



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN SINGULAR ESTRUCTURANTE DEL PUERTO Y POLÍGONO DE FONSAJÍA



DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO Y BORRADOR DEL PLAN

MARZO 2019



1. OBJETIVOS DEL PLAN

1.1. Antecedentes relevantes del Plan Territorial

El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), desde el año 2002, determinó un conjunto de actuaciones de transformación del territorio, denominadas Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) cuya finalidad es configurar un elemento fundamental en la articulación del Modelo de Ordenación Territorial de la isla (art. 2.4.1.1.).

Considerando la previsión de ejecutar un puerto de conexión con las islas occidentales en el litoral de Guía de Isora destinado a ser uno de los tres puertos principales de la isla, el PIOT definió en su entorno la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía, cuyo ámbito territorial comprende los terrenos ubicados entre los núcleos costeros de Alcalá, Playa de San Juan y el trazado del denominado eje costero, que actualmente coincide con la carretera TF-47. De acuerdo al Plan Insular el desarrollo de las determinaciones relativas a esta Operación Singular, han de concretarse a través de la formulación del Plan Territorial Parcial de Ordenación (art.2.4.4.3) que ahora se inicia.

Por otra parte, en el año 2007, la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias licitó el proyecto del Puerto de Guía de Isora, (o Puerto de Fonsalía). Actualmente dicho proyecto cuenta con Declaración de Impacto Ambiental aprobada por la Comisión de Ordenación del Territorio de Canarias en la sesión celebrada el 22 de diciembre de 2014 y se ha solicitado a la Administración del Estado la adscripción del dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma para su ejecución si bien, hasta la fecha, no se ha obtenido respuesta.

1.2. Los problemas existentes que se pretenden solucionar con el Plan Territorial

A partir del reconocimiento del puerto de Fonsalía como puerto de relevancia insular destinado a albergar el tráfico de pasajeros y mercancías con las islas occidentales y del reconocimiento del valor estratégico del ámbito territorial entre los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá, en cuyo litoral ha de ubicarse el Puerto, el Plan Insular delimitó la Operación Singular con objeto de consolidar un nodo de centralidad comarcal destinado albergar infraestructuras, dotaciones y equipamientos para dar servicio a la población local y a la actividad turística del entorno.

Además del desarrollo de los criterios de ordenación específicos establecidos para la OSE, el PIOT atribuye al Plan Territorial Parcial de Ordenación el papel de coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación, así como las disposiciones de los diferentes instrumentos de ordenación que ostentan competencias en el ámbito (el planeamiento urbanístico, la planificación portuaria, las actuaciones viarias, etc).

Esta característica de instrumento de coordinación que se le confiere al Plan es esencial para conseguir una adecuada disposición espacial y temporal de las actuaciones en el ámbito territorial de la Operación de tal forma que, se evite la implantación descontrolada de usos que comprometan la consecución de los objetivos del PIOT y la pérdida de valor estratégico del ámbito.

A través del Plan Territorial se pretende:

- Concentrar en el nuevo puerto los tráficos con las islas occidentales, mejorando la accesibilidad al puerto directamente a través del corredor insular y el intercambio intermodal de pasajeros y mercancías, cuestión que permitirá liberar del tráfico portuario al núcleo turístico de Los Cristianos y reconvertir su puerto en deportivo-pesquero.

- Mejorar la oferta turística de la Comarca Suroeste posibilitando la aparición de equipamientos turístico-recreativos que no encuentran un encaje adecuado en las urbanizaciones turísticas actuales.
- Posibilitar la localización de equipamientos de relevancia comarcal destinados a la población residente y turista.
- Articular urbanísticamente los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan con el ámbito ordenado por el Plan Territorial a través de conexiones longitudinales que estructuren el conjunto, así como la mejorar y poner en valor el uso del litoral, acrecentando su accesibilidad y consolidando un paseo litoral en el ámbito de la OSE.
- Mejorar el trazado y las características de la TF-47 (eje costero, en la terminología del PIOT), que constituirá el límite de la OSE, estudiando posibles variantes que liberen el interior de los núcleos urbanos de Alcalá y Playa de San Juan de los tráficos comarcales.
- Garantizar la integración del Puerto y las actividades que le son propias con los restantes usos que se localicen en la OSE evitando los impactos ambientales y funcionales. Además del intercambio logístico de personas y mercancías, el puerto deberá admitir el uso pesquero y recreativo-deportivo, impidiéndose los usos de almacenaje (contenedores, graneles o similares) e industriales dado que comprometerían el carácter turístico-recreativo del ámbito.

1.3. Justificación de la necesidad y/o conveniencia de formular el plan.

Se estima oportuno y necesario iniciar la formulación del Plan porque ya se están llevando a cabo actuaciones en el entorno o en el propio ámbito de la OSE, que ponen de manifiesto la necesidad de contar con un instrumento de ordenación de conjunto, que las armonice e integre en un esquema de ordenación global, posibilitando la ocupación adecuada del mismo y la consecución futura de los objetivos planteados en el PIOT. Al efecto, se ha de tener en cuenta que:

- Está definida la localización y las características del Puerto de Guía de Isora (o de Fonsalía), que ya cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental como paso previo a su ejecución.
- Se ha ejecutado y ha entrado en servicio el segundo tramo del corredor insular sur (autovía de conexión con el Puerto de Fonsalía) hasta su intersección con la actual TF-47, si bien es preciso concretar, en el ámbito de la OSE, el trazado viario hasta el puerto.
- Es preciso definir, como límite de la Operación Singular, el trazado del eje costero en este tramo, en coherencia con el trazado de la actual TF-47 y las posibles variantes que se planteen, así como el enlace entre este eje, el segundo tramo del corredor insular sur y el viario de acceso al Puerto.
- En base a la definición de los elementos viarios citados y de la ordenación del ámbito del PTPO se ha de concretar el ámbito del área logística terrestre del Puerto.
- Se ha ejecutado en el ámbito de la OSE la estación desaladora comarcal de agua de mar del Oeste.

Garantizar que no se pierda el carácter estratégico del ámbito solo es posible si se evita la ocupación descoordinada en el tiempo de usos y actividades, a través de actuaciones individualizadas que, por su localización, dimensiones o características pueden comprometer las posibilidades de implantación futura de otras previstas en la OSE. El escenario de ocupación ordenada que proporcionaría el Plan Territorial, permitiría además el aprovechamiento de los efectos sinérgicos que podrían generarse entre los diferentes usos, contribuyendo a la consolidación del área de centralidad comarcal prevista en el PIOT.

1.4. Objetivos concretos que se pretenden alcanzar

De acuerdo a lo dispuesto en el PIOT (art. 2.4.4.1.), entre los objetivos de la citada Operación Singular, además del desarrollo del puerto de conexión con las islas occidentales, se encuentran:

- Crear de un ámbito portuario que sea también adecuado para la acogida de cruceros de turismo, embarcaciones deportivas y de pesca.
- Generar un núcleo de servicios que cualifique el desarrollo comarcal, articulando urbanísticamente los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá.
- Concentrar en un ámbito acotado los equipamientos y servicios necesarios en un entorno turístico, cuya ubicación en el interior de las urbanizaciones turísticas resulta poco adecuada por sus dimensiones o características.

Estos objetivos iniciales generales se pormenorizarán en el documento de Avance del Plan en el que se plantearán objetivos específicos.

1.5. Ámbito territorial del Plan

El ámbito territorial de la Operación Singular Estructurante comprende toda la franja costera comprendida entre Salinas de Fonsalía, en Playa de San Juan, y Alcalá, siendo su límite superior el eje costero definido como elemento integrante de la estructura viaria comarcal, papel que actualmente asume la carretera TF-47. Si bien se cuenta con la previsión de la ejecución del Puerto, en tanto que ya se ha determinado su localización, el ámbito marino no se incluye en el ámbito territorial del plan.

No obstante lo anterior, según está previsto en el PIOT (art. 2.4.4.2) corresponderá al plan territorial precisar el perímetro del ámbito de ordenación. A tales efectos, se respetará en la medida de lo posible el régimen previo jurídico-urbanístico del suelo, procurando excluir del ámbito territorial los terrenos con clasificación de suelo urbano (cascos consolidados) o con plan parcial en curso de ejecución (Salinas de Fonsalía) y se incluirá el trazado definitivo del eje costero (actual carretera TF-47), así como los espacios necesarios para resolver los enlaces entre éste y el corredor insular sur (variante del corredor a Fonsalía).



