

## **INFORMACIÓN SOCIOECONÓMICA Y TERRITORIAL**



## **ÍNDICE**

<b>1.</b>	<b>PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO .....</b>	<b>5</b>
1.1.	INTRODUCCIÓN .....	5
1.2.	LEGISLACIÓN DE ORDENACIÓN E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN INSULAR .....	5
1.2.1.	INTRODUCCIÓN .....	5
1.2.2.	LA LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE CANARIAS Y DE ESPACIOS NATURALES DE CANARIAS .....	6
1.2.3.	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL DE CANARIAS .....	7
1.2.4.	EL PLAN DE DESARROLLO DE CANARIAS 2000- 2006: PDCAN .....	9
1.2.5.	EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS: PDIC .....	9
1.2.6.	PROGRAMA TENERIFE Y EL MAR .....	10
1.3.	ACTUACIONES EN LA COSTA .....	11
1.3.1.	INTRODUCCIÓN .....	11
1.3.2.	CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y EL GOBIERNO DE CANARIAS PARA ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE COSTAS .....	11
1.3.3.	CONVENIO DE ACTUACIONES EN COSTAS .....	12
1.4.	DIRECTRICES DE LA LEGISLACIÓN Y DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VINCULANTES.....	13
1.4.1.	DIRECTRICES DEL PDCAN EN MATERIA PORTUARIA .....	13
1.4.2.	DIRECTRICES DEL PDIC EN MATERIA PORTUARIA .....	15
1.5.	DISPOSICIONES SECTORIALES .....	19
1.5.1.	LEY DE PUERTOS DE CANARIAS .....	19
1.5.2.	PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS .....	20
1.5.3.	LIBRO BLANCO DE LOS TRANSPORTES .....	23



## 1. PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

### 1.1. INTRODUCCIÓN

Canarias se encuentra actualmente sujeta a un periodo de transformaciones muy importantes. Entre los rasgos más destacados de estos cambios, pueden señalarse los siguientes:

- Desarrollo residencial difuso de los entornos urbanos.
- Amplia y dinámica extensión de la ocupación residencial turística en las fajas litorales.
- Formación de nuevos núcleos de población en las proximidades de los enclaves turísticos.
- Pérdida de funcionalidad de muchos de los núcleos de población tradicional, y concretamente los de medianía y zonas interiores.

Estos procesos provocan fuertes modificaciones en su estructura territorial, que requieren un importante consumo de espacio y que evidencian la escasez de suelo para actividades productivas y residenciales que existe en las islas. Este consumo de espacio se convierte en una demanda peligrosa que debe ser arbitrada con un buen planeamiento proponiendo soluciones satisfactorias y ordenadas en el tiempo.

En este marco y en virtud de la competencia planificadora de la Comunidad Autónoma reconocida en su Estatuto de Autonomía aprobado por la Ley Orgánica 10/1983 y modificado por la Ley Orgánica 4/1996, la sociedad canaria se ha dotado de unas herramientas de ordenación para operar en el territorio, cuya estructura y objetivos generales se esquematizan en los siguientes apartados.

### 1.2. LEGISLACIÓN DE ORDENACIÓN E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN INSULAR

#### 1.2.1. INTRODUCCIÓN

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 (LOTCYENC)**, con ámbito la totalidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, regula la actividad administrativa en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística. En desarrollo de lo dispuesto en dicha Ley y bajo el principio de jerarquía del sistema de planeamiento existen una serie de instrumentos de ordenación general que definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible.

Las **Directrices de Ordenación General** tienen como fin, adoptar las medidas necesarias y precisas que garanticen el desarrollo sostenible y equilibrado de las diferentes islas del Archipiélago, prestando especial atención al desarrollo turístico, en el marco de una perspectiva general de diversificación de la actividad económica.

El **PIOT** (Plan Insular de Ordenación de Tenerife) que se ocupa de la ordenación integral de la isla estableciendo un modelo de ordenación territorial, regulando los usos y estableciendo los criterios de planificación, intervención y gestión.

Existen otros instrumentos de planificación a nivel regional cuyas directrices se han tenido en cuenta a la hora del desarrollo del presente documento. Estos instrumentos son el Plan de Desarrollo de Canarias (PDCAN) y el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC).

El **PDCAN** (Plan de Desarrollo de CANarias), que al igual que la LOTCYENC abarca la totalidad de la Comunidad Autónoma de Canarias y cuyas directrices inciden sobre las distintas actividades con relevancia territorial.

El **PDIC** (Plan Director de Infraestructuras de Canarias) propone unas líneas de actuación y unos criterios y objetivos de ordenación y gestión de las infraestructuras de ámbito regional.

También a nivel regional pero, en el plano particular de puertos e instalaciones portuarias existen dos figuras, recientemente aprobadas; el Plan de Puertos de Canarias (Mayo de 2001) y la Ley de Puertos de Canarias (Marzo de 2003).

El **Plan de Puertos de Canarias** se configura como principal elemento de la política sectorial relativa a la planificación portuaria al contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios ambientales, territoriales y urbanísticos y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.

En relación a la legislación sectorial, la **Ley de Puertos de Canarias**, constituye el instrumento legal que permitirá un completo ordenamiento del sistema portuario, al que reconoce como “elemento esencial de la vida social y económica” del archipiélago. La Ley reconoce la importancia creciente de los puertos deportivos y recreativos, consecuencia del gran desarrollo turístico de las islas, así como el crecimiento económico y la paulatina importancia que han venido adquiriendo los puertos de la Comunidad Autónoma dentro del sistema de transportes.

Además de la legislación territorial y sectorial y de los instrumentos de planificación, anteriormente mencionados, el Cabildo Insular de Tenerife ha desarrollado un documento llamado **Programa Tenerife y el Mar** cuya finalidad era la de promover un programa integrado que abarcara los aspectos de conservación y desarrollo sostenible de los recursos del litoral de Tenerife.

## 1.2.2. LA LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE CANARIAS Y DE ESPACIOS NATURALES DE CANARIAS

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.

La Ley tiene por objeto los siguientes aspectos:

- Establecer el régimen jurídico general de los Espacios Naturales de Canarias.
- Regular la actividad administrativa en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.
- Definir el régimen jurídico urbanístico de la propiedad del suelo y vuelo, de acuerdo con su función social.

Los principios generales de la ordenación señalados en la Ley son los que se señalan a continuación:

1. La actividad de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística se rige por los principios rectores de la política social y económica establecidos en los artículos 45, 46 y 47 de la Constitución Española.
2. En desarrollo de lo dispuesto en el apartado anterior, los principios que informan y presiden toda la actuación pública y privada en relación con la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, son los siguientes:
  - El de cooperación interadministrativa para alcanzar la coordinación de las diversas actuaciones sobre el territorio.
  - El de sometimiento de cualquier actuación pública a los diferentes planes e instrumentos de ordenación que han de conformar un sistema de planeamiento integrado.
  - El de subordinación, en los Espacios Naturales Protegidos, de los ordenamientos sectoriales a la finalidad de conservación.
  - El de la función social de la propiedad urbana.
  - El de la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística como función pública.

- El de utilización del suelo con arreglo al interés general.
- El de utilización racional de todos los recursos naturales.
- El de utilización del suelo y la edificación conforme a la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.
- El de jerarquía del sistema de planeamiento.
- El de especialidad en el sistema de planeamiento.
- El de adecuada ponderación de la totalidad de los intereses implicados en la ejecución de la ordenación.
- El de participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la actividad urbanística de los entes públicos.
- El de equidistribución de beneficios y cargas derivados de la ejecución del planeamiento.
- El de proporcionalidad de beneficios y cargas derivados de la ejecución del planeamiento.
- El de vigencia indefinida del planeamiento de ordenación.
- El de publicidad de los instrumentos de planeamiento y ejecución de la ordenación.
- El de participación pública en la formulación, tramitación y gestión del planeamiento y otras figuras urbanísticas.
- El de libre acceso a la consulta de los instrumentos de planeamiento y ejecución urbanísticos.
- El de preservación del suelo rústico del proceso urbanizador.
- El de restauración del ordenamiento jurídico urbanístico infringido.
- El de ejecutividad y obligatoriedad del planeamiento.
- El de no indemnizabilidad por la ordenación urbanística.
- El de responsabilidad administrativa por cambios en el planeamiento.
- El deber de respetar y conservar los Espacios Naturales y de reparar el daño que se cause a los mismos.
- El de asegurar el mantenimiento y conservación de los recursos naturales, con independencia de su titularidad o régimen jurídico, garantizando que la gestión de aquellos se produzca sin merma de su potencialidad y compatibilidad con los fines de protección.

La Ley se marca una serie de fines de la actuación pública con relación al territorio y de la actuación de carácter urbanístico. Con relación al litoral se fija el asegurar la racional utilización del litoral, armonizando su conservación con los restantes usos, especialmente con los de ocio, residencia y turismo.

### 1.2.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL DE CANARIAS

En el Capítulo III del Título V. Infraestructuras de la Normativa de las Directrices de Ordenación General de Canarias se establecen los objetivos, criterios, las pautas de ordenación general y específica para los puertos autónomos, que han de regir la ordenación de las infraestructuras portuarias.

