vinculada a jardines.

h.1.- Fauna vinculada a jardines: se valora que los escasos elementos de la fauna presentes en las zonas ajardinadas se corresponden con especies generalistas de amplia valencia ecológica, las cuales, en el caso de desarrollarse alternativas que pudieran afectar zonas ajardinadas, podrán desplazarse hacia jardines o áreas naturales del entorno portuario. En el caso de la alternativa 1, las amplias zonas ajardinadas que contempla, volverán a ser ocupadas por la fauna urbana desplazada durante las obras

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.

h.2.- Fauna no vinculada a jardines: en el ámbito de estudio no se han identificado especies consideradas como "amenazadas" por la legislación vigente.

De las especies citadas en la "Base de Datos de Biodiversidad", destaca únicamente *Sterna hirundo* (charrán común), aunque tal y como se dijo en el inventario, esta especie en la actualidad no se observa que nidifique (ni en la zona de servicio ni en el entorno portuario), siendo la cita recogida en la "Base de Datos de Biodiversidad" una cita bibliográfica histórica.

No obstante, en relación a las posibles afecciones que pudieran derivar de la aplicación del Plan Territorial Especial sobre *Sterna hirundo*, hay que indicar que atendiendo a que es una especie migratoria, en el caso de que en el futuro quisiera acercarse nuevamente al entorno portuario, no habría problemas, ya que es una especie habituada a los entornos litorales antropizados, valorando además que la ordenación de las tres alternativas propuestas no incluyen actuaciones que pudieran impedir su presencia y/o nidificación.

Por todo ello, se valora la posible repercusión del PTEPLP sobre la fauna no vinculada a jardines como**:**

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.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.

i) Medio marino: el PTEPLP ordena exclusivamente el suelo incluido en la zona de servicio portuario (suelo terrestre), por lo que a efectos del presente ISA se valora si la ordenación de las alternativas 0, 1 y 2 contemplan actuaciones que pudieran repercutir negativamente en la calidad de las aguas interiores, y por lo tanto, en la fauna y flora marina del entorno portuario.

En este sentido, ninguna de las tres alternativas contemplan actuaciones que pudieran deterioro la calidad de la aguas interiores del puerto, y por lo tanto, las aguas exteriores del entorno portuario tampoco se van a ver alteradas como consecuencia de la ordenación del PTEPLP.

En cualquier caso, tal y como quedó reflejado en el inventario, las comunidades de flora y fauna marina del interior de la dársena carecen de valores faunísticos y vegetales, siendo las comunidades y especies presentes los normales de entornos portuarios.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

j) Edificaciones y elementos protegidos: en el inventario ambiental del ISA, se recoge que no existen elementos con valor patrimonial (arqueológico-etnográfico) y/o arquitectónicos sometidos a protección, los cuales pudieran suponer una limitación de uso.

Por lo tanto, se valora las potenciales afecciones negativas derivadas de la ordenación del PTEPLP como:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Valoración: **NULO**.	* Valoración: **NULO**	* Valoración: **NULO**

k) Paisaje: En su conjunto, la repercusión de la ordenación propuesta en cada una de las tres alternativas planteadas, junto con las medidas correctoras recogidas en el ISA dirigidas a la mejora paisajística, serán de una indudable mejora, ya que actualmente este factor se encuentra deteriorado como consecuencia de las deficiencias ambientales puntuales identificadas y descritas en el apartado de problemática territorial.

En relación a las mejoras paisajísticas recogidas en el ISA, en su apartado "6.d" se detallan, tanto las de aplicación genérica, como las de aplicación específica en cada una de las áreas

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.

funcionales. Por lo tanto, desde este punto de vista las alternativas 1 y 2 son las que producirán una mejora paisajística en el conjunto de la zona de servicio portuaria, ya que la alternativa 0 (de no hacer nada) no permitiría la subsanación de la problemática detectada.

Por otro lado, el principal elemento de la ordenación (recogido en las alternativas 1 y 2, ya que la alternativa 0 es dejarlo como está), que afecta directamente de forma positiva a la calidad paisajística, y que por lo tanto así se valora, es la inclusión de un amplio espacio público en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", el cual, aportará una mejora en el encuentro puerto-casco histórico. No obstante, pese a lo positivo de esta medida recogida en la ordenación del Plan, el ISA incluye un estudio de detalle específico (ver punto "6.c" y plano ISA 08 "Alternativas–Simulaciones paisajísticas") donde se comparan la propuesta de proyecto que ofrece cada alternativa, con el objeto de valorar cuál de ellas, desde el punto de vista paisajístico (aunque también se valoraron otros criterios no paisajísticos) era la que a priori mejor resolvía el encuentro puerto-casco histórico.

Este análisis tuvo en consideración el haber identificado con valor ambiental (siendo por lo tanto un elemento "limitador del uso") el "paisaje histórico" en esta zona de encuentro puerto-caso histórico. Las principales conclusiones de este análisis fueron:

- La alternativa 2 es la que mejor solución paisajística ofrece, ya que no incluye volúmenes arquitectónicos que actúen de obstáculos limitadores de las panorámicas visuales históricas de este sector de la ciudad (visión desde la Calle Real hacia el Puerto y/o visión desde el Puerto a la Calle Real), lo cual, sin duda, es un elemento que aporta un alto interés paisajístico histórico que redundará positivamente en los numerosos potenciales observadores que visitan el encuentro Puerto-Ciudad. Esto se consigue gracias al mantenimiento de la rasante respecto al casco histórico, lo cual a su vez, permite mantener la referencia visual desde y hacia el mar y el recinto portuario. A su vez, la alternativa 2, ofrece una amplia zona ajardinada (como la actual en la zona de la plaza de la Constitución) con árboles de gran porte.

- La alternativa 2, incluye una vía de acceso a la ciudad abierta (igual que la actual), pero con las mejoras paisajísticas asociadas a la eliminación del aparcamiento en superficie y a la ampliación de las zonas verdes, evitando en todo momento el "efecto túnel" de la alternativa 1.

- La volumetría y ubicación del uso terciario propuesto en la alternativa 1 y en la alternativa 2, son significativamente diferentes, considerando que la solución de la alternativa 2 es la más favorable, ya que permite su encaje natural en la trama urbana (sin resultar descontextualizados o excesivos), y concibiéndolos como una herramienta con la que subrayar hitos urbanos y enmarcar vistas.

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.

Alternativa 0

Alternativa 1

Alternativa 2

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
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.
S/C de La Palma a 21 enero de 2015

En definitiva, la ordenación del Plan en las tres alternativas no establece consideraciones que pudieran cambiar la actual configuración del paisaje portuario en ninguna de las áreas funcionales descritas, salvo, en lo que respecto al funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", cuyas repercusiones sobre el paisaje ya han sido tratadas, analizadas y valoradas, las cuales, en cualquier caso, aportarán una mejora de la calidad paisajística en el encuentro "puerto-ciudad" respecto a la situación actual (eso sí, en diferente grado como ya se ha justificado).

De igual forma, se valora positivamente las medidas correctoras generales y específicas recogidas en el punto "6.d" del ISA dirigidas a la mejora de la calidad ambiental, como es la ordenación y mejora paisajística de sectores puntuales de la zona de servicio (principalmente afectadas por presencia de residuos y/o acopios desordenados) con alta incidencia visual respecto a los principales puntos valorados con alto potencial de vista (los cuales coinciden con zonas peatonales de alto tránsito).

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable.. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Irreversible. - Recuperable. - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Irreversible. - Recuperable. - Continuo. * Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

*** Variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.**

a) Adecuación al planeamiento territorial vigente (insular, municipal, etc.): De manera general, en relación a la concordancia del Plan Especial con otros planes urbanísticos y territoriales, es importante destacar que, de acuerdo con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 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 (por las razones justificadas en los antecedentes del ISA, se tramita como un Plan Territorial Especial por ser una infraestructura que ocupa dos municipios), el cual 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.

Por otro lado, la delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal y la asignación de usos en la misma se efectúa a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios -PUEP- (actualmente denominados "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios", elaborado por la Autoridad Portuaria y cuya aprobación corresponde al Ministerio de Fomento.

Por lo tanto el PUEP vigente en el Puerto de santa Cruz de La Palma (*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*) es de rango superior al PTELP, por lo que el Plan debe de adecuarse a las directrices/usos definidas en el mismo.

En los apartados 4, 5 y 6 de la **Memoria de Información** del PTEPLP, se recoge el contenido de los distintos instrumentos de planeamiento, y en qué medida afectan y/o deben ser integrados en el Plan.

Los instrumentos de planeamiento que afectan al PTEPLP son:

- Directrices de Ordenación General.
- Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP).
- Plan Territorial Especial de Ordenación de la actividad Turística de la isla de La Palma
- Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos.
- Plan Territorial Especial de Prevención del Paisaje
- Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias de La Palma.
- Plan Territorial Especial de Transporte.
- Operación Singular o Plan Director del Frente Marítimo de Santa Cruz de La Palma.
- Plan General de Ordenación vigente de Santa Cruz de La Palma (vigente y en tramitación).
- Modificaciones puntuales del PGO de Santa Cruz de La Palma.
- Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico-Artístico de Santa Cruz de La Palma).
- Plan Director de la Zona Comercial Abierta (ZCA) de Santa Cruz de La Palma (2013).
- Plan General de Ordenación de Breña Alta
- Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Santa Cruz de La Palma.

Se destaca 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 entendido como un deber de subordinación.

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 cumplimiento de dicho deber de coordinación, se han estudiado los diferentes instrumentos de ordenación que afectan a la zona de servicio portuaria, y se ha tratado de facilitar el desarrollo de dichas figuras de ordenación, siempre y cuando se garantice la compatibilidad de sus determinaciones con el desarrollo de la actividad portuaria.

Hay que indicar que la alternativa 0 sería la única de las planteadas 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.

ALTERNATIVA 0	**ALTERNATIVA 1**	**ALTERNATIVA 2**
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

b) Alteración en los usos preexistentes: El PTEPLP se realiza sobre un puerto que tiene toda su superficie desarrollada y cuyos usos están determinados por las exigencias de su propia morfología y aplicación a los tráficos y servicios que de manera efectiva se vienen prestando, por lo que las tres alternativas planteadas en el Documento de Avance del PTEPLP básicamente recoge la situación actual (con un ligero incremento de la edificabilidad en las alternativas 1 y 2, lo cual no tendrá repercusiones sobre paisaje urbano), salvo en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" donde se planea (en las alternativas 1 y 2) una ordenación de los usos actuales dirigidas a la mejora paisajística y funcional del encuentro puerto-ciudad, potenciando en ambos casos el espacio público -superficie de plaza y edificaciones con usos comerciales- manteniendo la superficie de aparcamiento pero de forma subterránea).

En el caso de aplicarse la alternativa 0, se mantendría la actual organización del puerto, dejando sin respuesta o sin poder alcanzar con plenitud parte de los objetivos y criterios del PTEPLP. Siendo grave que se dejaran de atender algunos de los requerimientos identificados por la Autoridad Portuaria (tales como la ampliación de la zona de espera para el embarque de vehículos, o la regularización 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 y el Puerto.

En definitiva, en esta zona tan sensible de acceso a la ciudad, en el caso de aplicarse la alternativa 0, se mantendría 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.

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 cualquier caso, las tres alternativas ("0", "1" y "2") desarrollan en cada una de las áreas funcionales definidas, los usos permitidos por el PUEP vigente, los cuales no generan afecciones sobre los usos anexos a la zona de servicio terrestre.

Por lo tanto, se valora:

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

c) Sistema viario: en cuanto al sistema viario de las tres alternativas planteadas en Documento de Avance, tras su análisis, no se ha detectado ningún impedimento ambiental, valorando positivamente el que tanto la alternativa 1 y 2 ajustan el nuevo trazado de la Avda. de Los Indianos a la recogida en el planeamiento municipal.

Con estas alternativas, se resolvería adecuadamente el encuentro del sector norte portuario con la Avda. Marítima, la cual actualmente se encuentra en remodelación en el conjunto del proyecto del frente litoral de Santa Cruz de La Palma. Por lo tanto, tal y como se recoge en las conclusiones del estudio de trafico incluido en la memoria del Plan, el PTEPLP 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 desarrollando un gran aparcamiento de uso público soterrado que facilite la creación de un gran espacio público estancial.

En este sentido, se valora también positivamente la reciente finalización del acceso sur al Puerto, situado en la rotonda que articula las Avenidas de Bajamar y de Los Indianos y la puesta en servicio de la Vía Exterior al casco, ambas de indudable carácter estratégico, las cuales han contribuido a racionalizar y aligerar el tráfico del núcleo urbano de Santa Cruz de La Palma.

Por lo tanto, el PTEPLP permite completar la mejora del tráfico en el sector norte, adecuando las soluciones propuestas (estructural y funcionalmente) al resultado final de la remodelación en ejecución de la Avenida Marítima/frente litoral.

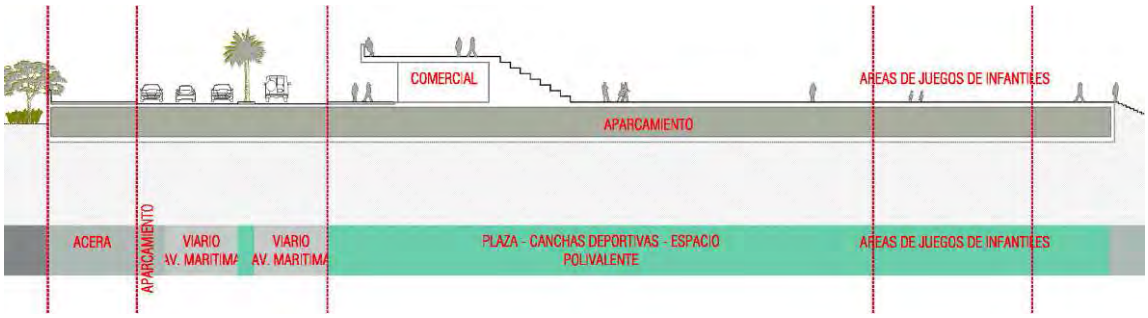
Finalmente, se valora positivamente la ordenación contenida en la Alternativa 2, en lo referente a la ampliación del área de espera de embarque de vehículos, demanda que no ha cesado de incrementarse en los últimos quince años y, por tanto, identificada como necesidad por la Autoridad Portuaria.

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 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.

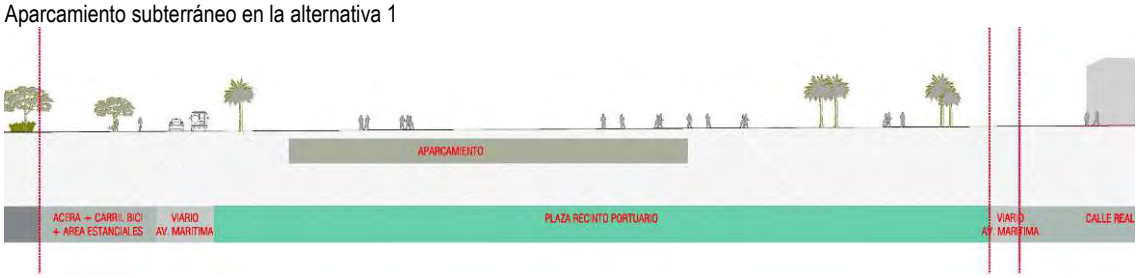
ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

d) Sistema de aparcamientos: el sistema de aparcamientos está directamente relacionado con el sistema viario, y con la accesibilidad y conectividad que éste proporciona, no solo al ámbito portuario, sino también al entorno urbano.

La ordenación contempla en las alternativas 1 y 2, concretamente en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", la sustitución de la significativa área de aparcamiento público en superficie por sendos aparcamiento subterráneos, los cuales, tendrían el mismo orden de magnitud de plazas que en la actualidad. No obstante, gracias al soterramiento del aparcamiento se puede desarrollar en superficie un aumento de los espacios libres en la referida área funcional (las las denominadas Plaza del Siglo XXI -Alt. 1- y "Plaza del Recinto Portuario" -Alt.2-), lo que supone una mejora significativa del bienestar social.



Aparcamiento subterráneo en la alternativa 1



Aparcamiento subterráneo en la alternativa 2

A continuación se recoge las plazas de aparcamiento aproximadas de cada una de las 3 alternativas:

Alternativa 0

- 270 plazas (aparcamiento descubierto)
- 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
- 15 plazas de guagua en la zona sur del 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 ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

Alternativa 1 - Aparcamiento subterráneo: 489 plazas para vehículos y 14 plazas para motos.
Alternativa 2 - Aparcamiento subterráneo: 380 plazas.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

e) Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres públicos: En el punto 5 de la Memoria de Ordenación, se recogen con detalle los por un lado, los usos pormenorizados referentes a los Equipamiento, dotaciones y espacios libres públicos.

A continuación se recoge la superficie prevista en la ordenación de cada alternativa para cada uno de los usos indicados, con el objeto de apreciar con claridad aquella que ofrece mejoras al bienestar social (se refleja en verde):

Dotaciones y Equipamiento:
Alternativa 0 5.268,99 m²
Alternativa 1 5.268,99 m²
Alternativa 2 **6.781,77 m²**

Espacios libres públicos:
Alternativa 0 4.837,95 m²
Alternativa 1 12.463,89 m²
Alternativa 2 **16.056,18 m²**

Por lo tanto, se valora que el desarrollo de estos usos en las alternativas 1 y 2 sobre el medio ambiente (bienestar social y desarrollo económico) positivo frente a la opción de no hacer nada (alternativa 0). Entre las alternativas 1 y 2, la que supone un mayor efecto positivo sobre el bienestar social se corresponde con la 2, ya que es la que contempla en su ordenación una mayor superficie tanto de equipamientos como de espacios libres públicos.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE**	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Permanente. - Reversible. - Recuperable. - Periódico - Continuo. *Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

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.

f) Bienestar social y salud humana: Por un lado se valora que la ordenación propuesta por el PTEPLP no va a producir un cambio sustancial en la estructura funcional del Puerto que pudiera desembocar en un deterioro del bienestar social del uso urbano limítrofe, ya que la estructura funcional del puerto se mantiene como en la actualidad (no hay que olvidar, que el PUEP vigente establece una limitación de usos en base a la zonificación definida).

En este sentido, como consecuencia de la ordenación propuesta en las tres alternativas, el bienestar social va a seguir afectado en igual grado que en la actualidad por los usos propios y normales de la actividad portuaria existentes; no contemplándose elementos y/o actividades susceptibles de generar un incremento del deterioro del bienestar social.

No obstante, las alternativas 1 y 2 planteadas, aunque en diferente grado (tal y como se justificó en el punto "6.c" del ISA) suponen en su fase operativa aportar mejoras al bienestar social, ya que han sido diseñados como soluciones de mejora en el encuentro Puerto-Ciudad.

Por otro lado, en cuanto a la fase de obras de las soluciones contempladas en las alternativas 1 y 2, hay que destacar que pese a las inevitables molestias que se podrán generar durante esta fase, para lo cual se tomarán todas las medidas necesarias dirigidas a minimizar su perjuicio, éstas tendrán un carácter temporal y puntual, siendo las normales de cualquier obra. Una vez finalizadas estas obras, y teniendo en cuenta la ordenación global del puerto, se estima que será apreciable una mejora sustancial del bienestar social, principalmente en lo relacionado con el encuentro Puerto-Ciudad.

En relación al nivel sonoro del entorno portuario, en ninguna de las tres alternativas se contemplan elementos que pudieran suponer un deterior de la calidad acústica actual, la cual quedó caracterizada en el inventario del presente ISA.

Finalmente, hay que destacar que ninguna de las alternativas contempladas supone un deterioro de la salud humana, ya que no se contemplan usos diferentes a los que actualmente se desarrollan en la zona de servicio portuario. En este sentido, hay que recordar que el PTEPLP se realiza sobre un puerto que tiene toda su superficie desarrollada y cuyos usos están determinados por las exigencias de su propia morfología y aplicación a los tráficos y servicios que de manera efectiva se vienen prestando, por lo que las tres alternativas planteadas en el Documento de Avance del PTEPLP básicamente recoge la situación actual, desarrollándose en cada una de ellas los usos permitidos por el PUEP vigente.

ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

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.

g) Empleo y Economía Local: Durante la fase de obras de las actuaciones contempladas en la ordenación de las alternativas 1 y 2 (concretamente en el área funcional ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD), se producirá un incremento de este factor en el sector de la construcción, en el de operarios de maquinaria pesada, vehículos de transporte, etc. Así mismo, se obtiene un incremento directo e indirecto de la renta municipal.

Por otro lado, tal y como se analizó y justificó en el apartado "6.c" del ISA, el desarrollo de las alternativas planteadas tendrá una diferente repercusión en la socioeconomía local.

- La alternativa 0 (no hacer nada) dejaría al puerto en las mismas condiciones que en la actualidad, impidiendo el propio desarrollo portuario, ya que el PTE en el instrumento urbanístico que permitirá el desarrollo del PUEP.

- La alternativa 1 además de limitar los flujos de personas entre el puerto y el caso histórico (debido al excesivo volumen arquitectónico que plantea), lo cual no favorece la dinamización económica, contempla usos que entran en conflicto con el Plan Director de Zonas Comerciales Abiertas (frente de locales comerciales alejados del casco histórico, con fachada hacia nueva Avda. de Los Indianos.

- La alternativa 2, además de haber sido diseñada para favorecer los flujos entre el puerto y la ciudad (contempla un espacio público con la misma rasante que el casco histórico), contempla usos que encajan con el Plan Director de Zonas Comerciales Abiertas, encajando en la estrategia de renovación urbana y comercial establecida en dicho documento.

Por todo ello, se valora el potencial impacto de las alternativas planteadas como:

ALTERNATIVA 0	**ALTERNATIVA 1**	**ALTERNATIVA 2**
* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Negativo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Irregular. - Discontinuo. * Valoración: **COMPATIBLE**.	* Caracterización del efecto: - Mínimo. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Regular. - Continuo. * Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.	* Caracterización del efecto: - Notable. - Positivo. - Directo. - Sinérgico. - Temporal. - Reversible. - Recuperable. - Regular. - Continuo. * Valoración: **COMPATIBLE POSITIVO**.

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.

2º.-CONCLUSIÓN VALORACIÓN.

La EVALUACIÓN GLOBAL de la tres alternativas planteadas resulta **COMPATIBLE** con el medio ambiente, debiendo destacar que la alternativa 0 (consistente en no hacer nada), pese a ser compatible con el medio ambiente, supondría tener que mantener la actual organización del puerto, dejando sin respuesta o sin poder alcanzar con plenitud parte de los objetivos y criterios del Plan, lo cual se valora como negativo.

En el siguiente cuadro resumen se recogen la valoración de impacto de las 3 alternativas planteadas:

	ALTERNATIVAS 0	ALTERNATIVAS 1	ALTERNATIVAS 3
Calidad del aire	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Hidrología	NULO	NULO	NULO
Geología	NULO	NULO	NULO
Geomorfología	NULO	NULO	NULO
Hidrogeología	NULO	NULO	NULO
Suelos	NULO	NULO	NULO
Vegetación	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Fauna	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Medio marino	NULO	NULO	NULO
Edificaciones y elementos protegidos	NULO	NULO	NULO
Paisaje *1	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO
Planeamiento territorial	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO
Usos preexistentes	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO
Sistema viario	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres públicos*2	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO
Bienestar social y salud humana	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO
Empleo y Economía Local *3	COMPATIBLE	COMPATIBLE POSITIVO	COMPATIBLE POSITIVO

*1: Pese a valorarse como COMPATIBLE POSITIVO las alternativas 1 y 2, la alternativa 2 presenta una mejor integración del proyecto en el conjunto del paisaje histórico, además de generar un menor incidencia visual (mantiene la rasante con el casco histórico).

*2: Pese a valorarse como COMPATIBLE POSITIVO las alternativas 1 y 2, la alternativa 2 contempla en la ordenación una mayor superficie de "Equipamientos" y "Espacios libres Públicos".

*3: Pese a valorarse como COMPATIBLE POSITIVO las alternativas 1 y 2, la alternativa 2 se ajusta mejor con el Plan Director de Zonas Comerciales Abiertas, encajando en la estrategia de renovación urbana y comercial establecida en dicho documento.

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.

Los resultados obtenidos en cuanto a la valoración de los impactos, siendo en su totalidad impactos compatibles y compatibles positivos, se deben a que el ámbito en estudio no presenta características naturales significativas, y las existentes (elementos vegetales y encuentro puerto-casco histórico), el Documento de Avance del PTEPLP contempla medidas y/o alternativas que permiten su conservación y/o protección.

En cuanto a los factores socioeconómicos y culturales, así como la oferta lúdica y de esparcimiento de cara al ciudadano, sin duda las alternativas 1 y 2 redundarán positivamente tanto en el municipio como a nivel insular, con los matices entre una y otra analizados en el punto correspondiente.

De igual forma, es importante resaltar que los impactos detectados admiten medidas protectoras y correctoras que se desarrollarán en el capítulo siguiente y que tienen por objeto facilitar esta integración y evitar o disminuir cualquier tipo de molestias en cualquier de las tres alternativas planteadas.

3º.- CAPACIDAD DE ACOGIDA.

Para valorar la **capacidad de acogida** de las determinaciones del Plan, se elabora un cuadro donde cada una de las **unidades ambientales** definidas, a las cuales se les ha asignado un grado de **sensibilidad ambiental** (ver apartado 5. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO del ISA), se cruza con la ordenación de cada una de las 3 alternativas, concluyendo para cada una de ellas su capacidad de acogida:

Unidad Ambiental	Sensibilidad Ambiental	Capacidad de Acogida	Justificación de la Capacidad de Acogida
UA-1 "Dársena pesquera"	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales - **MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-1 carece de valores ambientales (salvo una mínima superficie de jardines, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella. Por otro lado, el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a la mejora paisajística de la UA-1.
UA-2 "Industrial-logística"	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales - **MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-2 carece de valores ambientales (salvo una mínima superficie de jardines, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella. Por otro lado, el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a la mejora paisajística de la UA-2.
UA-3 "Muelle polivalente"	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales - **MEDIA** (sector con alta incidencia visual; usos portuarios más duros que han de mantenerse alejados del centro urbano)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-3 carece de valores ambientales (salvo una mínima superficie de jardines, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella. En relación a la sensibilidad social de esta unidad, las determinaciones del plan van encaminadas a la mejora de su funcionalidad y al mantenimiento de estas actividades en el sector más alejado del núcleo urbano, por lo que se valora positivamente. Por otro lado, el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a la mejora paisajística de la UA-3.
UA-4 "Recreativo-Deportivo"	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales - **MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-4 carece de valores ambientales (salvo las áreas ajardinadas, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella.
UA-5 "Muelle de Ribera"	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales - **MEDIA** (sector con alta incidencia visual; actúa de transición entre las actividades duras portuarias y los usos públicos permitidos)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-5 carece de valores ambientales, por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella. En relación a la sensibilidad social de esta unidad, las determinaciones del plan van encaminadas a la mejora de su funcionalidad y a que siga actuando de transición entre los usos portuarios más duros (los desarrollados en la zona de muelle polivalente) y los de carácter público (restauración, paseo, aparcamiento, etc.).

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.

Unidad Ambiental	Sensibilidad Ambiental	Capacidad de Acogida	Justificación de la Capacidad de Acogida
UA-6 **"Zona norte. Conexión Puerto-Ciudad"**	- **ALTA** (ejemplares de *Phoenix canariensis* y *Dracaena draco*) - **ALTA** (paisaje histórico/superficie de encuentro entre el "puerto" y el "casco histórico" - **MEDIA** (franja litoral) - **BAJA** (gasolinera)	Alt0: **ALTA** Alt1: **BAJA** Alt2: **ALTA**	La valoración de la capacidad de acogida de las diferentes alternativas sobre los valores identificados es: • Ejemplares de **Phoenix canariensis** y otras especies de gran porte) localizadas en jardines: las tres alternativas aplican medidas para su protección (alternativa 0) o conservación (alternativas 1 y2), por lo que la capacidad de acogida respecto a este valor es ALTA. • **Paisaje Histórico/encuentro puerto-casco histórico**: - La alternativa 0 no resuelve los actuales problemas de permeabilidad, pero no altera el paisaje histórico, por lo que en cualquier caso, se valora con ALTA capacidad de acogida. - La alternativa 1 intenta resolver la permeabilidad entre la ciudad y el puerto ofreciendo una solución que implica mucho volumen construido además de pasarelas elevadas de complejo tránsito. Este volumen supondría la pérdida irrecuperable del paisaje histórico entre el Puerto y el casco histórico (visión desde y hacia el entorno de la Calle Real). Por ello, se le asigna una BAJA capacidad de acogida. - La alternativa 2, resuelve favorablemente la permeabilidad peatonal entre la calidad y el puerto, a la vez que permite mantener e incluso mejorar la calidad del denominado "paisaje histórico", por lo que se valora la capacidad de acogida como ALTA. Tanto para las alternativas 1 y 2, el PTE contempla medidas correctoras para la conservación de las palmeras y otros ejemplares de gran porte, afectados por los respectivos proyectos. • **Franja litoral:** estando en tramitación la desafección de este sector de la Zona de Servicio Portuario, el desarrollo de cualquiera de las alternativas se ajustará a las consideraciones que pudiera establecer en ese momento Ministerio de Medio Ambiente, valorando por lo tanto la capacidad de acogida para las 3 alternativas como ALTA. • **Gasolinera:** Pese a tener una alta incidencia visual, no se le asigna sensibilidad ambiental por la propia naturaleza de la actividad. La ordenación de las 3 alternativas no establece consideraciones específicas respecto a esta actividad (salvo la alternativa 2 que en su superficie con templa una nueva edificación), valorando por lo tanto la capacidad de acogida para las 3 alternativas como ALTA.

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.