Dado que corresponde al propio plan territorial que ahora se inicia, precisar el ámbito de la OSE objeto de la ordenación, entre otras cuestiones a partir del trazado definitivo que adquieran los elementos viarios y al régimen actual de los suelos colindantes- y que, entre los objetivos del plan, se incluye la dotación de equipamientos y servicios necesarios para la actividad turística comarcal y para la población local, como ámbito de estudio (no de ordenación) para los trabajos iniciales de caracterización ambiental e información territorial y urbanística, se ha optado por trabajar con dos ámbitos espaciales diferenciados, que serán el referente espacial de la información que interese en cada caso:

- Un fragmento extenso de plataforma litoral, cuyo límite este supera el trazado de la TF-47 hasta donde se aprecia un cambio significativo de cota que marca el antiguo litoral de la isla, y que en los extremos norte y sur se prolonga desde los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan a través de viarios y límites de propiedad hasta la alteración mencionada de la cota
- La comarca suroeste definida en el PIOT, que comprende la franja de la vertiente suroeste de la isla acotada por el Macizo de Teno y el Macizo de Adeje y la alineación Roque del Conde-Guaza-Rasca en sus extremos y, en el lado este, por los límites de los Espacios Naturales de la Corona Forestal y El Chinyero.

1.6. Normativa de aplicación.

Para la elaboración y tramitación del Plan Territorial, de acuerdo a los objetivos que se pretenden alcanzar con la ordenación, se tendrán en consideración las disposiciones de la normativa que se citan a continuación, relación que no es excluyente de otras que a medida que se profundice en la ordenación puedan resultar de aplicables:

- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre.
- Reglamento de Gestión y ejecución del Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2018, de 26 de diciembre.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre⁷⁷ (Directiva hábitats)
- Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres, modificada por la Directiva 91/288, de 6 de marzo
- Convenio de Berna (Consejo de Europa, 1979) sobre Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural en Europa, (Anexo I)
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas
- Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (Anexos).
- Catálogo Regional de Especies Amenazadas aprobado por el Decreto 151/2001, de 23 de julio.

- Ley 22/1988, 28 julio, de Costas.
- Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.
- Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, aprobado por Decreto 52/2005, de 12 de abril.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias (B.O.C. 63, de 15.5.1991).
- Reglamento de Carreteras de Canarias aprobado por Decreto 131/1995, de 11 de mayo.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- Texto Refundido de las Leyes de Ordenación de la Actividad Comercial de Canarias y reguladora de la licencia comercial, aprobado por Decreto Legislativo 1/2012, de 21 de abril.
- Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril.
- Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, aprobado por Decreto 227/1997, de 18 de septiembre.

2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN

2.1. Esbozo de las determinaciones sustantivas que podrá contener el Plan o Programa, aclarando el alcance y limitaciones de las mismas.

Según se establece en la Ley del Suelo (art. 119), los planes territoriales parciales tienen por objeto la ordenación integral de partes singulares y concretas del territorio -identificadas previamente en el plan insular-, en las que el objeto de la ordenación se considera de interés insular o supramunicipal. En el caso que nos ocupa, se ha determinado de interés insular la consolidación de un núcleo de servicios vinculado al puerto de Fonsalía, destinado a albergar los tráficos de conexión marítima con las islas occidentales.

La nueva ley del suelo ha ampliado significativamente las potestades de los planes territoriales parciales al atribuirles la facultad de establecer la ordenación detallada del ámbito a ordenar (ordenación pormenorizada) hasta el nivel de posibilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el mismo (art. 119.4), sin necesidad de que la ordenación sea desarrollada e integrada previamente en el planeamiento urbanístico municipal. En coherencia con ello, cabe deducir (art. 30.5) que estos instrumentos de ordenación establecerán también la calificación, clasificación y categorización de su ámbito territorial, en tanto determinaciones de ordenación previas a la ordenación pormenorizada.

De acuerdo con lo anterior, y atendiendo a que se estamos ante la ordenación de un ámbito estratégico de carácter insular, el Plan Territorial Parcial de la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía contendrá las siguientes determinaciones sustantivas:

- Calificación, clasificación y categorización del ámbito territorial del plan.
- Delimitación de ámbitos o sectores objeto de la ordenación pormenorizada a establecer.
- Determinación de las reservas destinadas a la ejecución de los sistemas generales (vialios, de transporte, portuarios en tierra y espacios libres, dotaciones y equipamientos)
- Aprovechamiento urbanístico de los ámbitos y/o sectores.
- Normas sobre la clasificación y el régimen del suelo, los parámetros de edificación y usos. (usos permitidos y prohibidos, características de las distintas zonas de edificación, etc)
- Espacios o elementos que requieran una especial protección por su singularidad paisajística, histórica, cultural o arquitectónica.
- Ordenación pormenorizada de los ámbitos y sectores: definición de la trama urbana, alineaciones y rasantes, zonas destinadas usos lucrativos, espacios libres, dotaciones y equipamientos)
- Normas y condiciones urbanísticas de la ordenación pormenorizada (usos, tipologías, parámetros urbanísticos, etc) que permitan la ejecución de las edificaciones.
- La determinación de los sistemas de ejecución.

2.2. Criterios a tener en cuenta para elaborar las determinaciones del Plan.

Los criterios a tener en cuenta para la elaboración del plan son aquellos principios que van a orientar o establecer límites a la ordenación que se establezca para dar respuesta a los objetivos que se quieren alcanzar (apartado 1.4.). En el caso del PTPO de la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía parte de estos criterios ya vienen establecidos en el PIOT (art. 2.4.4.4.), mientras que otros se plantean a partir del análisis de la condicionantes de la Declaración de Impacto Ambiental del Puerto, de la problemática existente y de los fines del plan.

Habría sido de interés contar con criterios extraídos de las conclusiones de la consulta pública previa del Plan Territorial, celebrada entre el 20 de diciembre de 2017 y el 20 de enero de 2018, a través del portal de participación del Cabildo, Hey Tenerife, si bien no se recibieron comentarios acerca de los temas sometidos a consulta según el artículo 102 de la Ley del Suelo.

En relación con la estructura viaria

C.1. Conformar una **estructura viaria jerarquizada** (básica e interior), con independencia funcional de los distintos tráficos: el portuario, el costero-comarcal y el interno. Para ello se tendrá en consideración:

C.2. Definir la **estructura viaria básica** del ámbito a partir de los dos ejes comarcales principales que define el PIOT: el eje costero (actual TF-47) y el tramo final del corredor insular sur (variante del corredor a Fonsalía) que dará acceso directo al puerto.

C.2.1. En la definición del eje costero, a partir de la actual TF-47, estudiar posibles variantes a los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan y, a partir de las mismas, el trazado más apropiado para el tramo intermedio, teniendo en consideración la intersección con la variante del corredor insular.

C.2.2. Concebir el eje costero como una vía de alta capacidad de tráfico, que no permitirá el acceso directo a los usos que se desarrollen en sus márgenes.

C.2.3. Diferenciar, en la definición del último tramo del corredor insular sur, los canales de acceso directo y exclusivos al puerto y los canales de acceso al ámbito de la OSE, de tal forma que el tráfico portuario permanezca siempre segregado del que genere el resto de las actividades de la Operación.

C.2.4. En el acceso al puerto, estudiar la posibilidad de independizar los distintos tráficos: el logístico y de pasajeros, el deportivo-recreativo-pesquero y el peatonal.

C.3. Definir una **estructura viaria interna** que articule los usos y actividades de la OSE y garantice la conexión transversal con las tramas urbanas de los núcleos colindantes (Alcalá y Salinas de Fonsalía en Playa de San Juan)

C.3.1. Disponer ejes transversales desde el eje costero hasta el litoral en los márgenes de los suelos urbanos adyacentes, que irán acompañados de espacios libres de protección.

C.3.2. En el sentido longitudinal, incluir un eje paralelo a la costa entre los núcleos edificados, que podrá servir de límite al recinto portuario en el lado tierra.

C.4. Definir el trazado y características de un **eje peatonal** que de continuidad a los existentes, garantizando el paseo a lo largo del litoral y el acceso al mar en los puntos en que sea conveniente de acuerdo con las propuestas de tratamiento de la costa que se realicen en el Plan.

C.4.1. Compatibilizar el tráfico portuario y el tránsito peatonal en la intersección del acceso al puerto con el paseo litoral, garantizando la independencia de ámbos.

