

ÍNDICE

18.	CRITERIOS DE ORDENACIÓN	239
18.1.	INTRODUCCIÓN	239
18.2.	CRITERIOS DE PLANEAMIENTO Y URBANÍSTICOS.....	239
18.3.	EXISTENCIA DE CONCESIONES DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS DE TENERIFE	240
18.4.	EXISTENCIA DE ACTUACIONES EN EL CONVENIO DE ACTUACIONES EN COSTAS	240
18.5.	ACCESIBILIDAD AL LITORAL.....	240
18.6.	AFECCIÓN A ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS DE INTERÉS INSULAR	241
18.7.	AFECCIÓN A FIGURAS DE PROTECCIÓN LEGALMENTE RECONOCIDAS	241

18. CRITERIOS DE ORDENACIÓN

18.1. INTRODUCCIÓN

Del conjunto de información utilizada en este Estudio de Base, existen unos criterios o condicionantes que serán decisivos para poder considerar la posibilidad de establecimiento de una instalación portuaria. Estos criterios corresponden a:

- Criterios de planeamiento y urbanísticos.
- Existencia de un proyecto o estudio de ordenación en curso o en tramitación.
- Actuaciones previstas por el Convenio de Actuaciones en Costas.
- Accesibilidad terrestre.
- Afección a elementos geomorfológicos naturales de interés insular emplazados en el litoral, tales como acantilados, playas, roques, rasas intermareales.
- Afección a figuras de protección legalmente reconocidas (Espacios Naturales Protegidos, Áreas de Sensibilidad Ecológica, Lugares de Importancia Comunitaria, etc).

Conforme a estos criterios se establece la zonificación del litoral que define los usos permitidos en cada zona. En la zonificación se distinguen tres situaciones:

- a) tramos no aptos.
- b) tramos potencialmente aptos.
- c) tramos afectado por el ámbito de una Operación Singular Estructurante (OSE) en el que se inserta un puerto de primer nivel.

En el apartado siguiente se describe con mayor nivel de detalle la zonificación.

18.2. CRITERIOS DE PLANEAMIENTO Y URBANÍSTICOS

En la metodología utilizada en este estudio de base para llegar a definir en qué zonas es posible realizar actuaciones portuarias, los criterios más importantes, junto con los ambientales, son el planeamiento y el marco urbanístico del territorio de cada zona.

En las alternativas propuestas se han adoptado las directrices y líneas de actuación en materia portuaria establecidas por las herramientas de planeamiento PDCAN y PDIC.

Adicionalmente, se ha estudiado la clasificación urbanística de los suelos del territorio afectado en cada una de las alternativas. Los criterios para la clasificación del suelo según su régimen jurídico se toman del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo: El suelo podrá ser urbano, urbanizable sectorizado, urbanizable no sectorizado o rústico.

En un posterior análisis de viabilidad económica de un proyecto concreto será necesario garantizar la *calificación urbanística* del suelo conforme al planeamiento vigente, a partir de la que se establece la regulación de usos. El conocimiento del uso permitido en el planeamiento en vigor aporta los datos necesarios para valorar la viabilidad desde el punto de vista urbanístico para la construcción de un equipamiento portuario.

En *Suelo Urbano* se contempla la única posibilidad de realizar actuaciones en terrenos no consolidados desestimándose las zonas en las que el terreno está ocupado por procesos de desarrollo urbanístico previos. En caso de tratarse de *Suelo Urbanizable Sectorizado* la ordenación pormenorizada del sector deberá prever la correspondiente infraestructura portuaria. En caso de que dicha ordenación pormenorizada estuviera aprobada y no contemplase las propuestas en materia portuaria, deberá tramitarse la correspondiente modificación, lo que puede dificultar la viabilidad a corto plazo. Si se trata de *suelo*

urbanizable no sectorizado, en tanto no se produzca su sectorización, será de aplicación el régimen de suelo rústico a efectos de legitimar la ejecución de las infraestructuras correspondientes y, por tanto, la viabilidad de la actuación.

En el caso de tratarse de *Suelos Rústicos*, se descartan en la zonificación del litoral aquellos que presentan mayores valores ambientales y deben ser objeto de especial protección a fin de garantizarse su preservación. Un terreno rústico podrá ser ocupado para la construcción de un equipamiento portuario siempre que se legitime su actuación a través del instrumento de ordenación que ultime el régimen urbanístico del suelo rústico definido por el planeamiento, completando la calificación del suelo por éste establecida.