Unidad Ambiental	Sensibilidad Ambiental	Capacidad de Acogida	Justificación de la Capacidad de Acogida
UA-7 **"Equipamiento náutico"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA** (sector con alto número de usuarios y de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-7 carece de valores ambientales (salvo las áreas ajardinadas, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella.
UA-8 **"Dique del este"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA** (sector con alto tránsito de pasajeros y usuarios en las áreas de peatonales/esparcimiento; alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	La UA-8 carece de valores ambientales (salvo una mínima superficie de jardines, las cuales se conservan), por lo que el desarrollo de la ordenación propuesta en cualquiera de las tres alternativas, no supone consideraciones negativas sobre ella. En relación a la sensibilidad social de esta unidad, las determinaciones del plan van encaminadas a la mejora de su funcionalidad y mejora estética. En este sentido, el ISA contempla medidas correctoras dirigidas a la mejora paisajística de la UA-8.
UA-9 **"Zona aguas interiores"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- BAJA** (biocenosis propia de entornos portuarios sin valor ecológico)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**	El hecho de que en el interior de la zona portuaria no existan valores, así como que la ordenación no implica modificaciones que pudieran repercutir negativamente en las aguas interiores, permiten valorar con ALTA capacidad de acogida a las tres alternativas propuestas.

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.

Por lo tanto, se CONCLUYE que, atendiendo a la descripción de la problemática ambiental existente en el ámbito de estudio, atendiendo a las limitaciones de uso del territorio definidas, y tras analizar la ordenación propuesta en el Plan Territorial Especial para cada una de las tres alternativas planteadas, y valorar sus repercusiones ambientales, se puede concluir que la CAPACIDAD DE ACOGIDA por el territorio en relación a la ordenación propuesta en las "alternativas 0" y "2" es ALTA, ya que en ellas se conservan/protegen/no se afectan las zonas valoradas con sensibilidad ambiental. En relación a la "alternativa 2", ésta, además cumple con los objetivos y criterios dirigidos a la mejora y protección ambiental definidos en el PTE.

En relación a la "alternativa 1", pese a que en su conjunto conserva/protege las zonas valoradas con sensibilidad ambiental, en el caso concreto del proyecto a desarrollar en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", no conserva el valor del paisaje histórico en esa zona de encuentro puerto-ciudad histórica, generando un significativo deterioro del mismo, el cual, además sería irrecuperable debido a su significativa dimensión y rigidez arquitectónica.

4.- ESTIMACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA Y ENERGÍA ELÉCTRICA, DE LAS REPERCUSIONES SOBRE EL TRANSPORTE Y DE LA GENERACIÓN DE RESIDUOS REFERIDA A LA POBLACIÓN PREVISTA EN EL ÁMBITO DEL PLAN.

i) ESTIMACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA Y ENERGÍA ELÉCTRICA. GENERACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

En el presente apartado se analiza la evolución del consumo de agua y energía eléctrica, así como de la generación y gestión de residuos en relación a los usos previstos en el ámbito del PTE del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

En primer lugar es importante recalcar que en la mayor parte de la superficie ordenada, el Plan Territorial Especial no introduce diferencias en cuanto al uso actual de la misma ni en la intensidad de éste. Por tanto, a la hora de evaluar la incidencia de la ordenación prevista en la evolución de los consumos de agua y electricidad, así como en la generación y gestión de residuos, solamente se considerarán aquellas áreas ordenadas que sí representan diferencias respecto a la situación actual.

- **Evolución del consumo de agua:**

El consumo anual medio de agua en el puerto de Santa Cruz de La Palma, en los últimos 5 años, se encuentra en el entorno de los 30.000 m^3 en cuanto al suministro de agua a buques y entorno a los 65.500 m^3 para los consumos de locales.

Al repasar la ordenación prevista en el ámbito del Plan Territorial Especial para las diferentes zonas que conforman la zona de servicio del puerto, se entiende que las principales actuaciones previstas con incidencia en cuanto al incremento del consumo de agua se localiza únicamente en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", básicamente por incluir edificaciones que implicarán un aumento del consumo de agua (baños, ajardinamiento y mantenimiento principalmente).

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 "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" (verde)

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

Para estimar las necesidades de agua en superficies de uso oficinas se pueden considerar el siguiente ratio:

- Dotación media para con predominio de almacén: 6 litros/m^2/día

Por lo tanto, ascendiendo la nueva edificabilidad prevista en el área a 3.998,16 m^2c de uso de oficinas o asimilables, se puede establecer un consumo de agua del orden de:

6 x 3.998,16 m^2 = 23.988,96 litros/día = 23,98 m^3/día = 5500 m^3 /año (descontando días no laborables)

Por lo tanto, teniendo en cuenta que el desarrollo del PTE va a suponer una continuidad de los usos actuales, salvo el incremento de en cuanto a las edificaciones a los que se refiere el apartado anterior, el incremento en un 8,3% respecto al consumo medio en los últimos años se valora como poco significativo.

- **Evolución del consumo de energía eléctrica:**

Al repasar la ordenación prevista en el ámbito del Plan Territorial Especial para las diferentes zonas que conforman la zona de servicio del puerto, ocurre lo mismo que lo justificado para el consumo de agua previsto. La ordenación propuesta por el PTE, prácticamente en la totalidad del Puerto, recoge los usos que actualmente ya se desarrollan, salvo las edificaciones contempladas en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD".

De acuerdo a lo anterior, se establece la siguiente previsión de cargas en asociadas a las nuevas edificaciones:

Estimando las necesidades de potencia en superficies de uso oficinas o asimilable en 125 W/ m^2 construido; estableciendo la previsión de carga en un 50% de la potencia

total; y ascendiendo la nueva superficie construida prevista a un total de 3.998,16 m^2c, la previsión de carga asociada a los nuevos usos ordenados en el área funcional Zona Norte. Conexión Puerto-Ciudad es de 499,77 Kw. (3.998,16 m^2c x 125 W/ m^2 c x 0,50), lo cual supone un 0,13% de incremento respecto al consumo actual, que se valora como nada significativo.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que el desarrollo del PTE va a suponer una continuidad de los usos actuales, salvo el incremento de en cuanto a las edificaciones a los que se refiere el apartado anterior, el incremento indicado en los párrafos anteriores se valora como nada significativo.

- **Generación y gestión de residuos:**

Las instalaciones portuarias generan en la actualidad los siguientes tipos de desechos:

- MARPOL Anexo I relativo a residuos de carga oleosos de los buques. Se incluyen:
  Tipo A: residuos de carga de petróleo crudo y agua de lastre contaminada con petróleo crudo.
  Tipo B: residuos de carga de hidrocarburos y agua de lastre contaminada con productos petrolíferos distintos del petróleo crudo.
  Tipo C: aguas procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas o de los equipos de depuración de combustible y aceites de los motores de los buques.

- MARPOL Anexo V relativo a basuras sólidas de buques.
- DESECHOS DE DESCARGAS: otros desechos y residuos no incluidos en las categorías anteriores y de los que el buque tenga necesidad de desprenderse, así como los desechos generados por la carga en las operaciones de estiba y desestiba.

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de La Palma cuenta con un Plan de Recepción y Manipulación de los desechos MARPOL los cuales son trasladados al Puerto de Santa Cruz de Tenerife para su adecuada gestión por gestor autorizado.

Por otro lado, existe también un servicio de limpieza y recogida de residuos generados por las propias instalaciones portuarias.

Durante el año 2013, el gestor autorizado de la gestión de los residuos MARPOL (La Esponja del Teide) en el Puerto de Santa Cruz de La Palma, gestionó el siguiente volumen de residuos:

AÑO	MARPOL I	MARPOL V
2013	50 m^3	1.390 m^3

Por lo tanto, al igual que lo indicado para el consumo de agua y el de energía, teniendo en cuenta lo indicado respecto a la ordenación prevista por el Plan Territorial Especial, consideramos que el incremento en la generación de residuos estará asociado al uso que recibirán los nuevos edificios propuestos en los diferentes proyectos propuestos como alternativas en el área funcional "ZONA NORTE" (los denominados "Plaza del Siglo XX1 -alt.1-" y "Plaza del Recinto Portuario -alt. 2-")

Actualmente la Autoridad Portuaria en el Puerto de Santa Cruz de La Palma gestiona la recogida de residuos mediante:

- Gestor autorizado La Esponja del Teide, S.L.

Por lo tanto, se considera que el sistema de gestión de residuos de la Autoridad Portuaria está dotado de la capacidad y flexibilidad suficiente como para permitir gestionar los posibles incrementos derivados de la ordenación contemplada en el ámbito del 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.

ii) REPERCUSIONES SOBRE EL TRANSPORTE

La memoria del PTEPLP incluye en su **Anexo 1**, el "ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD". En relación al Puerto, el estudio concluye:

- *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 PTEPLP 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
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.

5º.- CONTENIDO ESTABLECIDO EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL: DGO 50.1 y DGO 50.2:

DGO 50.1: "ESTUDIO DE RIESGOS NATURALES DEL PTE DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA".

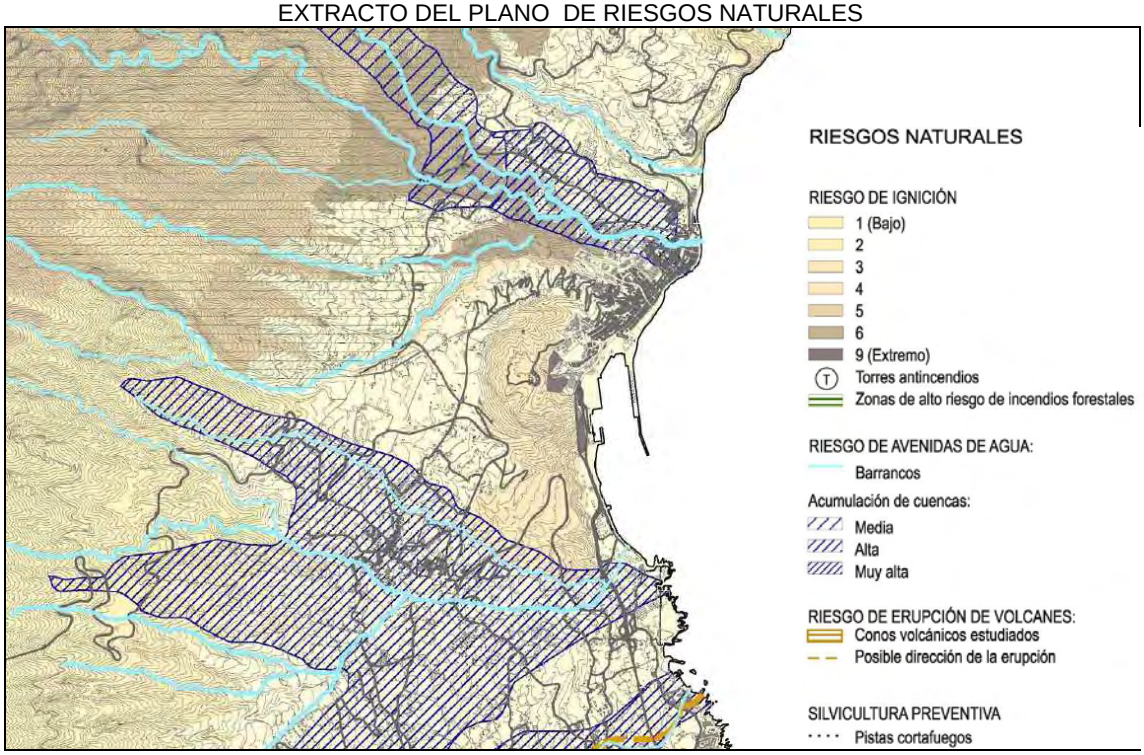
La *Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias* (BOC nº 73, de 15 de abril de 2003; corrección de errores BOC nº 91, de 14 de mayo de 2003), determina a través de la Directriz 50.1. (ND, Norma Directiva) que "*El planeamiento, en todos sus niveles, y los proyectos sectoriales de infraestructuras dedicarán un apartado específico a la prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales, en su caso*".

Inicialmente se debe partir del hecho que, en términos generales, no existen documentos específicos que analicen detalladamente los riesgos naturales, por lo que la información que podría aportar datos en esta materia es muy dispersa. A pesar de esto, se han analizado todos aquellos documentos que puedan aportar datos sobre los posibles riesgos que pudieran existir y que se pudieran dar dentro de los límites de la infraestructura portuaria.

a) PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA (PIOLP):

Este documento fue aprobado por el *DECRETO 71/2011, de 11 de marzo, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de la isla de La Palma*, y aunque no trata específicamente sobre riesgos naturales, dentro de su cartografía se han observado varios planos que aportan información sobre distintos tipos de riesgos, como son los planos Nº D.1.04. Riesgos Naturales y D.2.01. Riesgos Tecnológicos.

EXTRACTO DEL PLANO DE RIESGOS NATURALES

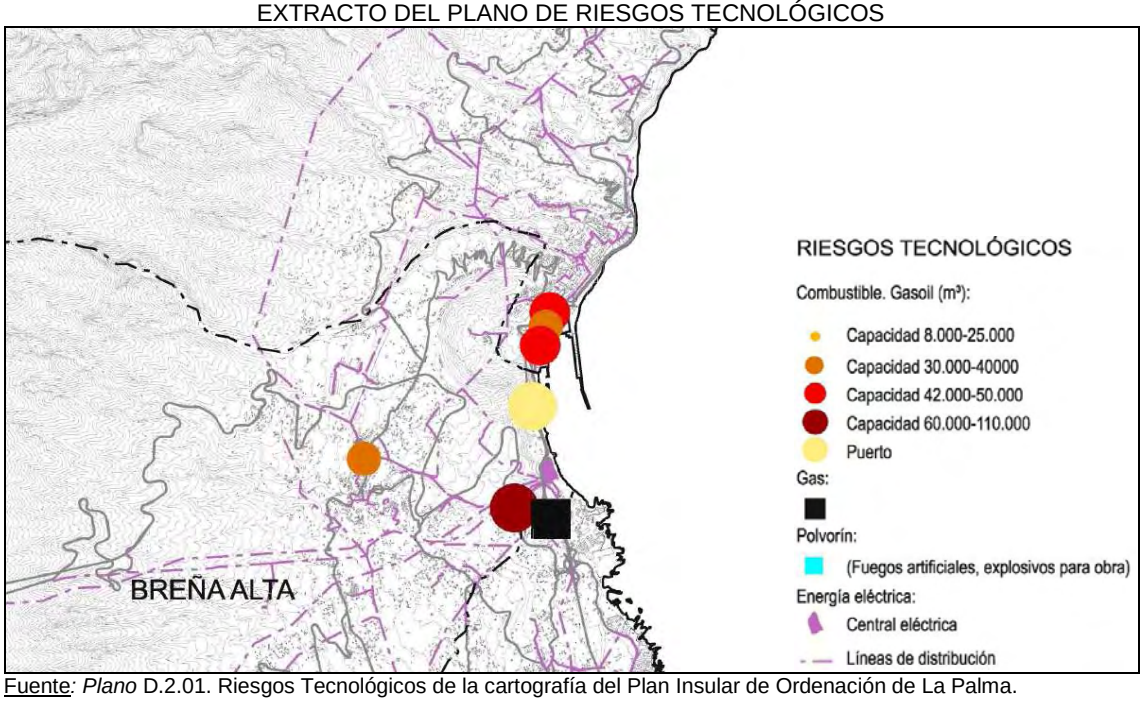


Fuente: *Plano* D.1.04. Riesgos Naturales de la cartografía del Plan Insular de Ordenación de La Palma.

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 la imagen anterior se puede observar como los Riesgos Naturales en el ámbito de aplicación del Plan Territorial Especial, son poco significativos, destacando que el riesgo de ignición es bajo, de que no existen riesgos de avenidas de agua, ya que, no hay barrancos que desemboquen en el Puerto y no hay riesgos por acumulación de cuencas, así como que, tampoco se observan riesgos de erupción de volcanes.

EXTRACTO DEL PLANO DE RIESGOS TECNOLÓGICOS



Fuente*: Plano* D.2.01. Riesgos Tecnológicos de la cartografía del Plan Insular de Ordenación de La Palma.

En la imagen anterior se pude observar como dentro de los límites portuarios existen riesgos tecnológicos por la presencia de almacenamiento de combustibles, concretamente por Gasoil.

Finalmente, hay que indicar que 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.

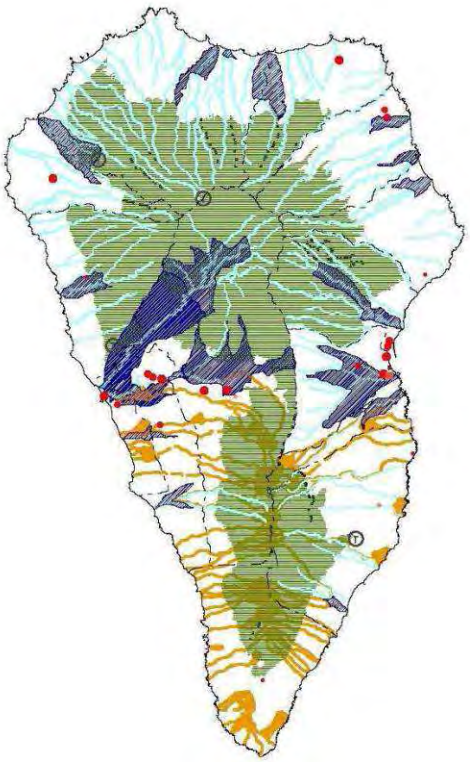
El Puerto de Santa Cruz de La Palma quedará afectado por dicho plan territorial por cuanto la Ficha de Objetivos y Condiciones del Plan Insular, que se expone a continuación, identifica en el interior del puerto varios puntos de riesgo tecnológico debido a la existencia de infraestructuras de almacenamiento,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

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
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.

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.

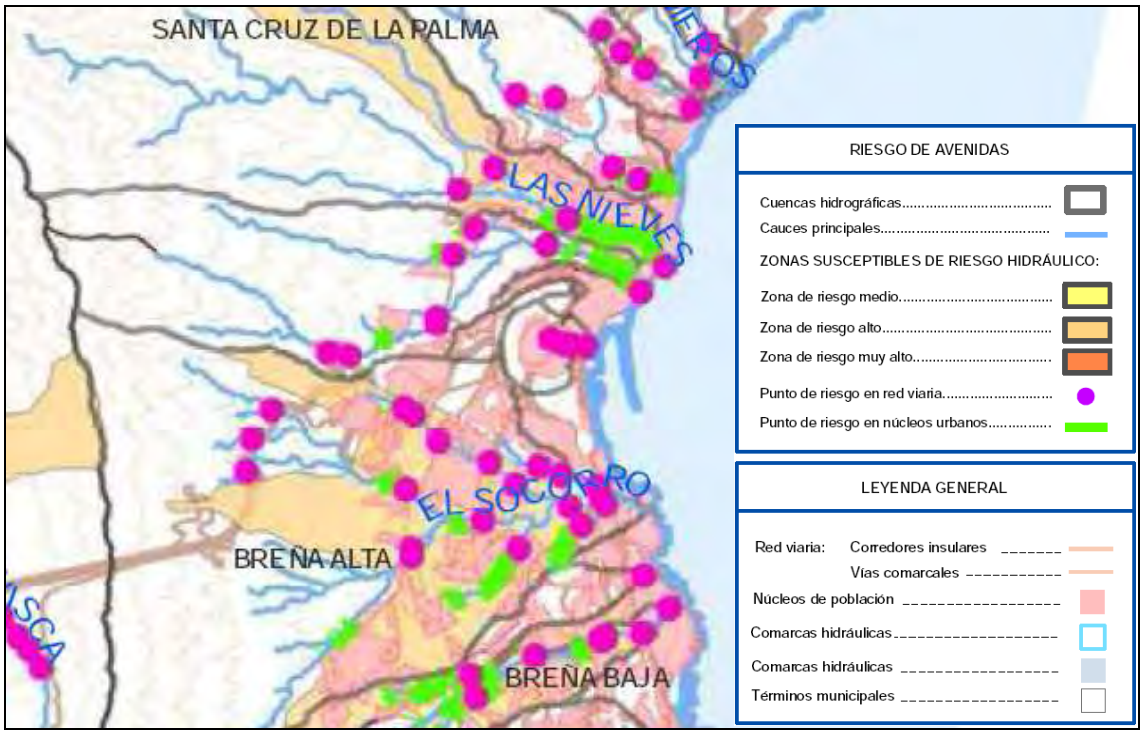
Contenido básico
El Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos contendrá:
1. El análisis de los recursos de equipamientos de protección civil disponibles en la isla.
2. Valoración y diagnosis de los recursos existentes así como su idoneidad cualitativa, cuantitativa y en relación a su distribución 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.

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.

Ficha del Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos

b) AVANCE O PROYECTO DE PLAN HIDROLÓGICO DE LA PALMA:

Según el Avance del Plan Hidrológico (Consejo Insular de Aguas de La Palma), el puerto no presenta ningún riesgo por avenidas, sin embargo, hacia el Oeste del mismo, en el sector de Valle la Luna, se localizan varios puntos de riesgo en red viaria.



c) PLANES DE EMERGENCIA:

También existen algunos "instrumentos" que componen el marco de referencia de los análisis de los riesgos naturales, aunque constituyen herramientas orientadas fundamentalmente a organizar la respuesta de los equipos responsables frente a cualquier tipo de emergencia.

Los Planes de Protección Civil son instrumentos que utilizan las distintas Administraciones para atender las emergencias. En estos documentos se establecen tanto los riesgos potenciales, como la coordinación de los recursos humanos y materiales frente a una situación de emergencia, y la intervención necesaria para garantizar la protección de la vida y los bienes de las personas.

Estos documentos aportan ciertos datos sobre riesgos naturales, y han sido consultados a través de la página web: http://www.gobiernodecanarias.org/dgse/temas/planes.html, perteneciente a la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias y que se describen sucintamente a continuación.

***Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA)*:** Este Plan se define como el mecanismo que determina la estructura jerárquica y funcional de las autoridades y organismos llamados a intervenir, y establece el sistema de coordinación de los recursos y medios, tanto públicos, como privados. Todo ello adecuadamente integrado para la prevención y actuación ante situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública. El PLATECA fue aprobado por el Consejo de Gobierno de Canarias el 12 de noviembre de 1997, siendo homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil el 19 de diciembre de ese mismo año. No obstante, debido a la naturaleza del

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.

mismo, éste debe ser revisado periódicamente y mediante *Resolución de 25 de julio de 2005 por la que se dispone la publicación del Decreto 1/2005, de 18 de enero, que actualiza el Plan Territorial de Emergencia de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (BOC 2005/154, lunes 8 de agosto*).

El PLATECA al igual que el INFOCA, contiene la misma zonificación en la que se indica el riesgo de incendio forestal para todo el Archipiélago Canario, adjudicando al municipio de Santa Cruz de La Palma un riesgo de incendio forestal ALTO y al municipio de Breña Alta un riesgo MODERADO. También contiene una relación de los antecedentes históricos de lluvias torrenciales en las Islas Canarias con intensidades máximas en 24 horas de más de 200 mm, destacando varios episodios para la isla de La Palma, pero todos alejados del ámbito de estudio, siendo los más cercanos el ocurrido en 1993 en Breña Baja donde la precipitación máxima en 24 h fue de 224,7 mm y el ocurrido en el 2001 con 240 mm en el Aeropuerto de Mazo (3 muertos, 300 afectados, 150 evacuados de la Caldera de Taburiente). En cualquier caso es importante hacer mención que este Plan no dispone de mapas de riesgo.

En lo referente al riesgo volcánico el PLATECA, recoge una tabla con las erupciones volcánicas y actividad volcánica de la que se tienen datos, destacando que varias de ellas han ocurrido en la isla de La Palma, pero ninguna en las cercanías del ámbito de estudio.

En el caso de las sismicidad, y en base a los escasos datos sobre antecedentes disponibles, se deduce que la actividad sísmica se concreta principalmente, entre las dos grandes islas debido a un accidente sismotectónico consistente en una falla de dirección NE-SO, paralela a la costa oriental de Tenerife, quedando el resto del Archipiélago con una sismicidad más difusa con incidencia al N y NE de las dos islas principales.

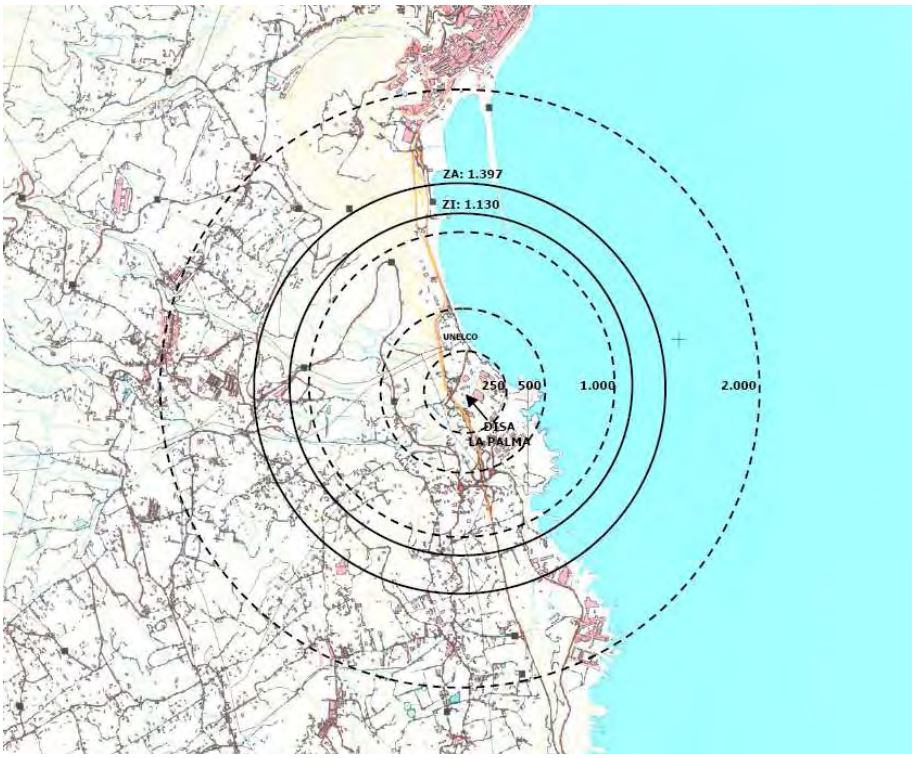
En otro orden de cosas, el PLATECA establece los riesgos tecnológicos de origen industrial, destacando la Industria Disa Gas, S.A. en el municipio de Breña Baja con el producto GLP con riesgo MUY ALTO.

En relación a lo anterior, destaca ***El Plan de Emergencia Exterior del establecimiento DISA Santa Cruz de La Palma***, un Plan Especial que tiene por objeto establecer el marco orgánico y funcional para prevenir, o en su caso mitigar, las consecuencias de los accidentes graves originados por causa de las actividades industriales que tengan lugar en el municipio de Breña Baja.

El ámbito geográfico toma como referencia el área denominada por la Directriz Básica como Zona Definida, la cual comprende la Zona de Alerta de mayor radio de los accidentes definidos en el Informe de Seguridad de DISA La Palma. Para este establecimiento, se ha definido como accidente de mayor alcance la BLEVE causada por una rotura de la esfera de propano, con un radio de afectación de 1.130 mts para la Zona de Intervención y 1.397 mts para la Zona de Alerta.

En el mapa siguiente se reseña la situación de la instalación, y se compara el radio de afectación de la Zona de Intervención y de Alerta (líneas negras) con los círculos concéntricos de radios 250, 500, 1000 y 2000 m (línea punteada) requeridos en la Directriz Básica.

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.



Como se puede observar la infraestructura portuaria queda prácticamente fuera de la zona designada como Zona de Intervención y Zona de Alerta.

Otro instrumento de referencia es el ***Plan Operativo Específico de Protección Civil y Atención de Emergencias de la Comunidad Autónoma de Canarias para Riesgos por Fenómenos Meteorológicos Adversos (en adelante PEFMA).*** El objetivo del citado Plan es dar una respuesta rápida, consensuada, eficiente y eficaz en los municipios de Canarias afectados por un temporal de vientos, fuertes precipitaciones acompañadas o no de tormentas, para que la actuación en la emergencia no sea fruto de la improvisación, y para que estas actuaciones estén perfectamente planificadas y coordinadas. También para que los responsables municipales de Protección Civil y Atención de Emergencias no se sientan desbordados y puedan buscar soluciones a los diferentes problemas que puedan originarse. Este Plan fue aprobado por el *Decreto 186/2006, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el Plan Específico de Protección Civil y Atención de Emergencias de la Comunidad Autónoma de Canarias por riesgos de fenómenos atmosféricos adversos (PEFMA) (BOC 2007/017, del martes 23 de enero de 2007)*. Esta fuente no aporta datos específicos sobre el riesgo de inundación o similar.

Como complemento a los planes anteriores, se encuentra el ***Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por riesgo volcánico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEVOLCA)***, donde se establece que La Palma se podría considerar como una de las islas de mayor peligrosidad volcánica por tener una recurrencia de erupciones más alta. La Palma presenta una tendencia muy clara en las zonas de cumbre y cercana al litoral en su extremo sur, a partir de esta posible emergencia, el riesgo está determinado por la vulnerabilidad de las vertientes este y oeste donde está asentada la población.

Vertiente Este Cumbre Vieja

Es una zona densamente poblada con las capitales de tres municipios Breña Alta, Breña Baja y Mazo. Además posee una red de carreteras municipales muy desarrolladas que podrían ser cortadas y destruidas en zonas con una pendiente pronunciada. Dispone de los elementos más importantes como son los centros de generación eléctrica de la isla (UNELCO, "Los Guinchos")

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.

y almacenamiento de combustibles (DISHELL y DISA), zonas industriales, comerciales y turísticas "Los Cascajos".

Su proximidad a la capital, la presencia del aeropuerto y la ruta de unión con el sector occidental de la isla por carreteras y puente hace de esta región, quizás la de mayor vulnerabilidad por el elevado número de pobladores y toda la infraestructura de servicios que soporta a la isla.

Este Plan fue aprobado por el *DECRETO 73/2010, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por riesgo volcánico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEVOLCA) (BOC Nº 140. Lunes 19 de Julio de 2010)*.