#### OBJETIVOS

1. Las intervenciones en materia de puertos, se orientarán a facilitar y consolidar sus principales funciones:
  - a) La fluida conexión entre las islas, permitiendo el movimiento de las personas y de las mercancías producidas y consumidas en el Archipiélago.
  - b) El abastecimiento de las islas.
  - c) El aprovechamiento de las oportunidades de conexión con el continente africano y la inserción de las islas en las redes mundiales del comercio exterior.
  - d) La satisfacción de la oferta y la demanda turísticas.
2. Las actuaciones en puertos deberán perseguir como objetivos prioritarios, desde el respeto al medio ambiente:
  - a) Mejorar las comunicaciones entre las islas del Archipiélago y de éstas con el exterior.
  - b) Propiciar las conexiones intermodales.
  - c) Fomentar las actividades comerciales.
  - d) Impulsar la actividad turística y deportiva.
  - e) Dar soporte a la política pesquera.
  - f) Mejorar la integración con los entornos urbanos en que se insertan.

## CRITERIOS

1. **(NAD)** Las intervenciones portuarias del Gobierno de Canarias tendrán como objetivo prioritario la mayor integración y articulación del archipiélago canario, mediante la consolidación del Eje Transinsular de Transportes, potenciando aquellos puertos que desempeñen la función de nodos interinsulares de dicha Red.
2. **(ND)** La planificación portuaria se realizará con criterios de integralidad, asegurando su vinculación y armonía con las restantes políticas de transportes y con las demás políticas territoriales y económicas, así como con las demás acciones de planificación de infraestructuras, especialmente las que atiendan a la definición de las conexiones intermodales.
3. **(ND)** La planificación de las infraestructuras portuarias mantendrá las actuales localizaciones portuarias y primará la ampliación, rehabilitación y mejora de las infraestructuras existentes, sobre la implantación de nuevos puertos.
4. **(ND)** Cuando sea necesaria la creación de nuevos puertos, la planificación de las infraestructuras portuarias justificará la demanda que los haga precisos y la viabilidad técnica de las instalaciones propuestas, asegurando sus adecuadas condiciones de navegación y abrigo mediante los estudios técnicos más avanzados. Tales actuaciones se efectuarán en los emplazamientos o tramos de costa definidos en la planificación portuaria y en los respectivos Planes Insulares de Ordenación, garantizando los efectos territoriales beneficiosos de sus implantaciones, su adecuada inserción paisajística y la minimización de sus impactos ambientales.
5. **(ND)** La planificación portuaria potenciará la función productiva de los principales puertos del archipiélago, fortaleciendo los equipamientos e infraestructuras que favorezcan el ejercicio de tales funciones, fomentando el uso de los puertos, incrementando el valor de las mercancías que pasen por los mismos y aprovechando las oportunidades de diversificación económica que ofrecen a Canarias.
6. **(ND)** La planificación portuaria partirá de la concepción polivalente de los puertos, atendiendo a su triple función comercial, deportiva y pesquera. Las demandas para estas tres funciones habrán de basarse en estudios rigurosos de rentabilidad. Las dársenas para embarcaciones deportivas se emplazarán, preferentemente y siempre que sea posible, en los puertos comerciales y en los puertos y refugios existentes, asignando mediante los correspondientes estudios los espacios portuarios para los diferentes usos con criterios de optimización de los mismos.

## ORDENACIÓN GENERAL

1. **(NAD)** El desarrollo de las infraestructuras portuarias y las actuaciones de mejora que se lleven a cabo, incorporarán las medidas correctoras necesarias para evitar efectos negativos sobre el medio y, en especial, sobre la dinámica litoral en el área de influencia de la obra portuaria, minimizando su impacto ambiental.
2. **(ND)** Los Planes de Utilización que se redacten para cada puerto favorecerán la integración ambiental y funcional entre las zonas portuarias y los núcleos urbanos contiguos.
3. **(NAD)** Las propuestas para la ampliación de las instalaciones portuarias deberán justificar, de forma razonada, que las demandas que las suscitan no pueden ser satisfechas en los espacios ya disponibles o previstos en los Planes de Utilización, para los diferentes usos propios de las mismas.
4. **(ND)** Los proyectos portuarios prestarán una atención especial a que su diseño realce el interés paisajístico de las instalaciones, compatibilizándolo con las condiciones de seguridad que requiere la función primordial de los puertos.

## ORDENACIÓN Y GESTIÓN DE LOS PUERTOS AUTONÓMICOS.

1. Las actuaciones portuarias de la Comunidad Autónoma serán objeto de un Plan Territorial Especial de Puertos, elaborado a partir de la planificación portuaria existente, y en ejecución de lo que, en materia portuaria, contengan estas Directrices de Ordenación Generales, las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y el Plan Director de Infraestructuras.

2. Los puertos administrados por la Comunidad Autónoma o los Cabildos Insulares, deberán contar con un plan, en los términos establecidos legalmente, en el que se definirán las áreas e instalaciones necesarias, en agua y en tierra, para el desempeño de las actividades del puerto. A tal efecto, tanto en los puertos existentes y sus ampliaciones como en los de nueva construcción, se diferenciarán los espacios destinados a las diferentes actividades, con criterios de optimización, asignando las superficies sobre la base de análisis específicos que justifiquen el adecuado reparto de las áreas.
3. Los departamentos competentes en materia de puertos del Gobierno de Canarias fomentarán la cooperación interadministrativa con las Autoridades Portuarias estatales, los Cabildos Insulares y los municipios con instalaciones portuarias en su litoral, para el mejor funcionamiento del sistema portuario del Archipiélago y, en particular, para la consolidación del Eje Transinsular de Transporte y para la optimización de las ubicaciones y usos de los equipamientos intermodales.
4. De acuerdo con la política imperante en la Unión Europea, la gestión de los puertos debe atender principalmente a criterios de rentabilidad, de tal manera que la política tarifaria traslade a los usuarios el coste de las actuaciones, sin perjuicio de otros fines de carácter social o de promoción debidamente justificados, cuyo coste será cubierto con partidas específicas.

#### 1.2.4. EL PLAN DE DESARROLLO DE CANARIAS 2000- 2006: PDCAN

El PDCAN se elaboró por iniciativa del Gobierno de Canarias, coordinado por la Consejería de Economía y Hacienda, a partir de las propuestas de los Departamentos Sectoriales. El PDCAN fue aprobado el 6 de mayo de 1999 y su horizonte formal está fijado en el año 2006, pero sus consideraciones prospectivas se extienden, en algunos aspectos, más allá de ese periodo.

Los objetivos del PDCAN son los siguientes:

- Identificar los problemas estratégicos del Archipiélago.
- Establecer los objetivos y estrategias claves para abordar estos problemas y para aprovechar las oportunidades del futuro.
- Definir líneas de actuación para acometer en el periodo de planificación.
- Alcanzar el mayor consenso y participación institucional en la definición de estos problemas, oportunidades, objetivos, estrategias y líneas de actuación.
- Servir de marco, conjuntamente con el Plan de Infraestructuras de Canarias (PDIC), para la elaboración del Plan de Desarrollo Regional (PDR) y el Marco de Apoyo Comunitario (MAC), y para promover una mejora de los procesos de programación y cooperación de las acciones públicas vinculadas al desarrollo socioeconómico.

El PDCAN define en su última parte las políticas y estrategias de desarrollo a partir del análisis de los impedimentos con los que se encuentra la región para poder seguir las transformaciones necesarias desde su integración en la Unión Europea.

#### 1.2.5. EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS: PDIC

En 1992 el Gobierno español formula el Plan Director de Infraestructuras que propone un esquema básico de las infraestructuras competencia exclusiva de la Administración del Estado o compartida mediante convenios. El PDIC de Canarias nace el año 1998 por la necesidad de armonizar e integrar estas infraestructuras con las que son competencia de la Comunidad Autónoma. En los territorios del Archipiélago, la discontinuidad territorial juega como factor perturbador de la política de desarrollo territorial, económico y social. La integración en el marco de la Unión Europea hace patente la necesidad de un plan director que coordine las intervenciones de ámbito insular dando a su vez una metodología que asegure un armónico equilibrio entre desarrollo económico, cohesión social y respeto a los valores del territorio.

El PDIC nace con la intención de mantener una vigencia indefinida, aunque la programación de actuaciones derivadas del mismo se extenderá hasta el año 2006.

El eje central del PDIC ha sido el de construir un nuevo modelo espacial que ayude a *“Aumentar la competitividad de Canarias asegurando la sostenibilidad de su desarrollo y la cohesión social”*. El PDIC

centra sus objetivos específicos sobre los ámbitos: territorio, población, recursos y actividades económicas. Estos objetivos se sintetizan como sigue:

- Mejorar la integración del archipiélago en relación con la Unión Europea y los países del entorno.
- Promover la integración social del archipiélago.
- Reforzar la articulación interna de cada isla.
- Atender a la conservación y mejora de los recursos naturales no renovables.
- Procurar el mantenimiento y diversificación de las actividades productivas.
- Cualificar el medio y diversificar los servicios turísticos.
- Cualificar el medio urbano.

El PDIC, entre otras cosas, analiza la problemática litoral proponiendo unas líneas de actuación preferente y unos criterios y objetivos de concentración, ordenación y gestión del litoral. Como desarrollo específico del PDIC con relación al litoral se ha redactado el documento Convenio de Actuaciones en Costas, donde se detallan los criterios a cumplir en las intervenciones que afectan al litoral.

