



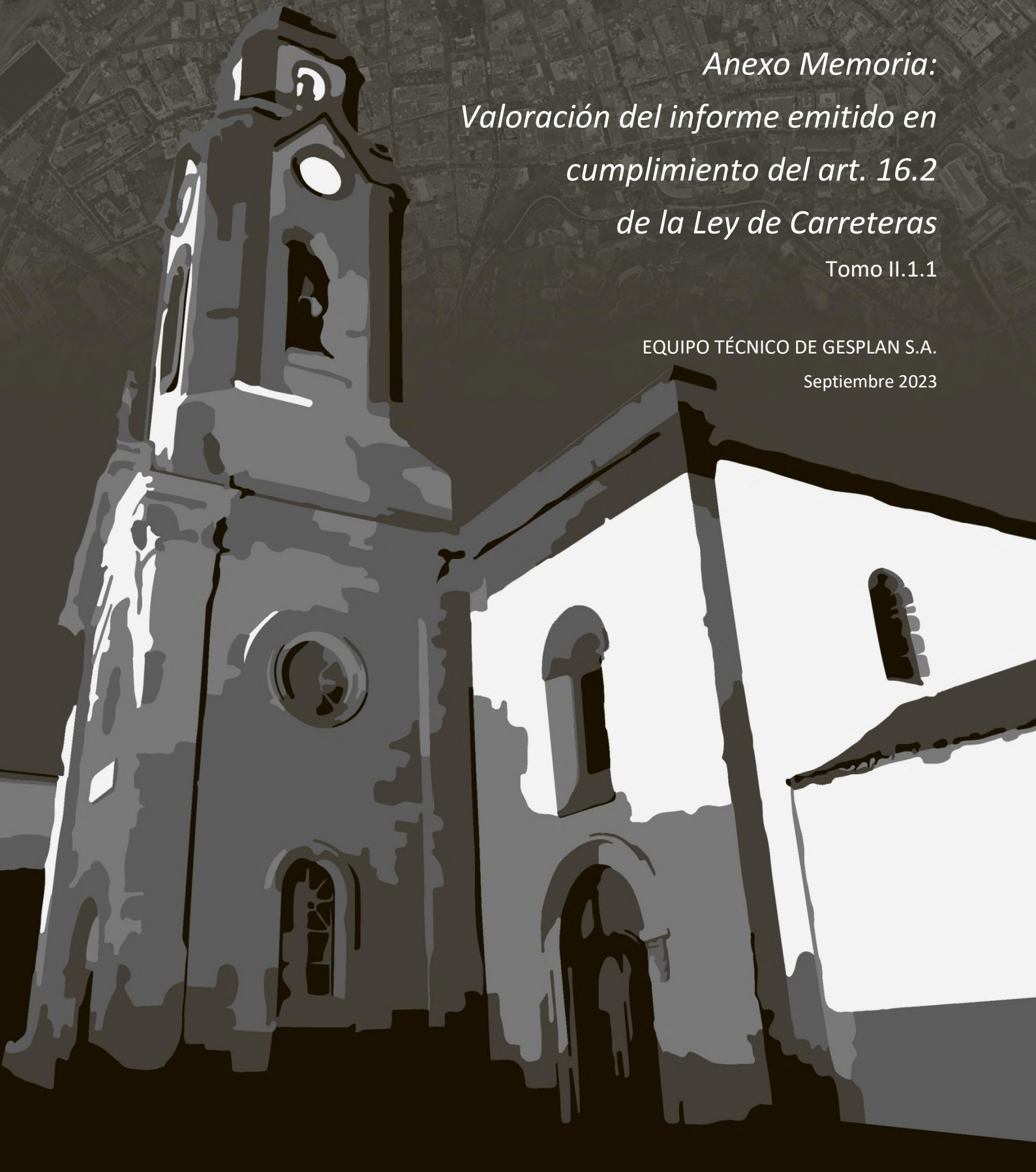
PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN
DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE
PUERTO DE LA CRUZ

*Anexo Memoria:
Valoración del informe emitido en
cumplimiento del art. 16.2
de la Ley de Carreteras*

Tomo II.1.1

EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Septiembre 2023





Anexo Memoria

Valoración del informe emitido en
cumplimiento del art. 16.2 de la
Ley de Carreteras

TOMO II.1.1



*Debemos agradecer a la oficina técnica municipal
y especialmente a sus técnicos, así como a la empresa **CULTANIA, S.L**
la colaboración prestada para la ejecución de estos trabajos,
ya que sin su esfuerzo no hubiera sido posible.*

El equipo técnico de GESPLAN S.A.

Septiembre de 2023



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO
DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE
PUERTO DE LA CRUZ



Anexo Memoria

Valoración del informe emitido en
cumplimiento del art. 16.2 de la
Ley de Carreteras

TOMO II.1.1



EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Septiembre 2023

EQUIPO REDACTOR DEL PEPCH

EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Jefa de Proyecto (Arquitecta):	Mónica Carolina Socas Hernández
Arquitecta:	M ^a Ángeles Gil González
Arquitecta:	Amelia Socas Hernández
Arquitecta:	Lara Bello Ascanio
Arquitecta Técnica	Raquel Alegre Martín
Arquitecto Técnico	Oscar Pérez Martín
Arquitecta Técnica	Carmen Vanessa Méndez Martín
Antropóloga social y cultural:	Fernando Hernández González
Geógrafa:	Macarena González Perera
Geógrafo:	José Acaymo Pérez Díaz
Ambientólogo:	Bruno Yanes González
Jurista:	Mónica Díaz Pérez
Economista:	Ruth Mary Cortés Méndez
Economista:	Carlota Luis Rodríguez
Ingeniero Civil:	Luis Daniel Bosch Ponce
Delineante- Analista GIS:	Tomás Domínguez Hernández
Delineante:	David Eleazar Martín González
Delineante:	Yolanda Cabrera Hernández

EQUIPO TECNICO COLABORADOR DE CULTANIA S.L.

Director Técnico (Historiador y Arqueólogo):	Javier Soler Segura
Historiador:	Josué Ramos Martín
Historiador:	Miguel Machado Bonte
Historiador:	Yago Viso Armada
Antropóloga social y cultural:	Cintia María Marrero Acevedo