Otro Plan a tener en cuenta es el ***Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por riesgo sísmico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PESICAN)***, donde los riesgos derivados de movimientos sísmicos en Canarias no presentan una ocurrencia tan alta como en otras regiones del mundo, por tratarse de una región localizada en posición intraplaca dentro de la placa africana, donde la mayoría de eventos están asociados a mecanismos que no desencadenan una alta energía. No obstante, en dicho documento se estima necesario continuar con los esfuerzos de investigación que permitan valorar con precisión su dinámica y los niveles de detalle suficientes de zonas con mayor potencial de peligro por las características tipográficas y de suelos.

Según el Mapa de Peligrosidad Sísmica elaborado por el Instituto Geográfico Nacional, a partir de la sismicidad instrumental registrada desde el año 1975 complementada con registro de eventos sísmicos anteriores localizados, existiría la probabilidad de un seísmo de intensidad VI para todo el archipiélago con un periodo de retorno de 500 años, lo cual implica una revisión de las condiciones que en apariencia consideraban a Canarias como zona de muy bajo riesgo (en la norma de construcción sismorresistente anterior -NCSE-94- no se incluía Canarias), sin embargo, en la nueva norma NCSE-02 se establecen valores de 0.04 de aceleración sísmica.

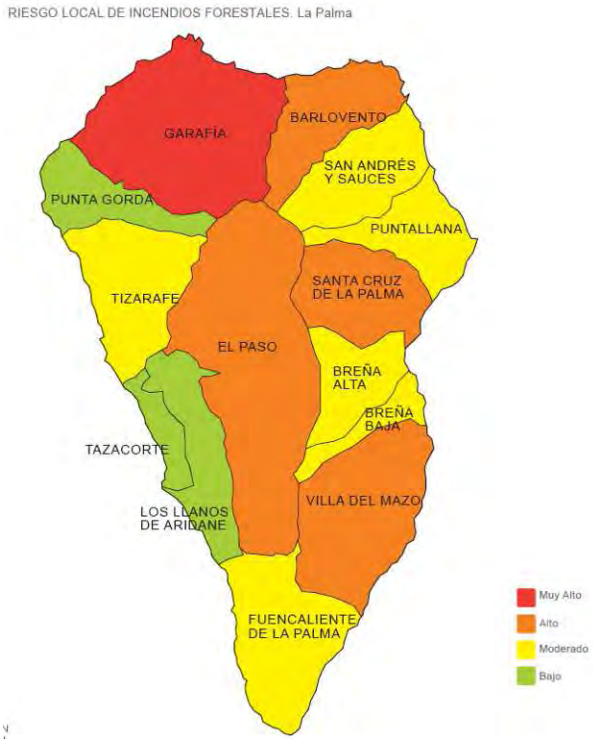
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

Se debe considerar también el ***Plan Canario de Protección Civil y Atención de Emergencias por Incendios Forestales (INFOCA)*****,** que tiene por objeto que la respuesta en la atención de las distintas emergencias por incendios forestales que puedan presentarse, y que de forma directa o indirecta afectan a la población y a las masas forestales de la Comunidad Autónoma de Canarias, sea eficaz, ágil y coordinada. Éste fue aprobado por *Decreto 100/2002, de 26 de julio, por el que se aprueba el Plan Canario de Protección Civil y Atención de Emergencias por Incendios Forestales*.

A su vez, el INFOCA está integrado en el Plan Territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

En base al análisis del riesgo local de incendios contenido en el Anexo 1 del INFOCA, los términos municipales de Breña Baja y Santa Cruz de La Palma presentan un riesgo de incendio forestal Moderado y Alto respectivamente. No obstante, en una aproximación al ámbito del Plan Especial se constata la inexistencia de masas forestales que puedan generar incendios, apareciendo pequeñas zonas ajardinadas, por tanto se entiende que para el sector del Plan Especial el riesgo de incendios "forestales" es Muy Baja.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.



Fuente: INFOCA

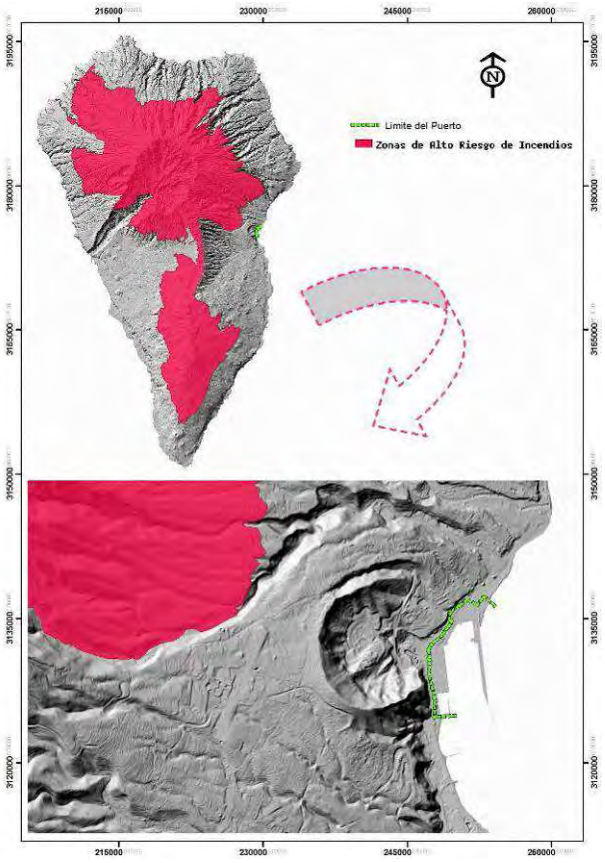
Con estrecha vinculación con el INFOCA, en el B.O.C. nº 1, de 2 de enero de 2009, se publicó la *ORDEN nº 423 del 17 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Orden de 5 de agosto de 2005, que declara las zonas de alto riesgo de incendios forestales de Canarias*, y en la que se amplía la superficie de zonas de alto riesgo de incendios forestales (ZARIs) de La Palma. En base a esta Orden, no se declaran como zonas de alto riesgo de incendios forestales superficies cercanas al Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Las ZARIs que se localizan en los municipios de Breña Alta y Santa Cruz de La Palma son las siguientes:

- *Montes de utilidad pública*: Nº 40 "Pinar" perteneciente al Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma.

- *Otras zonas y barrios insulares*: Pinares del municipio de Santa Cruz de La Palma: todo el municipio de Santa Cruz de La Palma des de la cota 350 hasta el límite con el monte de utilidad pública y sector situado entre el límite sur del Parque Natural de Las Nieves y el límite norte del término municipal de Santa Cruz de La Palma por encima de la cota 1200".

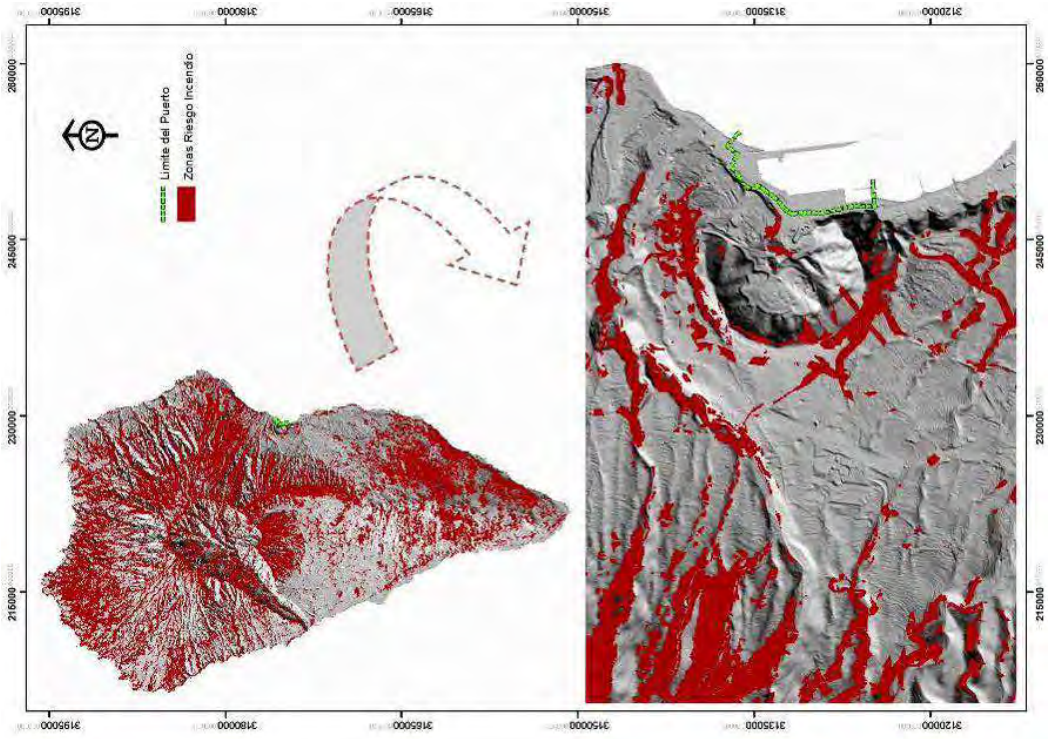
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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



Zonas de alto riesgo de incendios forestales (ZARIs) de La Palma.

Por otro lado, conforme a los resultados obtenidos en el **" Estudio del Riesgo de Incendios para las islas de La Palma, El Hierro, La Gomera y Gran Canaria "** realizado por GESPLAN (Noviembre de 2011), en la isla de La Palma las *Zonas con Riesgo Potencial o Significativo de Incendios* tienen mucha presencia, principalmente, en su zona norte, debido a dos circunstancias; la existencia de una imbricada red de drenaje y a unos Modelos de combustible con niveles de peligrosidad altos y medios. Las formaciones de vegetación de matorral con densidades superiores al 75% y los pinares con sotobosque de brezo y jaras dan forma a las *Zonas con Riesgo Potencial o Significativo de Incendios* de esta parte de la isla. Si a estas características se le suma una orografía abrupta, obtenemos una gran cantidad de superficie susceptible de sufrir incendios.

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.



Zonas con Riesgo Potencial o Significativo de Incendios de la isla de La Palma.

En el resto de la isla las *Zonas con Riesgo Potencial o Significativo de Incendios* se sitúan en cresterías y en las laderas de sureste de Cumbre Vieja, debido básicamente a factores de carácter topográfico y de combustible. Siendo las formaciones vegetales que integran los diferentes Modelos de combustible muy similares a las que integran las Zonas de Riesgo en la zona norte de la isla.

De otra parte, también se ha valorado el riesgo geotécnico, el cual queda caracterizado en el inventario del ISA (apartado 3.b: "1ºCaracrterización ambiental del ámbito", subapartado "Geotecnia").

En CONCLUSIÓN, en función de lo analizado en los párrafos anteriores, se observa que el Puerto de Santa Cruz de la Palma, presenta riesgos muy bajos de tipo natural como riesgos de ignición, avenidas, erupciones volcánicas, etc., pudiéndose ver afectado por riesgo sísmico o fenómenos meteorológicos adversos. En lo que respecta a los riesgos de tipo tecnológico, el Puerto está bajo el riesgo por la presencia y almacenamiento de combustible fósil tipo gasoil.

Finalmente, hay que señalar que en relación a los riesgos de las actividades que se desarrollan en el Puerto, la Autoridad Portuaria contempla planes dirigidos a su adecuada gestión, siendo éstos:

- **Plan de Autoprotección.**
- **Plan de Emergencia Interior (PEI)**
- **Plan Interior de Control de la Contaminación Marina Accidental (PICCMA)**
- **Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)**

En cualquier caso, las tres alternativas planteadas por el PTE no incluyen actuaciones que pudieran modificar los riesgos caracterizados en los planes y documentos analizados. De igual forma, hay que destacar que las tres alternativas contemplan el desarrollo de los usos permitidos por el PUEP vigente.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

DGO 50.2: REQUISITOS NECESARIOS PARA LA EXCEPCIONAL OCUPACIÓN Y CANALIZACIÓN DE BARRANCOS, BARRANQUILLOS Y ESCORRENTÍAS.

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* (BOC nº 73, de 15 de abril de 2003; corrección de errores BOC nº 91, de 14 de mayo de 2003) determina a través de la Directriz 50.2. (NAD, Norma de Aplicación Directa) "*La justificación precisa y exhaustiva, y el análisis ponderado de las características geológicas y orográficas del lugar de actuación, serán requisitos necesarios para la excepcional ocupación y canalización de barrancos, barranquillos y escorrentía*".

En este sentido, hay que destacar que en la zona de servicio portuaria, únicamente desaguan dos canalizaciones de drenaje (ver inventario), las cuales canalizan hasta el mar las aguas de escorrentías del interior del cono volcánico de "La Caldereta" y del entorno urbano, no existiendo otros barrancos y/o barranquillos no canalizados que puedan ser objeto de ocupación por parte de la ordenación del PTE.

Por lo tanto, se concluye que en relación a la norma de aplicación directa 50.2 de las Directrices Generales de Ordenación, el PTE no ocupa barrancos y/o barranquillos que se encuentren en estado natural, presentando dos obras de drenaje perfectamente canalizadas hasta su desembocadura en la dársena 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 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.b) CARACTERIZACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN, ESTABLECIENDO SU RELACIÓN DE CAUSALIDAD, DURACIÓN, EXTENSIÓN, SINGULARIDAD, REVERSIBILIDAD, CAPACIDAD DE RECUPERACIÓN, SIGNO, MAGNITUD Y SIGNIFICADO.

La caracterización de los efectos ambientales derivados de la aplicación del PTE, ha sido recogida en el **punto 6.a)** del ISA, concretamente en el subapartado denominado *"1º.- Identificación de los parámetros ambientales que podrán ser afectados y caracterización de los efectos ambientales derivados de la aplicación de las determinaciones del plan especial"*, ya que son dos informaciones complementarias que para una mejor comprensión deben ser recogidas en el mismo punto.

No obstante, para la caracterización de los impactos se han utilizado los efectos recogidos en el Real Decreto 1131/1988, de 28 de junio, de evaluación ambiental.

Por ello, en el siguiente cuadro se hace una equivalencia entre los efectos solicitados en el Documento de Referencia y su equivalencia con el R.D. 1131/1988:

Efectos indicados en el Documento de Referencia	Efectos según Real Decreto 1131/1988
Causalidad	- Incidencia (directa o indirecta)
Duración	- Duración (permanente o temporal)
Extensión	- Manifestación temporal (continuo, periódico o irregular) - Frecuencia (continuo o discontinuo)
Singularidad	- Acumulación (simple, sinérgico o acumulativo)
Reversibilidad	-Reversibilidad (reversible o irreversible)
Capacidad de recuperación	- Recuperación (recuperable o irrecuperable)
Signo	- Signo (positivo o negativo)
Magnitud	- Intensidad (notable y mínimo)
Significado	- Valoración final (compatible, moderado, severo y crítico).

A continuación se incluye la definición de cada uno de los efectos:

Definiciones recogidas en el Real Decreto 1131/1988	
Intensidad-magnitud	Efecto notable. Aquel que se manifiesta como una modificación del medio ambiente, de los recursos naturales, o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos; se excluyen por tanto los efectos mínimos.
	Efecto mínimo. Aquel que puede demostrarse que no es notable
Signo	Efecto positivo. Aquel admitido como tal, tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costes y beneficios genéricos y de las externalidades de la actuación contemplada.
	Efecto negativo. Aquel que se traduce en pérdida de valor naturalístico, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, o en aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, de la erosión o colmatación y demás riesgos ambientales en discordancia con la estructura ecológico-geográfica, el carácter y la personalidad de una localidad determinada.
Incidencia-causalidad	Efecto directo. Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.
	Efecto indirecto o secundario. Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.

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.

Acumulación-singularidad	Efecto simple. Aquel que se manifiesta sobre un solo componente ambiental, o cuyo modo de acción es individualizado, sin consecuencias en la inducción de nuevos efectos, ni en la de su acumulación, ni en la de su sinergia.
	Efecto acumulativo. Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.
	Efecto sinérgico. Aquel que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente. Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.
Duración	Efecto permanente. Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.
	Efecto temporal. Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.
Reversibilidad	Efecto reversible. Aquel en el que la alteración que supone puede ser asimilada por el entorno de forma medible, a medio plazo, debido al funcionamiento de los procesos naturales de la sucesión ecológica, y de los mecanismos de autodepuración del medio.
	Efecto irreversible. Aquel que supone la imposibilidad, o la *dificultad extrema*, de retornar a la situación anterior a la acción que lo produce.
Recuperación	Efecto recuperable. Aquel en que la alteración que supone puede eliminarse, bien por la acción natural, bien por la acción humana, y, asimismo, aquel en que la alteración que supone puede ser reemplazable.
	Efecto irrecuperable. Aquel en que la alteración o pérdida que supone es imposible de reparar o restaurar, tanto por la acción natural como por la humana.
Manifestación temporal	Efecto periódico. Aquel que se manifiesta con un modo de acción intermitente y continua en el tiempo.
	Efecto de aparición irregular. Aquel que se manifiesta de forma imprevisible en el tiempo y cuyas alteraciones es preciso evaluar en función de una probabilidad de ocurrencia, sobre todo en aquellas circunstancias no periódicas ni continuas, pero de gravedad excepcional.
Frecuencia	Efecto continuo. Aquel que se manifiesta con una alteración constante en el tiempo, acumulada o no.
	Efecto discontinuo. Aquel que se manifiesta a través de alteraciones irregulares
VALORACIÓN FINAL-SIGNIFICADO	Impacto ambiental compatible. Aquél cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa practicas protectoras o correctoras.
	Impacto ambiental moderado. Aquél cuya recuperación no precisa practicas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.
	Impacto ambiental severo. Aquél en el que la recuperación de las condiciones del medio exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras, y en el que, aun con esas medidas, aquella recuperación precisa un período de tiempo dilatado.
	Impacto ambiental crítico. Aquél cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con el se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

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.c) DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS, EXPRESANDO SUS EFECTOS DIFERENCIALES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, Y JUSTIFICACIÓN DETALLADA DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES ESTABLECIDOS.

1º.- ALTERNATIVA 0:

En relación a la **alternativa "0"**, o alternativa de no aplicación de la ordenación del Plan Especial, se remite al apartado 5.b) del presente ISA, donde se analiza la probable evolución en caso de no aplicar el Plan.

2º- ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS:

En primer lugar, cabe destacar que el planteamiento de alternativas de ordenación en el presente Plan, está directamente condicionado y/o limitado por las siguientes consideraciones:

- El Plan se realiza sobre un puerto que tiene la mayor parte de su superficie desarrollada y cuyos usos están determinados por las exigencias de su propia morfología y aplicación a los tráficos y servicios que de manera efectiva se vienen prestando. Ligadas a dichos servicios, se destaca también la existencia de concesiones administrativas otorgadas con diferentes plazos, que en muchos casos exceden el horizonte temporal de un documento como el presente Plan y cuya realidad, en general, debe ser respetada. Por ello, se entiende que en la mayor parte del ámbito portuario no tienen cabida alternativas de ordenación distintas de la planteada, ya que básicamente recoge la situación actual.

  Las áreas funcionales definidas en el PTE, donde no caben alternativas, por las razones descritas, son:

  1.- Dársena pesquera
  2.- Industrial-logística
  3.- Muelle polivalente
  4.- Recreativo - Deportivo
  5.- Muelle de Ribera
  7.- Equipamiento náutico
  8.- Dique del este

- En relación a la zona definida en el PUEP vigente con "Uso comercial portuario", tal y como se justificó en el momento de definir las "AREAS FUNCIONALES", se ha desagregado en tres áreas funcionales bien diferenciados por los usos existentes, estando a su vez espacialmente separadas formando unidades bien definidas (ver plano ISA-03 Zonificación Usos Portuarios -PUEP vigente- y definición de Aéreas Funcionales":

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.

Zona de Servicio Terrestre
MUELLE POLIVALENTE
MUELLE DE RIBERA
DIQUE DEL ESTE

Desde el punto de vista ambiental, hay que destacar que la configuración de usos de cada una de estas tres áreas funcionales es la solución que mejor se adecúa a los usos urbanos contiguos (contacto puerto-ciudad), ya que:

- En la denominada área funcional "DIQUE DEL ESTE" se desarrollan en la actualidad un uso público ligado al paseo y/o zona de esparcimiento, además de albergar la estación marítima con el consiguiente permanente acceso público (pasajeros y carga rodada). Estos usos son los más amables que se pueden dar en la zona de "Uso comercial portuario", a los cuales se puede acceder desde la contigua a la avenida marítima (zonas peatonales), siendo además la más cercana al usos residencial del núcleo de Santa Cruz de La Palma.
- La denominada área funcional "MUELLE POLIVALENTE ", es la más dura (muelle polivalente-industrial) ya que alberga los usos puramente portuarios (carga/descarga de mercancías, almacenamiento/tráfico de contenedores, etc.). Esta área funcional se localiza en la zona más alejada del uso residencial, no existiendo ninguna interacción negativa con el mismo.
- Entre ambas, se localiza el área funcional denominada "MUELLE DE RIBERA", en la cual se desarrollan unos estrictamente portuarios pero de carácter más suave, como es el aparcamiento camiones frigoríficos, y/o la presencia de edificaciones como el Centro de Inspección Portuaria y Estipalma. Actúa de transición entre el puerto y la ciudad.

Por lo tanto, no cabe plantearse alternativas de cambios en la actividades que en ellos se desarrollan, ya que desde el punto de vista ambiental (encuentro puerto-ciudad) la configuración actual es la más favorable.

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.

- El PTE parte del vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) de Santa Cruz de La Palma, que además de delimitar la zona de servicio portuaria, establece una ordenación "técnico-portuaria" de los terrenos que forman parte de dicha zona, con la que el Plan ha de resultar coherente.

  En este sentido, las tres alternativas planteadas en el PTE (alternativa "0", "1" y "2") se ajustan a los usos permitidos por el PUEP vigente.

- El único sector donde la zona de servicio portuaria admite alternativas de ordenación se localiza en la zona de "Uso no portuario compatible con la Actividad Portuaria", estando éstas dirigidas al planteamiento de diferentes soluciones que busquen la articulación óptima de la difícil relación espacial y funcional históricamente existente entre el Puerto y la Ciudad, sobre todo con su casco Histórico Artístico y el Frente Marítimo, este último inmerso en un importante proceso de transformación.

  En este sentido, hay que destacar la estratégica posición del ámbito portuario en relación con la ciudad histórica, ya que el Puerto está en el origen fundacional de la ciudad.

  De igual forma, las alternativas que se planteen deben tener en consideración aspectos tan importantes como los paisajísticos y/o perspectivas visuales (integración en el paisaje urbano), la integración con el desarrollo socioeconómico del comercio del casco histórico (permeabilidad/movilidad urbana), la reordenación del tráfico adecuándolo a las previsiones de la planificación vigente y a los proyectos en ejecución (integración con el planeamiento vigente) y los propios espacios libres.

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 cualquier caso, el estudio de alternativas, incluye y describe con detalle los criterios ambientales y socioeconómicos a tener en cuenta para poder identificar la *a priori* ambientalmente más adecuada.

En definitiva, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el PTE plantea tres alternativas (la descripción de detalle está recogida en el **punto 5** de la Memoria de Ordenación), las cuales de forma esquemática se corresponden con:

Alternativa 0: es aquella en la que no se contempla ninguna alteración en la ordenación de ámbito portuario con respecto a la actualmente existente.

Parámetros urbanísticos**:**

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**	**17.820,54**

Alternativa 1: Tanto Alternativa 1 como la Alternativa 2, mantienen los "invariantes urbanísticos" recogidos en el punto 5.1 de la Memoria de Ordenación, recogiendo en ambos casos los mismos parámetros urbanísticos; en la zona de "Uso no portuario compatible con la Actividad Portuaria" es donde ambas alternativas ofrecen soluciones diferentes. En cualquier caso, ambas alternativas mantienen los usos existentes, desarrollando a su vez aquellos que permite el PUEP vigente.

La Alternativa 1 modifica sustancialmente el trazado del tramo final de la Avda. de Los Indianos y la actual confluencia de esta vía con la Avda. Marítima, manteniendo dos carriles en cada dirección, pero eliminando los aparcamientos laterales (ver plano de ordenación A-03.1). 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) de gran altura, 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.

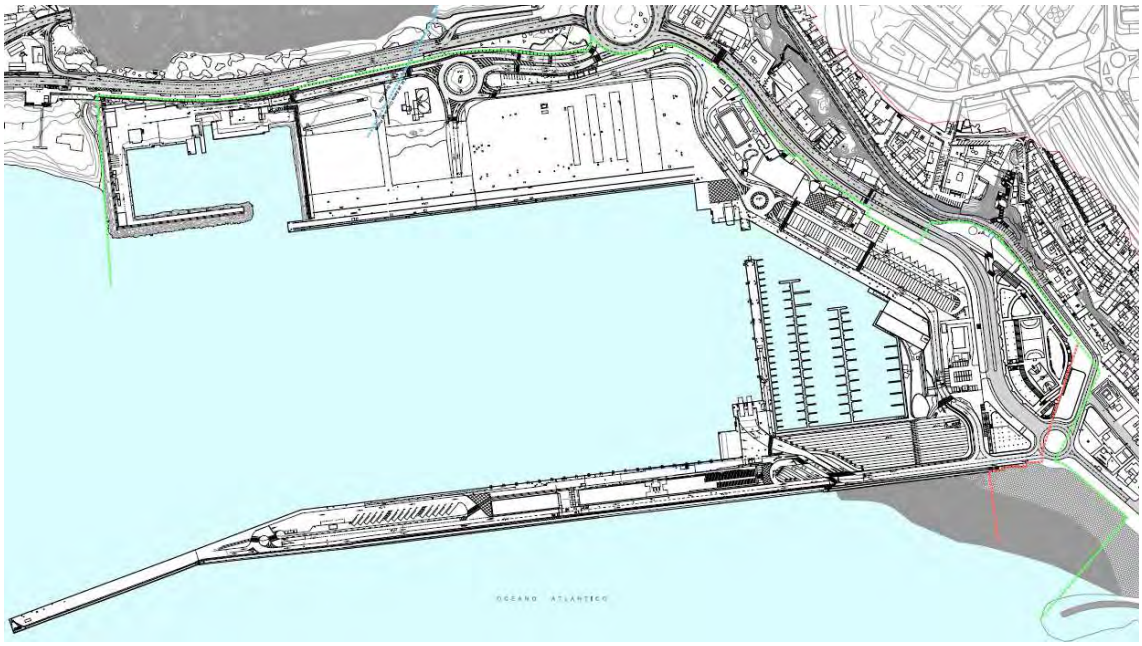


Imagen extraía del plano de ordenación A-03.1 con la Alternativa 1

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 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 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.

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.

Parámetros urbanísticos:

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**

Alternativa 2: Esta alternativa es similar a la Alternativa 1, modificando toda la ordenación sobre rasante en cuanto a las estructuras, los usos terciarios y los espacios libres con el objetivo de conseguir un acceso más coherente a la ciudad y una relación más fluida entre ésta y la infraestructura portuaria. En cualquier caso, la alternativa 2, al igual que la alternativa 1, mantiene los usos existentes, desarrollando a su vez aquellos que permite el PUEP vigente.

La Vía de servicio del Puerto discurre a lo largo de todo el espacio portuario, hasta su extremo este, donde la gran rotonda existente en la actualidad, que articula el tráfico de la vía de servicio, la vía que se desarrolla a lo largo del Dique del Este y el proveniente del acceso norte es sustituida por un simple cruce a nivel en "T" regulado por señales. Esta reordenación del extremo este 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 oeste, 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 en cincuenta metros la dársena de embarque de vehículos.

Igualmente, al proponer la eliminación de la citada rotonda de acceso el tramo final de la vía de servicio queda también modificado, extendiéndose su trazado por los espacios intersticiales entre el equipamiento comercial existente y la dársena de embarque de vehículos y entre ésta última y el propuesto edificio de servicios del puerto, hasta su conexión con el ramal que desemboca, ya en el límite del ámbito de actuación, en la rotonda en la que confluyen las Avenidas de Los Indianos y Marítima.

La continuidad entre estas dos vías principales de la ciudad queda así asegurada de forma más natural e inmediata que actualmente, permitiendo una percepción más clara del frente marítimo y la integración en él del borde norte -el de carácter más urbano- de la infraestructura portuaria.

Una modificación de carácter menor en el sistema viario consiste en el cambio en el trazado de la vía que discurre por el Dique del Este. Actualmente, dicha vía sufre un quiebro a la altura del arranque del dique para ir a conectar con la rotonda existente, estimándose conveniente que, al eliminar la rotonda, la vía continúe en línea recta hasta enlazar con la nueva rotonda propuesta entre la Avenida de Los Indianos y la Avenida Marítima.

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.

Otra modificación en el uso de infraestructura viaria propuesta en esta alternativa es la supresión de la pequeña estación de servicio situada entre la Carretera del Galeón y la Avenida de los Indianos, por considerar dicho uso impropio del lugar y existir otra gasolinera en las cercanías, más alejada de la puerta de acceso a Santa Cruz de La Palma.

En cuanto al sistema de aparcamientos, se recoge la propuesta de la Alternativa 1 de crear un aparcamiento público de gran capacidad bajo rasante, aunque modificando su cota de implantación para que sobre él se pueda desarrollar un gran espacio público que continúe sin bruscos cambios de nivel las rasantes del casco histórico.

Esta gran plaza a nivel de la Calle Real, prevista para el espacio acotado por la Avenida de Los Indianos, la Calle Sebastián Arocena, el comienzo del casco histórico y el edificio de Correos, 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 plantea ninguna barrera visual respecto al casco histórico, el recinto portuario ni el mar.

En lo que respecta al resto de elementos del sistema de equipamientos, esta alternativa mantiene los existentes en la actualidad.

Por último, la **Alternativa 2** concentra uso terciario de nueva planta en dos áreas bien definidas:

- En un nuevo edificio de tamaño contenido, situado en la parcela que remata el espigón por el norte, en la confluencia de la Avenida Marítima, la Avenida de los Indianos y el acceso al puerto en esa zona. Este volumen construido se destina al servicio de la Autoridad Portuaria y, por su ubicación, está llamado a convertirse en hito y referencia del puerto y de la ciudad, siendo otra de las diferencias planteadas respecto a la Alternativa 1 por cuanto se prevé para él una presencia menos masiva que el dispuesto en dicha alternativa.