En relación con las infraestructuras de transporte

C.5. Considerar el **puerto**, además de como una infraestructura de conexión insular con las islas occidentales, un elemento de desarrollo turístico, limitando los impactos paisajísticos y funcionales que puede causar un infraestructura portuaria común.

C.5.1. Concebir el puerto como una infraestructura de intercambio logístico de mercancías y pasajeros entre las islas, disponiendo solo las instalaciones necesarias para la carga rodada en tránsito e inadmitiendo en el recinto portuario la manipulación y el almacenamiento de mercancías (contenedores, maquinaria, vehículos, etc).

C.5.2. Permitir, además del uso portuario principal, el uso deportivo-recreativo, el pesquero y aquellos otros usos, compatibles con los anteriores, que se adecuen al carácter turístico del recinto.

C.5.3. Dimensionar y ubicar la zona de servicio del puerto en tierra, garantizando una adecuada relación funcional entre el lado mar y el lado tierra de la infraestructura, e integrándola

C.5.4. Tener en consideración la adecuada transición funcional y paisajística desde el interior de la OSE hasta el mar, a través del diseño y estudio de la disposición de los volúmenes edificados, de las plataformas del puerto y del acceso al mismo, atendiendo a su integración topográfica y a las características del litoral acantilado.

C.6. Estudiar la localización de un **intercambiador intermodal de transporte**, con capacidad para integrar en el futuro el modo ferroviario, si se produjera la ampliación del Tren del Sur hasta Fonsalá. A la hora de determinar la ubicación de la estación se tendrá en cuenta cómo se va a producir el acceso peatonal al puerto.

En relación con la consolidación de un nodo comarcal

C.7. Consolidar en el entorno del puerto un **área de centralidad comarcal**, localizando usos de carácter estructurante para dar servicio a los desarrollos turísticos del entorno.

C.7.1. Ubicar equipamientos públicos de nivel comarcal, especialmente aquéllos que por sus características puedan ser compartidos por la población residente y la turista.

C.7.2. De acuerdo a los fines anteriores, considerar como usos admisibles, los siguientes:

- Los comerciales minoristas, especialmente en formas y tipologías no convencionales que permitan combinar múltiples servicios. En tales complejos comerciales, junto a las ventas, se propiciará la existencia de locales de oferta recreativa y de ocio.
- Las instalaciones turístico-recreativas, siempre que sus características sean compatibles con la trama urbana del conjunto.
- Usos de oficinas y de servicios terciarios, siempre que no se configuren como áreas exclusivas, sino integradas con otras actividades del conjunto urbano.

C.7.3. Considerar usos no admisibles los de almacenamiento, venta al por mayor o industriales. No se admitirán tampoco, salvo excepciones justificadas, los usos alojativos, sean turísticos o residenciales ni, en general, cualesquiera que resulten incompatibles con el carácter turístico-recreativo de la OSE.

En relación con los valores ambientales y culturales

C.8. Identificar y preservar los elementos de valor ambiental o cultural del ámbito de la OSE.

C.9. Poner en valor el litoral como un espacio singular, garantizando la preservación y el conocimiento de los valores ambientales y culturales existentes y potenciando su disfrute público.

C.10. Adecuar las playas y accesos al mar.

C.11. Garantizar la reutilización de los suelos de valor agrícola.

En relación con los riesgos

C.12. Adoptar las medidas necesarias para minorar los riesgos naturales y antrópicos existentes o que pudieran resultar de la ordenación.

Socioeconómicos

C.13. Diseñar espacios urbanos de alta calidad espacial, accesibles, seguros y que favorezcan el uso igualitario por parte de las personas y los colectivos.

C.14 Favorecer el desarrollo socioeconómico y la mejora de la calidad de vida de la población a través de los efectos generados por el incremento de los equipamientos y servicios y por la mejora de la oferta turística.

C.15. Tener en consideración las preexistencias, en especial el núcleo de Fonsalía, valorando la posibilidad de integrarlas en la ordenación.

C.16. Ponderar el coste económico de la operación, adecuando la propuesta de ordenación a la viabilidad de su gestión y ejecución.

C.17. Garantizar que la ordenación sea el resultado de la cooperación y coordinación de las diferentes administraciones con intereses en el ámbito.

2.3. Esquema previsto del proceso de formulación y tramitación del Plan.

La competencia para formular y aprobar el PTPO de la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía corresponde al Cabildo de Tenerife en tanto que se trata de un plan de desarrollo del PIOT.

El proceso de formulación y tramitación del Plan se describe en los artículos 122 , 102 y 103 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias. De acuerdo al procedimiento descrito en los citados artículos y, teniendo en cuenta que el presente documento constituye el borrador del plan y el documento inicial estratégico, actualmente ya se ha adoptado el Acuerdo de Inicio y se ha llevado a cabo la Consulta Pública a que hace referencia el artículo 102 citado.

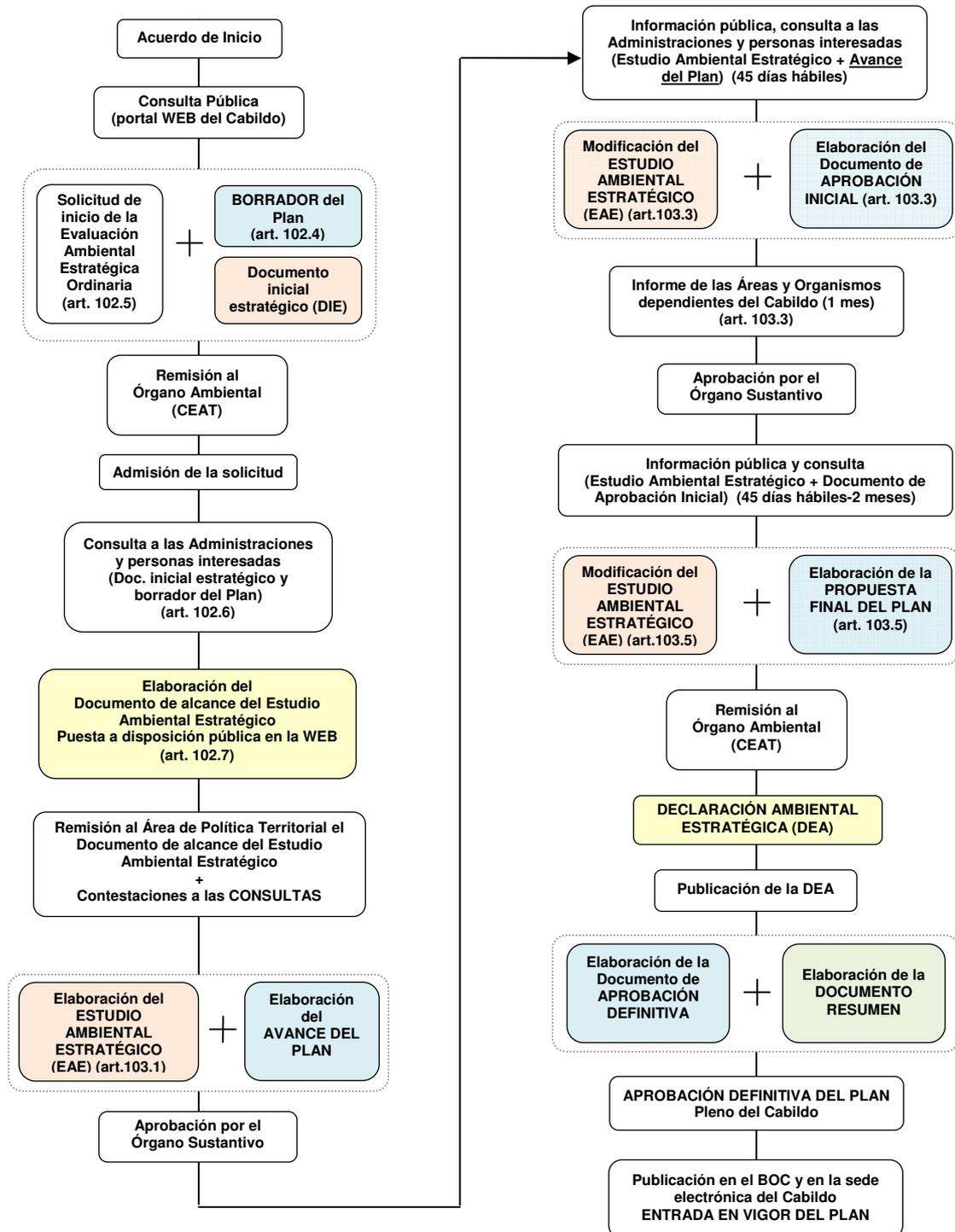
El Acuerdo de Inicio del PTPO fue adoptado por el Pleno de la Corporación en Sesión de 26 de mayo de 2017 (antes de la entrada en vigor de la actual Ley del Suelo, siendo ratificado en Sesión de 4 de diciembre de 2017 de acuerdo a los requisitos establecidos en ésta). Con el Acuerdo de inicio de Plan, entre otras cuestiones, también se acordó también constituir una Comisión de Seguimiento de los trabajos del Plan, integrada por un representante de las siguientes administraciones: Ayuntamiento de Guía de Isora, Ayuntamiento de Adeje, Ayuntamiento de Santiago del Teide, Gobierno de Canarias (Dirección General de Ordenación del Territorio y Dirección General de Infraestructura Viaria), Puertos Canarios, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) y Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Actualmente ya están designados los representantes de cada una de las administraciones y organismos, y si bien aún no se ha reunido formalmente la Comisión, sí ha habido reuniones iniciales con algunos de sus componentes a efectos de recabar información previa.