ÍNDICE DEL ANEXO MEMORIA – VALORACIÓN DEL INFORME EMITIDO EN CUMPLIMIENTO DEL ART. 16.2 DE LA LEY DE CARRETERAS

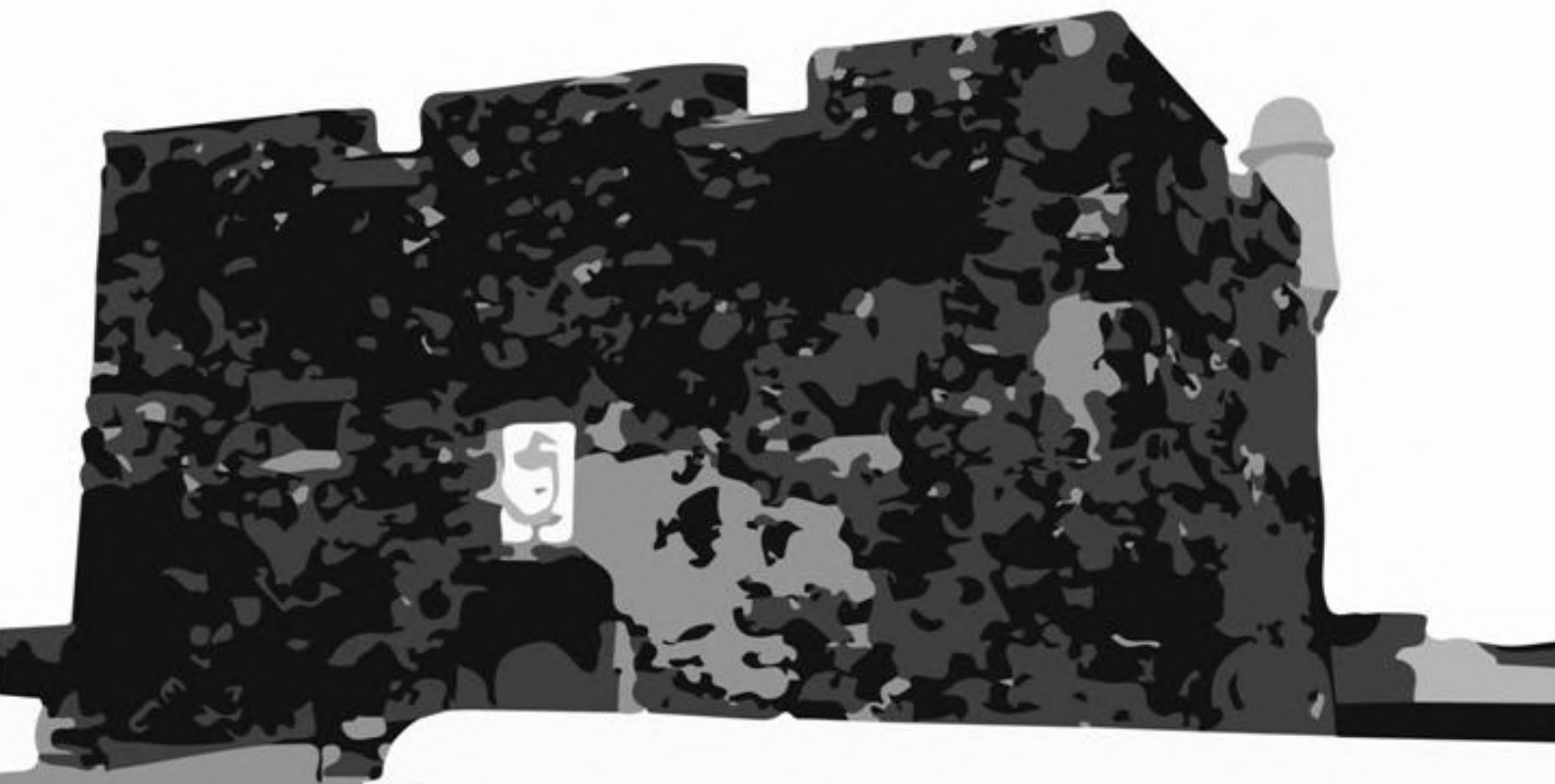
1. CONSIDERACIONES PREVIAS	8
<hr/>	
1.1. ANTECEDENTES	8
1.2. EFECTOS DEL INFORME EMITIDO FUERA DE PLAZO	9
2. VALORACIÓN DEL INFORME EMITIDO POR EL ÁREA DE MOVILIDAD DEL CABILDO DE TENERIFE	11
<hr/>	
2.1. SÍNTESIS DEL CONTENIDO DEL INFORME	11
2.2. CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES FORMULADAS	12
2.2.1. EN RELACIÓN CON LOS REPAROS EFECTUADOS AL DOCUMENTO “TOMO II.8. ANEXO: ESTUDIO DE MOVILIDAD”	12
2.2.2. EN RELACIÓN CON LAS ACTUACIONES CON POSIBLE AFECCIÓN A LA CARRETERA INSULAR TF-312 (ISLOTES K Y M)	13
2.2.3. CONCLUSIÓN	18
3. CAMBIOS A EFECTUAR EN LA DOCUMENTACIÓN DEL PEPCH	19
<hr/>	



Anexo Memoria

Valoración del informe emitido en
cumplimiento del art. 16.2 de la
Ley de Carreteras

TOMO II.1.1



1. CONSIDERACIONES PREVIAS

1.1. ANTECEDENTES

Con fecha de 14 de marzo y registro de entrada nº 1910 GESPLAN entrega en el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz la totalidad de los documentos técnicos que constituyen el PEPCH de Puerto de La Cruz, apto y completo para ser sometido a aprobación inicial y a los trámites de información pública y consultas junto con el estudio ambiental estratégico.

Entregado el documento, y dadas las afecciones sectoriales en el ámbito del plan, se procedió por parte de la corporación municipal a solicitar los informes sectoriales preceptivos antes de la aprobación inicial, de conformidad con el artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias; el artículo 13.2 de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias; y el artículo 117.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Con fecha de 30 de agosto de 2023 (R.e. nº 7005) se recibe en GESPLAN oficio del Área “Ciudad Sostenible, Participación y Agenda Urbana” del Ayuntamiento de Puerto de La Cruz por el que se remite informe emitido por el Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife, el cual se formula en sentido **FAVORABLE, CONDICIONADO** a la toma de consideración de una serie de aspectos sectoriales recogidos en el cuerpo del informe.

Consta en el oficio recibido que el pasado 21 de abril del presente año, el Ayuntamiento de Puerto de La Cruz ha dado traslado del PECH Puerto de La Cruz al Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife, a los efectos de dar cumplimiento al artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.

De acuerdo con el oficio, el Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife traslada al Ayuntamiento el informe solicitado con fecha de 24 de agosto de 2023, el cuál es remitido a esta entidad, como adjudicataria de los servicios de redacción del PECH Puerto de La Cruz.

El informe emitido por el Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife es el único informe sectorial que se recibe en el trámite previo a la aprobación inicial.

El presente informe se elabora en respuesta a los aspectos sectoriales señalados en el informe emitido por el Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife, como trámite previo a la aprobación inicial del “Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Puerto de La Cruz” (t.m. Puerto de La Cruz), remitido a GESPLAN por oficio del Área “Ciudad Sostenible, Participación y Agenda Urbana” con fecha de 30 de agosto de 2023 (R.E. nº 7005).

1.2. EFECTOS DEL INFORME EMITIDO FUERA DE PLAZO

El informe del Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se emite en el marco de lo establecido en el artículo 16.2 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias (en el mismo sentido, artículo 34.2 del Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo), cuyo tenor literal es el siguiente:

“En la tramitación de cualquier figura de planeamiento urbanístico, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras regionales e insulares, así como a las determinaciones del Plan Regional, o de los Planes Insulares, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del planeamiento previsto a la Consejería competente en materia de carreteras del Gobierno de Canarias, así como al respectivo Cabildo Insular, disponiendo éstos del plazo de dos meses para devolver informe sobre los aspectos que estimen convenientes. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad por parte de la administración que no lo hubiese hecho.”