- En la parcela situada bajo el murallón que limita al este la Carretera del Galeón, en la que se propone un área de movimiento de la edificación que emboque las vistas hacia el acceso al casco histórico.

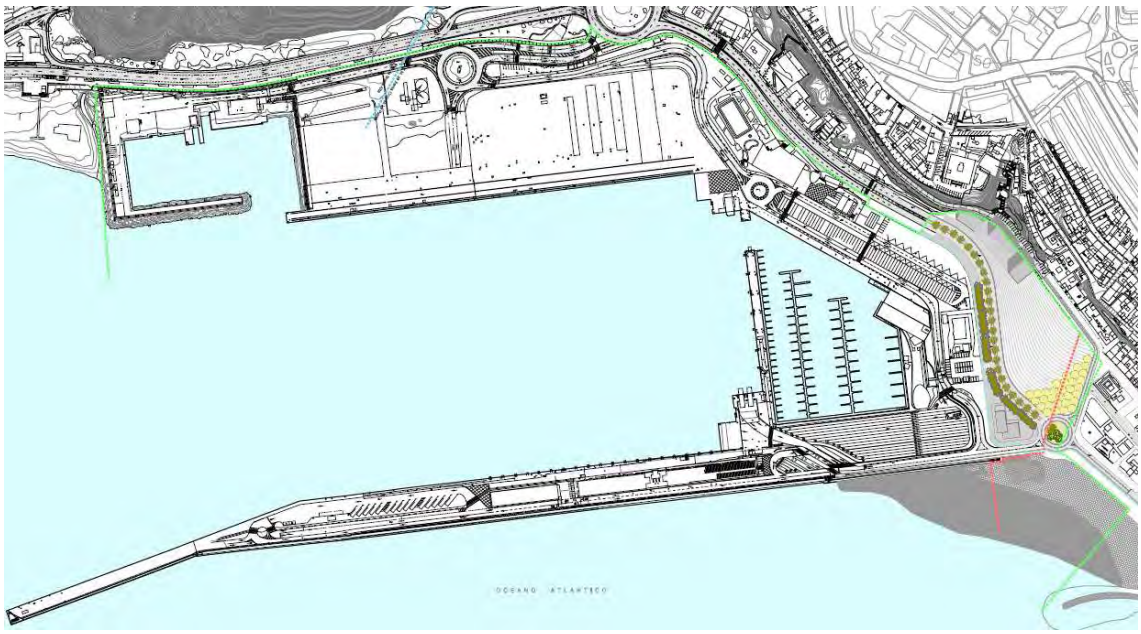


Imagen extraía del plano de ordenación A-04.1 con la Alternativa 2

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.

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.

Parámetros urbanísticos:

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**	**56.826,92**

El ISA incluye un plano de alternativas (ISA-08), el cual se ha conformado a partir de los planos de información de las respectivas alternativas del PTEPLP.

En **resumen**:

- La alternativa 0 consiste en la no aplicación del Plan, y por lo tanto, dejar la zona de servicio portuaria en las mismas condiciones que en la actualidad.

- Las diferencias entre las alternativas 1 y 2 están en la ordenación que se hace en la zona de "Uso no portuario compatible con la Actividad Portuaria" la cual coinciden con el área funcional denominada "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD ".

  En cualquier caso, ambas alternativas mantienen los usos existentes, desarrollando en cada área funcional aquellos que permite el PUEP vigente.

Por lo tanto, el presente apartado de alternativas se centra en la valoración ambiental (donde se incluye el aspecto socioeconómico) de las soluciones propuestas en las alternativas 1 y 2 para el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO-CIUDAD", en base a los siguientes CRITERIOS (punto 5.2 de la Memoria de Ordenación)**:**

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.

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 obligado 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.).

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 necesario 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, las zonas verdes y los espacios peatonales de tránsito, 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,
- las zonas verdes y los espacios peatonales han de ser lo mayor posibles.

Por lo tanto, los criterios ambientales junto con aspectos de carácter funcional y socioeconómico da lugar a la realización de un análisis multicriterio de cada Alternativa identificando 11 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.**
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.**

*** VALORACIÓN DE ALTERNATIVAS (soluciones propuesta en el área funcional "zona norte. conexión puerto-ciudad"):**

Para el desarrollo de este apartado se elaborará una ficha por cada uno de los criterios definidos en el apartado anterior, en la cual se analizará cada una de las 3 alternativas.

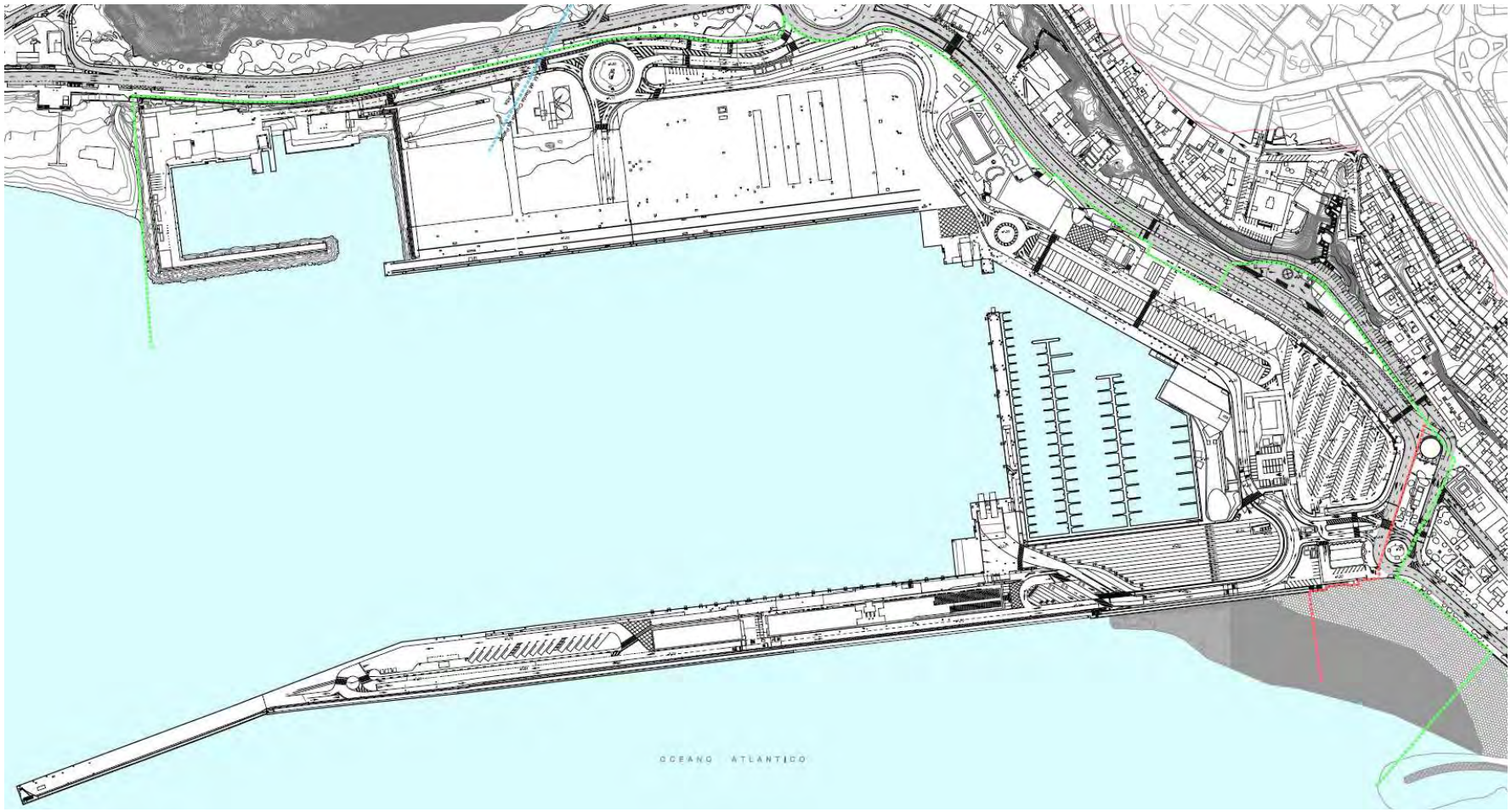
Para concluir de forma cuantitativa cual es la alternativa ambiental y socioeconómicamente más viable, se procederá a puntuar cada una de las valoraciones del 1 al 5, de tal forma que a mayor puntuación mejor repercusión ambiental/socioeconómica y/o menor impacto ambiental.

Por lo tanto, aquella alternativa que reciba una mayor puntuación será la más favorable desde el punto de vista ambiental y/o socioeconómico.

Se adjunta una imagen de las tres alternativas planteadas en la zona de "Uso no portuario compatible con la Actividad Portuaria", pudiendo apreciarse que las diferencias están en el área funcional denominada "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD":

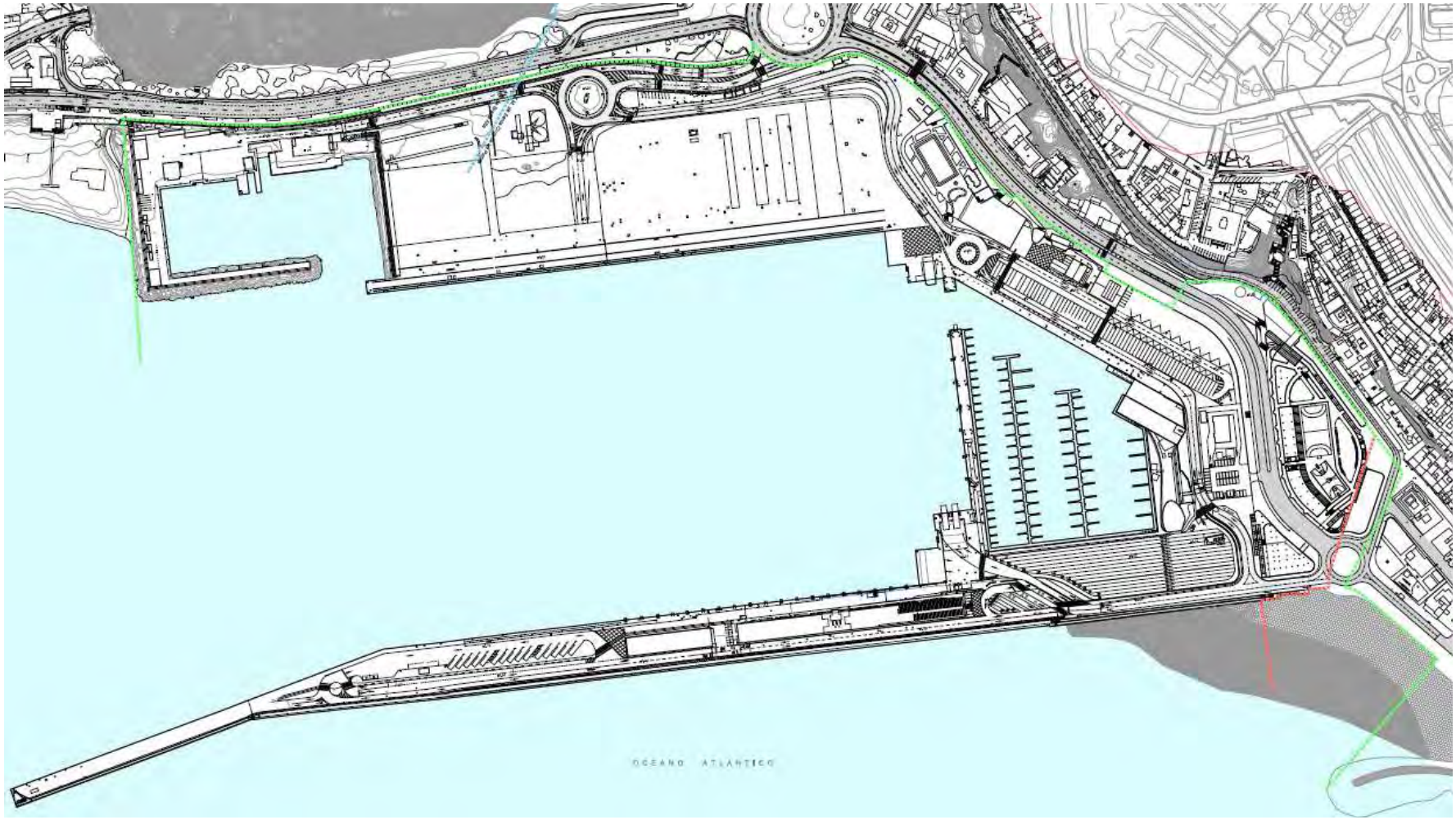
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA ", APROBADO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

ALTERNATIVA 0



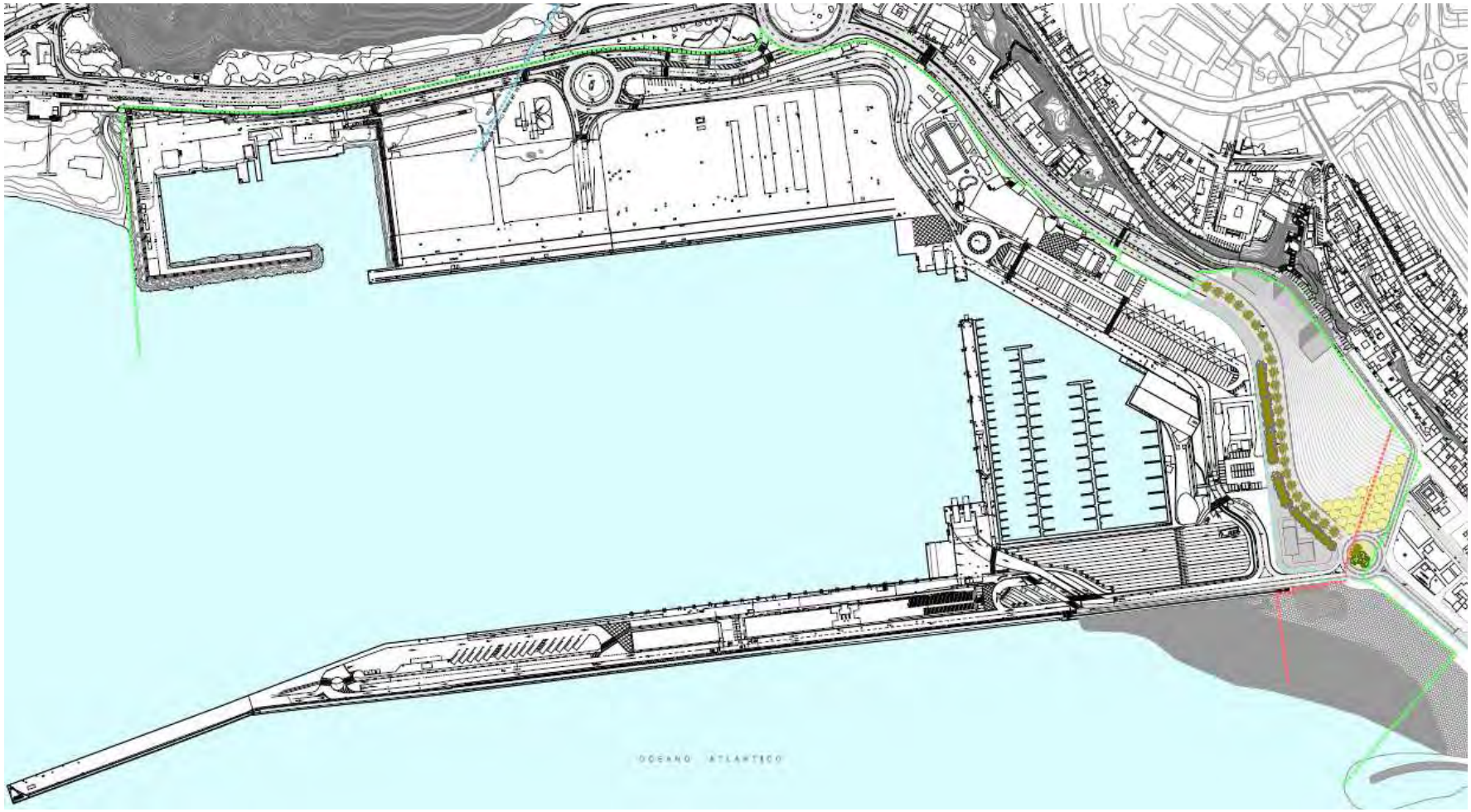
EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martín
S/C de La Palma a 21 enero de 2015
DILIGENCIA QUE SE EXTIENDE PARA HACER CONSTAR QUE EL PRESENTE DOCUMENTO TÉCNICO ES COPIA DEL AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO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

ALTERNATIVA 1



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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 AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

ALTERNATIVA 2



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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 AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

CRITERIO 1	INTEGRACIÓN CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE
ALTERNATIVA 0	Esta Alternativa incumpliría 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. Aún sin tratarse propiamente de un instrumento de planeamiento, tampoco se integraría en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta de Santa Cruz de La Palma.
ALTERNATIVA 1	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. Esta alternativa se adapta al viario recogido en el PGO.
ALTERNATIVA 2	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. Esta alternativa se adapta al viario recogido en el PGO.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>1</td><td>3</td><td>5</td></tr></table> **Desde el punto de vista ambiental/socioeconómico, la alternativa 2 es la que además de cumplir con el planeamiento vigente, presenta una mejor integración de la ordenación en los espacios libres generados en la trama urbana Puerto-Ciudad.**

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.

CRITERIO 2	**INTEGRACIÓN DEL PUERTO CON LA CIUDAD:** Articulación entre la Avda. de los Indianos / nuevo Frente Marítimo / Conjunto Histórico / Puerto.
ALTERNATIVA 0	Esta Alternativa mantiene una articulación inadecuada entre traza viaria estructurante y tejido urbano, en el que la actual Plaza de la Constitución no tiene más sentido que la meramente funcional, renunciando a su gran capacidad como espacio urbano de continuidad entre los diferentes episodios (funcionales, espaciales, simbólicos) que allí confluyen. El borde de contacto entre puerto y ciudad quedaría constituido por una sucesión de espacios funcionales y residuales, de distintas escalas y contenidos, básicamente inconexos.
ALTERNATIVA 1	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.
ALTERNATIVA 2	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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>3</td><td>3</td><td>5</td></tr></table> **Desde el punto de vista ambiental/socioeconómico, la alternativa 2 es la que mejor articula la Avda. de los Indianos, el nuevo Frente Marítimo, el Conjunto Histórico y el propio puerto, ya que la plaza proyectada al contemplarse a igual nivel ve favorecida la permeabilidad, permitiendo la continuidad funcional entre el puerto y la ciudad.**

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.

CRITERIO 3	INTEGRACIÓN DEL PUERTO CON LA ZONA COMERCIAL ABIERTA (ZCA):
ALTERNATIVA 0	En la configuración ordenada por esta Alternativa, la zona de contacto del puerto y el casco histórico, incluida en uno de los ámbitos principales definidos por el Plan Director de la ZCA de Santa Cruz de La Palma, apenas logra su articulación, quedando separados por la trama viaria actual que impide su integración natural.
ALTERNATIVA 1	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.
ALTERNATIVA 2	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.
CONCLUSIONES	**Potencial Impacto** / **Alt 0** / **Alt 1** / **Alt 2** **Puntuación** / **2** / **1** / **5** **Desde el punto de vista ambiental/socioeconómico, la alternativa 2 no entra en conflicto con la zona comercial abierta del casco histórico, entendiendo en su caso que se verá incluso potenciado, no solo por la calidad del espacio generado, siendo principalmente por la ausencia de barreras físicas lo que facilitará la accesibilidad desde el propio Puerto y viceversa, dinamizando en definitiva la actividad, y en cualquier caso, favoreciendo la integración del Puerto con la zona comercial.**

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.

CRITERIO 4	PERMEABILIDAD/MOVILIDAD URBANA INTERIOR-EXTERIOR. FLUJOS PEATONALES
ALTERNATIVA 0	La ordenación actual del tráfico en la zona de la Plaza de la Constitución no favorece un tránsito peatonal fluido entre la trama urbana y el puerto, resultando poco funcionales al obligar al transeúnte a atravesar una sucesión de isletas hasta poder acceder al casco histórico. La comunicación peatonal interior al puerto, siendo algo más ordenada, no deja de presentar un itinerario confuso para el peatón. Por otra parte el trazado actual de la Avda. de los Indianos en esta zona –puerta principal de entrada a la ciudad desde el sur- no resuelve con fluidez su continuidad funcional y espacial con la Avda. Marítima.
ALTERNATIVA 1	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. Este trazado se ajusta al recogido en el planeamiento municipal. 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.
ALTERNATIVA 2	Al igual que la alternativa 1, l 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. Este trazado se ajusta al recogido en el planeamiento municipal. Por otro lado, 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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Valoración</td><td>Significativo</td><td>Significativo</td><td>Muy Significativo</td></tr><tr><td>**Puntuación**</td><td>**2**</td><td>**3**</td><td>**5**</td></tr></table> **Por lo tanto, la alternativa 2 es la que mejor ordena los flujos peatonales, así como la movilidad urbana. No obstante, hay que destacar que ambas alternativas se adaptan al trazado de la Avda. de Los Indianos recogida en el PGO en tramitación, lo cual se valora positivamente.**

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.

CRITERIO 5	APARCAMIENTO USO PÚBLICO / APARCAMIENTO USO PORTUARIO:
ALTERNATIVA 0	La organización y gestión del actual aparcamiento público al aire libre es inapropiada, por el nº de plazas, por los accesos y por la baja calidad paisajística del espacio urbano generado a la puerta principal de entrada a la ciudad histórica.
ALTERNATIVA 1	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. Por otra parte esta alternativa no prevé la ampliación de la zona de aparcamiento para el embarque de vehículos, manteniendo la configuración del tráfico y aparcamiento interior al recinto portuario.
ALTERNATIVA 2	El área de estacionamiento pre-embarque de vehículos queda ampliada, reordenando de modo más eficaz las plazas de aparcamiento existente en el interior del recinto portuario. 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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>1</td><td>4</td><td>5</td></tr></table> **Por lo tanto, las alternativas 1 y 2 aportan una solución a los problemas de aparcamiento (sintonía con lo previsto en el Plan Director de la Zona Comercial Abierta y en el Plan General de Ordenación en tramitación), incluyendo un aparcamiento subterráneo, lo cual se valora positivamente. No obstante, la alternativa 2 también ordena el estacionamiento pre-embarque gracias a la ampliación de su superficie, lo que la hace más favorable que la 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 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.

CRITERIO 6	ESPACIOS LIBRES: NATURALIZACIÓN Y MULTIFUNCIONALIDAD:
ALTERNATIVA 0	El principal espacio libre público de la Alternativa queda constituido por la Plaza de la Constitución, ajardinada pero con insuficiente arbolado de porte, escasa capacidad estancial y nula multifuncionalidad.
ALTERNATIVA 1	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
ALTERNATIVA 2	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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>1</td><td>3</td><td>5</td></tr></table> **La alternativa 2 es que aporta una mayor naturalidad al entorno objeto de ordenación, ya que además de generar una gran plaza abierta sin obstáculos visuales (de tipo arquitectónico), aporta amplias superficies de zonas verdes que además de aportar sobra, suaviza el paisaje urbano. Desde el punto de vista de la multifuncionalidad ambas aportan oportunidades, siendo la principal diferencia la rigidez del graderío proyectado en la alternativa 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 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.

CRITERIO 7	FLEXIBILIDAD DE USOS. CAPACIDAD DE ACOGIDA DE NUEVOS SERVICIOS Y GENERACIÓN DE NEGOCIO:
ALTERNATIVA 0	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. Tan solo es posible reconocer esta posibilidad en el espacio del aparcamiento público de superficie como espacio multifuncional para actividades provisionales, condicionada a que se pueda prescindir del uso principal de aparcamiento. En la ordenación que presenta esta Alternativa no quedan espacios sobre los que extender nuevos usos, ya sean portuarios o compatibles/complementarios con éstos que generen negocio.
ALTERNATIVA 1	Tal y como se recogió en la alternativa 0, 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. 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 al servicio del puerto situado al comienzo de la Avda. Marítima, ocupando una situación demasiado protagonista en la configuración urbana de este eje en el encuentro mismo con el puerto.
ALTERNATIVA 2	Tal y como se recogió en la alternativa 1, 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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>1</td><td>3</td><td>5</td></tr></table> **Tanto la alternativa 1 como la 2 aportan soluciones que permiten una flexibilización de los usos (con la limitación referida en la alternativa 1 asociado a rigidez del graderío) además de generar oportunidad de negocio. No obstante, la alternativa 2 lo hace generando un entorno urbano más amable, gracias a la generación de una plaza a nivel y amplias zonas verde. Se valora positivamente la menor dimensión del edificio proyectado en la alternativa 2 en la zona de norte (encuentro del puerto con la Avda. marítima.**

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.

<table>
<tr><th>CRITERIO 8</th><th>POTENCIALIDAD DE ADAPTACIÓN A NUEVAS NECESIDADES DE LAS INSTALACIONES COMO PUERTO INDUSTRIAL Y COMERCIAL:</th></tr>
<tr><td>ALTERNATIVA 0</td><td>Parecen agotadas tales capacidades, a no ser que con el tiempo se sigan ocupando y ganando al mar las superficies actualmente dedicadas a puerto pesquero y deportivo hacia el sur, obligando a desplazar éstos hacia la playa existente en el término municipal de Breña Alta. Además, suponiendo que a largo plazo existiese esta demanda, habría que sopesar la posibilidad de desplazar a un nuevo puerto industrial más acorde con la logística específica que fuera necesaria, alejando la relativa conflictividad que pudiera darse entre estos usos, el trasporte de pasajeros, los usos náutico-deportivos y los turísticos.</td></tr>
<tr><td>ALTERNATIVA 1</td><td>En esta Alternativa, como en las demás, la adaptabilidad del puerto a dichas nuevas necesidades sería complicada, quedando condicionada a una ampliación de la zona de servicio y a grandes obras de infraestructura.</td></tr>
<tr><td>ALTERNATIVA 2</td><td>En esta Alternativa, como en las demás, la adaptabilidad del puerto a dichas nuevas necesidades sería complicada, quedando condicionada a una ampliación de la zona de servicio y a grandes obras de infraestructura.</td></tr>
<tr><td>CONCLUSIONES</td><td>
<table>
<tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr>
<tr><td>Puntuación</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr>
</table>
Ninguna de las alternativas presenta un mayor grado de favorabilidad para el desarrollo de nuevas instalaciones como puerto industrial-comercial.
</td></tr>
</table>

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

CRITERIO 9	IMAGEN URBANA. CAPACIDAD DE TRANSFORMACIÓN E INNOVACIÓN:
ALTERNATIVA 0	La capacidad de transformación e innovación de la imagen urbana de esta Alternativa es nula. La imagen actual no presenta calidad urbana en la zona donde se plantean alternativas (zona norte del puerto), estando directamente condicionada por el actual viario y la amplia superficie de aparcamiento.
ALTERNATIVA 1	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. 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. Se incluye un análisis específico de la incidencia visual de este proyecto desde los principales potenciales observadores, en el que se valoran como quedan las perspectivas visuales tras la ejecución de la solución propuesta (ver **"Análisis específico de la incidencia visual de las alternativas 1 y 2"**)
ALTERNATIVA 2	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. Se incluye un análisis específico de la incidencia visual de este proyecto desde los principales potenciales observadores, en el que se valoran como quedan las perspectivas visuales tras la ejecución de la solución propuesta (ver **"Análisis específico de la incidencia visual de las alternativas 1 y 2"**)
CONCLUSIONES	

Potencial Impacto	Alt 0	Alt 1	Alt 2
Puntuación	1	2	5

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.

CRITERIO 10	RELACIÓN PUERTO-CIUDAD Y EL MODELO TURÍSTICO DE LA PALMA:
ALTERNATIVA 0	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.
ALTERNATIVA 1	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. Por lo tanto, 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.
ALTERNATIVA 2	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.
CONCLUSIONES	**Potencial Impacto** / **Alt 0** / **Alt 1** / **Alt 2** **Puntuación** / **1** / **2** / **5** **La propuesta recogida en la alternativa 2 permite una mejor integración entre el puerto y la ciudad, y por lo tanto entre el puerto/ciudad y el modelo turístico insular, gracias a la solución de continuo que ofrece el espacio público entre el casco histórico, la plaza proyectada (con zonas verdes) y los servicios del 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.

CRITERIO 11	VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA. RESILIENCIA Y CAPACIDAD DE RESPUESTA A LA OBSOLESCENCIA A LO LARGO DE LA VIDA ÚTIL:
ALTERNATIVA 0	Esta propuesta no supone apenas inversión, pero desaprovecha las posibilidades de desarrollo económico que tiene. Ante las necesidades emergentes apenas encuentra posibilidad de respuesta y adaptación, y tiene un elevado índice de obsolescencia con difícil retorno en inversiones.
ALTERNATIVA 1	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.
ALTERNATIVA 2	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) posibilita 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.
CONCLUSIONES	<table><tr><th>Potencial Impacto</th><th>Alt 0</th><th>Alt 1</th><th>Alt 2</th></tr><tr><td>Puntuación</td><td>2</td><td>1</td><td>4</td></tr></table> **Unos de los aspectos más importante a tener en cuenta y que hacen de la alternativa 2 la más favorable, es que además de ser económicamente viable (ya que contempla aprovechamientos lucrativos -comerciales y oficinas-), durante su vida útil los costes de mantenimiento se ven muy reducidos, lo que a su vez asegura el adecuado mantenimiento estético del conjunto del espacio público.**

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.

CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ALTERNATIVAS.

Del análisis y valoraciones recogidas en cada una de las fichas anteriores, se puede concluir que la alternativa 2 es la más favorable, tanto del punto de vista cuantitativo (recibe un total de 50 puntos, frente a los 26 de la alternativa 1 y los 16 de la alternativa 0) como cualitativo, ya que plantea 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 de la Alternativa 0 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 la Alternativa 0, 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 urbana, sin resultar descontextualizados o excesivos, respectivamente, y concibiéndolos como una herramienta con la que subrayar hitos urbanos y enmarcar vistas.