La consulta pública se realizó a través de la plataforma de participación del Cabildo (www.heytenerife.es) durante un mes, entre el 20 de diciembre de 2017 y el 20 de enero de 2018.

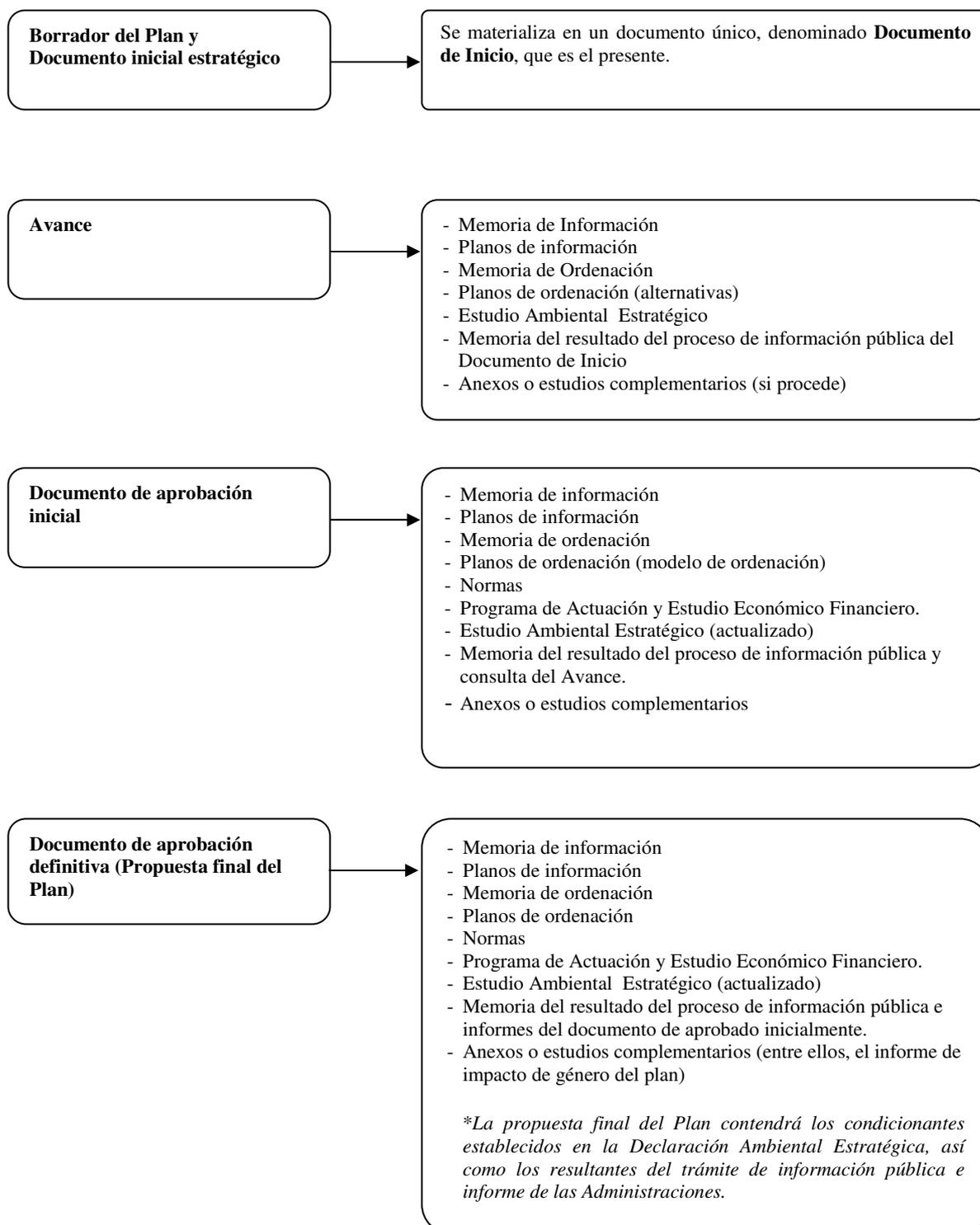
Durante este tiempo se recabó la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas sobre los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad del plan, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas. Aunque el portal recibió 863 visitas, no se realizaron aportaciones al respecto, al margen de un "en desacuerdo".

De acuerdo a lo dispuesto en la Ley del Suelo, el proceso de tramitación del Plan Territorial será el siguiente:



2.4 Índices esquemáticos previstos para cada uno de los documentos que habrán de constituir el Plan en sus diversas etapas de tramitación.

Según el procedimiento descrito en el apartado anterior, en sus distintas etapas de tramitación, la documentación del Plan Territorial tendrá los siguientes contenidos:



A continuación se detalla el contenido que previsiblemente tendrá el documento de **Avance** del Plan Territorial, sin perjuicio de los ajustes que corresponda hacer en base al pronunciamiento de la CEAT a través del Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico y del resultado del trámite de consulta a las administraciones y personas interesadas del presente documento.

Memoria de información

1. Características generales del ámbito territorial a ordenar
2. Inventario ambiental, que tendrá por finalidad realizar una caracterización del medio, describiendo las características físicas, geológicas y biológicas del ámbito, con referencias específicas a las características del litoral. Para ello se tendrá en consideración la relación espacial del ámbito a ordenar con las áreas protegidas y se estudiarán las características y condiciones climáticas locales, la calidad del aire, los principales rasgos geológicos, geomorfológicos y edáficos del ámbito, la hidrología (superficial y subterránea), la flora y la vegetación, la fauna, la estructura y funcionamiento de los ecosistemas, el paisaje y el patrimonio cultural.
3. Información territorial y urbanística de todo el ámbito y con especial análisis del litoral, que incluirá, al menos:
 - Los usos existentes del suelo (agrícolas, residenciales, dotacionales, de infraestructuras, etc).
 - La accesibilidad actual y la intensidad de uso de los viarios.
 - La estructura de la propiedad, describiendo las características básicas del parcelario (geometría, distribución territorial, superficies, etc), diferenciando las parcelas de titularidad pública y privada.
 - El estudio de las características del núcleo de Fonsalía: estructura general del asentamiento y características básicas, evolución de la edificación, accesibilidad, morfología urbana, usos pormenorizados, características de las edificaciones -extraídas del inventario anterior- y características del perímetro edificado (fachadas, medianeras, alturas).
4. Información socioeconómica, que se planteará fundamentalmente en referencia a dos ámbitos territoriales, la comarca y la OSE:
 - En el ámbito de la comarca se identificarán las características básicas de la población residente y de los turistas, los principales indicadores socioeconómicos, el nivel de servicio dotacional, terciario, recreativo, industrial e infraestructural destinado a la población así como las tipologías de establecimientos turísticos existentes, los equipamientos turístico-recreativos y oferta complementaria. Evolución prevista y déficit detectados.
 - En el ámbito de la OSE, se aportarán los indicadores socioeconómicos disponibles acerca de la población residente y los datos relativos a las actividades económicas que se ejercen en el ámbito, en especial a la actividad agrícola.
 - La información anterior se completará con un estudio de las actividades que actualmente se realizan a través del Puerto de Los Cristianos, especialmente en cuanto a las características de los pasajeros y al tráfico de vehículos y mercancías hacia las islas occidentales en tanto que serán las que deba asumir el nuevo puerto. Asimismo se considerarán posibles nuevas demandas que pudieran surgir de acuerdo a las posibilidades que ofrece el puerto proyectado.
5. Análisis de riesgos: A partir de la información disponible, se incorporará un análisis respecto de los diferentes tipos de riesgos naturales y antrópicos que puedan afectar al ámbito de la OSE.
6. Conclusiones de la información y diagnóstico: Se expondrán las conclusiones de la información y se realizará un diagnóstico de la situación actual, diferenciando al menos:

- Diagnóstico ambiental, que comprenderá al menos, la identificación y localización de los elementos naturales y patrimoniales merecedores de protección, la descripción de la problemática ambiental detectada y la definición de las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental.
- Diagnóstico territorial, señalando las limitaciones u oportunidades que las preexistencias podrían suponer para la futura ordenación.
- Diagnóstico socioeconómico, que identificará los posibles déficits de equipamiento dotacional, terciario, recreativo, industrial e infraestructural.
- Limitaciones derivadas del análisis de riesgos. se identificarán las limitaciones para la ordenación derivadas del análisis que en su caso existan.
- Condicionantes derivados de la normativa aplicable, del planeamiento, programas y proyectos concurrentes en el ámbito de la OSE.

7. Selección de ejemplos de ámbitos vinculados a infraestructuras portuarias de similar naturaleza, a fin de estudiar las de diferentes experiencias de implantación de actividades logísticas, comerciales y turístico-recreativas y de extraer de los casos de éxito las claves que podrían orientar la toma de decisiones sobre posibles alternativas de ordenación.

Planos de información

Los planos constituirán la representación gráfica sintética de los contenidos expuestos en la memoria de información. Estos planos serán el resultado de la explotación de los datos más significativos que contengan las Bases de Datos Geográficas (GIS) en que se estructure la información recopilada o elaborada específicamente para la redacción del Avance.

Memoria de ordenación.

1. Objetivos y criterios de ordenación, que precisarán o desarrollarán los expuestos en este documento en consecuencia con las conclusiones de la información y el diagnóstico, así como de las disposiciones legales y planes y proyectos vigentes que afectan al ámbito. Los criterios y objetivos de ordenación deben ser la base a partir de la cual se planteen las alternativas; es decir, todas las alternativas habrán de cumplir los criterios y objetivos asumidos

2. Alternativas de ordenación: Se identificarán, en primer lugar, los temas respecto de los cuales cabe plantear alternativas de ordenación a la escala propia del Avance (estructurante), y respecto de cada uno de los temas seleccionados se propondrán las distintas alternativas razonables y suficientemente distintas entre sí (preferentemente se establecerán tres alternativas por tema). Al menos deberán considerarse los siguientes temas:

- Delimitación del ámbito de la OSE
- Estructuración viaria y de transportes de la OSE
- Usos principales
- Esquema general de ocupación del ámbito y volumetrías:
- Sistemas generales de gestión de las actuaciones:

3. Valoración del resultado de la evaluación preliminar de las alternativas de ordenación, a fin de verificar que son técnica y ambientalmente viables.

Planos de ordenación

En la fase de Avance, los planos de ordenación serán la representación gráfica de las distintas alternativas planteadas.

Estudio Ambiental Estratégico

El contenido del Estudio Ambiental Estratégico se definirá específicamente para este PTPO en el Documento de Alcance que emita la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, el órgano ambiental, tras analizar el presente documento y los escritos resultantes del trámite de consulta del mismo. No obstante, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental define el contenido mínimo del EAE (art. 20 y Anexo IV) que, en ausencia del pronunciamiento de la CEAT, será el siguiente:

1. Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan y de las relaciones con otros planes y programas pertinentes.
2. Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan.
3. Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan.
4. Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.
5. Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.
6. Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.
7. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.
8. Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.
9. Un programa de vigilancia ambiental con las medidas previstas para el seguimiento.
10. Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en los epígrafes precedentes.

Memoria del resultado del trámite de consulta del Documento de Inicio

La memoria contendrá una síntesis y valoración de las observaciones que se realicen en los escritos que resulten del trámite de consulta del presente documento de inicio, que aúna la documentación correspondiente al borrador del plan y al documento inicial estratégico

Anexos.

Se incluirán como anexos, la documentación o estudios que se elaboren para la redacción del Avance del Plan.

Actualmente, no se prevé la necesidad de realizar ningún estudio específico para el Avance del Plan, salvo un *estudio de tráfico* que sirva de base para conocer el estado de la situación actual y su posible evolución de acuerdo a las alternativas que se contemplen en el Plan, así como a las actuaciones previstas en el planeamiento vigente que puedan incrementar la intensidad de uso de los viarios que dan acceso al ámbito de ordenación. Todo ello, para determinar si las infraestructuras actuales tienen capacidad para dar respuesta a las nuevas demandas o requieren intervenciones de mejora y, para definir y dimensionar adecuadamente las alternativas de nuevas estructuras viarias con niveles de servicio apropiados a los requerimientos funcionales de la nueva ordenación.

En la fase de aprobación inicial del Plan, se completará la memoria y planos de ordenación, en tanto que, en base a la alternativa elegida se definirá con precisión el modelo de ordenación, alcanzando, si cabe, el nivel de ordenación pormenorizada. Además se actualizará el Estudio Ambiental Estratégico, conforme al nivel detallado que haya alcanzado la ordenación así como la Memoria del resultado del trámite de información pública y consulta del Avance, que se añadirá a la del Documento de Inicio.

En esta fase de aprobación inicial, el contenido del Plan Territorial se completará con dos documentos nuevos, las Normas del Plan, que establecerán las determinaciones de ordenación de carácter vinculante para la administración y los particulares a través de las cuales se pueda lograr la materialización del modelo de ordenación y el Programa de Actuación y Estudio-Económico Financiero, que identificará las actuaciones previstas, programará su gestión y ejecución y los recursos económicos necesarios para llevar a cabo las actuaciones públicas.

El documento de aprobación definitiva tendrá un contenido documental análogo al documento de aprobación inicial, si bien incorporará las modificaciones resultantes de la información pública e informe del aprobado inicialmente -que se reflejarán en una actualización de la Memoria del resultado de la información pública- y los condicionantes resultantes de la Declaración Ambiental Estratégica.

3. ALCANCE Y CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN

3.1. Propuesta y justificación de los temas respecto de los cuales cabe plantear alternativas de ordenación.

Para la elaboración de las alternativas de ordenación del Avance, se plantearán propuestas de ordenación técnica y ambientalmente viables, al menos, respecto de los temas que se citan a continuación, entendiendo por “tema” cada uno de los aspectos de la propuesta que es posible y conveniente diferenciar:

- La delimitación del ámbito de la OSE
- La estructura viaria y de transportes
- Los usos principales
- El esquema general de ocupación del ámbito y las volumetrías
- Los sistemas generales de gestión de las actuaciones

El estudio de alternativas sobre la **delimitación del ámbito de la OSE** es un tema que indirectamente introduce el Plan Insular. Inicialmente el PIOT establece que la OSE comprende toda la franja costera entre los núcleos de Salinas de Fonsalía y Alcalá, adoptando como límite superior el eje costero. No obstante en el artículo 2.4.4.2 (2-D) establece que corresponderá al Plan Territorial precisar el perímetro del ámbito, excluyendo los suelos urbanos y urbanizables en curso de ejecución y teniendo en cuenta el trazado definitivo que se establezca para el eje costero comarcal - cuyas funciones ejerce actualmente la TF-47- y los espacios necesarios para resolver sus enlaces con el corredor insular sur (variante a Fonsalía). Además de las variables apuntadas por el PIOT en la delimitación de la OSE puede influir de forma determinante la dimensión final que adquiera en tierra la zona de servicio del puerto y los requerimientos funcionales y de superficie de los nuevos usos a implantar (infraestructuras, usos dotacionales y turístico-recreativos).