Para conseguir llevar a cabo estas intervenciones es necesario resolver el conflicto que se genera en la franja litoral debido a la concurrencia de competencias, el PDIC apuesta por los siguientes criterios de coordinación:

- Formalización del convenio entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Medio Ambiente, en el que se establezcan las bases de colaboración interadministrativas.
- Planificación litoral de cada una de las islas, formulada por los respectivos Cabildos Insulares, integrando las propuestas municipales, de modo que sirvan de base a la elaboración del programa anual de inversiones en costas del PDIC.

#### **1.2.6. PROGRAMA TENERIFE Y EL MAR**

A partir de los años 60 se consolida en Canarias un nuevo modelo de desarrollo económico fundamentado en las actividades portuaria, comercial, turística y de servicios en general. Como consecuencia de este crecimiento sin previsión ni planificación, se generó una especulación en el litoral y en sus proximidades, medio estratégico y escaso, dando como resultado áreas territoriales que en la actualidad presentan grandes obstáculos para llegar a un desarrollo sostenible.

En este contexto, en 1994, el Cabildo de Tenerife inicia un programa de acción denominado Tenerife y el Mar con el objetivo de realizar una gestión integrada de la costa y del Medio Marino. El Programa se encuentra coordinado con el PIOT y el PET (Plan Estratégico de Tenerife) y se desarrolla en base a nueve áreas dentro de las cuales realiza una serie de propuestas de actuación. Las áreas de actuación del programa Tenerife y el Mar son las siguientes:

1. Conservación y protección del medio marino.
2. Aprovechamiento de recursos marinos vivos.
3. Acciones en el litoral.
4. Patrimonio de bienes culturales.
5. Turismo sostenible y nuevos productos.
6. Deportes náuticos.
7. Infraestructuras.
8. Investigación y desarrollo.
9. Publicitación, promoción y formación.

El ámbito del litoral, donde se desarrolla el Programa de Tenerife y el Mar, involucra gran parte de la actividad insular, en el que intervienen prácticamente todas las administraciones públicas en sus distintos niveles (local, insular, estatal y europeo) y también la iniciativa privada a través de proyectos.

El programa en su conjunto, si bien no ha sido gestionado, se ha ido desarrollando en determinados aspectos, concentrados principalmente en el área 3 de actuaciones en el litoral y más concretamente en dos de las acciones de dicha área: accesos al mar y charcos de pleamar. Desde el año 1995 se inicia la acción de accesos al mar 1ª fase con 22 puntos de actuación. Con los proyectos redactados y tramitados se

encuentran ejecutadas o en ejecución unas 10 actuaciones. El año 1997 se inicia accesos y charcos 2ª fase con otros 28 puntos de actuación que se encuentra en fase de redacción de proyectos y tramitación. Estas dos fases se integraron en las obras propuestas en el Convenio de Actuaciones en Costas.

### **1.3. ACTUACIONES EN LA COSTA**

#### **1.3.1. INTRODUCCIÓN**

El Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Canarias para Actuaciones en Infraestructuras de Costas (en siglas CAC) refleja el nuevo panorama competencial y político sobre la gestión de la costa. En este convenio se proponen las actuaciones en las costas canarias para el periodo 1997-2004. El Convenio de Actuaciones en Costas es el documento marco que establece los criterios principales para desarrollar las propuestas del CAC.

A continuación se explican las directrices básicas de estos documentos.

#### **1.3.2. CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y EL GOBIERNO DE CANARIAS PARA ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE COSTAS**

El Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Canarias para Actuaciones en Infraestructuras de Costas (CAC), establece un marco general entre el Ministerio de Medio Ambiente (M.M.A.) a través de la Dirección General de Costas y el Gobierno de Canarias (G.A.C.) a través de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas y la Consejería de Política Territorial, para el desarrollo de las Actuaciones en las Costas Canarias para el periodo 1997-2004. Existe otro convenio paralelo entre el Gobierno Autónomo y los Cabildos Insulares que regula el papel de estos últimos dentro del CAC.

Este Convenio de colaboración entre el M.M.A. y el G.A.C. da un listado de actuaciones posibles en las Costas Canarias. Para el caso de Tenerife, se entremezclan propuestas de la propia Dirección-Demarcación de Costas, con otras que derivan del Programa Tenerife y el Mar del Cabildo de Tenerife, como otras propuestas de la Consejería de obras públicas. La inversión es de 11.838 millones para realizar un total de 55 actuaciones, de las cuales 53 obras son de nueva proposición y las 2 restantes corresponden a las dos Fases del Programa Tenerife y el Mar que quedaron inacabadas. La financiación del Convenio se realizará en un 50% por el M.M.A. y en otro 50% por el G.A.C., y a la vez, de este último un 40% se aportará por parte del G.A.C., un 40% por el Cabildo de Tenerife y el restante 20% por el Ayuntamiento en cuyo término se ejecutará la obra.

Es necesario aclarar que el CAC **no subvenciona** determinadas actuaciones litorales, que si bien pueden tener carácter complementario con las actuaciones propuestas, no encajan en el marco del Convenio. Estas intervenciones son:

- Las actuaciones de construcción y/o mejora de los refugios pesqueros o los puertos deportivos, transferidos o adscritos al Gobierno Autónomo. Aunque sí se incluyen las pequeñas obras de mejora de varaderos o embarcaderos que las asumiría el Gobierno Autónomo y Cabildo.
- Los grandes equipamientos temáticos de carácter turístico, deportivo, de ocio, cultural o medioambiental. Sí encajan los pequeños edificios de servicios ligados a playa o paseo marítimo.
- Las obras de infraestructura viaria, salvo el caso de pequeñas obras viarias o de aparcamiento ligadas a actuaciones costeras.
- Las obras de actuaciones costeras finalizadas y/o recibidas.
- Los gastos administrativos o de funcionamiento ordinario no achacables directamente a las actuaciones previstas. No así los costes técnicos propios.

### 1.3.3. CONVENIO DE ACTUACIONES EN COSTAS

El objeto del Convenio de Actuaciones en Costas es el de servir de referencia y soporte para el desarrollo del CAC en la isla de Tenerife. Los objetivos del documento son:

- Análisis del Convenio con el objeto de precisar el papel del Cabildo en el desarrollo de las actuaciones.
- Análisis de los criterios dados por el planeamiento existente sobre el litoral.
- Análisis del listado de actuaciones del CAC para precisar los aspectos más importantes que permiten su desarrollo.
- Priorización y distribución de las actuaciones.
- Propuesta general de tramitación y gestión.

El conjunto de actuaciones litorales previstas en el Convenio de Actuaciones en Costas, 53 actuaciones más las dos fases de Tenerife y el Mar, se encuentran englobadas dentro de los siguientes tipos de intervención:

- a) Accesos al mar.
- b) Charco de pleamar.
- c) Sendero Litoral.
- d) Parque litoral.
- e) Paseo litoral.
- f) Restauración litoral.
- g) Acondicionamiento de playa.
- h) Acondicionamiento varadero-embarcadero.

El grueso de las intervenciones del CAC va destinado a realizarse en suelo urbano, sin embargo algunas actuaciones de restauración se realizan sobre suelo rústico (ver tabla 3.1).

Tabla 3.1: Distribución porcentual de actuaciones en función del tipo de suelo.

Actuaciones en suelo urbano	Actuaciones en suelo apto para urbanizar	Actuaciones en suelo rústico	TOTAL
31	9	13	53
58%	17%	25%	100%

Las diferencias del relieve costero y la diversa problemática de los asentamientos litorales hacen que no exista un equilibrio de las inversiones entre los municipios. La distribución de las intervenciones del CAC por municipios es la detallada en la tabla 3.2.

Tabla 3.2: Número de actuaciones por municipio.

Municipio	Número de actuaciones
Santa Cruz de Tenerife	2
El Rosario	2
Candelaria	5
Güímar	3
Fasnia	2
Arico	3
Granadilla	6
San Miguel	2
Arona	6
Adeje	3
Guía de Isora	2
Santiago del Teide	1
Buenavista	3
Los Silos	1
Garachico	2

Icod de los vinos	2
S.J. de la Rambla	1
Los Realejos	1
Puerto de la Cruz	1
Valle de la Orotava	1
La Matanza	1
El Sauzal	1
Tacoronte	2
La Laguna	2

En cuanto a inversión, manteniendo el reparto del 50%, corresponden:

- Al Cabildo-Gobierno, unas 33 actuaciones con una inversión de 5.565 millones (más sus costes técnicos correspondientes), más las dos Fases del Programa Tenerife y el Mar.
- A la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente corresponden unas 20 actuaciones con una inversión de 5.565 millones (más sus costes técnicos correspondientes).

#### **1.4. DIRECTRICES DE LA LEGISLACIÓN Y DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VINCULANTES**

##### **1.4.1. DIRECTRICES DEL PDCAN EN MATERIA PORTUARIA**

###### **1.4.1.1. Diagnósis**

El PDCAN en su análisis de la situación actual de las instalaciones portuarias constata la dificultad de unificar los criterios de actuación para la adaptación de las instalaciones a sus necesidades reales. Este hecho se debe a que la gama de instalaciones portuarias es demasiado diversa, desde grandes puertos comerciales hasta pequeñas instalaciones con funciones básicamente deportivas y pesqueras.