- La ordenación contenida en la Alternativa 2, incluye una ampliación del área de espera de embarque de vehículos, demanda que no ha cesado de incrementarse en los últimos quince años y, por tanto, identificada como necesidad por la Autoridad Portuaria.

- **ANÁLISIS ESPECÍFICO DE LA INCIDENCIA VISUAL DE LAS ALTERNATIVAS 1 Y 2**
  (al que se refiere al ficha del "CRITERIO 9: *Imagen urbana; capacidad de transformación e innovación*")

a) Introducción:

La ordenación del PTE recoge como uno de sus objetivos tener en cuenta la "… *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*" (Memoria de Ordenación punto 4 "Objetivos y criterios generales").

Por este motivo, el PTE se plantea 3 alternativas de ordenación en el espacio donde se produce el encuentro Puerto-ciudad (área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD"). En este sentido, uno de los criterios definidos para valorar la alternativa más favorable, ha sido el de tener en cuenta la calidad paisaje urbano resultante, en base, entre otras cuestiones, a la incidencia de la solución arquitectónica propuesta, siendo este tema el tratado en el presente apartado.

Por lo tanto, como información complementaria a la ficha elaborada para el Criterio 9: "*Imagen urbana; capacidad de transformación e innovación*" a continuación, conociendo la solución propuesta de cada alternativa (ver plano nº 08 del ISA), se hace una valoración de la percepción visual de cada una de ellas, con el objeto de valorar aquella que mejor se integre en paisaje urbano, siempre en base a los principales puntos con potencial de vista.

En este sentido, en el punto 3.b (apartado k_Percepción paisajística) del presente ISA se realizó un estudio de la percepción paisajística de las diferentes unidades de paisaje definidas, a partir de los diferentes puntos con potencial de vista identificados. Dicho análisis, para el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" (sector donde se desarrollan las alternativas contempladas en este apartado), y en base a los puntos con potencial de vista identificados, valoró:

Punto con potencial de vista	Incidencia visual
PV-1 "Mirador de La Concepción"	Media
PV-2 "Calle Real" (extremo sur) (incluye sur C/ Álvarez de Abreu)	Alta
PV-3 "Playa de Bajamar"	Nula
PV-4 "Uso residencial Santa Cruz"	Nula
PV-5 "Tráfico Avda. Indianos"	Alta
PV-6 "Zona peatonal (a borde de viario, espaldón portuario y zonas interiores al puerto)	Alta

Por lo tanto, respecto al área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" los puntos con potencial de vista más sensibles se corresponden con:

PV-2 "Calle Real" (extremo sur)
PV-5 "Tráfico Avda. Indianos"
PV-6 "Zona peatonal (a borde de viario, espaldón portuario y zonas interiores al puerto)

b) Actualización de los "potenciales observadores" y la "incidencia visual" en base a las propuestas de las alternativas 0, 1 y 2

Estos puntos con potencial de vista, se siguen manteniendo una vez sea ejecutada cualquier de las soluciones propuestas (alternativa 0, 1 y/o 2), ya que la valoración de los "potenciales observadores" y de la "incidencia visual" de la unidad de paisaje identificada como "6", queda igual:

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.

- El extremo sur de la Calle Real y de la Calle Álvarez de Abreu no se modifica, por lo que el número de potenciales observadores sigue valorándose como "alto", al igual que la "incidencia visual" que se tiene de la unidad de paisaje 6.

- La Avda. de Los Indianos, en la alternativa 1 y 2 pese a desaparecer tal y como la como la conocemos en la actualidad, ya que ambas incluyen un nuevo trazado (en ambas propuestas se ajusta al recogido en el PGO en tramitación). Este trazado se puede asimilar a la actual avenida en cuanto al número de "potenciales observadores" y en cuento a la "incidencia visual" de la unidad de paisaje 6, manteniéndose en ambos casos la valoración de "alta".

- En cuanto a las zonas peatonales, estas también se incluyen en las alternativas 1 y 2 (tanto a borde de viario como en la zona de espacio público prevista), valorándose que el número de "potenciales observadores" seguirá siendo "alto" y que la "incidencia visual" de la ordenación en la unidad de paisaje 6 también se mantendrá como "alta".

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.

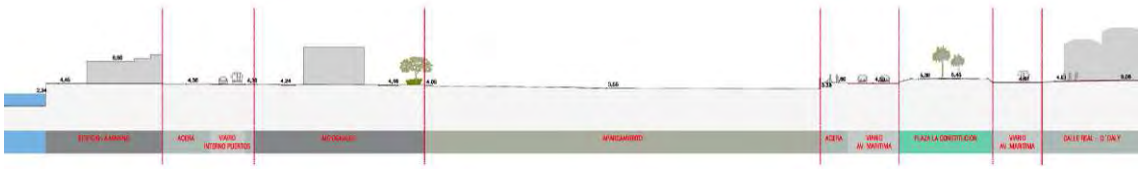
c) Percepción del paisaje urbano desde los puntos con potencial de vista identificados en el apartado b); Perspectivas visuales.

En el plano del ISA-08 "Alternativas –Simulaciones", se incluyen los perfiles realizados teniendo en cuenta las soluciones propuestas como alternativas en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD". Con esta información se puede valorar y justificar la incidencia visual de cada una de ellas en el paisaje urbano, lo cual queda reflejado en los siguientes cuadros:

1º.- Punto con potencial de vista: entorno CALLE REAL

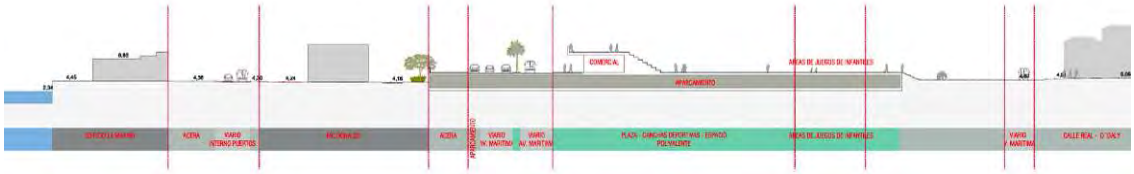
Valoración paisaje urbano de las diferentes alternativas:

ALTERNATIVA 0: el paisaje urbano quedaría como en la actualidad, predominando la visión en primer plano del viario urbano, en un plano medio de vegetación de la Plaza de la Constitución que limita la observación de los usos portuario (edificio McDonald's y Marina) y al fondo el Risco de La concepción.



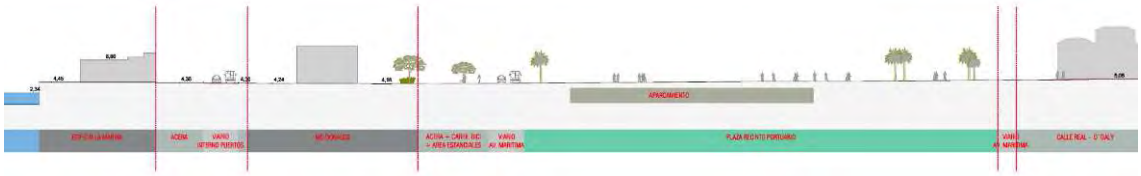
Ver detalle en el plano ISA-08 "Alternativas y simulaciones"

ALTERNATIVA 1: con esta alternativa el paisaje histórico quedaría interrumpido por el graderío/uso terciario contemplado en el espacio público, imposibilitando la visión del casco histórico desde la principal vía de acceso a la ciudad, y/o la visión del "horizonte portuario" que actualmente se tiene desde la desembocadura del entorno de la Calle Real**:**



Ver detalle en el plano ISA-08 "Alternativas y simulaciones"

ALTERNATIVA 2: el paisaje urbano se mantendría como el descrito en la alternativa 1, ya que la nueva plaza (espacio público) queda a la misma cota que el caso histórico. En la siguiente simulación y perfil se aprecia el mantenimiento del paisaje urbano histórico:



Ver detalle en el plano ISA-08 "Alternativas y simulaciones"

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.- Punto con potencial de vista: NUEVO TRAZADO DE LA ACTUAL AVDA. LOS INDIANOS y ZONAS PEATONALES CONTIGUAS

Valoración paisaje urbano de las diferentes alternativas:

ALTERNATIVA 0: En esta alternativa se mantendrías las perspectivas visuales históricas, ya que no existen obstáculos visuales (salvo la vegetación -con predominio de palmeras- y los edificios puntuales del McDonald's y Marina La Palma), aunque, tal y como se aprecia en la foto, también se mantendría la mala calidad del paisaje urbano, principalmente por el área de aparcamiento en superficie.

ALTERNATIVA 1: la visón que se tendría del casco histórico desde el nuevo trazado de la vía de acceso y las zonas peatonales contiguas, quedaría imposibilitada por la significativa altura del graderío, bajo el cual se contempla el uso terciario (ver simulaciones). Esta solución propuesta genera un importante impacto visual, generando un paisaje urbano de mala calidad, paisaje que por otro lado, debido a la rigidez de la propuesta, sería irrecuperable.

Destaca también la significativa presencia del edificio de usos terciario proyectado en la actual rotonda del monumento Blas Pérez González, el cual desvirtúa el actual paisaje, ya que supondría la generación de un gran volumen el cual dominaría sobre el resto del paisaje, más aún teniendo en cuenta las pasarelas proyectadas para mantener la permeabilidad entre el Puerto y la ciudad (ver simulaciones):

Ver detalle en el plano ISA-08 "Alternativas y simulaciones"

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.

ALTERNATIVA 2: esta alternativa básicamente mantendría las cuencas visuales actuales, ya que la cota de la nueva plaza respecto al casco histórico, se mantiene (ver perfil), con el añadido de poder mejorar el paisaje urbano (gracias a la eliminación del aparcamiento actual en superficie y a las amplias superficie de zonas verdes, las cuales además de aportar calidad paisajística, darán sombra, lo que repercutirá directamente en sensaciones positivas sobre los visitante).

Por otro lado, hay que destacar que se reduce de forma significativa el volumen del edificio proyectado en la zona del actual monumento a Blas Pérez González (respecto a la alternativa 1), contemplando dos edificios a ambos márgenes del actual edificio Casa Indianos. Estos dos edificios, permitirán a su vez ordenar el paisaje de este sector urbano, actualmente con mala calidad, por la presencia de una gasolinera y desmontes verticales de mala calidad paisajística:

Casa Indianos y gasolinera

Ver detalle en el plano ISA-08 "Alternativas y simulaciones"

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.

Por lo tanto, se puede concluir, que la alternativa 2 es la que mejor solución paisajística ofrece, ya que no incluye volúmenes arquitectónicos que actúen de obstáculos limitadores de las panorámicas visuales históricas de este sector de la ciudad (visión desde la Calle Real hacia el Puerto y/o visión desde el Puerto a la Calle Real), lo cual, sin duda, es un elemento que aporta un alto interés paisajístico histórico que redundará positivamente en los numerosos potenciales observadores que visitan el encuentro Puerto-Ciudad. Esto se consigue gracias al mantenimiento de la rasante respecto al casco histórico, lo cual a su vez, permite mantener la referencia visual desde y hacia el mar y el recinto portuario.

De igual forma hay que destacar que la alternativa 2, incluye una vía de acceso a la ciudad abierta (igual que la actual), pero con las mejoras paisajísticas asociadas a la eliminación del aparcamiento en superficie y a la ampliación de las zonas verdes, evitando en todo momento el "efecto túnel" de la alternativa 1.

Finalmente, la volumetría y ubicación del uso terciario propuesto en la alternativa 1 y en la alternativa 2, son significativamente diferentes, considerando que la solución de la alternativa 2 es la más favorable, ya que permite su encaje natural en la trama urbana (sin resultar descontextualizados o excesivos), y concibiéndolos como una herramienta con la que subrayar hitos urbanos y enmarcar vistas.

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.

3º- CONCLUSIONES:

- En la zona denominada en el PUEP vigente con "Uso comercial portuario", la cual se desagregó en tres áreas funcionales independientes (por las razones justificadas), no tiene cabida el establecimiento de alternativas distintas a la ordenación de usos existente y/o planteada, ya que desde el punto de vista ambiental, la actual configuración de usos de cada una de estas tres áreas funcionales es la solución que mejor se adecúa a los usos urbanos contiguos (contacto puerto-ciudad), estando los usos más amables anexos al uso residencial y los más duros en el sector más alejado respecto al mismo uso residencial.

  Además la ordenación ha de ser coherente con la previsión de usos establecida en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios vigente.

- De igual forma en aquellas áreas funcionales donde los usos se corresponden con concesiones administrativas otorgadas con diferentes plazos, que en muchos casos exceden el horizonte temporal de un documento como el presente Plan y cuya realidad, en general, deben ser respetada, por lo que tampoco se contemplan alternativas ("Dársena pesquera", "Recreativo-deportivo" y "Equipamiento náutico").

  Por ello, se entiende que en gran parte del ámbito portuario no tienen cabida alternativas de ordenación distintas de la planteada, ya que básicamente recoge la situación actual, siendo éstas, por las razones justificadas, la ambientalmente más favorable

- La única área funcional donde se contemplan alternativas, es en la denominada "Zona norte. Conexión puerto ciudad", la cual se corresponde con la superficie de encuentro PUERTO-CIUDAD.

  En este sector se plantean 3 soluciones; la "alternativa 0" o de no hacer nada y las denominadas alternativas 1 y 2. En las alternativas "1" y "2" se aportan diferentes soluciones para intentar mejorar el encuentro puerto-ciudad. Del análisis de estas tres alternativas, se concluye que la ambiental y socioeconómicamente más favorable es la alternativa 2.

Tanto de la solución recogida en la "alternativa 1" (Plaza del Siglo XXI) como de la "alternativa 2" (Plaza del Recinto Portuario), se aportan simulaciones paisajísticas, las cuales permiten ver con claridad las valoraciones que el presente ISA recoge respecto a cada una de ellas (ver plano nº del ISA "Alternativas y simulaciones paisajísticas".

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.d) DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL CONJUNTO DE MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS CONTENIDAS EN EL PROPIO INSTRUMENTO O REMITIDAS A SUS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO, INCLUYENDO LA JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES ESTABLECIDAS PARA EL ÁMBITO ORDENADO EN EL PLANEAMIENTO GENERAL O TERRITORIAL QUE DESARROLLA.

Para una mejor comprensión de las medidas correctoras que se proponen, éstas se dividirán en dos grupos. Las **primeras** tienen un carácter genérico para el conjunto del ámbito del Plan, siendo de aplicación, tanto en la fase preoperacional como durante la fase de obras.

El **segundo** grupo serán 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 sea de carácter genérico o de cada unidad ambiental/área funcional identificada.

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

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.

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

a) BIODIVERSIDAD

- **Vegetación recomendada en nuevas zonas verdes:**

La selección de las especies vegetales se realizará en base a las características físicas del ámbito portuario (precipitaciones escasas, temperatura suave en invierno y calurosa en verano, viento continuo y entorno salino), además de mantener los criterios observados en los actuales ajardinamientos de la zona de servicio y/o entorno urbano anexo, ya que se consideran adecuados, evitando de esta forma introducir elementos discordantes. Hay que destacar que para la elección de las plantaciones en las zonas verdes se tendrá en cuenta la normativa vigente referente a especies exóticas invasoras ("*Real Decreto 1628/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el listado y catálogo español de especies exóticas invasoras*" y la "*Base de datos de especies Introducidas en Canarias, 2011, Gobierno de Canarias -http://www.interrreg-bionatura.com/especies-*").

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

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

- Árboles:
Delonix regia (flamboyant)
Phoenix canariensis (palmera canaria)
Coccoloba uvifera
Schinus molle (faso pimentero)
Washingtonia philifera
Washingtonia robusta

- Viváceas:
Argyranthemum frutescens (margarita)
Cassia didymobotrya (flor de gofio)
Limonium spp. (siempreviva)
Nauplius sericeus

- Arbustos:
Acalypha wilkesiana
Convolvulus floridus (guaidil)
Euphorbia balsamnifera (tabaiba dulce)

Hibiscus rosa – sinencis (hibisco)
Thevetia peruviana (adelfa amarilla)

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

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

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.

- **Trasplante de especies vegetales:**

Si durante el desarrollo puntual de cualquier obra, se viera afectada alguna de las zonas ajardinadas inventariadas en la zona de servicio portuario, con presencia de ejemplares de ornamentales de *Phoenix canariensis* y/o de *Dracaena draco,* así cómo especies arbóreas de porte singular, merecedoras de ser conservadas, se procederá a su trasplante a otras zonas verdes del ámbito portuario o del municipio, previa autorización del órgano competente. Hay que señalar que como consecuencia del desarrollo del proyecto que finalmente se desarrolle en el área funcional "ZONA NORTE.CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", se podrán ver afectados como elementos más destacados los ejemplares de *Phoenix canariensis* localizados en los alcorques que limitan con la superficie de aparcamiento actual.

Por lo tanto, si así fuera, se procederá al trasplante de los ejemplares afectados de palmeras siguiendo las pautas definidas en los siguientes documentos y/o normativa:

- Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria (Phoenix canariensis) (B.O.C. 102, de 26.5.2006)

- ORDEN de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos Rhynchophorus Ferrugineus (Olivier) y Diocalandra Frumenti (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control

- Trabajos en Palmeras; manual de buenas prácticas (Ministerio de medio Ambiente y medio rural y marino - Gobierno de Canarias – Gestión del Medio Rural "GMR"),

Para las demás especies, el trasplante se iniciará mediante el desfronde del 50%, marcando en el tronco el Norte para guardar la misma orientación. A continuación, se procederá a excavar una zanja alrededor del perímetro del tronco de 0,70 metros de ancho y de 1,5 metros de profundidad, cortando las raíces a esta distancia. A las raíces cortadas, una vez extraída la

planta, se les dará un tratamiento de betún de noruega (o similar) que evite sean infectadas, ayudándolas con ello a una rápida cicatrización.

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

Los hoyos de la nueva ubicación serán dimensionados de forma que alrededor del diámetro quede un espacio mínimo de 1 metro y una profundidad por debajo del límite inferior del sistema radical con un espacio mínimo de 30 cm. En el fondo del hoyo se introducirá tierra de cabeza, fertilizada con 4 Kg de nitrofosca y ¾ de una paca de turba, situando encima una capa de tierra vegetal para que no haya contacto directo entre el estiércol y las raíces de la planta. El relleno del resto del hoyo se efectuará con tierra vegetal, una capa de turba y cuatro Kg de nitrofosca permanente o similar.

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

El riego será profundo de unos 50 litros por unidad, posteriormente se hará dos veces por semana durante los tres primeros meses, a una dosis media de 20-25 litros/unidad. En el caso de aplicar otra metodología, deberá justificarse se su efectividad.

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.

- **Tierra vegetal:**

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

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

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

- Retirada, manejo y almacenamiento de la tierra vegetal:

Se deberá realizar con sumo cuidado para evitar compactaciones que destruyan la estructura del suelo, la muerte de microorganismos aerobios, riesgo de contaminación, etc.
Para evitar esta compactación, durante el proceso de retirada se evitará manipular ésta si no está seca, o como mínimo presenta un grado de humedad menor del 75%.
Por otro lado, será especialmente estricto el prohibir el paso de maquinaria sobre este material una vez acopiado en su lugar definitivo. Se almacenará en capas delgadas que en suma no sobrepasen los 2 metros de altura, en un lugar llano para evitar el deslizamiento y consecuente pérdida de estos acopios.

- Conservación y tratamiento de la tierra vegetal:

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

- **Fauna:**

Con respecto a la protección de la fauna, en el caso de desarrollarse algunos de los proyectos contemplados como alternativas en el área funcional "ZONA NORTE.CONEXIÓN PUERTO CIUDAD" se procurará realizar una introducción gradual de las actividades más intensas de la obra para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies existentes en las áreas ajardinadas más cercanas.

No obstante, tal y como se describió en el inventario ambiental, se trata de una zona urbana completamente antropizada y desnaturalizada, por lo que la fauna existente es la normal de hábitos generalistas, por lo que no tendrán problemas en la adaptación a las áreas ajardinadas del entorno y/o sectores naturales anexos (entorno natural La Caldereta)).

b) PAISAJE

- **Medidas de integración paisajística:**

- Vegetación:
El mantenimiento de las superficies ajardinadas existentes y/o las plantaciones en los ajardinamientos proyectados por la ordenación (alternativas 1 y 2), son la medida correctora más adecuada para lograr una integración paisajística, manteniendo y mejorando un entorno portuario de alta calidad ambiental, factor muy importante ya que el conjunto del ámbito portuario presenta una alta incidencia visual debido al alto número de potenciales observadores.

- Mobiliario urbano:
Para favorecer la calidad ambiental del entorno portuario, todos aquellos elementos del mobiliario urbano que se vayan a instalar en las zonas peatonales, lugares de descanso, etc., tratarán de seguir el mismo diseño (materiales, formas, colores, etc.), de tal forma que se consiga una homogeneidad en el conjunto del ámbito ordenado, que confiera una sensación de orden, lo cual repercutirá de forma directa y positiva en la calidad ambiental.

- Nuevas edificaciones:
Como medida de integración paisajística y para darle al conjunto portuario una mayor calidad ambiental, es muy importante el acabado final de las edificaciones proyectadas, por lo que se tratará de emplear acabados que no causen un impacto en el medio, diseñando edificaciones que potencien de alguna medida el valor del paisaje del 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.

- **Seguridad vial:**

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

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

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

- **Labores de educación ambiental:**

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

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

De igual forma, en el caso de tratarse de obras asociadas al proyecto que finalmente se desarrolle en el área funcional "xxx" (alternativas 1 y 2), se diseñarán paneles informativos que instalados en las vallas de obra, minimicen el impacto visual a la vez que mantengan informado a los turistas de la obra a realizar, incluyendo simulaciones.

- **Acondicionamiento final del ámbito:**

Una vez finalizadas cualquier obra (obra de mantenimiento y/o obras asociada al proyecto que se pudiera desarrollar en el área funcional "ZONA NORTE.CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", se procederá a realizar un acondicionamiento final de todo el ámbito, consistente en la recogida de los restos de obras o residuos que pudieran quedar en la zona, así como rematar cada una de las acciones incluidas en los posibles proyectos.

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.

c) RESIDUOS

Se incluyen dentro de este apartado los posibles escombros que se pudieran generar durante la demolición de edificaciones e infraestructuras obsoletas, etc. Estos residuos de la construcción y demolición serán tratados por gestor autorizado (cumplimiento del *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición*).

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

Durante la fase de obra, los residuos asimilables a urbanos generados por el personal laboral, serán debidamente recogidos en recipientes comunes específicamente dispuestos, trasladándolos diariamente hasta los contenedores dispuestos en la zona de servicio del puerto para su retirada por gestor autorizado. El volumen diario estimado es 0,6 Kg/persona.

Los residuos peligrosos generados en las obras, serán gestionados cumpliendo estrictamente con la normativa vigente (gestión por gestor autorizado, tiempo de almacenamiento temporal en obra, etiquetado, etc.), debiendo estar almacenados en área debidamente acondicionada (superficie impermeabilizada, sobre cubetos de retención, con protección frente a inclemencias meteorológicas, etc.).

d) VERTIDOS

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

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

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.

e) ATMÓSFERA

e.1.- Emisiones polvo:

Las emisiones de polvo a la atmósfera generadas que se pudieran producir durante el desarrollo normal de cualquier obra, es sin duda uno de los impactos más fáciles de detectar y que a su vez podría generar molestias al uso residencial y de servicio más cercanos.

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

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

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

Los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias (SO_2, NO_x, CO, etc.) a la atmósfera.

e.2.- Emisiones de ruidos:

Los equipos móviles en este tipo de obras son los propios de las operaciones básicas, carga-descarga de materiales de obra y/o residuos y transporte.

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

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

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

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

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

e.3.- Emisiones lumínicas:

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

- Las luminarias deberán estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación.

- Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso.

En cualquier caso, las luminarias a instalar cumplirán con las determinaciones recogidas en las normas:

- 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)
- 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)

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.

2º.- MEDIDAS EN FASE OPERATIVA.

A continuación se describen las medidas correctoras de aplicación en el conjunto de la "Zona de servicio portuario", en fase operativa. No obstante, se incluye también un apartado en el que se indican medidas correctoras específicas a aplicar en algunas de las "unidades ambientales" definidas.

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

A) EN EL CONJUNTO DE LA "ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO":

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

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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) BIODIVERSIDAD

- **Conservación de plantaciones.**

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

El mantenimiento de las "palmeras" se realizará aplicando la normativa vigente, con el objeto de evitar la propagación del "picudo rojo":

- Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria (Phoenix canariensis) (B.O.C. 102, de 26.5.2006)

- ORDEN de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos Rhynchophorus Ferrugineus (Olivier) y Diocalandra Frumenti (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control

- Trabajos en Palmeras; manual de buenas prácticas (Ministerio de medio Ambiente y medio rural y marino - Gobierno de Canarias – Gestión del Medio Rural "GMR"),

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

El número de ejemplares de "rabo de gato" es poco significativo, estando localizados los ejemplares en un sector muy concreto. Pese a ello, para evitar la dispersión de las semillas, el procedimiento a seguir será:

- Método manual (más eficaz y ecológico):

Los pasos de forma esquematizada son los siguientes:

1. Se cortan y embolsan las espigas para evitar la propagación de las semillas al arrancar manualmente la planta.

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

- Método químico:

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

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

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

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

b) PAISAJE

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

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

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

Periódicamente se realizarán labores de limpieza en el interior del puerto, para evitar que aquellos residuos sólidos (bolsas, objetos de plástico, maderas, ruedas, cabos, etc.) y pequeños vertidos que pudiesen producirse, puedan salir de las aguas interiores.

- **Ajardinamientos.**

Se recomienda acometer la instalación de pantallas vegetales, o reforzamiento/aumento de las ya existentes, con el objeto de favorecer la calidad ambiental del entorno 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 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.

c) RESIDUOS

- **Gestión de residuos.**

La correcta gestión de los residuos durante esta fase operativa (tanto peligrosos como no peligrosos), siempre mediante gestor autorizado, es fundamental para mantener la buena calidad ambiental del entorno portuario.

Cuando las basuras u otros residuos sólidos asimilables a urbanos que produjera cualquier actividad, por sus características, no pudiesen ser retirados por el servicio habitual de recogida, deberán ser trasladados directamente al lugar adecuado para su vertido por cuenta del titular de la actividad.

- **Campaña de retirada de residuos.**

Se realizarán campañas puntuales de retirada de residuos y/o infraestructuras obsoletas, con el objeto de evitar la generación de áreas marginales que favorezcan el acopio incontrolado de residuos, generando un deterior de la calidad paisajística (hay que tener en cuenta la alta incidencia visual de la totalidad del ámbito portuario).

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

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

d) VERTIDOS

- Durante la fase operativa del Plan se ha de disponer de los medios necesarios para la correcta aplicación del PICCMA.

- Los desechos generados por los buques serán gestionados con estricto cumplimiento de la normativa vigente (convenio MARPOL).

- Aplicación del programa ROM 5.1-13 (Recomendaciones de Obras Marítimas, "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" -Ministerio de Fomento-), como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.

- Aplicación de las medidas que puntualmente pudiera indicar el Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales y el Programa de Gestión de Episodios Contaminantes, de la ROM 5.1-13.

e) ATMÓSFERA

- **Calidad del aire.**

- La Autoridad Portuaria podrá imponer las medidas correctoras que estime pertinentes cuando, previo informe técnico, se acredite que una salida de humos/partículas tiene sistemas de corrección manifiestamente mejorables, pudiendo en su caso producir la paralización de la actividad de resultar contaminaciones graves.

B) EN LAS "UNIDADES AMBIENTALES":

UA-1.- DÁRSENA PESQUERA

- **PAISAJE:** Se procederá al pintado de la superficie de la marina seca manchada con restos de pintura procedente del mantenimiento de las embarcaciones, con una capa de betún asfáltico (o similar). Posteriormente, con una frecuencia de dos años, se valorará la necesidad de pintar dicha superficie.

  De igual forma, se procederá al pintado de los tubos que conforman la estructura de las vallas que rodean el ámbito.

  Por otro lado, se procederá al pintado de los techos de las edificaciones que quedan más cerca del paseo marítimo con pintura de color verde, de tal forma que se favorezca la integración la vegetación de porte arbóreo/arbustivo que queda entre el paseo y las propias edificaciones. En estas zonas verdes, se favorecerá el aumento del apantallamiento vegetal (se recomienda la sustitución de las especies presentes por ejemplares de *Cocolobo uvifera* o *Schinus molle* (especies que favorecen la formación de un apantallamiento vegetal), minimizando de esta forma, la visión directa del área de servicio del puerto náutico pesquero.

  Finalmente, con una frecuencia de dos años, se valorará la necesidad de pintar y/o hacer labores de mantenimiento (incluye pintado) en las edificaciones/superficies/vallas visibles desde las zonas peatonales.

UA-2.- INDUSTRIAL-LOGISTICA

- **PAISAJE:** Se procederá a la limpieza periódica de los finos depositados en la superficie de rodadura anexa al edificio.

- **BIODIVERSIDAD:** Se procederá a la retirada de los ejemplares de "rabo de gato" (*Pennisetum setaceum*) y "tabaco moro" (*Nicotiana glauca*) localizado principalmente en el entorno de la escollera y en la explanada sin capa de pavimento asfáltico.

  La retirada de los ejemplares de *Pennisetum setaceum* se realizará según las determinaciones recogidas en el apartado anterior.

- **RESIDUOS:** Se procederá a la retirada de los residuos (restos de metal, bobinas de madera y bloques de hormigón) a vertedero autorizado y/o a su traslado a otro sector portuario donde queden ocultos a los observadores del paseo marítimo anexo.

UA-3.- MUELLE POLIVALENTE

- **PAISAJE:** se procederá a la reordenación de los usos existentes en la esquina que queda entre el margen sur del "Club náutico" y la zona peatonal urbana, con el objeto de mejorar su calidad ambiental.