18.3. EXISTENCIA DE CONCESIONES DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS DE TENERIFE

En este estudio se considera que la existencia de concesiones litorales otorgadas por el Ministerio de Medio Ambiente a ayuntamientos y a entidades privadas en concepto de gestión de una instalación portuaria existente o similar, es un precedente de ocupación litoral susceptible de ser desarrollada como posible puerto marítimo en caso de que solamente exista una instalación menor, o bien ser ampliada y mejorada en caso de que la instalación sea un puerto.

Las concesiones de la Demarcación de Costas de Tenerife se detallan en el Gráfico 3 del capítulo 3 (Inventario de instalaciones portuarias).

18.4. EXISTENCIA DE ACTUACIONES EN EL CONVENIO DE ACTUACIONES EN COSTAS

Otro de los criterios que se consideran para llegar a definir las zonas litorales en las que es posible una actuación portuaria es la existencia de una actuación litoral incluida dentro de las actuaciones previstas en el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Canarias para Actuaciones en Infraestructuras de Costas. La ubicación de una posible futura instalación marítima está condicionada a su compatibilidad con estas actuaciones.

18.5. ACCESIBILIDAD AL LITORAL

Se considera que una zona del litoral es idónea para establecer el emplazamiento de una instalación portuaria si se cumplen ciertas condiciones mínimas de accesibilidad. Debido a la característica orografía de la isla y a la disposición de la red viaria, en el plan se considera que el litoral será accesible si existe alguna vía a una distancia inferior a mil metros (1.000 m) ya que en caso contrario la construcción de una carretera de acceso supondría un incremento importante en el coste de la infraestructura.

La red de infraestructuras de la Isla de Tenerife y la accesibilidad al litoral ha sido descrita en el Capítulo 2 – Accesibilidad al litoral.

En los gráficos 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 Y 2.1.4 del capítulo 2 se han delimitado las zonas litorales en función de la categoría de vía que se encuentra a menos de 1 km. Siguiendo este criterio, la accesibilidad al litoral se ha clasificado en diferentes categorías: autopista, comarcal, local y nula.

Las zonas en las que no existen vías de acceso o el acceso son caminos de tierra que deberían acondicionarse como acceso, se consideran como accesibilidad nula. Este parámetro es excluyente, de forma que si un tramo de costa tiene una accesibilidad nula, automáticamente se considera dicho tramo como “no apto”.

18.6. AFECCIÓN A ELEMENTOS GEOMORFOLÓGICOS DE INTERÉS INSULAR

Se tiene en cuenta también la afección a elementos geomorfológicos que por su representatividad, singularidad o rareza, a nivel insular, constituyen un valor natural a tener en cuenta en el modelo de ordenación de puertos de la Isla. Su identificación se ha nutrido de la información recopilada en Programa Tenerife y el Mar.

Estos elementos son:

- los acantilados costeros de interés insular. Por sí mismos representan un factor limitante de primer orden, de manera que se consideran “no aptos” aquellos tramos en los que identifique su existencia.
- playas de callao; playas de arena, rasas intermareales, roques, bajas, cuevas y túneles.

En los gráficos 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 y 10.2.4 del presente estudio se plasma cartográficamente esta información.

18.7. AFECCIÓN A FIGURAS DE PROTECCIÓN LEGALMENTE RECONOCIDAS

Aunque de la aplicación de alguno de los criterios anteriores (especialmente la accesibilidad y la afección a elementos geomorfológicos) ya resulta la exclusión de determinados ámbitos que detentan un valor natural, es necesario ser coherente con las limitaciones directas derivadas de las distintas figuras de protección existentes en el territorio insular de cara a la implantación de infraestructuras portuarias.

Por este motivo se ha considerado:

- considerar que los ámbitos incluidos en Espacio Natural Protegido, en cualquiera de sus categorías, y en Áreas de Sensibilidad Ecológica no reúnen condiciones adecuadas para la ubicación de puertos. Dado el carácter puntual de este tipo de intervenciones y su gran capacidad de transformación del territorio se ha estimado que la salvaguarda de estas áreas es incompatible con el desarrollo de estas instalaciones.
- en menor medida, aunque sin constituir un factor determinante, considerar la afección a los Lugares de Importancia Comunitaria declarados por decisión de la Comisión de fecha 28 de diciembre de 2001.