Los *puertos comerciales* tienen una precaria conexión con la capital insular o con los centros de actividad económica ya que carecen de estaciones intermodales. En los principales *puertos comerciales* se generan una cantidad muy importante de residuos sólidos, flotantes y derrames, sin que dispongan de instalaciones o medios auxiliares para su recogida y adecuado tratamiento. Este hecho constata la necesidad de una adecuada mejora de los criterios medioambientales en las fases de planificación, proyecto y construcción de nuevas instalaciones.

Destaca también que *los Puertos de Interés General y la mayoría de los de primer nivel* de la isla tienen una gran confluencia de usos distintos (comercial, pesquero y deportivo) que demandan instalaciones y una serie de equipamientos muy variados. Además se encuentran con la dificultad de ampliación de espacios, hecho que entorpece el desarrollo de sus actividades y la operatividad de las instalaciones, por lo que el PDCAN aconseja la búsqueda de nuevos emplazamientos para los puertos mayores.

Por lo que a *puertos deportivos* se refiere, junto con la actividad turística creciente se produce un incremento de la demanda de puntos de amarre en los puertos ya existentes, o la cualificación de las instalaciones para que presten unos servicios adecuados a esta actividad.

El *sector pesquero* dedicado a la pesca de altura se centraliza únicamente en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife y Puerto de los Cristianos). Este sector se encuentra en la actualidad condicionado por la integración del Archipiélago en el mercado exterior. Este hecho implica la liberalización de las relaciones comerciales y la restricción en su actividad debido a los acuerdos internacionales en aguas de terceros países. Estos acuerdos conllevan ajustes en la actividad extractiva del sector.

El colectivo pesquero dedicado a la pesca de bajura se ubica en el resto de puertos competencia de la Comunidad Autónoma. Este grupo se enfrenta al problema de la conservación de los recursos pesqueros interiores para evitar la sobreexplotación y el agotamiento de estos recursos.

#### 1.4.1.2. Estrategias y líneas de actuación

El PDCAN plantea las siguientes propuestas:

a) Aumentar la capacidad del sistema portuario

Esta estrategia se engloba en el objetivo de integrar la red de infraestructuras de transporte de la Comunidad Autónoma en las redes transeuropeas mediante el denominado "Eje Transinsular de Transporte". Este objetivo se concreta en materia portuaria mediante las siguientes actuaciones:

- Mejorar la eficiencia, capacidad y prestaciones de la red principal de Puertos del Estado mediante la ampliación, acondicionamiento y mejora tecnológica de sus infraestructuras.
- Construcción de puertos secundarios en la isla destinados a dar servicios a las áreas de desarrollo industrial.
- Ampliación y acondicionamiento de la red de puertos menores dependientes del Gobierno Autónomo.
- Actuar sobre la calidad y organización institucional de los servicios portuarios.

b) Apoyar y modernizar el sector pesquero

La situación actual que vive el sector hace necesaria una reestructuración que el PDCAN define mediante las siguientes líneas de actuación:

- Reestructuración de la flota pesquera canaria para poder ser competitiva.
- Mejorar las infraestructuras e instalaciones pesqueras que en la actualidad tienen un alto grado de actividad, para garantizar su competitividad y permanencia.
- Controlar de forma estricta los excedentes del sector, que no han podido sobrevivir a la liberalización del mercado, para no sobreexplotar nuevas pesquerías en los caladeros internacionales.
- Fomento de las actividades de acuicultura, cuyo futuro parece prometedor en las islas debido a sus especiales características climáticas y ambientales. Estos productos pesqueros deberían ser transformados y promocionados para conseguir nuevas salidas comerciales. Esto permitiría reubicar el excedente de trabajadores del sector pesquero resultante de las restricciones impuestas en su actividad por su integración en el mercado exterior.

c) Protección y aprovechamiento racional del litoral y las costas

El desarrollo económico y social de Canarias, basado principalmente en el turismo, supone una fuerte presión sobre el medio natural. Por ello se ha llegado a la necesidad de perseguir un modelo racional de desarrollo que asegure un trato adecuado del medio. En el litoral se proponen dos tipos principales de medidas:

- Construcción de infraestructuras que a la vez que permiten un aprovechamiento de la principal fuente de ingresos de la isla, aseguran un desarrollo sostenible del medio ambiente.
- Recuperación de zonas degradadas como consecuencia de actuaciones privadas y públicas pasadas.

## 1.4.2. DIRECTRICES DEL PDIC EN MATERIA PORTUARIA

### 1.4.2.1. Diagnósis

El PDIC, en su monografía sectorial referida a los puertos, hace un análisis de las deficiencias que afectan en la actualidad a este grupo de infraestructuras. Las conclusiones obtenidas se esquematizan a continuación:

El *Puerto de Santa Cruz de Tenerife* es (junto con el Puerto de La Luz en la isla de Gran Canaria) el eje de la economía canaria ya que concentra los principales tráficos transinsulares con origen o destino en la península, Europa u otras partes de mundo. Además son también el eje de la economía de las islas capitalinas ya que constituyen un nodo de distribución de todos los productos que se necesitan en el resto de las islas para satisfacer las demandas de la población residente y mantener en funcionamiento la industria local.

En la capital insular Santa Cruz de Tenerife, el puerto ha sido tradicionalmente el centro de dinamismo económico y poblacional. Actualmente se produce un problema de competencia entre el espacio con la propia ciudad que ve ocupado su frente marino considerado ahora como un espacio de alto valor y que demanda otro tipo de usos. Por ello se hace necesaria la aplicación de medios para conseguir una convivencia lo más armónica posible.

En casi todos los *Puertos de Interés General del Estado* y en la mayoría de los de primer nivel de la Comunidad Autónoma se produce una competencia de usos y desorganización de los mismos en un espacio común y reducido, que impide la adecuada operatividad de las instalaciones.

Los *puertos comerciales*, sean de interés nacional o regional, tienen un serio problema de conexión con las principales redes viarias de interés regional, con las capitales insulares o con los principales centros de actividad económica. En muchas ocasiones, los vehículos pesados deben circular por vías urbanas no adecuadas a los mismos.

Los puertos de Tenerife carecen de estaciones intermodales que den continuidad física a los puertos con el resto de modos de transporte.

Existe también el problema de la contaminación en los principales puertos comerciales debido al importante tráfico de buques.

Ligado a la *actividad turística* se ha producido un incremento en la demanda de tráfico de pasajeros en determinados puertos de la Comunidad Autónoma. En el caso de Tenerife se trata del Puerto de Los Cristianos, que fue dimensionado inicialmente para otro tipo de actividades y se encuentra en la actualidad con problemas de capacidad importantes.

Por otro lado, esta actividad también implica una demanda creciente de amarres en los puertos ya existentes o una demanda de construcción de nuevas instalaciones. Sin embargo el PDIC destaca que no se aprecia una tendencia significativa por parte de la iniciativa privada hacia la promoción de instalaciones náuticas como atractivo para las actuaciones urbanísticas.

El descenso de la *actividad pesquera* ha provocado, en algunos puertos o refugios, su abandono y degradación.

La mayor parte de las infraestructuras portuarias de la isla tienen los *siguientes problemas funcionales*: rebase del oleaje sobre los diques de abrigo portuario y puertos sin contradique con problemas de operatividad en los días de oleaje oblicuo. Algunos de estos últimos (Los Cristianos y Playa de San Juan), están situados en el extremo de una bahía con playa con lo cual en material sedimentado ha ido basculando hacia el dique portuario, originando por un lado el aterramiento de las aguas portuarias y, por el otro, el grave problema ambiental que supone la pérdida parcial o total de las playas arenosas de esas bahías.

Se echa en falta un apoyo técnico especializado a la redacción de los proyectos de diques portuarios de las obras marítimas canarias y un estudio en profundidad de la dinámica sedimentaria litoral canaria para hacer un mantenimiento adecuado de las playas.

El PDIC en su caracterización de los puertos de Tenerife habla de los problemas que afectan a los puertos más importantes de la isla. Estos problemas se resumen como sigue:

El *Puerto de Santa Cruz de Tenerife* tiene una disposición inadecuada de su superficie terrestre que limita su funcionalidad, y que ha llevado a plantear el traslado de determinados tipos de tráfico al municipio de Granadilla.

El *Puerto de Los Cristianos* tiene dificultades de crecimiento y coexistencia de los distintos tráfico (mercancías y pasajeros), por la presión del núcleo turístico. Esta circunstancia ha llevado a la posibilidad de su traslado parcial a Fonsalía.

El *Puerto de Los Gigantes* tiene los paramentos de los muelles interiores completamente verticales y una dársena con forma regular, lo que supone una insuficiente disipación de la energía residual y un fomento de oscilaciones interiores mayores. Su superficie terrestre es reducida y la posibilidad de ampliación del puerto pasa por la creación de una nueva dársena en su lado sur probablemente desconectada de la actual por las dificultades derivadas de la tipología estructural elegida del dique.