La definición de la estructura del **sistema viario y de transportes** de la OSE es un tema de indudable relevancia en el plan, cuya adecuada resolución contribuirá en gran medida al éxito de la Operación. De un lado se ha de resolver el intercambio intermodal de pasajeros y vehículos entre tráfico portuario, viario y ferroviario, con la ubicación de un intercambiador, y por otra parte es imprescindible definir una estructura viaria jerarquizada y especializada que resuelva, a través de nuevos trazados, el acceso directo al Puerto desde el corredor insular, el trazado definitivo del eje costero (TF-47) desvinculado de los tráficos urbanos de Alcalá y Playa de San Juan y el enlace entre el ambos ejes, dando acceso al ámbito de la OSE y posibilitando la continuidad e independencia del tráfico portuario y del tráfico costero comarcal. A esta estructura principal, se le ha de sumar la estructura viaria interior del ámbito, que debe resolver la articulación de la Operación con los núcleos urbanos existentes y la disposición de un paseo litoral que de continuidad a los existentes.

Uno de los objetivos del PIOT en relación con la OSE es la consolidación de un área de centralidad comarcal que albergue, en el entorno del Puerto, principalmente equipamientos, usos dotacionales y turístico- recreativos que complementen la oferta alojativa de la comarca suroeste y que den servicio a la población residente y turista. Con los condicionantes que se establecen en el artículo 2.4.4.4. del PIOT; es imprescindible estudiar los **posibles usos y actividades** que podrían ubicarse en la OSE, a partir del estudio de las características socioeconómicas de la comarca y, en particular, de sus principales déficit dotacionales y de servicios así como de las características y carencias de la oferta turística del suroeste. Otro de los elementos clave en la definición de los posibles usos a desarrollar en la OSE es la determinación de los que han de integrarse en la zona de servicio del puerto, así como su dimensión y localización, cuestión que deberá plantearse en coordinación con el Gobierno de Canarias, que es el promotor de la infraestructura.

La ejecución de la OSE supondrá la ocupación de la franja costera vacante entre los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan, que constituye un fragmento litoral de la amplia plataforma costera del suroeste, en cuyo paisaje dominan las áreas en cultivo entre las que se suceden urbanizaciones y trazados de infraestructuras, así como las escasas áreas naturalizadas que han subsistido a la intervención humana. A partir del reconocimiento de la singularidad y valor del emplazamiento, se ha considerado adecuado incorporar la variable “paisaje” en la ordenación, estudiando el resultado de su inserción en el entorno. Se trabajará con dos elementos principales, la definición de **pautas que determinen la disposición de los diferentes usos en la OSE** -y la manera en que lo hagan a lo largo del tiempo- y las **posibles volumetrías resultantes de la ordenación**.

Al mismo tiempo que se plantea la ordenación se ha considerado relevante estudiar los **posibles sistemas de gestión** conforme a los que se viabilizaría la ejecución de las actuaciones que prevea el plan dado que, obviamente, la consecución de los objetivos de la OSE, sólo será posible si se ejecuta la ordenación. Desde la aprobación del PIOT en el 2002 todo el ámbito de la operación quedó afecto a la calificación de interés público a los efectos de posibilitar la adquisición de suelo por parte de la Administración; sin embargo, en la actualidad, casi en su totalidad es de titularidad privada, a excepción del vinculado a las infraestructuras públicas. Por ello, dado que no es previsible que la Administración disponga de recursos para la adquisición de suelo, se han de estudiar diferentes alternativas de gestión, con una importante participación de la iniciativa privada.

3.2. Criterios que regirán para plantear las distintas alternativas respecto de cada uno de los temas, de modo que éstas sean razonables y viables técnica y ambientalmente.

Las alternativas de ordenación que se planteen deberán siempre ser coherentes con los objetivos y criterios de ordenación establecidos en los apartados *1.4. Objetivos concretos que se pretenden alcanzar* y *2.2. Criterios a tener en cuenta para elaborar las determinaciones del Plan* de este documento de inicio. A continuación se establece para cada uno de los temas a tratar, los elementos que se han de tener en consideración a la hora de elaborar las alternativas:

– Delimitación del ámbito de la OSE, para la que se tendrá en consideración la nueva estructura viaria que se plantee y los requerimientos funcionales y dimensionales de los nuevos usos a implantar y de la zona de servicio del puerto en tierra.

– Estructuración viaria y de transportes de la OSE: Al plantear las alternativas en relación a este tema deberán tenerse en consideración, en otros factores, (1) las directrices sobre la estructura viaria básica e interior establecidas en el artículo 2.4.4.4 del PIOT y en los condicionantes nº 7 y nº 6 de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto del puerto de Guía de Isora; (2) la implantación de una estación intermodal de transporte en relación con el viario principal y el puerto de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.4.4.4 del PIOT; (3) la posibilidad de que dicha estación constituya el final del trazado de la prolongación del Tren del Sur a Fonsalía; y (4) el papel del futuro puerto y de su conexión viaria con el segundo tramo del corredor insular sur (variante a Fonsalía) como integrantes del Sistema de Transporte de Canarias.

– Usos principales, toda vez que uno de los objetivos de la OSE es la conformación de un nodo importante de articulación comarcal, deben localizarse usos con fuerte capacidad estructurante que contribuyan a este objetivo. Al efecto, se tendrán en cuenta (1) las directrices sobre los usos establecidas en el artículo 2.4.4.4 del PIOT; (2) la necesidad de definir en tierra la ubicación, dimensión y características de la denominada “área logística” del puerto a que se hace referencia en el condicionante nº3 de su DIA, en coherencia con la ordenación que se establezca para el ámbito de la OSE y con lo dispuesto en el artículo 2.4.4.4; (3) la posibilidad de implantar en el ámbito del puerto usos terciarios, turístico-recreativos, equipamientos, etc en convivencia con los portuarios; y (4) los posibles usos en el litoral, considerando sus valores ambientales y como recurso turístico y recreativo.

– Esquema general de ocupación del ámbito y volumetrías: las alternativas se referirán a (1) la articulación urbanística del nuevo ámbito ordenado con los núcleos colindantes, con el suelo rústico agrícola y con el litoral, (2) soluciones volumétricas y de ocupación del suelo que ofrezcan imágenes generales del paisaje urbano futuro.

– Sistemas generales de gestión de las actuaciones: Tomando como referencia lo dispuesto en el artículo 2.4.4.5 del PIOT y las distintas posibilidades de intervención de las administraciones implicadas en el desarrollo de la OSE, se plantearán alternativas de gestión para la futura ejecución y consolidación de la ordenación.

3.3. Esquema del contenido propositivo con que se desarrollará cada una de las alternativas distinguiendo, si procede, por temas.

Las distintas alternativas temáticas se combinarán entre sí de forma congruente de modo que resulten los escenarios integrados posibles (cada uno con las alternativas temáticas congruentes entre sí y siendo suficientemente distintos entre ellos). El conjunto de todos estos escenarios alternativos, junto con el escenario alternativa 0, conformarán las alternativas del Avance. Se definirán en texto (precisando textualmente las condiciones definatorias de cada una de ellas) y se representarán gráficamente mediante planos, esquemas e infografías que posibiliten la mejor comprensión de las mismas, a efectos de fomentar la participación y el debate posterior.

3.4. Criterios para la evaluación ambiental de las alternativas que se propongan y alcance y contenido de la misma.

Se entiende que tales criterios deben ser concretados por la CEAT en el Documento de Alcance. En todo caso, se apuntan los siguientes:

- Efectos sobre las distintas variables ambientales
- Efectos sobre el paisaje
- Efectos sobre el desarrollo socioeconómico en los distintos ámbitos de referencia (insular, comarcal, municipal)
- Costes de las distintas alternativas

4. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

Una vez en vigor el Plan Territorial, alcanzado el nivel de ordenación pormenorizada, podrá iniciarse la ejecución de las actuaciones previstas en el mismo, es decir desarrollar los ámbitos o sectores de suelo urbanizable que se hubiesen delimitado o ejecutar los sistemas generales de acuerdo a la organización temporal que para la ejecución de los mismos se haya establecido en el Programa de Actuación del Plan. No será necesaria la adaptación previa del planeamiento general de Guía de Isora.

Es evidente que, salvo algún sistema general cuya materialización se pueda prever desvinculada del desarrollo de los ámbitos o sectores de suelo urbanizable, la ejecución del Plan Territorial irá ligada a la ejecución del Puerto de Fonsalía; en la medida en que se inicie la construcción de dicha infraestructura se acrecentará el interés por el desarrollo de las previsiones del Plan Territorial. Actualmente no se ha fijado un horizonte temporal para la ejecución del Puerto, si bien es evidente el interés de la Comunidad Autónoma, que licitó el proyecto en el año 2007, obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto a finales del año 2014 y ha solicitado a la Administración del Estado la adscripción del dominio público marítimo-terrestre hace más de dos años si bien aún no ha obtenido respuesta.