  De igual forma, se procederá a la reordenación de los usos existentes bajo el "volado" de la zona peatonal que en sentido norte se dirige hacia el "Club náutico". Para favorecer la calidad paisajística, se procederá a la instalación de vallas de malla verde opaca, de tal forma que los materiales/maquinaria almacenada quede oculta.

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.

Estos dos sectores presentan una alta incidencia visual, dando una sensación de marginalidad por el desorden de usos y acopios de materiales y maquinaria, la cual no favorece la calidad paisajística de este sector del puerto.

UA-4.- RECREATIVO - DEPORTIVO:

- **PAISAJE:** No se detecta la necesidad de medidas correctoras específicas, salvo el mantenimiento de las zonas ajardinadas en buen estado de conservación.

  Por otro lado, en la superficie del antiguo mirador, se recomienda la instalación de bancos que permitan el usos de este espacios para descanso, así como la instalación de un papel informativo horizontal (para evitar la instalación de elementos verticales que obstaculicen la visión) donde se refleje mediante fotos de fácil sustitución el mirador en el antiguo puerto.

UA-5.- MUELLE RIBERA:

- No se detecta la necesidad de medidas correctoras específicas, salvo el mantenimiento en buen estado del sistema que dota de electricidad a los contenedores frigoríficos.

UA-6.- ZONA NORTE.CONEXIÓN PUERTO CIUDAD:

- **PAISAJE:** en la superficie donde se está desando el proyecto denominado *"Proyecto de actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma"*, se aplicarán tanto los condicionantes recogidos en la Declaración de Impacto Ambiental (BOE núm. 155, sábado 27 de junio de 2009, *"Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuación en el frente litoral de Santa Cruz de La Palma, Isla de La Palma"*) como las medidas correctoras recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental que no contradigan a la propia DIA.

- **PAISAJE/RESIDUOS:** hasta que comience la ejecución del proyecto destinado a dinamizar el encuentro "puerto-ciudad" (salvo que salga la alternativa 0), se procederá a la limpieza del perímetro de la superficie de aparcamiento existente (borde de encuentro con la zona peatonal), así como al pintado de las escaleras metálicas que dan acceso al área de aparcamiento desde la zona peatonal, con el objeto de mejorar la calidad paisajística de las superficie observables por parte de los numerosos usuarios del aparcamiento y/o los transeúntes que pasean o se desplazan por la zona peatonal.

- **PAISAJE:** se mantendrá en buen estado de conservación las edificaciones existentes; en el caso del edificio con el uso de oficinas (anexo al monumento de Blas Pérez González), se procederá a la mejora del acabado exterior procediendo al pintado de su fachado (se recomienda un color azul celeste o gris -como otros edificios del área de servicio-). En relación a la "casa de Los Indianos", se mantendrá su buen estado de conservación actual.

- **PAISAJE:** Las superficies ajardinadas se conservarán en buen estado, procediendo a la sustitución de los ejemplares enfermos o en mal estado de conservación, por ejemplares sanos de igual porte.

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.

UA-7.- EQUIPAMIENTO NÁUTICO:

- **RESIDUOS/PAISAJE:** No se detecta la necesidad de medidas correctoras específicas. No obstante, atendiendo al alto números de usuarios que presentan, se optimizará la gestión de los residuos, evitando el acopio de materiales en el entorno del edificio La Marina de La Palma.

UA-8.- DIQUE DEL ESTE:

- **RESIDUOS/PAISAJE:** El área de acopio de materiales/residuos bajo los tinglados anexos a la estación marítima, deberá quedar oculta a los potenciales observadores situados en lo alto del espaldón (zona de paseo).

  En relación a las papeleras, se procederá a su retirada, con el objeto de evitar que se acumulen/desborden los residuos que los usuarios del espaldón depositan en su interior. La ausencia de papeleras obliga a los usuarios a llevarse los residuos, depositándolos en sectores menos expuestos y visibles.

  Por otro lado, las papeleras metálicas tienden a estropearse (proceso normal de oxidación de los metales por efecto constante de la "maresía" -entorno húmedo que favorece la deposición de sal sobre las estructuras-), lo cual genera un mobiliario urbano de baja calidad estética, dando sensación de entorno descuidado.

  Finalmente, se procederá a la reubicación del punto de recogida de residuos situado en el acceso al espaldón (junto a la zona de paseo peatonal), a un entorno menos visible para los numerosos usuarios del paseo, y que su a su vez siga siendo funcional (que pueda ser usado por los servicios de puerto y accesible para los camiones de recogida de basura).

UA-9.- ZONA ACUÁTICA INTERIOR:

- No se detecta la necesidad de medidas correctoras diferentes a las especificadas para la "zona de servicio portuaria", estando éstas dirigidas al mantenimiento de la calidad del agua marina.

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 se incluye un **PRESUPUESTO ECONÓMICO ANUAL** del coste aproximado de la aplicación de las medidas correctoras y protectoras:

a.- BIODIVERSIDAD:

1.1.- Medidas dirigidas a la mejora de la biodiversidad:

P.A. Partida alzada a justificar ANUAL para el seguimiento de las medidas recogidas en el apartado "Biodiversidad" del Programa de Vigilancia Ambiental.

	Total
Partida alzada a justificar	3.000,00 €

TOTAL PARTIDA a.....3.000,00 euros.

b.- PAISAJE:

2.1.- Medidas dirigidas a la mejora de la calidad paisajística:

P.A. Partida alzada a justificar ANUAL para el seguimiento de las medidas recogidas en el apartado "Paisaje" del Programa de Vigilancia Ambiental.

	Total
Partida alzada a justificar	15.000,00 €

TOTAL PARTIDA b..... 15.000,00 euros.

c.- RESIDUOS:

3.1.- Medidas dirigidas a la mejora de la calidad ambiental:

P.A. Partida alzada a justificar ANUAL para el seguimiento de las medidas recogidas en el apartado "Residuos" del Programa de Vigilancia Ambiental.

	Total
Partida alzada a justificar	3.000,00 €

TOTAL PARTIDA c..... 3.000,00 euros.

d.- VERTIDOS:

4.1.- Medidas dirigidas a la mejora de la calidad de las aguas interiores:

P.A. Partida alzada a justificar ANUAL para el seguimiento de las medidas recogidas en el apartado "Vertidos" del Programa de Vigilancia Ambiental.

	Total
Partida alzada a justificar	2.500,00 €

TOTAL PARTIDA d..... 2.500,00 euros.

e.- ATMÓSFERA:

5.1.- Medidas dirigidas al mantenimiento de la calidad atmosférica:

P.A. Partida alzada a justificar ANUAL para el seguimiento de las medidas recogidas en el apartado "Atmósfera" del Programa de Vigilancia Ambiental.

	Total
Partida alzada a justificar	1.000,00 €

TOTAL PARTIDA e..... 1.000,00 euros.

TOTAL PRESUPUESTO ANUAL..... 24.500,00 €/año

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.e) DESCRIPCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES CUYA ELIMINACIÓN O UTILIZACIÓN SE CONSIDERA NECESARIA PARA LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO. EN PARTICULAR, SE JUSTIFICARÁ LA CANTIDAD Y PROCEDENCIA DE LAS AGUAS A EMPLEAR, LOS MÉTODOS O INSTALACIONES PREVISTAS PARA SU CAPTACIÓN, DEPURACIÓN Y REUTILIZACIÓN O VERTIDO, Y LA GENERACIÓN Y FORMA DE GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS DURANTE EL PROCESO DE EJECUCIÓN.

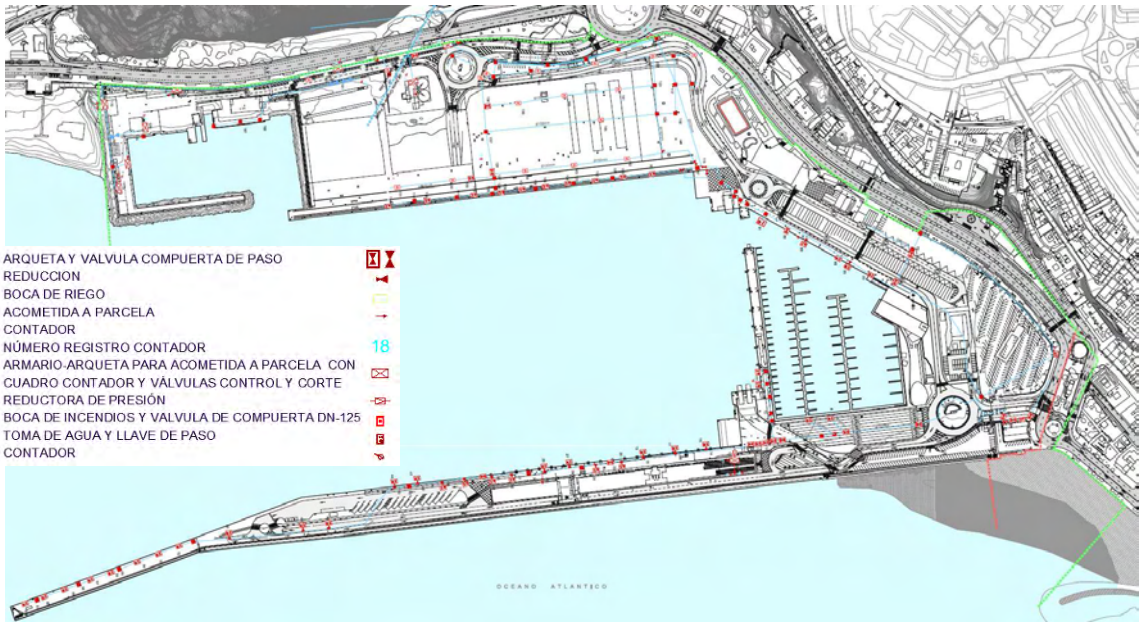
1º.- UTILIZACIÓN DE AGUA.

Las exigencias principales de este recurso en cuanto al desarrollo de las actividades objeto de este Plan, se pueden dividir en función de la demanda en la fase de construcción de proyectos puntuales (riegos correctores) y en la fase operativa del conjunto portuario (consumo en los servicios e industrias, zonas verdes, limpieza, etc.).

En cuanto a la demanda de agua que se utilizará en la fase de construcción, la utilización del recurso agua se limita a la corrección de las emisiones de partículas a la atmósfera generadas por el tráfico rodado en las superficies no asfaltadas, carga descarga de materiales, etc., siendo estas las fuentes emisoras normales de cualquier obra urbana. En cualquier caso, esta fase de obra hace referencia al proyecto a desarrollar en la "UA-4.- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO Y NO PORTUARIO COMPATIBLE CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA", las posibles obras a desarrollar son menores, ya que la ordenación mantiene los usos actuales.

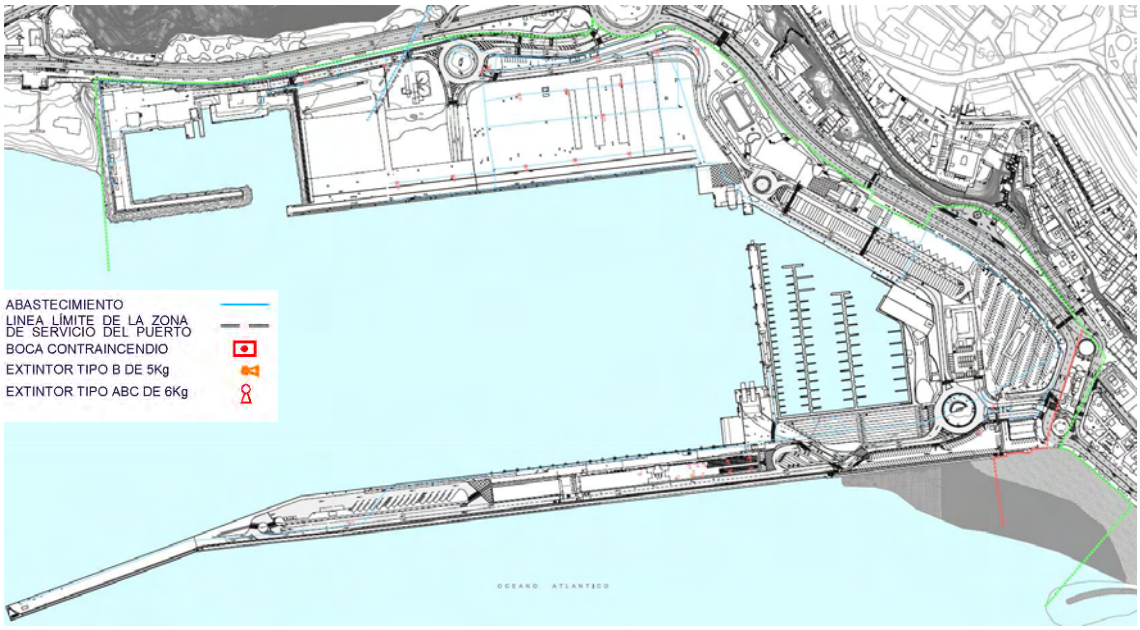
El consumo de agua estimado durante el período de obras será el normal de obras de edificación-urbanización. Para cubrir esta demanda diaria de agua (estimada en aproximadamente 50m^3/día mientras duren los movimientos de tierra y demoliciones), se podrá recurrir al agua de abasto público o mediante camiones cisterna, pudiendo utilizarse agua de mar y/o agua depurada, si lo autoriza la dirección de obra.

En la fase de funcionamiento la nueva ordenación del Plan, teniendo en cuenta que los usos contemplados en la ordenación se corresponden con los existentes en la actualidad (salvo lo referente al proyecto a desarrollar en la "UA-4.- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO Y NO PORTUARIO COMPATIBLE CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA", se contempla que el abastecimiento de agua para los servicios incluidos en el recinto portuario y riego de las zonas verdes y alcorques, se realizará aprovechando las mismas canalizaciones existentes en la actualidad.



Red de abastecimiento de agua actual (plano de información del PTE I-17)

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.



Red de contraincendio actual (plano de información del PTE I-19)

El proyecto a desarrollar en la zona de interacción "puerto-ciudad" desarrolla su propia red de abastecimiento. En este sector, el consumo de agua se asocia a una zona de comercial, estando limitada a las zonas verdes y servicios (baños y restauración).

En cuanto al consumo de agua para el ámbito de actuación, se asocia al de una zona industrial. En el **punto 6.a)** del presente ISA, se incluye un análisis de la evolución previsible del consumo de agua.

2º.- OTROS RECURSOS NATURALES.

Por tratarse de un Plan consistente básicamente en la ordenación de los usos y servicios ya existentes en la mayor parte del ámbito portuario, el consumo de algunos recursos naturales como puede ser la geología, geomorfología, hidrología e hidrogeología, no se va a producir, ya que se trata de una zona antropizada y urbanizada, donde en líneas generales se desarrollan los usos que actualmente presenta el suelo.

En cuanto a los recursos calidad del aire, paisaje, vegetación, fauna y suelos, si se puede valorar su afección o consumo, considerando su afección como poco significativa, llegando a ser en el caso de la variable paisaje el potencial impacto de signo "positivo" para la alternativa 2 planteada (la cual incluye la solución denominada "Plaza del Recinto Portuario". En el **punto 6, apartados a)** y **b)** del ISA, se valoró de forma detallada cada uno de estos recursos naturales.

Por otro lado, cualquier proyecto a desarrollar en la zona de servicio portuaria que en aplicación de la legislación ambiental vigente, fuera objeto de tramitación ambiental, contendrá un análisis de detalle, identificando y valorando de forma específica, entre otras cuestiones, el potencial consumo de recursos naturales.

En definitiva, y por todo lo expuesto, se considera poco significativa la eliminación o utilización de recursos naturales, ya que las determinaciones del PTEPLP se harán efectivas en áreas antropizadas, donde los usos portuarios ya existen y por lo tanto los recursos naturales o no existen o están condicionados por el normal desarrollo de la actividad 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 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.

7. RESUMEN Y MEDIDAS DE SEGUIMIENTO SEGÚN LOS SIGUIENTES APARTADOS:

7.a) UN RESUMEN DE LAS RAZONES DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PREVISTAS Y UNA DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN, INCLUIDAS LAS DIFICULTADES (COMO DEFICIENCIAS TÉCNICAS O FALTA DE CONOCIMIENTO O EXPERIENCIA) QUE PUDIERAN HABERSE ENCONTRADO A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA.

En relación al planteamiento de alternativas de ordenación en el ámbito del Plan Territorial Especial del Puerto, se remite a lo ya indicado al respecto en el **apartado 6.c)** del presente ISA.

7.b) UNA DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO PARA IDENTIFICAR CON PRONTITUD LOS EFECTOS ADVERSOS NO PREVISTOS Y PERMITIR LLEVAR A CABO LAS MEDIDAS ADECUADAS PARA EVITARLOS.

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.

La **Ley 9/2006**, de 28 de abril, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, en su **artículo 15** "Seguimiento", recoge:

> *"1. Los órganos promotores deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de los planes y programas, para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. El órgano ambiental correspondiente participará en el seguimiento de dichos planes o programas.*
>
> *2. Para evitar duplicidades podrán utilizarse mecanismos de seguimiento ya existentes."*

1º.- LABORES OBJETO DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL EN APLICACIÓN DE LAS CONSIDERACIONES AMBIENTALES RECOGIDAS EN ESTE PLAN ESPECIAL:

En este apartado se procederá a reflejar en un cuadro resumen aquellas medidas correctoras, protectoras y compensatorias recogidas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental. En el mismo cuadro se incluirán aspectos como:

- Punto de aplicación medida correctora (obra puntual o en el ámbito portuario).
- Metodología de verificación y de seguimiento y control.
- Periodicidad labores de verificación y/o seguimiento y control.
- Frecuencia informe.

El **Programa de Vigilancia Ambiental** adjunto (en adelante PVA), sigue la estructura e indicaciones que establece la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, donde se han de diferenciar las 4 etapas siguientes:

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

La finalidad de este PVA es la de comprobar la distribución y corrección de los impactos negativos previstos, y especialmente de los no previstos durante el Seguimiento Ambiental del

Plan Territorial Especial que se efectúe, asegurando así el desarrollo de nuevas medidas correctoras y/o compensatorias.

Para ello, se hace necesaria tanto la planificación sistemática de las labores de seguimiento ambiental, como de una organización de la información necesaria para el estudio de la evolución de los impactos medioambientales.

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

En definitiva, el PVA permite determinar el grado de cumplimiento de las medidas ambientales definidas y valorar su eficacia.

A continuación se incluyen los **CUADROS** que conforman el PVA:

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	MEDIDAS CORRECTORAS	PUNTO DE APLICACIÓN	METODOLOGÍA	PARÁMETRO DE CONTROL		
a BIODIVERSIDAD	**1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:** • Plantación de especies recomendadas para las zonas verdes; cumplimiento de las consideraciones técnicas de estas plantaciones (dimensiones de los hoyos, volumen tierra vegetal, volumen de los primeros riegos, etc.). • Cumplimento de las indicaciones técnicas referente a los trasplantes. • Recuperación del volumen de tierra vegetal; cumplimiento de las consideraciones técnicas para su manejo). • Introducción gradual de las actividades más intentas de las obras para permitir la redistribución espacial de la avifauna urbana existente en zonas verdes. **2º.- FASE OPERACIONAL:** **a) Zona de Servicio del Puerto:** • Las zonas verdes se mantendrán en perfecto estado de conservación, procediendo a su limpieza, tratamientos fitosanitarios y a la sustitución de marras. • Retirada de los ejemplares de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*). • Mantenimiento de "palmeras" aplicando normativa vigente, con el objeto de evitar la propagación del "picudo rojo": - *Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria (Phoenix canariensis) (B.O.C. 102, de 26.5.2006)* - *ORDEN de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos Rhynchophorus Ferrugineus (Olivier) y Diocalandra Frumenti (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control* - *Trabajos en Palmeras; manual de buenas prácticas (Ministerio de medio Ambiente y medio rural y marino - Gobierno de Canarias – Gestión del Medio Rural "GMR").* • Mantenimiento calidad agua marina (retirada de residuos flotanto) **b) Áreas Funcionales:** • Industrial logística: Retirada de los ejemplares de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).	-Obras proyectadas. -Conjunto del ámbito portuario.	-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.	- Zonas verdes en buen estado de conservación.	Semestral	Anual

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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 DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		ETAPA DE VERIFICACIÓN	ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	FRECUENCIA VERIF. Y S-C.	ETAPA EMISIÓN INFORMES *1
	MEDIDAS CORRECTORAS	PUNTO DE APLICACIÓN	METODOLOGÍA	PARÁMETRO DE CONTROL		
b PAISAJE	**1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:** • Medidas de integración paisajística recomendadas: realización/mejora de pantallas vegetales, mobiliario urbano homogéneo, ejecución de nuevas edificaciones con calidad arquitectónica estudiando su integración con caso histórico. • Aplicación de medidas de seguridad vial: limpieza de viarios anexos a zona en obras, instalación de señalización de seguridad y revisión de posibles deterioros del pavimento asfáltico. • Realización de labores de educación ambiental en todas las obras que se realicen en el ámbito portuario. • Una vez finalizadas las obras se procederá a la limpieza y acondicionamiento del ámbito (remate de obra, retirada de residuos, etc.). **2º.- FASE OPERACIONAL:** **a) Zona de Servicio del Puerto:** • Mantenimiento en perfecto estado de conservación de las infraestructuras portuarias y mobiliarios urbano. • Limpieza periódica de las dársenas portuarias. • Las zonas verdes se mantendrán en perfecto estado de conservación, procediendo a su limpieza, tratamientos fitosanitarios y a la sustitución de marras. • Reforzamiento de las pantallas vegetales (sector sur portuario) para favorecer la integración paisajística de las infraestructuras portuarias en la trama urbana. **b) Áreas Funcionales:** Dársena Pesquera: mantenimiento y pintado de las edificaciones y vallas; pintado del suelo de la marina seca. Industrial logística: limpieza periódica de finos depositados. Muelle-polivalente: reordenación de los usos/maquinaria/acopios existentes en la esquina que queda entre el margen sur del "Club náutico" y la zona peatonal urbana, y bajo el "volado" de la zona peatonal. Club náutico: mejora del antiguo mirador (mantenimiento de barandilla, instalación de bancos y panel informativo. Zona norte. Conexión puerto-ciudad: limpieza del perímetro exterior del área de aparcamiento y adecuado mantenimiento de escaleras de acceso; mejora del acabado exterior de la edificación con usos terciario (se recomienda el pintado en color gris o azul celeste.	-Obras proyectadas. -Áreas funcionales indicadas. -Conjunto del ámbito portuario.	-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.	- Ausencia de acopios de residuos inertes. - Ausencia de residuos flotando en aguas interiores. - Ausencia de residuos y sp. vegetales en mal estado de conservación en zonas verdes.	Semestral	Anual

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 DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		**ETAPA DE VERIFICACIÓN**	**ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL**	**FRECUENCIA VERIF. Y S-C.**	**ETAPA EMISIÓN INFORMES** *1
c RESIDUOS	**1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:** • Traslado inmediato a vertedero autorizado de los residuos de la construcción y demolición generados durante las obras (por gestor autorizado). • Traslado diario de los residuos asimilables a urbanos generados por el personal de obra, hasta el contenedor más cercano para su gestión por gestor autorizado. • Gestión de residuos (peligrosos y no peligrosos) por gestor autorizado. • Cumplimiento estricto de normativa, en relación a residuos peligrosos; almacenamiento temporal en obra de los residuos peligrosos en área habilitada (superficie impermeabilizada, instalación de "tinglado" protector frente a la climatología -sol y lluvia- y almacenamiento de residuos sobre de cubeto receptor ante posibles vertidos accidentales. **2º.- FASE OPERACIONAL:** **a) Zona de Servicio del Puerto:** • Correcta gestión de los residuos peligros y no peligrosos generados; cumplimiento de normativa vigente. • Realizar campañas puntuales de retirada de infraestructuras obsoletas, residuos y/o elementos desordenados que generen pérdida de calidad paisajística en sectores de alta incidencia visual desde espacios libres públicos. **b) Áreas Funcionales:** Industrial logística: retirada de residuos inertes y ordenamiento de maquinaria/remolques. Zona acuática interior: Limpieza periódica de la dársenas portuaria (residuos flotando).	-Obras proyectadas.. -Conjunto del ámbito portuario.	-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales.	- Ausencia de residuos en el ámbito (terrestre y marino). - Registros de correcta gestión de residuos (peligrosos y no peligrosos).	Semestral	Anual

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 DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		**ETAPA DE VERIFICACIÓN**	**ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL**	**FRECUENCIA VERIF. Y S-C.**	**ETAPA EMISIÓN INFORMES** *1
d VERTIDOS	**1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:** • Inertización y traslado a vertedero autorizados de cualquier vertido accidental. • Cambios de aceite en taller homologado o en área impermeabilizada creada a tal efecto autorizada por la Autoridad Portuaria. • Cumplimiento estricto de normativa, en relación a residuos peligrosos; almacenamiento temporal en obra de los residuos peligrosos en área habilitada (superficie impermeabilizada, instalación de "tinglado" protector frente a la climatología -sol y lluvia- y almacenamiento de residuos sobre de cubeto receptor ante posibles vertidos accidentales. **2º.- FASE OPERACIONAL:** **a) Zona de Servicio del Puerto:** • Presencia de medios necesarios para el correcto desarrollo del PICCMA. • Gestión de los desechos de los buches cumpliendo estrictamente con el convenio MARPOL. • Aplicación de las medidas recogidas en el programa ROM 5.1-13 • Aplicación de las medidas que puntualmente pudiera indicar el "Plan de vigilancia sistemático de la calidad de las aguas marinas.	-Obras proyectadas. -Conjunto del ámbito portuario.	-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales. - Toma de muestras de agua y sedimentos.	- Ausencia de vertidos peligrosos en obra. - Calidad del agua marina y sedimentos dentro de los niveles permitidos por la normativa vigente.	Semestral	Anual

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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 AVANCE DEL " PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA " APROBADO POR EL CONSEJO DE GOBIERNO INSULAR EN LA SESIÓN CELEBRADA EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2014.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
	MEDIDAS PROPUESTAS		**ETAPA DE VERIFICACIÓN**	**ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL**	**FRECUENCIA VERIF. Y S-C.**	**ETAPA EMISIÓN INFORMES** *1
e ATMÓSFERA	**1º.-FASE PREOPERACIONAL-OBRAS:** • **e1.- Emisiones de polvo:** - Control emisiones de polvo en obras (riegos de superficies de rodadura y acopio, carga de camiones tapada con lona, etc.) - Mantenimiento de maquinaria en buen estado (ITV al día). • **e2.- Emisiones de ruido:** - Cumplimiento de los horarios de trabajo indicados por la Autoridad Portuaria. - Instalación de cerramiento perimetral en obra. - Cumplimiento de las indicaciones recogidas en el Real Decreto 212/2002 referente a emisiones sonoras de maquinaria en uso al aire libre. • **e3.- Emisiones lumínicas:** Los criterios a seguir por las luminarias son: - Las luminarias para alumbrado vial deben estar construidas de modo que toda la luz emitida se proyecte por debajo del plano horizontal tangente al punto más bajo de la luminaria. Se procurará que las luminarias sean instaladas sin ninguna inclinación. - Las instalaciones de alumbrado vial dispondrán de sistemas de control del flujo luminoso. **2º.- FASE OPERACIONAL:** **a) Zona de Servicio del Puerto:** - La Autoridad Portuaria podrá imponer las medidas correctoras que estime pertinentes cuando, previo informe técnico, se acredite que una salida de humos/partículas causa perjuicios a terceros o tiene sistemas de corrección manifiestamente mejorables. Pudiendo en su caso producir la paralización de la actividad. **b) Áreas Funcionales:** • **E2.- Emisiones de ruido:** Muelle de ribera: mantenimiento sistema de toma eléctrica para contenedores frigoríficos	-Obras proyectadas. -Conjunto del ámbito portuario.	-Verificación mediante observación directa por técnico ambiental de las medidas ambientales	• **e1.- Emisiones de polvo:** Ausencia de deposición de partículas en zonas verdes (hojas de vegetación). • **e2.- Emisiones de ruido:** Realización de mediciones con sonómetro homologado de acuerdo con Orden ITC/2845/2007 • **e3.- Emisiones luminosas:** Cumplimiento de: - 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) - 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)	Semestral	Anual

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

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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 DIA 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

Asimismo, y como complemento al PVA, cabe destacar como objetivo ambiental del Plan, la aplicación del programa "**Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM) versión 5.1-13 "Calidad de aguas litorales en áreas portuarias" (editado por Puertos del Estado)"**, como instrumento para integrar la calidad de las aguas en el modelo de gestión portuaria.

En cuanto a la empresa prestadora de los servicios de gestión de los residuos portuarios, hay que destacar que tiene implantados los sistemas de gestión ambiental y de calidad **ISO 14001 e ISO 9001**. Con la implantación de estos sistemas de gestión se asegura la correcta gestión de los residuos.

Finalmente, en todo el ámbito portuario, para la recepción de desechos generados por buques la Autoridad Portuaria aplica el **Convenio MARPOL** a partir de protocolos de actuación definidos.

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.

7.c) UN RESUMEN NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN FACILITADA EN VIRTUD DE TODO LO ANTERIOR.

- **ANTECEDENTES**

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA) relativo al Documento de Avance del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma (en adelante PTEPLP), se realiza a petición de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, siendo el Director Redactor del PTEPLP el Arquitecto D. Ángel Caro y D. Joaquín Mañoso (CARO & MAÑOSO, ARQUITECTOS ASOCIADOS S.L.P.)

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*, siendo en el caso concreto del PTEPLP el documento de referencia para la elaboración del ISA el de un instrumento de desarrollo, con la peculiaridad de que se incluye una fase de AVANCE por ser un Plan Territorial Especial.

Este INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL ha sido elaborado por la empresa Evalúa Soluciones Ambientales, S.L.