El *Puerto de la Galletas* tiene numerosas embarcaciones fondeadas en la dársena abrigada de un modo desorganizado y hay una carencia de servicios tanto para las embarcaciones como para los usuarios. El puerto carece de superficie terrestre. Las actuaciones en este puerto deberán centrarse en la consecución de áreas terrestres de servicio, implantación de instalaciones de servicio a las embarcaciones y organización de amarres.

El *Puerto Playa San Juan* tiene una superficie portuaria reducida. El nivel de servicio a las embarcaciones es moderado, siendo escasas las instalaciones de apoyo a la actividad pesquera. Además presenta problemas de saturación, con lista de espera para atraques. La ampliación del puerto tropieza con dos problemas: es necesario contener la entrada de energía de los oleajes de componente sur y es preciso limitar la tendencia de la playa a invadir la zona marítima del puerto.

El *Puerto Colón* tiene una capacidad completamente saturada y un nivel de servicios muy alto. Las posibles ampliaciones del puerto requerirán la construcción de nuevos diques exteriores.

El *Puerto de Radazul* tiene su capacidad de atraques en la dársena al límite de sus posibilidades, y los aparcamientos y almacenes de embarcaciones en seco también presentan un alto grado de ocupación. La posibilidad de ampliación de la capacidad de la instalación pasaría por la adaptación de nuevas zonas de tierra para el almacenamiento o por la creación de una nueva dársena en la zona sur con nuevas obras de abrigo.

El *Club náutico de Güímar* está en fase de desarrollo.

El *Puerto de Candelaria* no tiene contradique, lo que hace que por la bocana abierta hacia el sur pueda entrar energía en la dársena. El nivel de servicio a las embarcaciones y usuarios es bajo.

El *Puerto de Garachico* tiene un nivel de servicios reducido. Los principales problemas para su ampliación residen en la dificultad técnica para construir obras de abrigo en zonas de gran calado y sometidas a temporales de gran energía.

El *Puerto Pesquero de Güímar* tiene su superficie terrestre prácticamente limitada al muelle adosado al dique, si bien la pequeña playa cercana es utilizada como área de varada de embarcaciones. Tiene un nivel de uso escaso y no existe la demanda de servicios ni para la actividad pesquera ni para la deportiva. Se constata que la creación de nuevas infraestructuras de calidad fomentará la actividad náutica en la zona puesto que las condiciones del entorno son propicias para ello.

El *Puerto de la Galera* tiene una disponibilidad de superficie terrestre muy escasa permitiendo en estacionamiento a un número muy limitado de vehículos. Las posibles ampliaciones de su capacidad deben basarse en la prolongación del dique existente y en la creación de nuevos terrenos ganados al mar o bien en la superposición de un nuevo dique de abrigo.

El *Puerto de la Cruz* tiene unos muelles verticales que bordean la dársena y que reflejan las olas residuales y crean un nivel de agitación en las zonas interiores que afecta al atraque fijo de embarcaciones. La zona terrestre es muy pequeña si bien cuenta con terrenos adyacentes para el aparcamiento de vehículos y los servicios a la actividad pesquera y deportiva son escasos. La posible ampliación presenta dificultades dada la extensión de los arrecifes costeros próximos.

El *Puerto de San Marcos* únicamente proporciona una rampa de varada y botadura de embarcaciones.

#### 1.4.2.2. Estrategias y líneas de actuación

El PDIC señala la necesidad de conseguir una coordinación entre las políticas de los Puertos de Interés General del Estado y los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma de Canarias. El PDIC impone unos criterios comunes de intervención con el objetivo de avanzar en el diseño de una política única en la infraestructura portuaria de las islas y consolidar el Eje Transinsular de Transportes. Estos criterios, entendidos como directrices del Gobierno Canario, deberán ser adoptados por el planeamiento a la hora de seleccionar sus propuestas:

##### a) Criterios generales

Como criterio general de actuación, el PDIC propone como imprescindible la integralidad de las actuaciones en los puertos con las políticas de transportes, territoriales y económicas por la incidencia que dichas acciones pueden tener sobre la dinámica de las mismas. Para ello se aplicará la metodología contenida en la Ley 27/92 de Puertos y Marina Mercante en la que se parte de la elaboración, por parte de la Autoridad Portuaria o el Gobierno de Canarias, de un "Plan de Utilización", en el que se definen las áreas e instalaciones necesarias (tanto en agua como en tierra) para el desempeño de todas y cada una de las actividades del puerto.

Las actuaciones partirán de una jerarquización de las infraestructuras portuarias, fomentando la especialización de cada puerto en las funciones para las que cada uno presente mayores ventajas comparativas, dando prioridad a las actuaciones que impliquen una mejora funcional de la infraestructura de los puertos ya existentes. Para ello se suspenderá siempre la posibilidad de conseguir espacio suficiente en tierra, tanto para el desarrollo de las actividades portuarias como para descongestionar los accesos. Y se fomentarán siempre las actuaciones de mejora y adecuación del borde litoral y mejora de la comunicación y relación de los puertos con los espacios urbanos que los acogen.

Se dará prioridad a la concentración de las instalaciones náuticas recreativas en los puertos existentes, adaptándolos de forma que sean compatibles con otros usos.

Los puertos de nueva implantación deberán reunir los siguientes condicionantes:

- Situados en aguas con condiciones de navegabilidad favorables.
- Situados en sitios con demanda real y sin entrar en conflicto con otras instalaciones existentes.
- Situados en zonas donde se puedan aprovechar infraestructuras existentes, naturales o artificiales para que sea mínimo el coste en obras de abrigo.
- Contar con el apoyo y promoción de las Administraciones Públicas: Central, Autonómica, Insular y Municipal.

##### b) Criterios territoriales y urbanísticos

La implantación de nuevos puertos o la mejora de los existentes deben tener en cuenta la ordenación recogida en los instrumentos de planeamiento tanto insulares como municipales.

Las instalaciones portuarias deben estar englobadas en el territorio al que sirven, teniendo un buen acceso al núcleo urbano y a las vías de comunicación principales.

Se han de concebir las instalaciones portuarias como un elemento no solo inducido por el uso portuario sino como potenciador de la actividad económica sin degradar la calidad ambiental e, incluso, potenciarla. Para ello, de acuerdo con los usos del suelo asignado desde el "Plan de Utilización" deberán elaborarse los correspondientes Planes Especiales que definan las condiciones urbanísticas de implantación de los distintos usos e instalaciones. Se deberán adecuar las actuaciones necesarias a la normativa de respeto al medio natural.

Los puertos de nueva implantación estarán situados en una zona próxima a núcleos de población, o zonas residenciales en caso de tratarse de un puerto deportivo, y con actividad económica estrechamente relacionada con la actividad portuaria. El PDIC destaca que no se construirán nuevos puertos para promover espacios turísticos, salvo casos especiales justificados por el PIOT.

c) Criterios medioambientales

Se tenderá a disminuir el impacto ambiental y optimizar la utilización de recursos naturales, mediante una adecuada integración de los criterios medioambientales en las fases de planificación, proyecto y construcción. Todo proyecto de nueva instalación o de mejora ha de tener en cuenta la valoración del paisaje en el que se va a implantar, integrándose en el entorno.

Las construcciones de diques y puertos deportivos están sometidos a la Ley 11/90 de Prevención del Impacto ecológico. A los efectos de la Evaluación de Impacto Ambiental (E.I.A.) de los proyectos de puertos, se deberá aplicar el artículo 14 de la citada Ley y desarrollar un modelo propio de Estudio de Impacto Ambiental.

A tal efecto se deberá nombrar una comisión formada por miembros de la Viceconsejería de Medio Ambiente y de la Consejería de Obras Públicas con el fin de desarrollar el Modelo de Estudio de Impacto Ambiental. Sería recomendable el establecimiento de una ponencia específica de actuaciones en el litoral dentro de esa Comisión, por las peculiaridades de la problemática de intervención en el mismo, que requiere de un conocimiento y análisis profundo y especializado. Como norma general, el ámbito del Estudio de Impacto Ambiental no se delimitará en la instalación portuaria en sí, sino que abarcará todas aquellas áreas de influencia de la obra civil, en particular las canteras de donde se obtendrán los materiales de préstamo.

Se excluirá la construcción de puertos en tramos litorales a lo largo de los cuales exista una circulación sedimentaria significativa que alimente a las playas.

d) Criterios del PDIC sobre la gestión de las instalaciones portuarias

El PDIC en su análisis sectorial de los puertos de la Comunidad de Canarias, describe el modo óptimo de gestión de las instalaciones de la Comunidad gestionadas directamente.

Sobre la gestión de las instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma en régimen de concesión privada, la Administración canaria tan sólo actúa como supervisora.

Sobre el resto de instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma, la Administración gestiona directamente, pero se admite que la iniciativa pública intervenga en colaboración con la iniciativa privada. La prestación de servicios portuarios se puede efectuar a través de terceros mediante cualquier título administrativo.

La Administración deberá gestionar los presupuestos adoptando la figura jurídica que se considere más eficaz para su control. Esta puede ser la de Organismo Autónomo, Empresa Pública o Mixta o cualquier otra fórmula contemplada en la Normativa vigente.