En el caso de existir disconformidad por parte del Gobierno de Canarias o del Cabildo Insular con las determinaciones previstas por el planeamiento en tramitación, y el órgano actuante no hubiese rectificado en el sentido demandado al proceder al posterior trámite de aprobación inicial, aquél quedará en suspenso hasta la modificación y nueva aprobación, cuando al tomar conocimiento de la persistencia en los planteamientos iniciales la Administración contrariada decida comunicar el carácter vinculante de su iniciativa, lo cual habrá de hacerlo constar fehacientemente durante los preceptivos períodos de información pública y audiencia expresa”.

De los preceptos expuestos se deduce la naturaleza preceptiva y vinculante del informe, que debe evacuarse en el plazo de dos meses, transcurrido el cuál, se entenderá emitido en sentido favorable. En el caso que nos ocupa, según se indica en el oficio de remisión del Ayuntamiento de Puerto de La Cruz, la solicitud de informe se produce con fecha de 21 de abril de 2023, recibándose en el Ayuntamiento el pasado 7 de agosto, esto es, fuera del plazo de dos meses establecido legalmente.

Tal y como se reconoce la legislación en materia de carreteras de Canarias, transcurrido el plazo de emisión de informe sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad por parte de la administración que no lo hubiese hecho.

En este mismo sentido se pronuncia el artículo 147.3 Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) que, en relación con la tramitación de los planes especiales, dispone lo siguiente: *“La falta de emisión de los informes no interrumpirá la tramitación del procedimiento. Los informes que no se emitan dentro del plazo conferido podrán no ser tenidos en cuenta para adoptar la aprobación definitiva”*

Los efectos de la no emisión en plazo del informe regulados en la normativa autonómica van en consonancia con la regulación básica del procedimiento administrativo contenida en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, cuyo artículo 80.4 dispone que *“ si el informe debiera ser emitido por una Administración Pública distinta de la que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán proseguir las actuaciones./El informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución”*.

Por tanto, tanto la legislación sectorial (art. 16.2 de la Ley de Carreteras de Canarias y 34.2 de su Reglamento), la legislación territorial (art. 147.3 de la Ley 4/2017) como la legislación básica en materia de procedimiento administrativo común (art. 80.4 de la Ley 39/2015) reconocen expresamente la posibilidad de no tener en cuenta, al adoptar la resolución correspondiente (en el caso que nos ocupa, la aprobación inicial), el contenido del informe en el supuesto de no ser emitidos en plazo, en cuyo caso no implicaría la invalidez formal del procedimiento de aprobación del Plan Especial.

No obstante lo anterior, dada la naturaleza vinculante del informe, se proceden a analizar los aspectos sectoriales señalados en el informe emitido por el Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje, adscrito al Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife a los efectos de ser tenidos en cuenta en el PEPCH de Puerto de La Cruz.

Cabe anticipar que de la lectura de los aspectos sectoriales señalados en el informe se deduce que no hay una disconformidad material con el contenido del PEPCH, cuyas observaciones se corresponden con cuestiones meramente aclaratorias que no implican cambios en la ordenación pormenorizada propuesta, por lo que ninguno de los reparos tiene carácter determinante en el documento técnico remitido a las administraciones consultadas con carácter previo a su aprobación inicial, y por tanto, no hay impedimento en proseguir las actuaciones.

Por tanto, para no dilatar la incorporación de la Aprobación Inicial del PEPCH en los asuntos a tratar en la convocatoria del Pleno Municipal, habida cuenta del avanzado estado de tramitación de su expediente por parte del Ayuntamiento, y en base a los principios de eficiencia administrativa y economía procedimental que conducen el ejercicio de las potestades públicas (art. 10.3 de la LSENPC); se apuesta por introducir las justificaciones y modificaciones concretas que surgen a raíz de las consideraciones del informe técnico del Área de movilidad del Cabildo de Tenerife, señaladas en el apartado 3 del presente Anexo, en el documento que se elabore para su aprobación definitiva, junto a las que se deriven del análisis de las alegaciones e informes recibidos durante el período de información pública y consulta.

2. VALORACIÓN DEL INFORME EMITIDO POR EL ÁREA DE MOVILIDAD DEL CABILDO DE TENERIFE

2.1. SÍNTESIS DEL CONTENIDO DEL INFORME

Con carácter previo, se define el alcance del informe emitido por el Servicio Técnico de Carreteras, Movilidad y Paisaje del Área de movilidad del Cabildo de Tenerife, en el sentido de que se limita a analizar en qué medida el PECH Puerto de La Cruz atiende a las determinaciones de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y el Reglamento de Carreteras de Canarias, aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo.

En este sentido, se procede a identificar en primer lugar las carreteras cuya explotación es competencia del Cabildo Insular y que discurren por el ámbito del PEPCH del Puerto de la Cruz: TF-5, Autopista (interés regional); TF-31 (interés regional); TF-312 (interés insular); TF-315 (interés insular); TF-316 (interés insular); TF-320 (interés insular); y TF-333 (interés insular).

Tras citar como antecedentes los Planes de Modernización que ya han sido informados, se señalan las consideraciones en relación con a las disposiciones vigentes en materia de Carreteras que deben ser tenidas en cuenta por el presente Plan Especial, a las que nos referimos a continuación de manera sucinta:

- **En relación al documento “Tomo II.8. Anexo: Estudio de Movilidad”**, se considera que no se analiza la repercusión que, sobre la movilidad insular y regional, tendrán los cambios que introduce el PEPCH del Puerto de La Cruz en la movilidad del viario local del Casco Histórico. En este sentido, se señala que **“en fases posteriores de tramitación del documento deberá estudiarse y cuantificar la repercusión que la propuesta en materia de movilidad del PEPCH tendrá sobre la movilidad insular y regional”**.
- Se deja constancia de la incorporación en el PECH de las actuaciones de mejora y remodelación de accesos y enlaces de la carretera convencional TF-312, contempladas en el *“Proyecto Modificado de Remodelación de la Carretera TF-312 desde la Calle Camelia hasta la intersección TF-320”*.
- **Se identifican los siguientes ámbitos que pueden generar afección a la explotación del viario insular y regional:** zona sur del Casco Histórico y los islotes L, K, M, T y S. De estos ámbitos, en el informe **solamente se expresan objeciones en relación con los islotes “K” y “M”**, ambos con posible afección a la carretera insular TF-312, que se transcriben a continuación:

“Al no detallarse las actuaciones que se contemplan en este ámbito, se recuerda que la estructura del sistema general viario y de transporte deberá atender a los preceptos de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y al Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias. Cualquier enlace y/o conexión a la carretera insular, que se prevea dentro del ámbito de estudio, deberá diseñarse por un

técnico competente, y atenderá a los parámetros definidos en el artículo 73 del Reglamento de Carreteras de Canarias, así como en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, y la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.