- **AMBITO DE ACTUACIÓN**

La zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de La Palma (ámbito del PTE) presenta toda la superficie con desarrollo de usos portuarios, los cuales se ajustas a los usos permitidos en la zonificación del PUEP (Plan de Utilización de Espacios Portuarios) vigente. Se adjunta imagen con la zona de servicio portuaria:

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

- **ESPACIOS NATURALES SOMETIDOS A PROTECCIÓN**

La zona de servicio el Puerto de Santa Cruz de La Palma, no está incluida dentro de Espacios Naturales Protegidos (ENP) incluidos en la Red Canaria, ni tampoco incluye a elementos sometidos a protección incluidos en la Red Natura 2000 (donde se incluyen las Zonas Especiales de Conservación -ZEC- y las Zonas de Especial Protección para Aves -ZEPA-).

El ENP más cercano, se corresponde con el Monumento Natural Risco de La Concepción (P-7); Este ENP es también ASE (Área de Sensibilidad Ecológica) en toda su extensión. De igual forma, las ZEC más cercanas se corresponden con "Risco de La Concepción" y "Riscos de Bajamar". Todos ellos quedan anexos al puerto, en su sector sur (ver imagen):

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.

- **ELEMENTOS CON VALOR AMBIENTAL**

La zona de servicio del Puerto se corresponde prácticamente en su totalidad con terrenos ganados al mar, por lo que estos carecen de toda naturalidad. Los únicos elementos con valor natural, se corresponde con las zonas ajardinadas, las cuales en algunos sectores es amplia.

Dentro de estas zonas ajardinadas destaca únicamente el interés de los ejemplares de palmeras canarias y dragos (plantados y por lo tanto de carácter ornamental), no solo por estar sometidas a protección, sino por el porte que presentan, siendo unos elementos singular del paisaje.

TAXON	DIRECTIVA HÁBITATS	Orden de Flora	CCEP	LESPRE	CEEA
Phoenix canariensis *	-	Anexo II	-	-	-
Dracaena draco *	-	Anexo II	-	-	-

* Ejemplares ornamentales plantados en jardineras y alcorques de la zona de servicio portuaria.

Orden de Flora: Orden de 20 de Febrero de 1991, sobre protección de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias
LESRPE y CEEA: *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.* (RPE: Régimen de Protección Especial)
CCEP*:* Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario *de Especies Protegidas.*
Dir. Hábitat: Dir. 97/62/CEE DEL CONSEJO, de 27 de octubre de 1997 por la que se adapta al progreso científico y técnico la Dir. 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Por otro lado, se identifica con valor ambiental, a la zona de encuentro entre el puerto y el casco histórico (entorno de la Plaza de La Constitución y Calle real), lo cual queda recogido en el ISA en numerosos apartados, planteando diferentes alternativas en este punto de encuentro puerto-ciudad.

• OBJETIVOS AMBIENTALES DEL PLAN

El presente ISA establece una serie de objetivos y criterios ambientales concretos, 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 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.

- 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.

• CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LAS ALTERNATIVAS

Para valorar la capacidad de acogida de las determinaciones del Plan, se elabora un cuadro donde cada una de las unidades ambientales definidas, a las cuales se les ha asignado un grado de sensibilidad ambiental (ver apartado 5. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL ÁMBITO ORDENADO del ISA), se cruza con la ordenación de cada una de las 3 alternativas, concluyendo para cada una de ellas su capacidad de acogida:

UNIDAD AMBIENTAL	SENSIBILIDAD AMBIENTAL	CAPACIDAD DE ACOGIDA
UA-1 **"Dársena pesquera"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-2 **"Industrial-logística"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-3 **"muelle polivalente"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA** (sector con alta incidencia visual; usos portuarios más duros que han de mantenerse alejados del centro urbano)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-4 **"Recreativo-deportivo"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA-BAJA** (sector de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-6 **"Zona norte. Conexión Puerto-Ciudad"**	- **ALTA** (ejemplares de *Phoenix canariensis* y *Dracaena draco*) - **ALTA** (paisaje histórico/superficie de encuentro entre el "puerto" y el "casco histórico" - **MEDIA** (franja litoral) - **BAJA** (gasolinera)	Alt0: **ALTA** Alt1: **BAJA** Alt2: **ALTA**
UA-7 **"Equipamiento náutico"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA** (sector con alto número de usuarios y de alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-8 **"Dique del este"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- MEDIA** (sector con alto tránsito de pasajeros y usuarios en las áreas de peatonales/esparcimiento; alta incidencia visual)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**
UA-9 **"Zona aguas interiores"**	Ausencia de valores bióticos, abióticos y/o culturales **- BAJA** (biocenosis propia de entornos portuarios sin valor ecológico)	Alt0: **ALTA** Alt1: **ALTA** Alt2: **ALTA**

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.

Por lo tanto, se CONCLUYE que, atendiendo a la descripción de la problemática ambiental existente en el ámbito de estudio, atendiendo a las limitaciones de uso del territorio definidas, y

tras analizar la ordenación propuesta en el Plan Territorial Especial para cada una de las tres alternativas planteadas, y valorar sus repercusiones ambientales, se puede concluir que la CAPACIDAD DE ACOGIDA por el territorio en relación a la ordenación propuesta en las "alternativas 0" y "2" es ALTA, ya que en ellas se conservan/protegen/no se afectan las zonas valoradas con sensibilidad ambiental. En relación a la "alternativa 2", ésta, además cumple con los objetivos y criterios dirigidos a la mejora y protección ambiental definidos en el PTE.

En relación a la "alternativa 1", pese a que en su conjunto conserva/protege las zonas valoradas con sensibilidad ambiental, en el caso concreto del proyecto a desarrollar en el área funcional "ZONA NORTE. CONEXIÓN PUERTO CIUDAD", no conserva el valor del paisaje histórico en esa zona de encuentro puerto-ciudad histórica, generando un significativo deterioro del mismo, el cual, además sería irrecuperable debido a su significativa dimensión y rigidez arquitectónica.

- **MEDIDAS CORRECTORAS Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL**

El ISA contempla medidas correctoras de aplicación en el conjunto de la "Zona de servicio portuario", en fase operativa. De igual forma, también incluye un apartado en el que se indican medidas correctoras específicas a aplicar en algunas de las "unidades ambientales" definidas.

Para facilitar la identificación de las medidas correctoras tanto en el "presupuesto" del ISA como en el "programa de vigilancia ambiental", las medidas de aplicación en el conjunto de la "Zona de servicio portuario" se han agrupado por las variables ambientales identificadas (Biodiversidad, Residuos, Vertidos, Paisaje y Atmósfera).

El presupuesto anual recogido en el ISA para el desarrollo de estas medidas correctoras/protectoras asciende a la cantidad de 24.500 euros/año.

Hay que destacar que para la verificación de la eficacia de las medidas correctoras el ISA incluye un Programa de Vigilancia Ambiental, siendo uno de sus objetivos concluir sobre la necesidad de aplicar nuevas medidas correctoras, así como ver el grado de cumplimiento de estas medidas.

B) PLANOS DE INFORMACIÓN

1. Entre los planos de información, deberán figurar, además de los exigidos por la normativa urbanística, los que hagan referencia a los siguientes aspectos:	
a) Definición gráfica de los aspectos de la información urbanística del inventario territorial del punto A.3.	**Planos de la Memoria Información:** I-01 a I-22 Planos que reflejan el estado actual del puerto y su entorno **Planos del ISA:** ISA-1 Situación, ENP y Red Natura 2000 ISA-2 Ortoimagen ISA-3 Zonificación PUEP vigente y Áreas funcionales ISA-4 Geología ISA-5 Mapa de vegetación ISA-6 Estado actual: ajardinamientos, hidrología y edificaciones
b) Expresión gráfica del diagnóstico ambiental.	**Planos del ISA** ISA-7 Diagnóstico ambiental: unidades ambientales y capacidad de acogida
c) Definición sintética de las alternativas planteadas.	ISA-8 Alternativas y simulaciones
2. Los planos de ordenación cumplirán las siguientes condiciones:	
a) Se redactarán con el nivel de concreción preciso para proporcionar una imagen acabada de la alternativa morfológica que plantea, incluyendo la documentación gráfica necesaria para una mejor comprensión de las características físicas de la misma, a los efectos de una total percepción por el órgano que tenga encomendada su aprobación definitiva.	**Planos de la Memoria de Ordenación:** A-01 Áreas funcionales y Ordenación A-02.03 Alternativa 0: Usos pormenorizados A-02.04 Alternativa 0: Parámetros A-03.03 Alternativa 1: Usos pormenorizados A-03.04 Alternativa 1: Parámetros A-04.03 Alternativa 2: Usos pormenorizados A-04.04 Alternativa 2: Parámetros
b) Incluirán planos y documentos gráficos en que se analice el impacto paisajístico de la actuación desde los puntos de vista habituales, mediante perspectivas u otros medios de representación, de las situaciones actual y previsto, y su contraste con el medio rural o el tejido urbano adyacente.	**Planos del ISA:** ISA-8 Alternativas y simulaciones En la memoria del ISA se incluyen fichas donde se valora la percepción paisajística de cada área funcional (apartado 3.b). **Planos de la Memoria de Ordenación:** A-02.02 Alternativa 0: Perfiles A-03.02 Alternativa 1: Perfiles A-04.02 Alternativa 2: Perfiles

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. Las ordenanzas reflejarán, además del contenido exigido en la legislación urbanística las determinaciones establecidas en el artículo 13 del Decreto 35/1995 que tuvieran un carácter normativo.	El ISA cumple con todas las determinaciones establecidas en el Decreto 35/95, Ley 9/2006 y en la Resolución de 28 de diciembre de 2006. Por otro lado, la Disposición Adicional segunda de las Normas Urbanísticas en esquema del Plan, recoge de forma expresa una síntesis de las medidas correctoras de aplicación durante el desarrollo de cualquier de las alternativas recogidas en la ordenación propuesta. El PTE asumirá todas las determinaciones ambientales recogidas en el ISA, así como las nuevas que pudieran establecerse a lo largo de la tramitación administrativa del Plan, lo cual quedará reflejado en el documento normativa, tanto del documento de Aprobación Inicial como en el de Aprobación Definitiva.

C) DETERMINACIONES: El planeamiento urbanístico de desarrollo contendrá además de las determinaciones ambientales propias de su naturaleza y finalidad, las determinaciones que tuvieran carácter normativo expresadas en el artículo 13 del Decreto 35/1995.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) cumple con todas las determinaciones establecidas en 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*, con la peculiaridad de que se tramita un primer documento de Avance (por ser un PTE, tal y como se justificó en los antecedentes), en el que se plantean, exponen y valoran diferentes alternativas, poniéndolas en conocimiento de la opinión pública y de las administraciones, y su posterior valoración mediante la presentación de alegaciones e informes.

Por otro lado, la Disposición Adicional segunda de las Normas Urbanísticas en esquema del Plan, recoge de forma expresa un resumen de las medidas correctoras de aplicación para el posterior desarrollo de la ordenación propuesta, así como las medidas a determinar para cada Área Funcional y de ordenación en la ficha correspondiente.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.

D) PLAN DE ETAPAS: El Plan de Etapas incorporará el programa de actuaciones con contenido ambiental, describiendo la forma de gestión y señalando los parámetros objeto de control.

En el apartado 7.b) del presente ISA, se incluye un Programa de Vigilancia Ambiental a través del cual se verificará el cumplimiento de las actuaciones ambientales propuestas en relación con las actuaciones previstas (alternativas) y se realizarán labores de control y seguimiento de las mismas, con el fin de comprobar su eficacia. Estas medidas serán de aplicación en la alternativa elegida durante la tramitación ambiental del Plan.

E) ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO: El Estudio Económico-Financiero incluirá la evaluación económica de la implantación y gestión de las medidas ambientales programadas con un apartado sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan.

En el apartado 6.d) de medidas correctoras del ISA, se incluye el coste de la verificación y seguimiento de la correcta aplicación y efectividad de las medidas recogidas.

F) CRITERIOS E INDICADORES AMBIENTALES Y PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), un indicador es un "(...) *parámetro, o el valor resultante de un conjunto de parámetros, que ofrece información sobre un fenómeno, y que posee un significado más amplio que el estrictamente asociado a la configuración del parámetro".* Por su parte, la Agencia Europea de Medio Ambiente considera que un indicador es "(...) *un valor observado representativo de un fenómeno determinado. En general, los indicadores cuantifican la información mediante la agregación de múltiples y diferentes datos. La información resultante se encuentra pues sintetizada. En resumen, los indicadores simplifican una información que puede ayudar a revelar fenómenos complejos".*

En términos coloquiales, un indicador ambiental no es más que una estadística que ofrece información más allá del dato mismo, permitiendo un conocimiento más comprensivo de la realidad que se pretende analizar, según la escala de análisis. En definitiva, un indicador es una medida de una parte observable de un fenómeno que permite valorar otra porción no observable del fenómeno. Se convierte pues, en una variable que, de manera sucinta y científicamente válida, debe indicar determinada información sobre una realidad que no se conoce de forma completa o directa.

Un indicador ambiental es una variable que, mediante síntesis de información, pretende reflejar el estado del medio ambiente o de algún aspecto del mismo en un momento y en un espacio determinado, adquiriendo por ello un gran valor como herramienta en los procesos de evaluación y de toma de decisiones sobre los problemas ambientales. Para ello, un indicador ambiental debe cumplir una serie de requisitos fundamentales:

- Ser instrumentos de comunicación.
- Estar basados en conocimientos científicos y en datos fiables.
- Contener una información que sea representativa.
- Ser capaz de señalar los cambios de tendencia.
- Proporcionar información de relevancia.
- Ser simple y claro.
- Ayudar a la toma de decisiones.
- Permitir comparaciones interterritoriales.

Siendo de destacar la dificultad que entraña el obtener datos de buena calidad, los indicadores ambientales que se proponen en el caso que nos ocupa son los siguientes, pudiéndose determinar nuevos en caso de que se considerase necesario y oportuno en función del desarrollo del sector en estudio.

- Calidad del agua.
- Empresas con Sistemas de Gestión Medioambiental.

Para la elección de los mismos se ha tenido en cuenta el **Banco Público de Indicadores Ambientales (BPIA), del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente**.

A continuación se detalla la hoja de METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES AMBIENTALES propuestos.

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.

CALIDAD DE LAS AGUAS EN ÁREAS PORTUARIAS
1. **Denominación:** Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias.
2. Definición del indicador: El plan de calidad ambiental que aplica la Autoridad Portuaria para hacer el seguimiento de la calidad de las aguas portuarias, conforme a la ROM 5.1-13, Recomendación sobre la Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias incluye muestreos en diferentes puntos. Este indicador, como mínimo hará referencia a 2 puntos de muestreo por UGAP (Unidades de Gestión Acuática Portuaria) muy modificadas, los cuales quedarán georreferenciados en coordenadas UTM. Teniendo como referencia la ROM 5.1-13, el resultado de los muestreos realizados, deberá concluir que la calidad ambiental es "Buena", "Moderada", "Deficiente" o "Mala".
3. Relevancia ambiental: Junto con la conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente y la protección de la salud humana, una parte importante de la política comunitaria en materia de aguas tiene como objetivo proteger público de la contaminación (ya sea continua como accidental).
4.- Periodicidad de actualización: Anual
5.- Metodología de cálculo: Aportada por la fuente.
6.- Variables *Denominación:* Aportada por la fuente *Unidades:* UGAP (Unidades de Gestión Acuática Portuaria) muy modificadas calificadas según su calidad ambien "Buena", "Moderada", "Deficiente" o "Mala".
7.- Unidad de medida del indicador: en cada UGAP se concluirá su calidad ambiental "Buena", "Moderada", "Deficiente" "Mala".
8.- Ámbito de aplicación: Aguas interiores portuarias.
9.- **Fuente:** Plan de Calidad Ambiental las Aguas que la Autoridad Portuaria desarrolla en el Puerto de Santa Cruz (aplicación de la ROM 5.1 "Recomendaciones de Obras Marítimas").

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.

EMPRESAS CON SISTEMAS DE GESTIÓN DE GESTIÓN AMBIENTAL (ISO 14.001 y EMAS)

1. Denominación: Empresas con Sistemas de Gestión Ambiental.

2. Definición del indicador: Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

3. Relevancia ambiental: El número de empresas acogidas a sistemas de gestión ambiental indica una mayor sensibilización ambiental del sector empresarial, al ser un acto voluntario dirigido a la evaluación y mejora de su comportamiento ambiental.

4.- Periodicidad de actualización: Anual.

5.- Metodología de cálculo: presentación directa, por parte de las empresas adheridas, de los certificados acreditativos.

6.- Variables
ISO 14.001
Denominación: empresas adheridas a sistema ISO 14.001
Unidades: número
EMAS
Denominación empresas adheridas a sistema EMAS
Unidades: número

7.- Unidad de medida del indicador: % de empresas adheridas a los sistemas EMAS o ISO 14.001 (nº de empresas respecto al total de ellas).

8.- Ámbito de aplicación: zona de servicio portuaria

9.- Fuente: certificaciones aportadas por empresa acreditadas.

10.- Observaciones.

-Entre otras, las acciones que se derivan de la aplicación del Reglamento 1221/2009 (CE), de 25 de noviembre, son:

- El establecimiento y aplicación de sistemas de gestión medioambiental en las empresas y la evaluación sistemática, objetiva y periódica de su funcionamiento.
- La difusión de la información sobre comportamiento ambiental.
- La implicación activa de los propios trabajadores de la empresa, que se logra mediante una formación profesional de carácter permanente.

-Otro de los sistemas de gestión ambiental en las empresas es la ISO 14.001. La serie ISO 14.000 es un conjunto voluntario de normas destinadas a alcanzar la implicación ambiental de las organizaciones. Las normas han sido elaboradas por la ISO en el seno del comité TC207, cuyo objetivo consiste en desarrollar un enfoque común de los sistemas de gestión ambiental que sea reconocido internacionalmente. La ISO 14.001 fue adoptada en 1996 como norma internacional para orientar la elaboración de sistemas de gestión ambiental. El SGA ISO 14.001 se define como: *"la parte del sistema general de gestión que comprende la estructura orgánica, actividades de planificación, responsabilidades, prácticas, procedimientos, procesos y recursos para elaborar, implantar, ejecutar, revisar y mantener la política ambiental"*. (ISO 14.001, 1996).

- El número de empresas acogidas a sistemas de gestión ambiental puede indicar una mayor sensibilización ambiental del sector.

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.

BIENESTAR SOCIAL
1. Denominación: Bienestar social.
2. Definición del indicador: El indicador reflejará a partir del número de quejas recibidas por registro de entrada, el grado de aceptación social de las actividades que se desarrollan. De igual forma, podrá actuar como mecanismo capaz de reflejar las necesidades de los usuarios y/o del entorno urbano, con el objeto de mejorar la relación Puerto-Ciudad
3. Relevancia ambiental: La mejor relación Puerto-Ciudad, se traducirá en una mejora socioeconómica conjunta (usuarios satisfechos, turistas dinamizadores de la actividad comercial, etc.).
4.- Periodicidad de actualización: Anual.
5.- Metodología de cálculo: recuento y análisis de las quejas, y en su caso consideraciones positivas.
6.- Variables: Cada uno de los registros de entrada relacionados con las quejas, será clasificado según su naturaleza (aguas marinas, calidad del aire, residuos, paisaje urbano, zonas públicas y movilidad/estacionamiento).
7.- Unidad de medida del indicador: unidades de queja por cada grupo. Anualmente, se hará un informe donde se refleje: - % de incremento respecto al año anterior. - % de quejas resueltas
8.- Ámbito de aplicación: zona de servicio.
9.- Fuente: Sistema de Gestión interno de la Autoridad Portuaria (gestión administrativa de registros de entrada).

EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA PALMA
EL FUNCIONARIO HABILITADO
Francisco Hernández Martin
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.- CONCLUSIONES.

Como **CONCLUSIÓN FINAL** del **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**, después de haber estudiado las acciones que se proponen en el desarrollo de las diferentes alternativas del Documento de Avance del Plan Territorial Especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma que podrían afectar a los factores medioambientales (características físicas, químicas, biológicas, socioeconómicas y culturales), de haberlos valorado y evaluado, encontrando medidas correctoras, protectoras y compensatorias para cado uno de los impactos detectados en las diferentes alternativas, se considera para el conjunto de este **Documento de Avance del Plan Territorial Especial**, si se cumplen dichas medidas, que el impacto es compatible en cuanto a las características naturales y socioeconómicas del medio al que se refiere.

Por tanto, se considera para el conjunto del Avance del Plan Territorial Especial evaluado que, el Impacto Ambiental previsto resultará POCO SIGNIFICATIVO.

En Santa Cruz de Tenerife, 29 de octubre de 2014.

Fdo.- Juan José Ubach Suárez
Biólogo Colegiado Nº 17766-L
DNI: 43.804.783-H

Fdo.- Rosendo J. López López
Biólogo Colegiado Nº 7755-L
DNI: 52.820.316-B
Director General

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

PLANOS

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

ANEXOS

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

ANEXO I

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

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

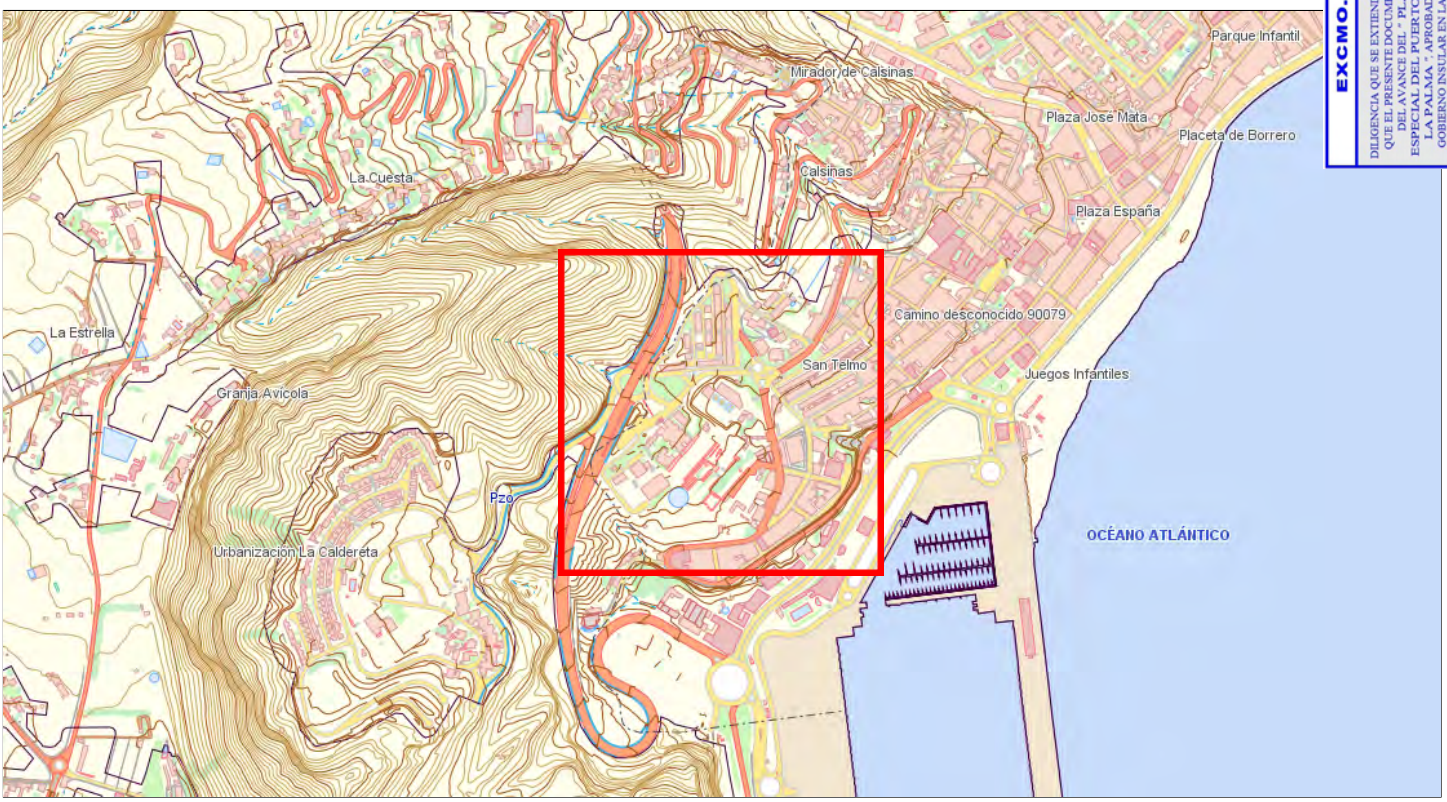
INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.250 y=3.175.750



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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Tadarida teniotis	Murciélago rabudo		Nativo seguro (NS)

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Tadarida teniotis	✓	✓	✓	✓	✓		

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[1]

	Isla	Categoría
Tadarida teniotis	El Hierro	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección es
	La Palma	Régimen de protección es
	Tenerife	Régimen de protección es

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. R

139/2011)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción**: taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Régimen de protección especial**: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultu singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.
- **Vulnerable**: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

Categoría de protección en la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y fauna y flora silvestres[2]

	Isla	Categoría
Tadarida teniotis	Tenerife	Anexo IV
	La Palma	Anexo IV
	La Gomera	Anexo IV
	Gran Canaria	Anexo IV
	El Hierro	Anexo IV

Conservación de hábitats naturales y de fauna/flora silvestres (DOUE nº L 206 - 22 julio de 1992. Directiva 92/43/CEE Consejo 21 de mayo de 1992)

(2) Contenidos de los Anexos de la Directiva Hábitats
- **ANEXO I**: Tipos de hábitats naturales de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación.
- **ANEXO II**: Especies animales y vegetales de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar zonas de especial conservación.
- **ANEXO IV**: Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta.
- **ANEXO V**: Especies animales y vegetales de interés comunitario cuya recogida en la naturaleza y cuya explotación puede ser objeto de medidas de gestión.

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.

Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado hasta el año 2011 (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería, que han sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitada en una cuadrícula de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordenada UTM tomada en el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se diera como Anaga, le correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a las citas de especies para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la carga de datos. Se distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando siempre registrado en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ESPACIO NATURAL PROTEGIDO (ENP) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código del ENP: P-7

Categoría del ENP: Monumento Natural

Nombre del ENP: Risco de la Concepción

Superficie total del ENP (ha): 65,72

Perímetro total del ENP (Km): 5,71

Documento oficial
Memoria.pdf

Enlace web Espacios Naturales de Canarias
http://www.gobiernodecanarias.org/cmayot/espaciosnaturales/tramitacion/index.html

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.

Escala 1:12.500

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN (ZEC) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código de la ZEC: ES7020014

Nombre de la ZEC: Risco de la Concepción

Superficie total de la ZEC (ha): 65,72

Hábitats naturales de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

9370 * Palmerales de Phoenix
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
8320 Campos de lava y excavaciones naturales

Especies de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

Fecha de declaración de la ZEC: 29 / 12 / 2009

Boletín Oficial de Canarias con la declaración de la ZEC

BOC Nº 007. Miércoles 13 de Enero de 2010 - 187
BOC Nº 025. Lunes 8 de Febrero de 2010 - 652

* Hábitat prioritario

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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.750 y=3.175.750

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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Columba livia livia	Paloma bravía		Nativo seguro (NS)
Cymodocea nodosa	Seba		
Mitra zonata	Mitra real		
Motacilla cinerea canariensis	Alpispa, Lavandera cascadeña.		Nativo seguro (NS)
Phylloscopus canariensis canariensis	Mosquitero canario	✓	Nativo seguro (NS)
Sterna hirundo	Garajao común, Charrán común.		Nativo seguro (NS)
Sylvia atricapilla heineken	Capirote, Curruca capirotada.		Nativo seguro (NS)
Tadarida teniotis	Murciélago rabudo		Nativo seguro (NS)

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	P
Columba livia livia	✓	✓	✓	✓	✓	
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	
Mitra zonata		✓		✓	✓	
Motacilla cinerea canariensis		✓	✓	✓	✓	
Phylloscopus canariensis canariensis	✓	✓	✓	✓	✓	
Sterna hirundo	✓	✓	✓	✓	✓	
Sylvia atricapilla heineken	✓	✓	✓	✓	✓	
Tadarida teniotis	✓	✓	✓	✓	✓	

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.

Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas[1]

Cymodocea nodosa	Isla	Categoría
	El Hierro	Interés para los ecosistemas
	Fuerteventura	Interés para los ecosistemas canarios
	Gran Canaria	Interés para los ecosistemas canarios
	La Gomera	Interés para los ecosistemas canarios
	Lanzarote	Interés para los ecosistemas canarios
	La Palma	Interés para los ecosistemas canarios
	Tenerife	Interés para los ecosistemas canarios

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010. Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción (E)**: Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Vulnerable (V)**: Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy limitado.
- **Interés para los Ecosistemas Canarios**: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia ecológica en espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- **Protección Especial**: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ecológica (IEC) en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su valor científico, ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[2]

Cymodocea nodosa	Isla	Categoría
	El Hierro	Régimen de protección especial
	Fuerteventura	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	Lanzarote	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

	Tenerife	Régimen de protección especial
Mitra zonata	**Isla**	**Categoría**
	El Hierro	Régimen de protección especial
	Fuerteventura	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	Lanzarote	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial
	Tenerife	Régimen de protección especial
Motacilla cinerea canariensis	**Isla**	**Categoría**
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial
	Tenerife	Régimen de protección especial
Phylloscopus canariensis canariensis	**Isla**	**Categoría**
	El Hierro	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección es
	La Gomera	Régimen de protección es
	La Palma	Régimen de protección es
	Tenerife	Régimen de protección es
Sterna hirundo	**Isla**	**Categoría**
	El Hierro	Régimen de protección es
	Fuerteventura	Régimen de protección es
	Gran Canaria	Régimen de protección es
	La Gomera	Régimen de protección es
	La Palma	Régimen de protección es
	Tenerife	Régimen de protección es
Sylvia atricapilla heineken	**Isla**	**Categoría**
	El Hierro	Régimen de protección es
	Gran Canaria	Régimen de protección es
	La Gomera	Régimen de protección es
	La Palma	Régimen de protección es
	Tenerife	Régimen de protección es
Tadarida teniotis	**Isla**	**Categoría**
	El Hierro	Régimen de protección es
	Gran Canaria	Régimen de protección es
	La Gomera	Régimen de protección es
	La Palma	Régimen de protección es
	Tenerife	Régimen de protección 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.