El PDIC propone la Empresa Pública como la forma de gestión directa más beneficiosa. Esta deberá tener la participación del Gobierno de Canarias y de los Cabildos Insulares de forma que se obtenga la necesaria agilidad en la gestión. Las Autoridades Portuarias de las dos provincias y los sectores implicados deberán estar representadas en el Consejo de Administración de la Empresa Pública. Con ello se espera conseguir una adecuada coordinación de objetivos de estas instalaciones con las de Interés General

Finalmente, el PDIC apunta que la Administración deberá velar en la gestión directa de sus instalaciones para no ejercer competencia desleal que lesione los legítimos derechos de los particulares que ofertan atraques en los puertos gestionados en régimen de concesión administrativa.

Después de dar los criterios de intervención, el PDIC da unas propuestas específicas en materia portuaria para la isla de Tenerife en su Programa de Actuaciones. Estas propuestas son las siguientes:

- Realización de una remodelación profunda de integración en la zona turística del Puerto de Los Cristianos, resolviendo los accesos.
- Construcción de un Puerto en Granadilla, complementario al Puerto de Santa Cruz de Tenerife y posible recinto de ubicación de espacios ZEC.
- Construcción del Puerto de Fonsalía como alternativa para el grueso del tráfico comercial del Puerto de los Cristianos con las islas occidentales.

- Mejora de los accesos terrestres al Puerto de Santa Cruz de Tenerife en las zonas norte y sur e integración con la red viaria principal. Actuaciones de integración con la ciudad en el entorno de la Plaza de España y en el tramo Muelle Norte-Las Teresitas. Realización de las actuaciones previstas en su Plan de Empresa.
- Fomento de la especialización funcional de cada puerto y realizar reservas de suelo para mejorar la funcionalidad de los puertos existentes en Canarias.
- Promover las instalaciones náuticas recreativas en los puertos existentes en la región para que sean compatibles con otros usos.
- Incrementar la coordinación entre las políticas de Puertos de Interés General del Estado y los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma.
- Creación de una Empresa Pública con participación del Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares que permita la necesaria agilidad en la gestión de los puertos dependientes de la C.A.
- Potenciar y favorecer la introducción de las últimas tecnologías en materia de embarcaciones rápidas para el tráfico marítimo de personas y mercancías entre las islas.

## **1.5. DISPOSICIONES SECTORIALES**

Se incluyen en este apartado la legislación, normativas, disposiciones o documentación sectorial relativas a la planificación portuaria a escala insular o regional.

### **1.5.1. LEY DE PUERTOS DE CANARIAS**

La Ley de Puertos de Canarias, aprobada el 18 de marzo de 2003, constituye el instrumento legal que permitirá un completo ordenamiento del sistema portuario, al que reconoce como “elemento esencial de la vida social y económica” del archipiélago. El carácter esencialmente isleño acrecienta la dependencia de los puertos e instalaciones portuarias, y de su correcto funcionamiento se derivan consecuencias inmediatas para el abastecimiento y calidad de vida de los ciudadanos canarios.

La Ley reconoce la importancia creciente de los puertos deportivos y recreativos, consecuencia del gran desarrollo turístico de las islas, así como el dinámico crecimiento económico y la paulatina importancia que han venido adquiriendo los puertos de la Comunidad Autónoma dentro del sistema de transportes. Este reconocimiento obliga al diseño de una organización eficaz, coherente con el modelo preconizado por la Unión Europea, de modo que garantice una función ágil, eficaz y flexible, plenamente integrado y en el que el papel de la iniciativa privada es muy importante.

La Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, por la que se reformó el Estatuto de Autonomía de Canarias, aprobado por Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, ha atribuido nuevas competencias en materia de puertos, elevando su límite competencial hasta los puertos de interés general.

La nueva Ley de Puertos de Canarias reconoce que el dinámico crecimiento de los puertos de la Comunidad, que arrojan cifras espectaculares en lo que al tráfico de pasajeros y mercancías se refiere, exige la creación de los instrumentos legales necesarios para fomentar e impulsar este notable incremento del tráfico marítimo, que constituye además un elemento esencial de la política de transportes de Canarias.

Otra de las necesidades más acuciantes del sector se refiere a la modernización de la estructura de administración y gobierno del sistema portuario autonómico, para lo que se han valorado especialmente las experiencias españolas de los últimos años y las normas y recomendaciones de la Unión Europea en el sector del transporte. De ahí que se haya optado por un modelo que combina agilidad y flexibilidad empresarial con las funciones del poder público atribuidas en esta materia, de modo que permita ordenar, regular y gestionar estas infraestructuras, sin que ello sea obstáculo para que la iniciativa privada vaya asumiendo, cada vez más, tareas de gestión y explotación de estas actividades.

Entre los objetivos y finalidad de la ley se incluye la necesidad de perfilar los mecanismos técnicos que garanticen su inserción en el modelo físico, garantizando de forma escrupulosa los parámetros de calidad medio ambiental. Para ello tiene en cuenta la Directiva 97/11/CE, del Consejo, de 3 de marzo, a través del Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

La Ley considera la elaboración de los instrumentos de ordenación territorial de cada isla, por lo que resulta evidente que la nueva regulación legal aborde estas cuestiones con la misma sensibilidad jurídica y medioambiental que se verá reflejada en los distintos Planes Insulares de Ordenación y, por último, la necesidad de dar contenido a la exigencia legal de traspasar o delegar competencias a favor de los Cabildos, debe ensamblarse también con la necesaria eficacia y rentabilidad del sistema portuario canario, lo que se traducirá en un mecanismo jurídico que garantice la unidad de gestión, así como la intervención de los cabildos en la definición de los objetivos, en la fijación de la política portuaria y en el control final del desarrollo de la actividad.

La Ley de Puertos de Canarias se estructura en seis títulos, seis disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y cuatro disposiciones finales.

El Título Preliminar recoge la nueva asunción de competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de puertos, definiendo legalmente los puertos e instalaciones portuarias.

El Título I regula la delimitación física y jurídica de los puertos, la planificación y construcción de otros nuevos o ampliación de los existentes y la necesaria articulación entre el planeamiento urbanístico y territorial con la planificación sectorial portuaria, estableciendo técnicas de coordinación y soluciones compartidas para resolver los ineludibles conflictos que se plantean permanentemente en la relación puerto-ciudad, y en el encuentro entre actividades urbanas y comerciales e industriales que se desarrollan en los nudos portuarios.

El Título II constituye el armazón del proyecto de Ley y supone la mayor dosis de novedad. Se ha optado por configurar el organismo gestor de los puertos autonómicos como una Entidad de Derecho Público de la Comunidad Autónoma, según lo previsto en el artículo 5.1.b. de la Ley de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, considerando la necesaria agilidad con la que hay que operar en la toma de decisiones comerciales, combinando otros aspectos públicos o funciones administrativas en el ejercicio de su actividad.

El Título III se destina a la regulación de los servicios portuarios, siguiendo, en líneas generales, la ordenación existente en el Estado y en las comunidades autónomas, aunque simplifica notablemente el panorama normativo. En la estructura tarifaria se definen los elementos esenciales, dando cumplimiento al principio de reserva de ley relativo en materia de prestaciones patrimoniales públicas, si bien se aleja de la tradicional figura de las tasas que responden al coste del servicio.

El Título IV regula las concesiones y autorizaciones portuarias. No hay grandes novedades en su contenido, porque la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal condiciona considerablemente el margen de regulación que esta materia tienen las comunidades autónomas. No obstante, se introduce la necesidad de utilizar el procedimiento del concurso cuando existan varias solicitudes que recaigan sobre el mismo espacio, garantizando así la concurrencia y la publicidad y, en última instancia, la satisfacción del interés general.

El Título V incluye un completo y exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones, constituyendo un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del dominio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos. También se incluyen medidas de policía portuaria para hacer frente a contingencias que afectan a la seguridad del puerto o a la disponibilidad de las instalaciones y para garantizar el cobro de los ingresos por los servicios y actividades portuarias.

Por último, se recoge el papel que las cofradías de pescadores tienen actualmente en los puertos e instalaciones pesqueras de la Comunidad Autónoma, así como su relevante papel en el proceso de comercialización de los productos de la pesca.

### **1.5.2. PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS**

El Plan de Puertos, aprobado en Mayo de 2001, como principal elemento de la política sectorial relativa a la planificación portuaria, contiene las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de

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

Por ello, tiene como objetivo definir las actuaciones que se consideren prioritarias, con el fin de realizar una correcta asignación de las inversiones a realizar. Conseguir una red de puertos que contribuya eficazmente al desarrollo del denominado Eje Transinsular de Transportes y a la Red Transeuropea de Transportes, permitirá una movilidad óptima de los canarios uniendo las islas por los puntos más cercanos. Al mismo tiempo que quedan conectados con los ejes terrestres de primer orden, consiguiendo en el caso de Europa que las comunicaciones se acorten en tiempo y costes. De este modo se superan los dos grandes inconvenientes de una región archipelágica: la fragmentación territorial y la lejanía del continente.

En la elección de los puertos se ha tenido en cuenta su protagonismo dentro de cada isla y su función regional, así como su potencialidad de desarrollo futuro. En Tenerife son Playa San Juan, como actual puerto pesquero con posibilidades de desarrollo turístico-pesquero, y Garachico, nuevo enlace deportivo en el litoral norte de la isla. También, se incluye el análisis del futuro puerto de Guía de Isora, por su interés en las relaciones comerciales con las demás islas occidentales.