No obstante, y sin perjuicio de lo indicado se debe considerar que cualquier acceso directo a las parcelas resultantes deberá garantizarse por medio de la red viaria municipal tanto existente como de nueva creación. El PEPCH de Puerto de la Cruz deberá respetar las alineaciones del PGO y/o de otros instrumentos de planeamiento urbanístico que resulten de aplicación y las limitaciones de la propiedad referidas a las zonas de protección definidas en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias”.

- Finalmente, el informe concluye en sentido **FAVORABLE**, aunque **“CONDICIONADO a la toma en consideración de los aspectos sectoriales incluidos en el presente informe”**.

2.2. CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES FORMULADAS

A continuación se analizan los reparos efectuados en el informe del Cabildo de Tenerife en cuanto a las posibles afecciones de las determinaciones del PECH Puerto de La Cruz a la red regional e insular de Carreteras:

2.2.1. EN RELACIÓN CON LOS REPAROS EFECTUADOS AL DOCUMENTO “TOMO II.8. ANEXO: ESTUDIO DE MOVILIDAD”

En el informe se advierte la ausencia de un análisis específico de la repercusión que sobre la movilidad insular y regional tendrán los cambios que introduce el PEPCH del Puerto de La Cruz en la movilidad del viario local del Casco Histórico, e insta a incorporar en fases posteriores de tramitación, el “estudio y la cuantificación” que la propuesta en materia de movilidad del PEPCH tendrá sobre la movilidad insular y regional.

En base a esta solicitud, se incorpora en el Estudio de movilidad del PEPCH un apartado, “9.7 Repercusión en la movilidad insular y regional de las actuaciones propuestas”, en el que se incluye el análisis requerido de la incidencia que, las actuaciones de movilidad propuestas en el ámbito del Conjunto Histórico, tendrán sobre la movilidad insular y regional.

2.2.2. EN RELACIÓN CON LAS ACTUACIONES CON POSIBLE AFECCIÓN A LA CARRETERA INSULAR TF-312 (ISLOTES K Y M)

De las observaciones efectuadas por el Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife en relación con la posible afección de los islotes K y M a la carretera insular TF-312, transcritas anteriormente, se realizan los siguientes reparos:

- Se considera que no se detallan las actuaciones que se contemplan en los ámbitos.
- Se recuerda que la estructura del sistema general viario y de transporte deberá atender a los preceptos de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias y al Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias. Cualquier enlace y/o conexión a la carretera insular, que se prevea dentro del ámbito de estudio, deberá diseñarse por un técnico competente, y atenderá a los parámetros definidos en el artículo 73 del Reglamento de Carreteras de Canarias, así como en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, y la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.
- Se exige garantizar que cualquier acceso directo a las parcelas resultantes deberá realizarse por medio de la red viaria municipal tanto existente como de nueva creación.
- Se exige que se respeten las alineaciones del PGO y/o de otros instrumentos de planeamiento urbanístico que resulten de aplicación y las limitaciones de la propiedad referidas a las zonas de protección definidas en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.

Las observaciones realizadas en el mencionado informe se refieren a cuestiones eminentemente formales y, en el sentido que se dirá, redundantes. Materialmente la ordenación propuesta por el PEPCH no es contraria a la normativa sectorial aplicable en materia de carreteras. No se concreta cuál es la causa y motivo que determina la oposición de la normativa urbanística prevista en el plan a la legislación aplicable en materia de carreteras, más allá de una alusión genérica al cumplimiento de la legalidad vigente.

Con carácter previo al análisis de los reparos, procede recordar que el PEPCH de Puerto de La Cruz, si bien constituye un instrumento de ordenación urbanística, su vocación es la de garantizar la preservación de los valores históricos, patrimoniales y culturales que dieron lugar a la declaración del ámbito como bien de interés cultural (artículo 37 de la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias), por lo que las medidas de aplicación a los valores culturales tendrán preferencia a las derivadas de la normativa sectorial.

Por otra parte, tomando como partida la preservación de los valores patrimoniales, la aplicación de la normativa sectorial a las actuaciones que se ejecuten dentro del ámbito es una cuestión legalmente exigible al margen de que los preceptos se incluyan en la normativa del PEPCH. No obstante, a lo largo del articulado del PEPCH se recuerda la necesidad de observar las

previsiones sectoriales aplicables en cada caso. El ordenamiento jurídico administrativo se ha caracterizado por la profusión de diversa normativa, de diferente rango y en continuo cambio, por lo que reproducir las determinaciones de la normativa sectorial, o remitirse a leyes o reglamentos concretos, generaría inseguridad jurídica. Y no solo eso, sino que resultaría contrario a la legalidad urbanística. En este sentido, el artículo 63.4 del Reglamento de Planeamiento de Canarias aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, establece que:

“(...) 4. Las normas urbanísticas del plan no podrán:

- *Reproducir otras disposiciones legales o reglamentarias, salvo cuando sea imprescindible para la intelegibilidad del texto.*

“(...) 5. Las determinaciones previstas en la normativa que incumplan lo previsto en el apartado anterior serán nulas y se tendrán por no puestas.”

Por ello, en la Normativa del PEPCH de Puerto de la Cruz, no se incluyen las referencias concretas de la legislación sectorial cuando sus determinaciones son de aplicación directa, de manera que en su aplicación no influye que se estén transcritas en los instrumentos de ordenación urbanística. De esta manera, además de cumplir con la metodología establecida por la legislación urbanística, se evita que si se incluyen y luego se modifican, no resulte necesario modificar el PEPCH.

Conforme a lo expuesto, se entiende que son de aplicación las estipulaciones recogidas en la legislación mencionada, aun no estando incluidas expresamente tales apreciaciones en la normativa documento.

En todo caso, en el apartado 5.2.2 de la Memoria de Ordenación del PEPCH relativo a la justificación del cumplimiento de la legislación sectorial en materia de carreteras se manifiesta claramente que *“sin perjuicio de lo dispuesto en los documentos de ordenación del presente PEPCH, será necesaria y vinculante la autorización del Cabildo Insular de Tenerife para los proyectos de construcción de las actuaciones y accesos que afecten a las zonas de dominio público, servidumbre y afección de las carreteras insulares (art. 25.5 LCC). En el caso de tramos de carretera insular que discurran por suelo clasificado como urbano o correspondan a una travesía, el otorgamiento de licencias compete al Ayuntamiento, previo informe preceptivo del Cabildo Insular de Tenerife (art. 48 LCC).”*

Por todo ello, se propone completar el apartado 5.2.2 de la Memoria de Ordenación incluyendo las observaciones efectuadas en el informe del Cabildo de Tenerife en relación con las actuaciones con afección a carreteras insulares, por ser un documento que sirve de apoyo a la comprensión de la ordenación propuesta en el Plan Especial.