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. Real Decreto 139/2011)

(2) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción**: taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Régimen de protección especial**: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, por su singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.
- **Vulnerable**: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

Categoría de protección en la Directiva 2009/147/CE relativa a la conservación de las aves silvestres[3]

Columba livia livia	**Isla**	**Categoría**
	Tenerife	Anexo II/A
	Lanzarote	Anexo II/A
	La Gomera	Anexo II/A
	La Palma	Anexo II/A
	Gran Canaria	Anexo II/A
	El Hierro	Anexo II/A
	Fuerteventura	Anexo II/A
Sterna hirundo	**Isla**	**Categoría**
	Tenerife	Anexo I
	La Palma	Anexo I
	La Gomera	Anexo I
	Gran Canaria	Anexo I

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

	Fuerteventura	Anexo I
	El Hierro	Anexo I

Conservación de aves silvestres (DOUE nº L 20 - 26 enero de 2010. Directiva 2009/147/CE Parlamento Europeo y Consejo 30 noviembre de 2009)

(3) Valores de Categoría de Protección Directiva de Aves
- Anexo I: Las especies mencionadas serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución (art.4).
- Anexo II/A: Las especies enumeradas en el Anexo I podrán ser objeto de caza en el marco de la legislación nacional. Las especies enumeradas en la parte A del Anexo II podrán cazarse dentro de la zona geográfica marítima y terrestre de aplicación de la presente Directiva.
- Anexo II/B: Las especies enumeradas en el Anexo I podrán ser objeto de caza en el marco de la legislación nacional. Las especies enumeradas en la parte B del Anexo II podrán cazarse solamente en los Estados miembros respecto a los que se las menciona (art.7).
- Anexo III/A: Para las especies enumeradas en la parte A del Anexo III, las actividades contempladas en el apartado 1 del artículo 6 no estarán prohibidas, siempre que se hubiese matado o capturado a las aves de forma lícita o se las hubiere adquirido lícitamente de otro modo (art.6).
- Anexo III/B: Los estados miembros podrán autorizar en su territorio en lo que respecta a las especies mencionadas en la parte B del Anexo III, las actividades contempladas en el apartado 1 del artículo 6 y a tal fin prever unas limitaciones siempre que se haya matado o adquirido lícitamente de otro modo (art.6).

Categoría de protección en la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres[4]

Tadarida teniotis	Isla	Categoría
	Tenerife	Anexo IV
	La Palma	Anexo IV
	La Gomera	Anexo IV
	Gran Canaria	Anexo IV
	El Hierro	Anexo IV

Conservación de hábitats naturales y de fauna/flora silvestres (DOUE nº L 206 - 22 julio de 1992. Directiva 92/43/CEE Consejo 21 de mayo de 1992)

(4) Contenidos de los Anexos de la Directiva Hábitats
- ANEXO I: Tipos de hábitats naturales de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación.
- ANEXO II: Especies animales y vegetales de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar zonas de especial conservación.
- ANEXO IV: Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta.
- ANEXO V: Especies animales y vegetales de interés comunitario cuya recogida en la naturaleza y cuya explotación puede ser objeto de medidas de gestión.

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.

Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de M del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado has (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Con sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitad de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordena el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se di correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a la para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la carga de datos. Se distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando siempre registrado en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

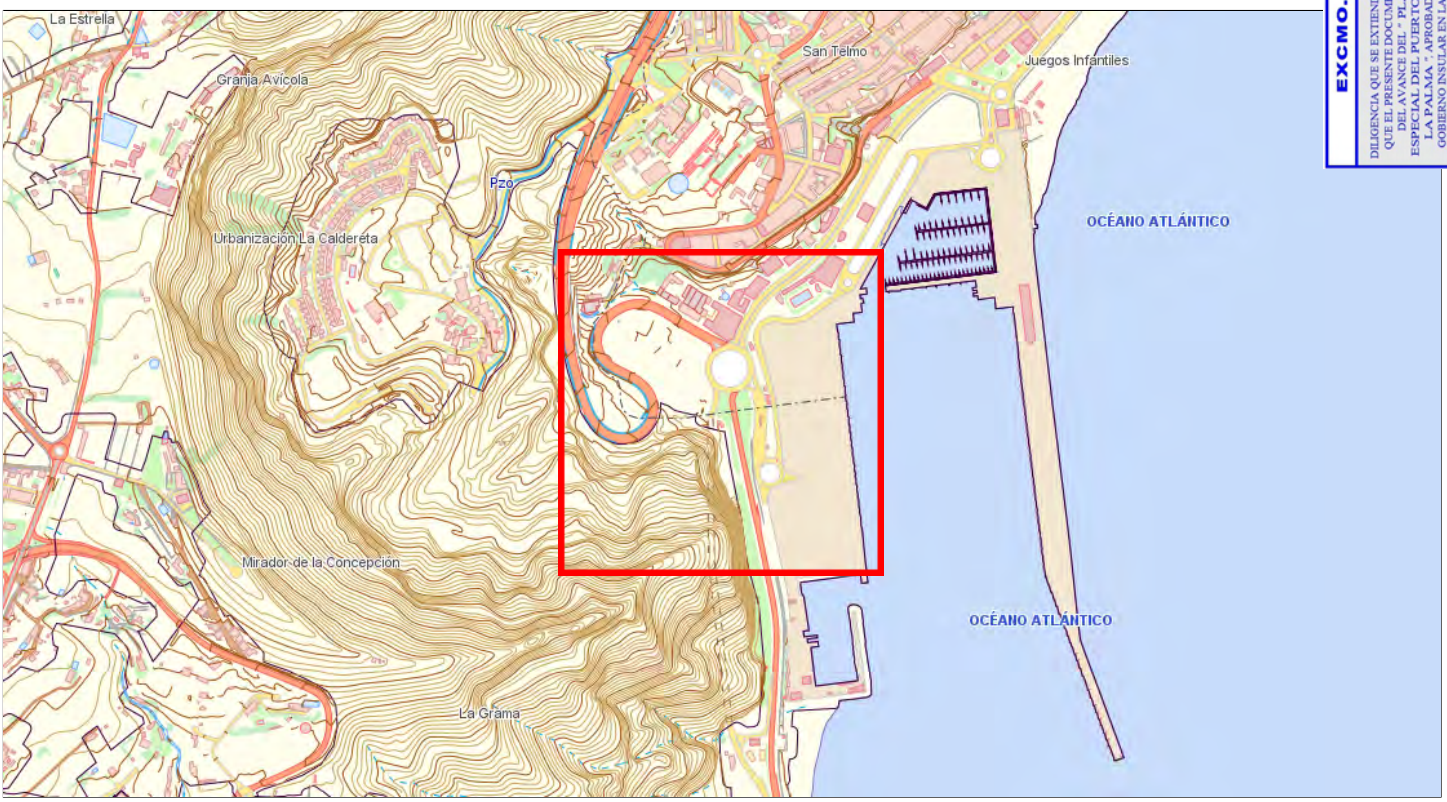
INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.250 y=3.175.250



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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Aeonium nobile	Bejeque rojo, bejeque noble	✓	Nativo seguro (NS)
Cymodocea nodosa	Seba		
Mitra zonata	Mitra real		

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Aeonium nobile		✓					
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mitra zonata		✓		✓	✓		✓

Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas[1]

Aeonium nobile

Isla	Categoría
La Palma	Interés para los ecosistemas

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Interés para los ecosistemas
Fuerteventura	Interés para los ecosistemas
Gran Canaria	Interés para los ecosistemas
La Gomera	Interés para los ecosistemas
Lanzarote	Interés para los ecosistemas
La Palma	Interés para los ecosistemas
Tenerife	Interés para los ecosistemas

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010. Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción (E)**: Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Vulnerable (V)**: Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy
- **Interés para los Ecosistemas Canarios**: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia eco espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- **Protección Especial**: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ec en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

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.

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[2]

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Mitra zonata

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. Real Decreto 139/2011)

(2) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción**: taxones o poblaciones cuya superviviencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Régimen de protección especial**: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, por su singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

- Vulnerable: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado hasta el año 2011 (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería, que han sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitada en una cuadrícula de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordenada UTM tomada en el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se diera como Anaga, le correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a las citas de especies para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la carga de datos. Se distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando sie en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ESPACIO NATURAL PROTEGIDO (ENP) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código del ENP: P-7

Categoría del ENP: Monumento Natural

Nombre del ENP: Risco de la Concepción

Superficie total del ENP (ha): 65,72

Perímetro total del ENP (Km): 5,71

Documento oficial
Memoria.pdf

Enlace web Espacios Naturales de Canarias
http://www.gobiernodecanarias.org/cmayot/espaciosnaturales/tramitacion/index.html

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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN (ZEC) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código de la ZEC: ES7020014

Nombre de la ZEC: Risco de la Concepción

Superficie total de la ZEC (ha): 65,72

Hábitats naturales de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

9370 * Palmerales de Phoenix
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
8320 Campos de lava y excavaciones naturales

Especies de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

Fecha de declaración de la ZEC: 29 / 12 / 2009

Boletín Oficial de Canarias con la declaración de la ZEC

BOC Nº 007. Miércoles 13 de Enero de 2010 - 187
BOC Nº 025. Lunes 8 de Febrero de 2010 - 652

* Hábitat prioritario

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial

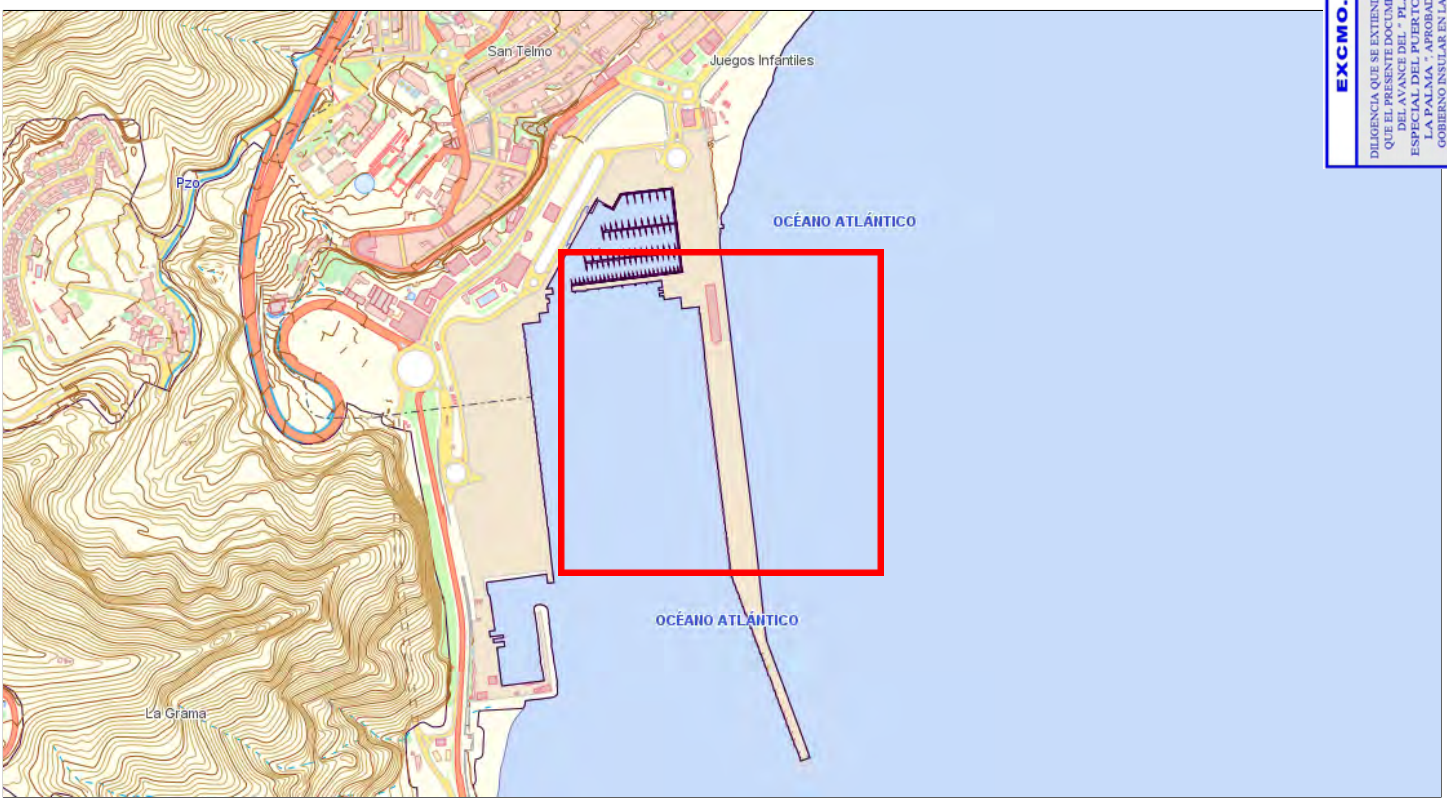
INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.750 y=3.175.250



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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Cymodocea nodosa	Seba		
Mitra zonata	Mitra real		
Sterna hirundo	Garajao común, Charrán común.		Nativo seguro (NS)

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mitra zonata		✓		✓	✓		✓
Sterna hirundo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas[1]

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Interés para los ecosistemas
Fuerteventura	Interés para los ecosistemas
Gran Canaria	Interés para los ecosistemas
La Gomera	Interés para los ecosistemas
Lanzarote	Interés para los ecosistemas
La Palma	Interés para los ecosistemas
Tenerife	Interés para los ecosistemas

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010. Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción (E)**: Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Vulnerable (V)**: Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy
- **Interés para los Ecosistemas Canarios**: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia eco espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- **Protección Especial**: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ec en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

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.

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[2]

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Mitra zonata

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Sterna hirundo

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. Real Decreto 139/2011)

(2) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción**: taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Régimen de protección especial**: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, por su singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.
- **Vulnerable**: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

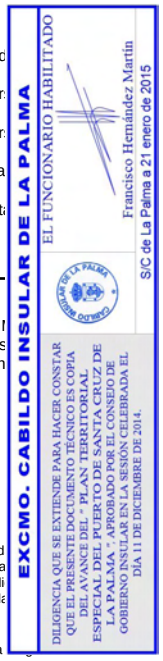
Categoría de protección en la Directiva 2009/147/CE relativa a la conservación de las aves silvestres[3]

Sterna hirundo

Isla	Categoría
Tenerife	Anexo I
La Palma	Anexo I
La Gomera	Anexo I
Gran Canaria	Anexo I
Fuerteventura	Anexo I
El Hierro	Anexo I

Conservación de aves silvestres (DOUE nº L 20 - 26 enero de 2010. Directiva 2009/147/CE Parlamento Europeo y Consejo 30 noviembre de 2009)

(3) Valores de Categoría de Protección Directiva de Aves
- **Anexo I**: Las especies mencionadas serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área d (art.4).
- **Anexo II/A**: Las especies enumeradas en el Anexo I podrán ser objeto de caza en el marco de la legislación nacional. Las especies enumeradas en la parte A del Anexo II podrán cazar zona geográfica marítima y terrestre de aplicación de la presente Directiva.
- **Anexo II/B**: Las especies enumeradas en el Anexo I podrán ser objeto de caza en el marco de la legislación nacional. Las especies enumeradas en la parte B del Anexo II podrán cazar en los Estados miembros respecto a los que se las menciona (art.7).
- **Anexo III/A**: Para las especies enumeradas en la parte A del Anexo III, las actividades contempladas en el apartado 1 del artículo 6 no estarán prohibidas, siempre que se hubiese mata a las aves de forma lícita o se las hubiere adquirido lícitamente de otro modo (art.6).
- **Anexo III/B**: Los estados miembros podrán autorizar en su territorio en lo que respecta a las especies mencionadas en la parte B del Anexo III, las actividades contempladas en el aparta artículo 6 y a tal fin prever unas limitaciones siempre que se haya matado o adquirido lícitamente de otro modo (art.6).



Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de M del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado has (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Con sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitad de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordena el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se di correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a la para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando siempre registrado en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente
y Ordenación Territorial

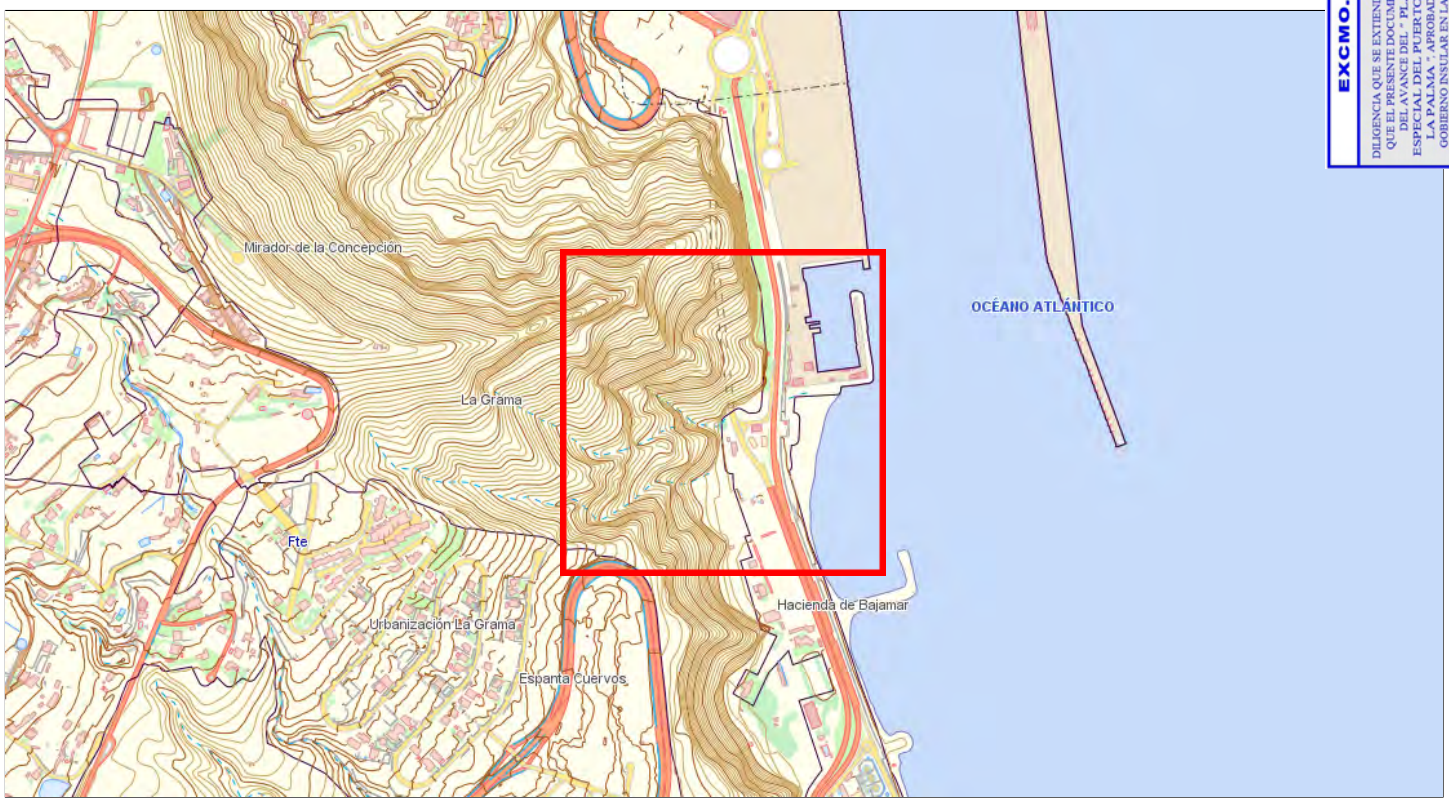
INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.250 y=3.174.750



Escala 1:12.500

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.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Aeonium nobile	Bejeque rojo, bejeque noble	✓	Nativo seguro (NS)
Cymodocea nodosa	Seba		
Falco tinnunculus canariensis	Cernícalo común, Cernícalo vulgar.		Nativo seguro (NS)
Mitra zonata	Mitra real		

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Aeonium nobile		✓					
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Falco tinnunculus canariensis	✓	✓	✓	✓	✓		
Mitra zonata		✓		✓	✓		

Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas[1]

	Isla	Categoría
Aeonium nobile	La Palma	Interés para los ecosistemas
Cymodocea nodosa	El Hierro	Interés para los ecosistemas
	Fuerteventura	Interés para los ecosistemas
	Gran Canaria	Interés para los ecosistemas
	La Gomera	Interés para los ecosistemas
	Lanzarote	Interés para los ecosistemas
	La Palma	Interés para los ecosistemas
	Tenerife	Interés para los ecosistemas

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010. Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción (E)**: Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Vulnerable (V)**: Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy
- **Interés para los Ecosistemas Canarios**: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia eco espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- **Protección Especial**: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ecológica (IEC) en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su valor científico, ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

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.

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[2]

	Isla	Categoría
Cymodocea nodosa	El Hierro	Régimen de protección especial
	Fuerteventura	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	Lanzarote	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial
	Tenerife	Régimen de protección especial
Falco tinnunculus canariensis	El Hierro	Régimen de protección especial
	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial
	Tenerife	Régimen de protección especial
Mitra zonata	El Hierro	Régimen de protección especial
	Fuerteventura	Régimen de protección especial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

	Gran Canaria	Régimen de protección especial
	La Gomera	Régimen de protección especial
	Lanzarote	Régimen de protección especial
	La Palma	Régimen de protección especial
	Tenerife	Régimen de protección especial

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. Real Decreto 139/2011)

(2) Valores de Categoría de Protección
- En peligro de extinción: taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- Régimen de protección especial: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, por su singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.
- Vulnerable: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado hasta el año 2011 (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería, que han sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitad de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordena el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se di correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a la para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando sie en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ESPACIO NATURAL PROTEGIDO (ENP) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código del ENP: P-7

Categoría del ENP: Monumento Natural

Nombre del ENP: Risco de la Concepción

Superficie total del ENP (ha): 65,72

Perímetro total del ENP (Km): 5,71

Documento oficial
Memoria.pdf

Enlace web Espacios Naturales de Canarias
http://www.gobiernodecanarias.org/cmayot/espaciosnaturales/tramitacion/index.html

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.

Escala 1:12.500

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN (ZEC) EN EL ÁREA SELECCIONADA

Código de la ZEC: ES7020076

Nombre de la ZEC: Riscos de Bajamar

Superficie total de la ZEC (ha): 26,08

Hábitats naturales de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

8320 Campos de lava y excavaciones naturales
8310 Cuevas no explotadas por el turismo
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
9370 * Palmerales de Phoenix

Especies de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

Fecha de declaración de la ZEC: 29 / 12 / 2009

Boletín Oficial de Canarias con la declaración de la ZEC
BOC Nº 007. Miércoles 13 de Enero de 2010 - 187
BOC Nº 025. Lunes 8 de Febrero de 2010 - 652

* Hábitat prioritario

Código de la ZEC: ES7020014

Nombre de la ZEC: Risco de la Concepción

Superficie total de la ZEC (ha): 65,72

Hábitats naturales de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

9370 * Palmerales de Phoenix
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
8320 Campos de lava y excavaciones naturales

Especies de interés comunitario que justificaron la declaración de la ZEC

Fecha de declaración de la ZEC: 29 / 12 / 2009

Boletín Oficial de Canarias con la declaración de la ZEC
BOC Nº 007. Miércoles 13 de Enero de 2010 - 187
BOC Nº 025. Lunes 8 de Febrero de 2010 - 652

* Hábitat prioritario

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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

MAPA DE SITUACIÓN - CUADRÍCULA DE 500x500 m.

Ámbito: La Palma

Coordenadas UTM del centro de la cuadrícula: x=229.750 y=3.174.750

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.

Escala 1:12.500

GRAFCAN

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

RELACIÓN DE ESPECIES PROTEGIDAS PRESENTES EN LA CUADRÍCULA

Nombre científico	Nombre común	Endémica	Origen
Cymodocea nodosa	Seba		
Halophila decipiens	Hojitas de arena		
Mitra zonata	Mitra real		

INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ESPECIES PROTEGIDAS

Distribución por islas	EH	LP	LG	TF	GC	FV	LZ
Cymodocea nodosa	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Halophila decipiens		✓		✓	✓		
Mitra zonata		✓		✓	✓		✓

Categoría de protección en el Catálogo Canario de Especies Protegidas[1]

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Interés para los ecosistemas
Fuerteventura	Interés para los ecosistemas
Gran Canaria	Interés para los ecosistemas
La Gomera	Interés para los ecosistemas
Lanzarote	Interés para los ecosistemas
La Palma	Interés para los ecosistemas
Tenerife	Interés para los ecosistemas

Halophila decipiens

Isla	Categoría
El Hierro	Interés para los ecosistemas
Fuerteventura	Interés para los ecosistemas
Gran Canaria	Interés para los ecosistemas
La Gomera	Interés para los ecosistemas
Lanzarote	Interés para los ecosistemas
La Palma	Interés para los ecosistemas
Tenerife	Interés para los ecosistemas

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.

Catálogo Canario de Especies Protegidas (BOC nº 112 de 9 de junio 2010. Ley 4/2010, de 4 de junio)

(1) Valores de Categoría de Protección
- **En peligro de extinción (E)**: Constituida por taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- **Vulnerable (V)**: Constituida por taxones o poblaciones que corren riesgo de pasar a la categoría de "en peligro de extinción", en un futuro inmediato, si los factores adversos que actúan son corregidos, o bien porque sean sensibles a la alteración de su hábitat, debido a que su hábitat característico esté particularmente amenazado, en grave regresión, fraccionado o muy limitado.
- **Interés para los Ecosistemas Canarios**: Constituidas por aquellas especies que, sin estar en la situación de "E" o "V", sean merecedoras de atención particular por su importancia ecológica en espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o de la Red Natura 2000.
- **Protección Especial**: Son aquellas especies silvestres que sin estar en ninguna de las situaciones de amenaza (E o V), ni ser merecedoras de atención particular por su importancia ecológica (IEC) en la Red Canaria de Espacios Protegidos o de la Red Natura 2000, sean merecedoras de atención especial en cualquier parte del territorio de la Comunidad Autónoma en función de su valor científico, ecológico, cultural o por su singularidad o rareza.

Categoría de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas[2]

Cymodocea nodosa

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Mitra zonata

Isla	Categoría
El Hierro	Régimen de protección especial
Fuerteventura	Régimen de protección especial
Gran Canaria	Régimen de protección especial
La Gomera	Régimen de protección especial
Lanzarote	Régimen de protección especial
La Palma	Régimen de protección especial
Tenerife	Régimen de protección especial

Gobierno de Canarias
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

INFORME DE ESPECIES PROTEGIDAS

Fecha: 22/2/2014

Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. (BOE nº 46, de 23 de febrero de 2011. Real Decreto 139/2011)

(2) Valores de Categoría de Protección
- En peligro de extinción: taxones o poblaciones cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando.
- Régimen de protección especial: especies, subespecies y poblaciones que sean merecedoras de una atención y protección particular en función de su valor científico, ecológico, cultural, por su singularidad, rareza, o grado de amenaza, así como aquellas que figuren como protegidas en los anexos de las Directivas y los convenios internacionales ratificados por España.
- Vulnerable: taxones o poblaciones que corren el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ellos no son corregidos.

Fuente de información

El servicio de Especies Protegidas en IDECanarias se ha creado con la información existente en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Actualmente este Banco de Datos almacena toda la información conocida de especies terrestres y marinas silvestres de Canarias actualizado hasta el año 2011 (http://www.biodiversidadcanarias.es). Se ha hecho la consulta sobre la distribución de las especies protegidas según los criterios establecidos por el Servicio de Biodiversidad de la Consejería, que han sido los siguientes:

1. Documentos normativos de los que se extrae la información:
   - LEY 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
   - Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
   - Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
   - Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2. Parámetros establecidos para realizar la consulta:
   - Nivel de precisión = 1
     El nivel de precisión es el grado de certeza que se le asigna al dato de presencia de una especie. Se distinguen cuatro niveles que van desde el 1, donde la probabilidad de encontrar un ejemplar de la especie solicitada en una cuadrícula de 500 m de lado es superior al 90%, hasta el 4 donde la presencia de la especie en el ámbito de cuadrículas es más incierta. Por ejemplo, si una especie se cita para la Cruz del Carmen 750 m, o se da una coordena el lugar exacto donde se observó la especie, se le asignaría un nivel de precisión 1. Si para el mismo caso, el autor diera la cita para el monte de las Mercedes, le correspondería un nivel de precisión 2. Si la cita se di correspondería un nivel de precisión 3, y si se citara sólo como Tenerife, un nivel 4. A pesar de que no existe en la aplicación, en el Banco de Datos también se da el caso de nivel de precisión 5, que se corresponde a la para todo el archipiélago canario. En ese caso registra a la especie, pero no se le asigna distribución geográfica.
   - Nivel de confianza = Datos seguros
     El nivel de confianza es el grado de certidumbre que se le asigna a los datos de presencia de una especie, y puede venir dado por el autor del documento donde aparece la cita, o por el supervisor científico de la distinguen tres categorías:
     i. Seguro (que es el más utilizado).
     ii. Dudoso, cuando existen incertidumbres taxonómicas, o bien incertidumbres en la asignación de las toponimias, cuando se tratan citas indirectas en los documentos, etc.
     iii. Equívoco, cuando el dato de la cita de la especie es bastante probable que sea erróneo.
   - Rango de años de observación de las especies = La consulta se realiza para los datos registrados de distribución conocida de las especies/subespecies terrestres hasta 2011.

NOTA: En cualquier caso la asignación de los niveles de precisión y confianza están siempre avalados por un documento y la supervisión científica del grupo correspondiente, quedando sie en el archivo documental del Banco de Datos de Biodiversidad.