El resto de los puertos e instalaciones dependientes de la Comunidad integra infraestructuras de defensa y abrigo, que cumplen una función local, por lo que no figuran incluidos en el nuevo Plan Territorial Especial de Puertos de Canarias.

Simultáneamente, se estudia la oferta existente de puertos deportivos en régimen de concesión administrativa, y la oferta en construcción, así como la que pudiera producirse en el futuro, derivada de las nuevas concesiones y planes de ordenación de la oferta turística. De ahí que, en el citado Plan Territorial, se analice la oferta y la demanda existente, así como las posibilidades de construcción de nuevos puertos para completar la actual oferta de instalaciones deportivas, considerando la necesidad de concentrar las principales inversiones en infraestructura portuaria en puntos concretos del litoral de las islas, evitando así la dispersión tanto en esfuerzos como en instalaciones de menor interés territorial y funcional.

## EL SECTOR PESQUERO EN EL PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS

El sector pesquero, de gran tradición en Canarias, representa una actividad en permanente reconversión, por ajustes a unas capturas a la baja. En la actualidad, sin embargo, se está produciendo una adecuación de la oferta y de la demanda, de tal manera que se prevé una recuperación de su rentabilidad en un futuro inmediato.

Es opinión de las cofradías que Canarias presenta condiciones para todo tipo de pesca, durante todo el año y con recientes resultados económicos. Las nuevas generaciones están volviendo a la pesca como salida profesional. Sobre la base de las ayudas y subvenciones recibidas, el sector presenta un futuro viable, con la consiguiente incidencia en la ordenación de los actuales puertos. La relativa especialización por puertos de la Comunidad Autónoma en el sector pesquero se localiza en la isla de Tenerife en los de Playa San Juan y Alcalá.

## EL SECTOR COMERCIAL EN EL PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS

El establecimiento de las conexiones marítimas interinsulares por los puntos de distancia más cortos, favorece la disponibilidad de condiciones más favorables, relacionadas con aspectos como el viaje, tarifas y frecuencias. Por ello necesita de la coordinación de otros medios terrestres y así plantear soluciones válidas a la movilidad de las personas y las mercancías en Canarias.

En esta línea, la incorporación de nuevos buques ha ayudado a mejorar la aceptación del modo marítimo en las relaciones interinsulares, propiciando un crecimiento importante de los pasajeros y vehículos transportados, ya que la flota para prestar los servicios marítimos interinsulares, puede considerarse, en líneas generales, adecuada y con una importante capacidad de transporte de pasajeros y de vehículos.

La oferta de servicios y el tipo de buques utilizados ha generado una importante oferta de plazas y de metros lineales de capacidad de carga que, en contraste con la demanda, ha generado unos índices de ocupación bajos que afectan a la calidad del servicio, que afecta a su frecuencia y plantea reducciones de oferta o sustitución del buque utilizado. Los problemas de rentabilidad se han visto agudizados durante los primeros años del segundo milenio por el incremento del precio del combustible, con gran influencia en la estructura de costes de los buques rápidos.

El acceso terrestre a las diferentes instalaciones portuarias es un aspecto sobre el que existen ciertas limitaciones, en algunos casos muy importantes. Aunque en líneas generales, presentan limitaciones de diferente nivel relacionadas a la conexión con la red viaria principal de cada isla. Así, lo que concierne a los servicios de transporte terrestre que permitan complementar los servicios marítimos, la situación de referencia es negativa y la conexión de los puertos con el resto del territorio se limita, casi exclusivamente, a soluciones particulares. Por esta razón, algunas navieras han optado por complementar la oferta de alguno de sus servicios con líneas de guaguas para el traslado del pasaje al puerto desde los principales focos de generación de demanda.

Las posibilidades de acceso a las instalaciones en transporte público son muy limitadas, por lo que se hace necesario un esfuerzo de racionalización y nuevos servicios que aseguren buenos servicios de movilidad general.

Las opciones de potenciar los servicios marítimos entre los puntos más cortos de las islas, obligan a disponer de un mayor contenido multimodal en la conexión de la oferta, no sólo en lo que se refiere a las condiciones de acceso terrestre y conexión con la red principal de carreteras, sino también en aspectos relacionados con la coordinación de servicios, tarifas y dotaciones portuarias.

El concepto de “puente marítimo”, plenamente arraigado, unido a los precios asequibles de la oferta, ha puesto al alcance de muchas pequeñas economías domésticas la posibilidad de que puedan desplazarse los fines de semana haciendo turismo a unos precios muy razonables.

## EL SECTOR DEPORTIVO-TURÍSTICO EN EL PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS

En la actualidad, existen en Tenerife seis puertos deportivos sin contar los incluidos en los puertos de interés general; Radazul (184 atraques), Puerto Colón (346 atraques), Los Gigantes (359 atraques), Club Náutico de Güimar (150 atraques), La Galera (69 atraques) y Amarilla Golf (240 atraques).

Existe, además, una oferta adicional para la práctica deportiva, desde los puertos autonómicos, en los que esta actividad se conjuga con la pesquera y la comercial, aprovechando al máximo las posibilidades de cada puerto.

En cuanto a las excursiones turísticas marítimas, la falta de adecuación de los actuales puertos autonómicos y deportivos a tal función, se encuentra sobrepasada por el incremento de esta actividad en los últimos años y la existencia de peticiones de nuevos servicios.

Las peculiaridades de las actividades de este sector hace necesario un planteamiento muy riguroso que incorpore nuevas posibilidades de desarrollo. Ello exige un cuidadoso análisis en las propuestas de intervención, por las implicaciones de ocupación y de nuevas necesidades de infraestructura y de espacio que conlleva su potenciación.

Por último, hay que mencionar los cruceros turísticos y viajes alrededor de las islas, que también presenta un cierto incremento y potencialidad futura, lo que puede afectar a la ampliación de aquellos puertos donde se generan los viajes más multitudinarios, cruceros de un día, entre Gran Canaria y Tenerife.

La gran aceptación que muestran los productos ofertados y la consistencia de la población turística, permite asegurar un fuerte crecimiento de la actividad, por supuesto siempre que disponga de las condiciones de apoyo para plantear una oferta de calidad relacionada con las condiciones de atención al pasaje (en tierra y abordaje), la posibilidad de identificación de la oferta por los potenciales usuarios (puntos de atraque de fácil acceso que complementen la actividad comercial de los promotores) y las buenas condiciones de estancia en puerto y posibilidades de nuevos desarrollos.

## LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SECTORIAL Y EL PLAN DE PUERTOS DE CANARIAS

El Plan de Puertos de Canarias forma parte de un contexto de planificación más amplio, en el que el carácter sectorial como instrumento regulador de las inversiones a realizar en el futuro, no debe olvidar su necesaria integración con otros instrumentos de planeamiento y de desarrollo regional. De ahí su posterior tramitación como Plan Territorial Sectorial dentro de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El mismo contempla en su programación un conjunto de inversiones de 300 millones de euros, distribuidos a lo largo de dos períodos: 2001-2006 y 2006-2010. En la primera fase figuran inversiones de más de 160 millones de euros distribuidos entre los puertos más importantes de la Comunidad. En la isla de Tenerife, en esta primera fase, destaca la inversión en el nuevo puerto de Garachico.

Entre las fichas del Plan de Puertos de Canarias que se incluyen en el Apéndice nº 3 de este apartado se encuentra la propuesta de inversiones para todos los puertos de la Comunidad.

### **1.5.3. LIBRO BLANCO DE LOS TRANSPORTES**

El Libro Blanco de los Transportes en Canarias, redactado en julio de 1998, resume el contenido del Plan Regional de Transportes. En el capítulo dedicado a Puertos, el mismo define el papel de los puertos autonómicos en lo que a infraestructuras (obras de abrigo y de atraque) y superestructuras (estaciones de pasajeros, servicio de equipajes, accesos, conexión con el transporte público, centros comerciales asociados) se refiere, tanto en lo relativo al transporte de mercancías como de viajeros.

Así, donde la demanda lo justifique, deberán contar con dos atraques para buques ro/ro plenamente operativos, compatibles con una terminal de pasajeros, en la mayoría de los casos. En aquellos puertos significativamente estratégicos para el tráfico de pasajeros y vehículos, se requieren además algunas obras de infraestructura. Del mismo modo, incide en que el tratamiento al pasajero en las terminales se debe mejorar, de forma proporcional a la mejora en la comodidad del propio trayecto. En todo caso, las terminales de los puertos considerados estratégicos deberán cuidar los aspectos mencionados referidos a las infraestructuras.

Sin embargo, es fundamental separar el tránsito de personas y de vehículos, y más aún el tráfico de mercancías. La conexión con el transporte público terrestre del tráfico marítimo es un requisito, especialmente en los barcos exclusivos de pasajeros. Estas conexiones se deben dar en todas las terminales marítimas, por lo que exigen, además de unos espacios mínimos para aparcamiento, parada de taxis y autobuses, una adecuada conexión por carretera con los puntos de destino.

También quedan trazadas en el citado documento las líneas de actuación en los diferentes corredores marítimos implementando, en algunos casos, la presencia de embarcaciones rápidas tipo "fast ferry" que permitan el tránsito de personas y de vehículos.