En cuanto a la consideración relativa a que no se detallan las actuaciones contempladas en los islotes K y M, cabe señalar que ambos islotes se insertan en el interior de unidades de actuación de suelo urbano no consolidado delimitadas en el planeamiento vigente (UA-4 Risco de Oro y UA-6 respectivamente). A este respecto, en el apartado 4.5 de la Memoria de Ordenación se señala lo siguiente:

*“**Todos estos ámbitos de suelo fueron reordenados a través del PMM vigente con el doble objetivo de plantear usos que respeten y enfatizen los valores patrimoniales existentes, y la obtención por parte de los propietarios de los medios económicos necesarios para la adecuada conservación de dichos bienes patrimoniales, ya sean de titularidad municipal o privada. Asimismo, se eliminan los trazados viarios propuestos en el PGO que afectaban a la delimitación del Conjunto Histórico y a ciertos bienes patrimoniales existentes en su interior.***

(...) Teniendo en cuenta que la ordenación propuesta en las citadas unidades de suelo han tenido en cuenta la no vulneración de los valores patrimoniales presentes, el presente Plan Especial asume como propia la reordenación definida en el PMM vigente, sin alterar las condiciones de ordenación y aprovechamientos establecidos en dicho instrumento urbanístico; limitándose a establecer, en el marco competencial que otorga la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias a los PEPCH, las determinaciones patrimoniales de protección aplicables a los inmuebles catalogados y/o espacios libres en los que se insertan dichos bienes patrimoniales, a través de la correspondiente ficha del Catálogo de Protección y el Fichero de Actuaciones públicas según el caso. Por tanto, se establece como único condicionante para el Plan Parcial de ordenación que desarrolle o complete las determinaciones de ordenación del planeamiento vigente, que se respeten las determinaciones establecidas en el PEPCH para garantizar la protección e integración paisajística de los bienes patrimoniales presentes.”

Por tanto, en la ordenación pormenorizada del PEPCH se han traspuesto, en el interior de ambos islotes, las alineaciones definidas en el PMM vigente (aprobado por Decreto 107/2015, de 22 de mayo, y publicado en el BOC Nº 116 de 17 de Junio de 2015), un instrumento urbanístico que tal y como se indica en el apartado 4.2 del informe emitido por el Área de Movilidad del Cabildo “*fue informado, en sus distintas versiones, por este Servicio Técnico en las fechas 19 de febrero de 2013, 9 de mayo de 2014, 8 de agosto de 2014 y 16 de diciembre de 2014*”.

A continuación se analizan los reparos efectuados en relación con la ordenación de cada uno de los islotes.

Islote K:

El islote K se inserta en el suelo urbano no consolidado UA-4 (Risco de Oro), cuya ordenación pormenorizada fue objeto de reordenación por parte del PMM vigente con el fin de establecer el uso turístico para la totalidad del conjunto, viabilizando así la conservación de los bienes patrimoniales catalogados en su interior.

Asimismo, como puede observarse en la imagen adjunta, en la ordenación pormenorizada del PMM vigente se efectúa, en el entorno del islote K, el desvío de la carretera convencional y el cierre de la vía estructurante municipal situada al norte del islote B, para crear un nuevo acceso rodado, más directo y seguro hacia el Taoro (islotas E y D), **reconvirtiendo el actual tramo de la carretera de Las Arenas que discurre junto al islote K en un espacio libre, propiciado así la mejora e integración paisajística del citado islote.** Junto a este nuevo trazado viario se propone la creación de una zona deportiva, comercial y un gran parque público, que permiten completar la descentralización de los activos turísticos de la Ciudad Turística, dotando de actividad al entorno del islote K para su reconversión a uso turístico.

Por tanto, una vez se ejecuten las actuaciones contempladas en el PMM vigente, tal y como puede comprobarse en las imágenes adjuntas, el actual tramo de la carretera general que discurre junto al islote K, perdería su condición de vía rodada estructurante y, por tanto, no resultaría de aplicación la normativa sectorial de Carreteras de Canarias.

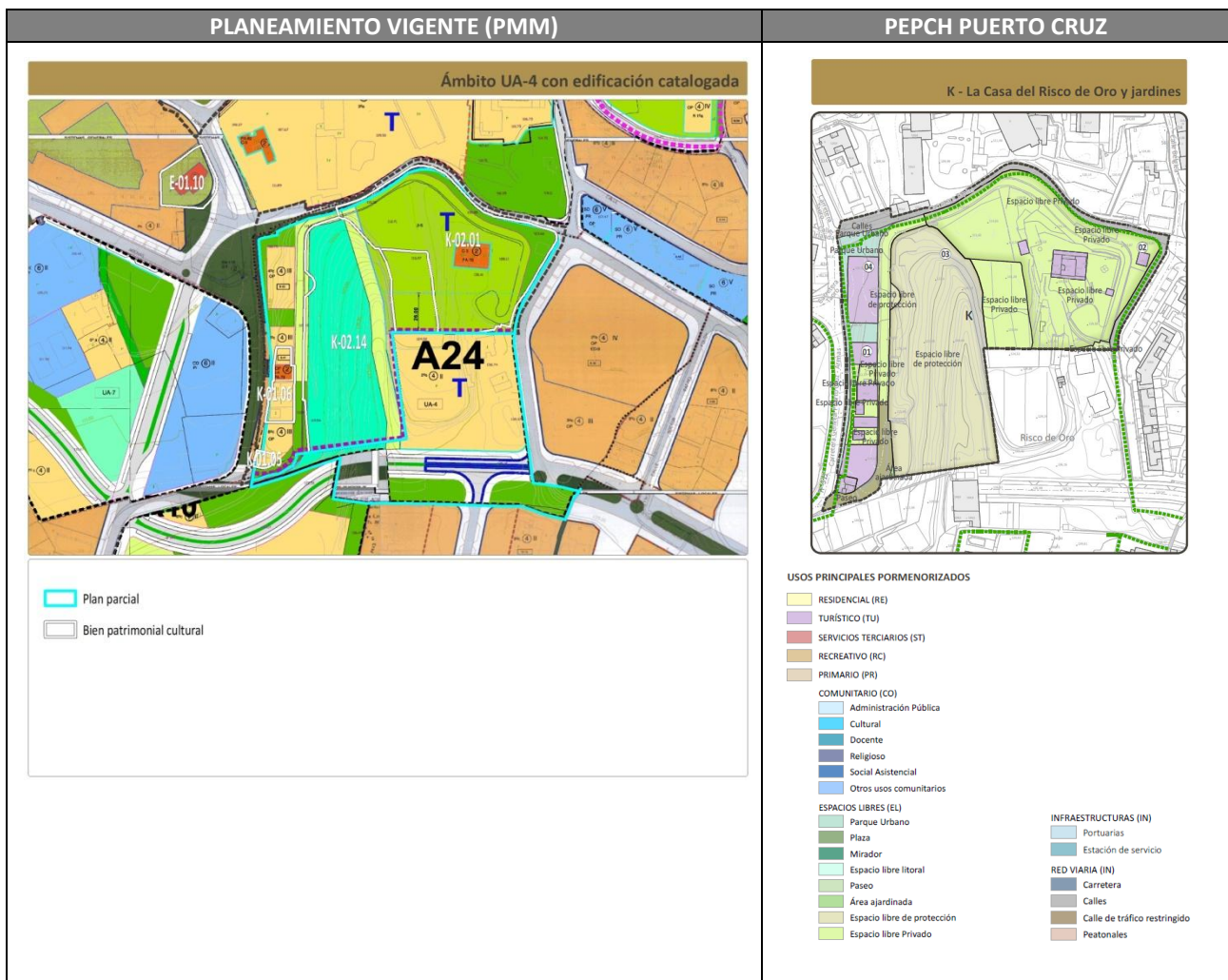


Ilustración izquierda: Identificación del ámbito de la UA-4 del PMM, afectado por la delimitación del Conjunto Histórico así como los bienes catalogados del PEPCH en su interior. (Imagen extraída de la página 115 de la Memoria de Ordenación del PEPCH).