Ejecución de los sistemas generales

El PTPO determinará los sistemas generales y su forma de ejecución. El suelo destinado a sistemas generales podrá obtenerse por cesión en caso de que estén adscritos a un sector de suelo urbanizable o por expropiación si no lo están; las obras se definirán a través de un proyecto técnico (proyecto de ejecución de sistemas) que defina las características del sistema general según las determinaciones de ordenación urbanística establecidas en el PTPO y se ejecutaran como obras públicas ordinarias.

Ejecución de los ámbitos de planeamiento.

En los sectores de suelo urbanizable ya ordenados pormenorizadamente por el plan territorial se habrán delimitado las unidades de actuación, determinado si el sistema de ejecución es público o privado, y si, excepcionalmente, por razones de interés público, se ha determinado un sistema de ejecución pública, el concreto sistema elegido (cooperación, expropiación o ejecución forzosa)

En el supuesto de un sistema de ejecución privada, los interesados en la ejecución del planeamiento solicitarán al Ayuntamiento la determinación del sistema concreto de ejecución (concierto, compensación o ejecución empresarial) acompañando a dicha solicitud toda la documentación necesaria para la gestión urbanística del ámbito; entre otros, del convenio urbanístico de gestión, el proyecto de reparcelación, el proyecto de expropiación y el proyecto de urbanización.

Determinado el sistema, realizados los trámites pertinentes y aprobados los proyectos de reparcelación y urbanización, podrá ejecutarse la urbanización del ámbito. En el momento en que ésta se ejecute en las condiciones previstas en el Plan, se ha completado el proceso de transformación urbanística del suelo, pasando ya a ser un suelo urbano consolidado. A partir de entonces podrán ejecutarse las edificaciones en los solares resultantes de la ordenación. Excepcionalmente, según está previsto en la Ley del Suelo, las edificaciones pueden iniciarse al mismo tiempo que se ejecutan las obras de urbanización siempre que, el promotor presente una garantía para cubrir los gastos de urbanización pendientes para que la parcela adquiera la condición de solar.

5. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO

En este apartado se anticipan (pues habrán de confirmarse mediante el Estudio Ambiental Estratégico) las posibles repercusiones ambientales relevantes derivadas de las acciones para el desarrollo del plan, considerando los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos. Se consideran las posibles afecciones sobre los siguientes elementos:

Espacios naturales protegidos de la Red canaria y espacios protegidos de la Red Natura 2000.

En fases posteriores del contenido ambiental del Plan, se analizará en detalle la relación del ámbito a ordenar con las áreas terrestres o marinas próximas que están sometidas a algún régimen de protección; en particular con la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, la Red Natura 2000 (Zonas Especiales de Conservación –ZEC- y Zonas de Especial Protección para las Aves –ZEPA-), las Áreas Importantes para las Aves –IBA-, los Planes de recuperación o conservación de especies amenazadas y las Zonas sensibles en relación al vertido de aguas residuales.

Resultado de un primer análisis somero, se concluye que el ámbito vinculado a la OSE de Fonsalía no incluye áreas adscritas a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos ni a la Red Natura 2000, ni tampoco incluye enclaves o sectores vinculados a otras directrices o estrategias de carácter ambiental. Por tanto, no se prevén impactos directos y no parece que, si se produjeran impactos indirectos sobre ámbitos próximos sometidos a algún régimen de protección fuesen significativos.

Elementos Geológicos y Geomorfológicos.

Para el estudio de los principales rasgos geológicos de la OSE se va a consultar la información del mapa geológico de España (1:50.000) del Instituto Geológico y Minero de España (IGME) así como las referencias bibliográficas disponibles. En un primer análisis, considerando que el ámbito de la OSE ha experimentado un significativo proceso de transformación para adecuarlo a la actividad agraria, con importantes aportes de tierra vegetal sobre el sustrato original, cabe esperar que los principales exponentes del basamento primigenio se localicen en los roquedos y acantilados de baja altura que articulan el frente costero, así como puntualmente en espacios vacantes interiores que no han sido adaptados para el uso agrario.

En cuanto a las características geomorfológicas del ámbito, igual que ocurre con los geológicas, las principales manifestaciones presumiblemente van a localizarse en el litoral, que constituye una costa acantilada baja, irregular y recortada, en la que se alternan puntas, salientes y promontorios (entre los que destaca la Rasa Marina de Remedía Proa-La Galera) con pequeñas calas o ensenadas (playa de la Baja Larga, playa de los Topos, Playa de la Carrera, Playa de la Barrera y Playa de Fonsalía). Más al interior del ámbito de estudio se localizan dos pequeñas superficies de malpaís que no han sido transformadas por la actividad agraria: el asociado a la erupción de montaña Botija, en las proximidades de Alcalá y aguas debajo de la TF-47 y el asociado a la erupción de la Montaña de Chío, al noroeste del núcleo de Playa de San Juan.

Teniendo en cuenta que entre los criterios de ordenación del plan está la puesta en valor del litoral, la adecuación de las playas y la preservación de los valores ambientales y culturales del mismo, así como la integración de las áreas de mayor valor en la propia ordenación, no parece que los principales elementos geológicos y geomorfológicos del ámbitos puedan ser alterados significativamente por la ordenación, previéndose que, en su caso, los impactos ambientales sean leves o moderados. En cualquier caso, de un análisis más en detalle cabrá identificar todos los elementos de interés geológico y geomorfológico y valorar su interés para la conservación

Hábitats naturales, especialmente los de interés comunitario, y a los hábitats naturales y seminaturales que pudieran comportarse como corredores ecológicos.

Solamente una fracción de la vegetación potencial presente en el interior del ámbito vinculado a la OSE, en concreto, las comunidades de tabaibal dulce (Ceropegiofuscae- Euphorbietumbalsamiferae) es reconocida como hábitat de interés comunitario por la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestre, en concreto, a través de la adscripción al hábitat con código y denominación: 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Se trata de dos comunidades asentadas sobre el resto de malpaís de Montaña Botija y sobre el resto de malpaís de la Montaña de chíó en las proximidades del Ramal del Anillo Insular.

Estos hábitat, de partida, no parece que puedan comportarse como corredores ecológicos en tanto que se encuentran muy fragmentados por el sistema viario y por los espacios agrícolas. En el estudio ambiental que acompañe al Avance se determinará el interés para la conservación que presenten los mismos, en función de su superficie, densidad, estado de conservación, etc.

Fauna y Flora, especialmente las especies recogidas en alguno de los catálogos de protección y de la Directiva Hábitats y Aves.

Para determinar las principales áreas de interés florístico y faunístico de la OSE se estudiará la consideración de las comunidades o especies presentes, en alguna de las normas de protección existentes, a nivel comunitario, nacional o autonómico.

Debido al alto nivel de antropización del ámbito, con predominancia de espacios agrícolas y actuaciones de urbanización, los sectores que presentan una cubierta vegetal natural (potencial o de sustitución) son de reducida superficie, concentrándose en gran medida en el litoral y en los restos de malpaís. En un análisis preliminar de las especies naturales presentes en la OSE, que será expuesto con mayor detalle en la fase de Avance del Plan, se ha concluido que únicamente la tabaiba dulce (Euphorbiabalsamifera) y el cardón (Euphorbiacanariensis) son especies protegidas, en concreto incluidas en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias (Anexo II). En virtud de ello, el arranque, recogida, corta y desraizamiento, de estas especies protegidas requieren autorización previa por parte de la administración autonómica.

En relación con la fauna, sin perjuicio de un análisis faunístico en detalle que se incorporará con el Avance cabe adelantar que, en principio, no se prevé que existan hábitat faunísticos de interés ni áreas de reproducción de especies orníticas, por la elevada transformación que ha experimentado el ámbito y por la inexistencia de un relieve que favorezca la nidificación. En cuanto a la presencia de especies en el ámbito, durante los primeros trabajos de reconocimiento no se han identificado ejemplares de los que figuran en la categoría de “en peligro de extinción” en el Catálogo Regional de Especies Protegidas, siendo las presentes especies generalistas, con una amplia distribución en el territorio.

Hidrología e Hidrogeología.