**Tabla .** Directrices del PDCAN, el PDIC en materia portuaria.

Criterios	PDCAN	PDIC
Criterios medioambientales	Infraestructuras que aseguren un desarrollo sostenible del medio ambiente.	Integración de criterios medioambientales en las fases de planificación proyecto y construcción.
	Recuperación de zonas degradadas como consecuencia de actuaciones anteriores.	Minimizar el impacto ambiental de las infraestructuras portuarias.
		Optimizar la utilización de recursos naturales.
		Construcción de diques y puertos deportivos sometida a la Ley 11/90 de Prevención del Impacto Ecológico.
		Evaluación de Impacto Ambiental (E.I.A.) de los proyectos de infraestructuras portuarias según el Artículo 14 de la Ley 11/90 de Prevención del Impacto Ecológico.
		Ámbito del E.I.A. abarcando la instalación portuaria y todas sus áreas de influencia, en particular las canteras de donde se obtendrán los materiales de préstamo.
		Prohibida la construcción de infraestructuras portuarias en tramos litorales con circulación sedimentaria significativa que alimente las playas.
Criterios territoriales y de accesibilidad		Mejora de la comunicación y relación de las instalaciones portuarias con los espacios urbanos que las acogen.
		Sospesar la posibilidad de conseguir espacio suficiente en tierra para descongestionar los accesos a la instalación portuaria.

Criterios	PDCAN	PDIC
Criterios territoriales y de accesibilidad		Las instalaciones portuarias deben estar englobadas en el territorio al que sirven.
		Concebir las instalaciones como potenciadoras de la actividad económica del territorio.
		Los puertos de nueva implantación estarán situados en una zona próxima a núcleos de población, o zonas residenciales en caso de tratarse de un puerto deportivo, y con actividad económica relacionada con la actividad portuaria.
		No se construirán nuevos puertos para promover espacios turísticos, salvo casos especiales justificados por el PIOT.
Sector pesquero	Reestructuración de la flota pesquera canaria.	
	Mejora de infraestructuras e instalaciones pesqueras con alto grado de actividad para garantizar su competitividad y permanencia.	
Sector náutico-deportivo		Promover las instalaciones náuticas recreativas en los puertos existentes en la región para que sean compatibles con otros usos.

Criterios	PDCAN	PDIC
Sector náutico-deportivo		
Criterios de gestión	Actuar sobre la calidad y organización institucional de los servicios portuarios.	Conseguir una coordinación entre las políticas de los Puertos de Interés General del Estado y los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma de Canarias (C.A.C.) para consolidar el Eje Transinsular de Transportes.
		Creación de una Empresa Pública para la gestión de los puertos de la C.A.C. con participación del Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares para agilizar la gestión.
		La Autoridad Portuaria de Tenerife deberá tener representación en la Empresa Pública para conseguir una coordinación de objetivos. Integrar las actuaciones en los puertos con las políticas de transportes, territoriales y económicas.
Criterios generales de actuación	Integrar la red portuaria en las redes transeuropeas ("Eje Transinsular del Transporte").	Fomentar la especialización de los puertos en las funciones para las que presenten mayores ventajas.
	Mejorar la eficiencia, capacidad y prestaciones de la red principal de Puertos del Estado mediante la ampliación, acondicionamiento y mejora tecnológica de sus infraestructuras.	Fomento de la especialización funcional de cada puerto y realizar reservas de suelo para mejorar la funcionalidad de los puertos existentes.
	Ampliación y acondicionamiento de la red de puertos menores dependientes del Gobierno Autónomo.	Sospegar siempre la posibilidad de conseguir espacio suficiente en tierra para el desarrollo de actividades portuarias.

Criterios	PDCAN	PDIC
Criterios generales de actuación		Criterios para puertos de nueva implantación: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Situados en aguas con condiciones de navegabilidad favorables.</li> <li>- Situados en sitios con demanda real.</li> <li>- Aprovechar infraestructuras existentes, naturales o artificiales para minimizar el coste en obras de abrigo.</li> <li>- Contar con el apoyo y promoción de las Administraciones Públicas.</li> </ul>
Propuestas concretas de actuación:		
- Puerto y Frente Marítimo de Santa Cruz de Tenerife		Disposición inadecuada de su superficie terrestre que limita su funcionalidad ya que se produce una competencia de usos entre la ciudad y el puerto. Mejora de los accesos terrestres al puerto en las zonas norte y sur e integración con la ciudad. Se plantea el traslado de determinados tipos de tráfico a Granadilla.
- Puerto de Los Cristianos		Dificultades de crecimiento y coexistencia de los distintos tráfico (mercancías y pasajeros), por la presión del núcleo turístico. Posibilidad de su traslado parcial a Fonsalía y de la integración en la zona turística del puerto de Los Cristianos.
- Puerto de Los Gigantes		Insuficiente disipación de energía. La posibilidad de ampliación del puerto pasa por la creación de una nueva dársena en su lado sur.
- Puerto de Las Galletas		Embarcaciones fondeadas de modo desorganizado con carencia de servicios. Se propone la consecución de áreas terrestres de servicio, implantación de instalaciones de servicio a las embarcaciones y organización de amarres.

Criterios	PDCAN	PDIC
– Puerto Playa San Juan		Superficie portuaria reducida e instalaciones para actividad pesquera escasas. Presenta lista de espera para atraques. Es necesario contener la entrada de energía de los oleajes de componente sur y es preciso limitar la tendencia de la playa a invadir la zona marítima del puerto.
– Puerto Colón		Capacidad completamente saturada. Las posibles ampliaciones del puerto requerirán la construcción de nuevos diques exteriores.
– Puerto de Radazul		Capacidad de atraques, aparcamientos y almacenes de embarcaciones al límite. La posibilidad de ampliación de la capacidad de la instalación pasaría por la adaptación de nuevas zonas de tierra para el almacenamiento o por la creación de una nueva dársena en la zona sur con nuevas obras de abrigo.
– Puerto de Candelaria		No tiene contradique. Resolver la entrada de energía en la dársena por la bocana abierta hacia el sur.
– Puerto de Garachico		Nivel de servicios reducido. Afrontar la dificultad técnica para construir obras de abrigo en zonas de gran calado y sometidas a temporales de gran energía.
– Puerto pesquero de Güímar		Superficie de terreno muy escasa con nivel de uso escaso. La creación de nuevas infraestructuras de calidad fomentará la actividad náutica en la zona puesto que el entorno es propicio.
– Puerto de La Galera		Superficie terrestre muy escasa. Posibles ampliaciones de su capacidad deben basarse en la prolongación del dique existente y en la creación de nuevos terrenos ganados al mar o bien en la superposición de un nuevo dique de abrigo.

Criterios	PDCAN	PDIC
– Puerto de La Cruz		Nivel de agitación interior que afecta al atraque fijo de embarcaciones. Servicios a la actividad pesquera y deportiva escasos. Posible ampliación presenta dificultades debido a la presencia de los arrecifes costeros próximos.
– Puerto de San Marcos		Únicamente proporciona una rampa de varada y botadura de embarcaciones.
– Puerto y Polígono de Granadilla		
– Puerto y Polígono de servicios de Fonsalía		

Tabla 2. Criterios adoptados por el Plan de Puertos

Criterios	Plan de Puertos de la Isla de Tenerife
Criterios medioambientales	Integración paisajística, ambiental y en el entorno urbano de las instalaciones portuarias minimizando los impactos ambientales sobre toda su área de influencia en el territorio. Construcción de diques y puertos deportivos, y Evaluación de Impacto Ambiental sometidos a la Ley 11/90 de Prevención del Impacto Ecológico.
Criterios territoriales y de accesibilidad	Se resolverá la integración en el núcleo urbano de las instalaciones ya existentes y su conexión con las tramas viarias costeras. Los puertos de nueva implantación estarán siempre situados en zonas próximas a núcleos de población y con actividad económica relacionada con la actividad portuaria y con una buena accesibilidad a la red viaria básica.
Sector pesquero	Uno de los objetivos básicos del Plan de Puertos será el de cubrir la demanda pesquera. Se potenciará la mejora de las instalaciones pesqueras con alto grado de actividad para garantizar su competitividad y permanencia.
Sector náutico-deportivo	Promover las instalaciones náuticas recreativas en los puertos existentes en la región para que sean compatibles con otros usos atendiendo a: – Condiciones de demanda. – Aptitudes del territorio. Se potenciarán las instalaciones ligeras para embarcaciones recreativas de pequeña eslora.
Criterios de gestión	Actuar sobre la calidad y organización institucional de los servicios portuarios.
Criterios generales de actuación	Racionalización en la ejecución de infraestructuras optando por aprovechar al máximo las infraestructuras existentes o por una mayor eficacia funcional de las nuevas alternativas. Fomentar la especialización de los puertos en las funciones para las que presenten mayores ventajas. Ampliación y acondicionamiento de la red de puertos menores dependientes del Gobierno de Canarias. Sospesar siempre la posibilidad de conseguir espacio suficiente en tierra para el desarrollo de actividades portuarias en las instalaciones ya existentes. Criterios para la implantación de nuevas infraestructuras: – Situados en aguas con condiciones de navegabilidad favorables. – Situados en sitios de demanda real. – Aprovechar infraestructuras existentes, naturales o artificiales para minimizar el coste en obras de abrigo.