Ilustración derecha: Extracto del plano OP-4 Usos pormenorizados del PEPCH de Puerto de la Cruz. Ámbito del islote K.

En todo caso, en tanto en cuanto no se ejecute la reestructuración viaria prevista en el planeamiento vigente, cualquier actuación que se acometa junto a la actual carretera insular TF-312 deberá cumplir, como ya se ha señalado anteriormente, con la normativa aplicable en materia de carreteras en aquellos aspectos que no incidan en la protección e integración paisajística de los bienes patrimoniales presentes, reflejados en la correspondiente ficha del Catálogo de Protección de PEPCH, conforme se señala en el art. 5 de su Normativa:

“Artículo 5 Normativa sectorial

(...) 2. Cuando los espacios y elementos catalogados afecten a ámbitos que tengan una protección derivada de la legislación sectorial quedarán además sujetos a la normativa que le sea aplicación. No obstante, las medidas de aplicación a los valores culturales tendrán preferencia a las derivadas de la normativa sectorial.”

Islote M:

El islote M se localiza en el interior del suelo urbano no consolidado UA-6 delimitado por el PGO, cuya ordenación pormenorizada fue posteriormente modificada por el PMM vigente para propiciar, entre otros aspectos, la protección de los valores patrimoniales del inmueble localizado en el interior del islote.

En este sentido, en el apartado 4.5 de la Memoria de Ordenación del PEPCH se señala que, *“como en lo que respecta al islote M, el PMM se limita a preservar el volumen de la edificación existente y su espacio libre privado vinculado, en el PEPCH se mantienen sus determinaciones.”*

En relación a las alineaciones del islote M definidas por el Plan Especial, en el apartado 4.3.1 de la Memoria de Ordenación del PEPCH se indica de forma expresa que:

“En lo que respecta al trazado de la carretera convencional a su paso por el islote M y la actual plaza de la Cruz Verde, localizada en el extremo sur del Casco Histórico, se recoge el ajuste de las alineaciones existentes conforme a las definidas en el “Proyecto Modificado de Remodelación de la Carretera TF-312 desde la Calle Camelia hasta la intersección TF-320”, facilitado por el Cabildo de Tenerife durante la fase de redacción del presente Plan Especial. En este sentido se debe señalar que las alineaciones del islote M son coincidentes con las ya establecidas en el PMM vigente.”

En todo caso, como el inmueble catalogado en el interior del islote (identificado con el código M-01.02) no ha sido visitado por el equipo técnico redactor, no se ha podido constatar fehacientemente la posible presencia de elementos o valores patrimoniales a proteger en el ámbito del bien catalogado afectado por las servidumbres de la carretera TF-312. En todo caso, si cuando se gire la oportuna visita, conforme al procedimiento descrito en los artículos 30 y 38 de la Normativa del PEPCH, se constatase la presencia de valores patrimoniales en dicho entorno, primará su protección frente a las disposiciones sectoriales aplicables en materia de carreteras, de conformidad con el art. 5 de la Normativa del PEPCH.

No obstante, se propone introducir en la ficha del Catálogo del inmueble catalogado en el interior del islote (M-01.02) la referencia expresa a que la definición de las alineaciones de la parcela hacia la carretera TF-312 está supeditada a la preservación de los valores patrimoniales, por lo que la línea de edificación de la parcela deberá adaptarse a la zona de servidumbre de la carretera prevista en la legislación sectorial en el caso de que por un técnico competente se constate que esta redefinición no altera los valores patrimoniales del inmueble catalogado.

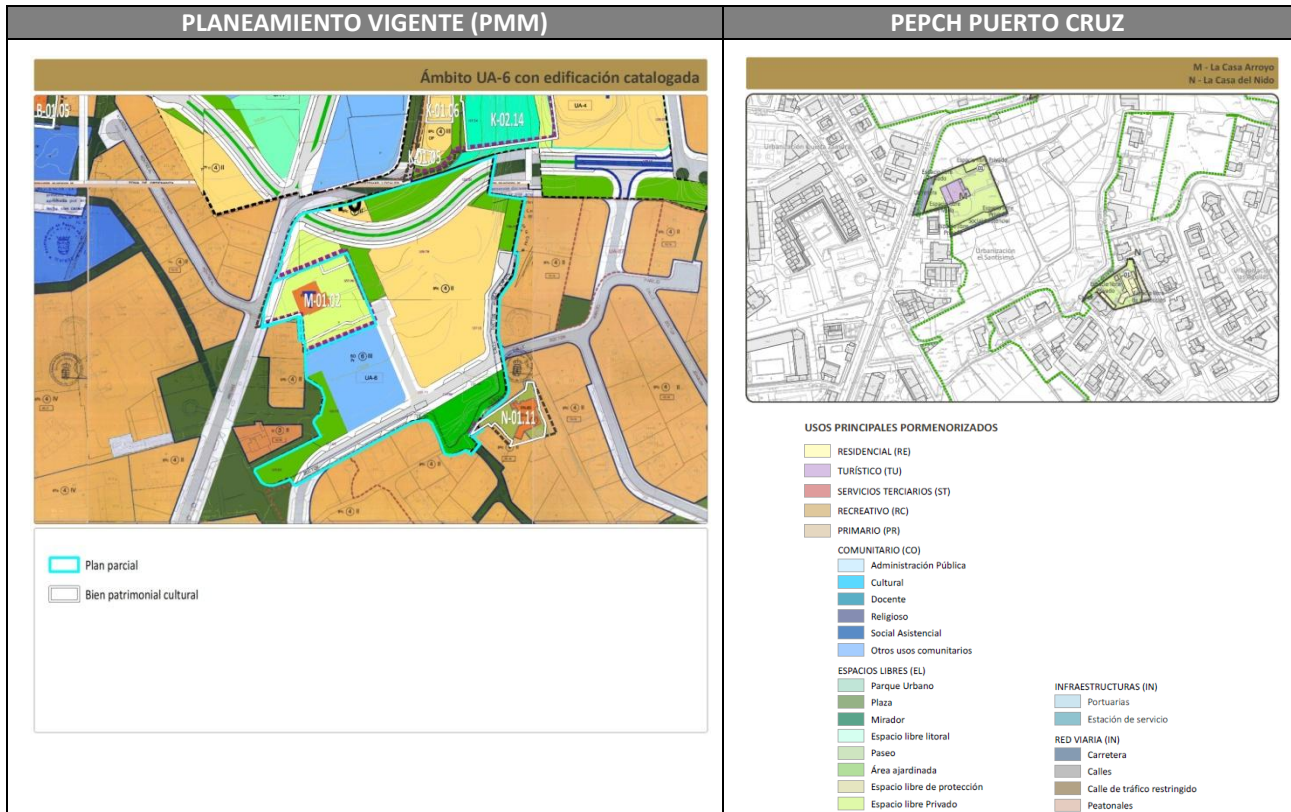


Ilustración izqda.: Identificación del ámbito de la UA-6 del PMM, afectado por la delimitación del Conjunto Histórico así como los bienes catalogados del PEPCH en su interior. (Imagen extraída de la página 119 de la Memoria de Ordenación del PEPCH).

Ilustración derecha: Extracto del plano OP-4 Usos pormenorizados del PEPCH de Puerto de la Cruz. Ámbito del islote M.

2.2.3. CONCLUSIÓN

En relación con los aspectos sectoriales en materia de carreteras, se **estima** el informe emitido por el Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife recibido en el trámite previo a la aprobación inicial en el sentido de lo expuesto en los apartados precedentes.

3. CAMBIOS A EFECTUAR EN LA DOCUMENTACIÓN DEL PEPCH

A la vista de las consideraciones expresadas, a continuación se desarrollan las determinaciones que se recogerán en la parte normativa de la ficha del inmueble catalogado en el interior del islote M (identificado con el código M-01.02) y las justificaciones que se incluirán en los apartados “5.2.2 Carreteras” de la Memoria de Ordenación y “9.7 Repercusión en la movilidad insular y regional de las actuaciones propuestas” de la Memoria del Estudio de Movilidad del Plan Especial, a los efectos de dar cumplida respuesta al informe emitido por el Área de Movilidad del Cabildo de Tenerife.

Teniendo en cuenta su naturaleza aclaratoria y no determinante, estas modificaciones se incorporarán formalmente en la propuesta final de PECH que se elabore una vez transcurrido el plazo de información pública y consultas, junto con el resto de modificaciones que, como consecuencia de dicho proceso participativo, se estimen oportunas. Este documento, que será el que se someta a aprobación definitiva, se volverá a someter a informe preceptivo y vinculante de la administración competente en materia de carreteras.

Tomo II.1. Memoria Justificativa de la Ordenación

Sin perjuicio que las consideraciones y justificaciones expuestas en el presente documento se integrarán en la Memoria Justificativa del Plan Especial cuando se analicen las consideraciones de los informes emitidos por las distintas administraciones en el periodo de consulta del Plan, en el documento para la aprobación definitiva se completará el apartado **5.2.2 Carreteras**, relativo a la justificación del cumplimiento de la legislación sectorial aplicable, incluyendo al final del mismo el siguiente contenido:

“Asimismo, cualquier enlace y/o conexión a carreteras insulares que se prevea dentro del ámbito de ordenación del PEPCH, deberá diseñarse por un técnico competente, atendiendo a los parámetros definidos en el artículo 73 del Reglamento de Carreteras de Canarias, así como en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, y la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.

No obstante, y sin perjuicio de lo indicado, se debe considerar que cualquier acceso directo a las parcelas resultantes deberá garantizarse por medio de la red viaria municipal tanto existente como de nueva creación, debiéndose respetar las limitaciones de la propiedad referidas a las zonas de protección definidas en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.”

Tomo II.7. Catálogo de Protección

En la ficha del Catálogo Arquitectónico correspondiente con el inmueble Casa Arroyo, identificado con el código AR-M-01.02, se reemplaza el contenido del apartado “CRITERIOS DE INTERVENCIÓN PARTICULAR” (localizado en su página 2), por el siguiente texto:

“Se considerará como altura máxima el número de plantas preexistente de la edificación protegida. Las alineaciones definidas en los planos en relación con el cerramiento de la parcela hacia la carretera TF-312 se deberán ajustar a la legislación sectorial de aplicación en materia de carreteras en el caso de que se constate por los técnicos competentes que no se alteran los valores patrimoniales presentes en el bien catalogado.”

Tomo II.8. Anexo: Estudio de Movilidad

Se incorporará en la Memoria del Estudio de Movilidad del Plan Especial un nuevo apartado: **“9.7 Repercusión en la movilidad insular y regional de las actuaciones propuestas”**, con el siguiente contenido:

“En el diseño del sistema de movilidad del PEPCH se ha tenido en cuenta que éste, como instrumento de desarrollo del Plan General, no puede contravenir las determinaciones de ordenación estructural vigentes y, por tanto, modificar sustancialmente el trazado de la red viaria estructurante del PGO o PMM, en su caso, sin perjuicio de que en la ordenación pormenorizada se introduzcan pequeños ajustes en las alineaciones viarias para evitar la afección a inmuebles con valores patrimoniales. En este sentido, aunque fuera del ámbito de ordenación del presente Plan Especial, se asume, como no puede ser de otra manera, la reconfiguración del trazado viario estructurante actual prevista en la Modificación del PMM (actualmente en tramitación), en el entorno del actual campo de fútbol municipal.

Apoyándose en el sistema de accesibilidad principal del municipio, las actuaciones de movilidad propuestas por el PEPCH se concentran en el Casco Histórico, puesto que es el único ámbito que cuenta con una trama urbana propiamente dicha. Así, en el conjunto de los 21 islotes que conforman el resto del ámbito del Conjunto Histórico, dado que no presentan una dimensión suficiente para su consideración como un núcleo poblacional, se mantienen las condiciones de ordenación del planeamiento vigente (PGO o PMM en su caso), en buena medida coincidente con el viario existente.

En relación al Casco Histórico, el punto clave de partida en la estrategia de movilidad diseñada por el PEPCH es la desvinculación de la circulación rodada que se genera como consecuencia del futuro desarrollo del Puerto Deportivo y Parque Marítimo, del tráfico rodado de la ciudad histórica propiamente dicha. Conforme a esta circunstancia, se entiende que sólo resulta procedente analizar las posibles repercusiones sobre la movilidad insular y regional de los cambios

introducidos por el PEPCH en el ámbito del Casco Histórico, diferenciando los dos principales entornos de movilidad: la trama urbana consolidada del Casco Histórico y el ámbito de desarrollo del futuro Puerto Deportivo-Parque Marítimo.

Movilidad en la trama urbana consolidada del Casco Histórico

Respecto a la estructura viaria y de movilidad interna del Casco Histórico, en el PEPCH se incluyen las actuaciones de mejora y remodelación de accesos y enlaces de la carretera convencional TF-312, contempladas en el *“Proyecto Modificado de Remodelación de la Carretera TF-312 desde la Calle Camelia hasta la intersección TF-320”*, promovido por el Cabildo de Tenerife.

Entre sus principales acciones destaca, por su afección directa en el sistema de accesos del Casco Histórico, el rediseño de la intersección de la TF-312 con la calle Valois y sus enlaces mediante una intersección giratoria. Junto a este enlace, se incorpora en la intersección de la calle Valois con las calles Cologan y Zamora dos pequeñas rotondas, que permiten convertir la calle Punta de la Carretera en una vía de doble sentido, creando un así un nuevo punto de acceso directo al Conjunto Histórico desde la carretera TF-312.

El citado proyecto de remodelación de la carretera incorpora un estudio de tráfico en la que se concluye que *“la situación de proyecto mejora la situación del tráfico actual, no obstante es una realidad que la carretera TF-312 es prácticamente la única vía del Puerto de la Cruz que permite la transversalidad en el municipio. Situación que solo es susceptible de una gran mejora cuando se termine de desarrollar las vías previstas en el planeamiento vigente, permitiendo los movimientos entre sectores y descargando la vía en proyecto.”*

Apoyándose en este nuevo acceso desde la carretera insular y teniendo en cuenta que nos encontramos ante una trama urbana fuertemente consolidada, el PEPCH promueve en el interior del Casco Histórico una reconfiguración organizativa de la red viaria existente para limitar la circulación de vehículos a las vías estrictamente imprescindibles. Para ello se propone tres anillos circulatorios interconectados, que funcionen a modo de bucles de entrada y salida a las principales bolsas de aparcamientos subterráneos existentes y previstos en el ámbito y sus proximidades, y se configuren como límite máximo de aproximación al Casco Histórico para vehículos privados no residentes.

Como ya se ha comentado, para evitar el tráfico de agitación de vehículos visitantes en búsqueda de aparcamiento, se efectúa una distribución racional de la circulación rodada, de tal forma que el acceso hacia el interior del Casco Histórico se efectúe a través del bucle circulatorio que mejor se adecúe al punto final del viaje. Paralelamente, se propone la incorporación de sistemas de información en tiempo real de la capacidad de los aparcamientos en los puntos de acceso a cada bucle, que permita ajustar la movilidad en función de la disponibilidad de aparcamientos existentes.

Siendo la prioridad del PEPCH compatibilizar la protección del Conjunto Histórico con su uso y disfrute como objeto cultural - residencial, sin perjuicio de su aprovechamiento como recurso

económico y reclamo turístico, se apuesta por una especialización de la trama urbana del Casco Histórico atendiendo a la creación de un modelo de ciudad compacta, de distancias cortas y proximidad y con mezcla razonable de usos tanto en las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas donde domina la actividad terciaria.

No obstante, por las características propias del Casco Histórico, que presenta una trama urbana fuertemente colmatada, el PEPCH no prevé incrementos poblacionales que conlleve un aumento del número de viajes de su población residente. Así, en el apartado 4.9.1 de la Memoria de Ordenación del PEPCH se señala que *“La capacidad alojativa autorizable del PEPCH (6.316 personas) se reduce en 256 personas respecto a la que se adopta como valor de referencia del PGO, lo que supone una reducción del 3,90% de su capacidad.”*

En base a todo lo expuesto se extraen las siguientes conclusiones:

- Los accesos al Casco Histórico desde las carreteras generales se efectúan a través de los enlaces existentes y previstos por el Cabildo de Tenerife, todos ellos exteriores al ámbito de ordenación del Plan Especial. El PEPCH se limita a efectuar una distribución racional de la movilidad rodada en el interior de la trama urbana consolidada del Casco Histórico, de forma que se accede en función del punto final del viaje y se implementan medidas para evitar el tráfico de agitación en su interior.
- Los aparcamientos disuasorios del ámbito del Casco Histórico no se localizan o conectan directamente con vías de titularidad insular o regional, y contribuyen a limitar el tráfico de agitación que puedan llegar a soportar las vías insulares.
- Teniendo en cuenta que la ordenación pormenorizada del PEPCH no propicia un aumento de la capacidad poblacional ni genera nuevos atractores de movilidad que conlleven un aumento del número de desplazamientos internos, se entiende que los cambios que introduce el PEPCH de Puerto de la Cruz en la movilidad del viario local de la trama urbana consolidada del Casco Histórico, no repercute en la matriz interna para los desplazamientos dentro del municipio, recogido en el estudio de tráfico del *“Proyecto Modificado de Remodelación de la Carretera TF-312 desde la Calle Camelia hasta la intersección TF-320”*, promovido por el Cabildo de Tenerife.
- Por tanto, se concluye que las actuaciones en el sistema de movilidad propuestas por el PEPCH en el Casco Histórico, no conllevan repercusiones en la movilidad insular y regional, puesto que las medidas implementadas no generan alteraciones en el volumen de tráfico registrado en la carretera TF-312, no alterando la intensidad media diaria (IMD) de esta vía. Es importante destacar que los cambios sustanciales en los patrones de flujo vehicular se limitan exclusivamente al ámbito del casco Histórico, no afectando a las rutas insulares y regionales circundantes.

Movilidad del futuro Puerto Deportivo y Parque Marítimo

En el diseño de la movilidad del PECH Puerto de La Cruz, la única probabilidad de que pueda verse afectada la movilidad insular o regional puede ser a consecuencia de la ejecución del futuro Puerto Deportivo y Parque Marítimo, actuaciones contiguas espacialmente y complementarias. Se trata de una intervención de carácter estructurante que se debe contemplar por el PEPCH, pues se localiza dentro de su ámbito de ordenación. Sin embargo, no estamos ante una innovación de planeamiento, pues lo que se hace es incorporar las determinaciones del planeamiento general (Texto Refundido de Adaptación Básica del Plan General de Puerto de La Cruz, BOC núm. 121 de 23 de junio de 2006 y BOP Santa Cruz de Tenerife núm. 199/07, de 13 de noviembre de 2007) y las propuestas en los instrumentos de ordenación sectorial que actualmente se encuentran en trámite (modificación del Plan de Modernización, Mejora e incremento de la competitividad de Puerto de la Cruz). Según el planeamiento vigente, su ordenación debe acometerse por el Plan Especial denominado "PEO 1 – Parque Marítimo" y por el Plan Especial del Puerto Plan Especial cuya aprobación debe realizarse en el marco normativo sectorial en materia de Puertos, en concreto la Ley 14/2003 de Puertos de Canarias. El PEPCH de Puerto de La Cruz se limita a proponer directrices orientadas a la protección e integración adecuada con el Casco Histórico desde el punto de vista patrimonial.

De acuerdo con lo anterior, serán los instrumentos de ordenación urbanística con capacidad de establecer la ordenación estructural los que diseñan la estructura viaria relacionada con el tráfico rodado que se generaría en torno a estos sistemas generales (Puerto Deportivo-Parque Marítimo). Al tratarse de determinaciones estructurantes, el PEPCH de Puerto de La Cruz debe incorporarlas a su ordenación sin introducir modificaciones (arts. 133.3 y 146.4 de la LSENPC), tal y como se ha realizado.

Por tanto, se entiende que debe ser la Modificación del PMM (actualmente en tramitación) o el Plan Especial de Ordenación de desarrollo del mismo el que efectúe el análisis de la repercusión del sistema de movilidad propuesto sobre la movilidad insular y regional en el ámbito que nos ocupa."



EQUIPO TÉCNICO DE GESPLAN S.A.

Septiembre 2023