Según la información disponible y tras un reconocimiento inicial de la realidad territorial se ha verificado que el ámbito de la OSE no cuenta con elementos integrados en la red de drenaje superficial del terreno. Igualmente consultados los datos existentes sobre infraestructuras para el aprovechamiento de aguas subterráneas se concluye que tampoco cuenta con obras de captación (pozos y galerías).

La inexistencia de los elementos citados nos lleva a concluir, en esta fase inicial, que la urbanización del ámbito no implica afecciones significativas en materia hidrológica, siempre que, las nuevas urbanizaciones y edificaciones cumplan con la normativa vigente en materia de saneamiento.

Suelos

De un primer análisis, que se ampliará en fases posteriores del Plan, cabe señalar que los suelos naturales en la OSE son escasos en superficie, en tanto que la mayor parte del ámbito está acondicionada para el desarrollo de la actividad agrícola intensiva, con importantes sorribas en las que se ha aportado suelo procedente del exterior, posiblemente de la vertiente norte de la isla.

Estos suelos naturales son bastante comunes en la costa y medianía baja de Guía de Isora; se trata de suelos de escasa potencia, formados en un ambiente árido y poco productivos. (Taxonómicamente, entisoles y aridisoles). Por el contrario, los suelos aportados para los cultivos, sí poseen una capacidad agrológica alta, presentando un alto interés para la conservación mediante su reutilización. En consecuencia, para reducir el impacto que generará la urbanización, deberá preverse el acopio y traslado de los mismos.

Factores climáticos (y su incidencia en el cambio climático).

La localización del ámbito de la OSE en la fachada sotavento de la isla determina que cuente con características climáticas propias de las zonas meridionales de las islas de gran relieve: alisio seco y ausencia de la capa de estratocúmulos, temperaturas suaves, escasas precipitaciones, vientos suaves y elevado número de horas de sol. A falta de un análisis en detalle de las variables climáticas anteriores, cabe señalar que estamos ante un ámbito prácticamente ajeno a registros extremos en el que no parece que el resultado de la ordenación pueda alterar sus características climáticas.

Medio ambiente atmosférico (contaminación atmosférica, acústica y lumínica).

La OSE se localiza en el área con menor problemática ambiental desde la perspectiva de la calidad del aire de la isla; esto es debido, por una parte a la alternancia del régimen de vientos dominante y de las brisas costeras superpuestas, que circulan hacia tierra durante el día y hacia el mar durante la noche, y por otra, a la ausencia de barreras geográficas que impidan la libre circulación de estas masas de aire.

Actualmente, como focos aislados de emisión de partículas y ruidos, se pueden identificar algunos fenómenos vinculados a la actividad agrícola del ámbito (olores, emisiones de polvo asociadas a movimientos de tierra o sorribas, circulación de vehículos, etc) a los que se unen los asociados a la carretera TF-47 y la variante del corredor insular hacia Fonsalía, los viarios locales y a las actividades urbanas de los núcleos de población.

Es evidente que, con la futura ordenación, tanto en la fase de ejecución, como una vez se consoliden los nuevos usos, va a haber un incremento de la contaminación atmosférica, acústica y lumínica del ámbito, si bien con el cumplimiento de la normativa aplicable en la materia y con la dispersión de las posibles partículas contaminantes favorecida por el régimen de vientos, es previsible que se mantenga en niveles adecuados.

Elementos del patrimonio cultural.

El estudio de los elementos de interés patrimonial en un ámbito tan reducido como el de la OSE requiere una prospección específica puesto que la información inicial obtenida de estudios existentes, realizados para ámbitos territoriales más extensos, puede no ser lo suficientemente representativa de los valores que albergue. Asumiendo la necesidad de este estudio, que se incorporará al documento de Avance del Plan, se hace referencia en este apartado a los bienes identificados en fuentes existentes.

En relación con los bienes etnográficos, en tanto no se realice la prospección a mayor detalle, en un primer reconocimiento se ha identificado un conjunto de construcciones agrícolas (almacén, lagar, algibe, etc) en el límite con Alcalá y algún pesquero en el litoral.

Consultada la Carta Arqueológica de Guía de Isora se ha identificado un conchero ubicado en el extremo de una lengua de lava denominado La Caja del Dinero (ID 3), yacimiento al que acompañan otros enclaves litorales con dispersión de material arqueológico. Salvo en la franja costera y en las áreas de malpaís presentes en la OSE, no es previsible que se produzcan hallazgos arqueológicos significativos dado que, como ya se ha señalado en varias ocasiones, estamos en un ámbito cuyo sustrato original ha sido transformado por la actividad agraria, cuestión que, en cualquier caso, ha de verificarse con la prospección.

Si de la prospección en detalle del ámbito no surgen hallazgos significativos que alteren los resultados previsibles, cabe señalar que los elementos de interés patrimonial -aunque no sean muestras significativas en el contexto insular- sí pueden tener valor en el local, motivo por el que, en la medida de lo posible y en función de su interés, serán integrados en la ordenación.

Paisaje

En líneas generales, existe un amplio consenso en que hay dos maneras de aproximarse al concepto de paisaje; mediante el reconocimiento de ámbitos del territorio (unidades de paisaje) que presentan una combinación entre sus características físicas, naturales y culturales que los caracteriza y diferencia de otros o, desde una percepción más subjetiva, a través de la impresión que produce el entorno en el observador. Ambos enfoques serán tratados en el documento de Avance.

La OSE se localiza en el borde costero de la amplia plataforma litoral suroeste de la isla, que desciende con pendiente suave desde la medianías, siendo ampliamente visible. La configuración original del paisaje presenta un notable grado de transformación; destacan la plataforma litoral en la que, entre las explotaciones agrarias dominantes, se alternan restos de coladas y barrancos poco excavados, la presencia de urbanizaciones residenciales y turísticas y las grandes infraestructuras territoriales, sobre todo las viarias.

La plataforma litoral se percibe como un paisaje muy geometrizado, resultado de la intervención humana para su adaptación a la actividad agrícola intensiva y más recientemente a la residencial y turística.. En él se suceden los potentes abancalamientos, muros cortavientos, depósitos de agua para el riego, invernaderos, etc interrumpidos por la geometría diferencial que imponen las urbanizaciones y las grandes infraestructuras viarias, resultando casi anómalas, las formas de los escasos elementos naturalizados que perviven en este paisaje (fundamentalmente los cauces y fragmentos de coladas). De todo ello resulta un conjunto de colores y texturas diversas con predominancia de los elementos superficiales, entre los que destaca la intersección de grandes elementos lineales, representados fundamentalmente por trazados viarios y cauces.

Es indudable, que la ejecución del puerto y el desarrollo de la operación alterarán la configuración actual del paisaje, introduciendo un área urbanizada y nuevas infraestructuras; tal hecho, más o menos relevante en función del lugar nos situaremos como observadores del paisaje, pretende ser abordado desde el inicio, motivo por el cual entre los temas respecto de los que deben estudiarse alternativas están las soluciones volumétricas y de ocupación del suelo, a efectos de valorar sus efectos, los posibles paisajes urbanos resultantes y su inserción en el medio.

En otra escala más de detalle, se han de considerar los impactos de menor dimensión que generen, por ejemplo, las obras de urbanización y la ejecución de los viarios principales, abordándolos desde la fase de diseño hasta la fase final de ejecución de las obras y adoptando en cada caso las medidas preventivas o correctoras pertinentes.

Consumo de recursos naturales (agua, suelos, energía, etc).

La consolidación de un núcleo de equipamientos y servicios vinculado a una infraestructura portuaria de primer nivel insular no solo conlleva un alto grado de transformación territorial sino una demanda notable de suministros que, directa o indirectamente, supone consumo de recursos naturales.

La decisión de transformar el ámbito de la OSE en un área urbanizada fue adoptada con la aprobación del PIOT en el año 2002, de tal forma que el consumo de suelo, al menos en el nivel que compete a la toma de decisiones por el Plan Insular ya fue valorado y evaluado, sin perjuicio de que en la documentación ambiental del PTPO que acompañe al Avance se identifiquen, en el ámbito de la OSE, las áreas o enclaves con mayor valor geológico o geomorfológico y se adopten, si cabe, medidas para su conservación. En otro nivel, si nos referimos al valor edáfico del suelo, es posible adelantar, que los suelos naturales son escasos -además de poco productivos- en la medida en que la mayor parte del ámbito está ocupada por explotaciones agrícolas con suelos aportados. Éstos últimos, de alta capacidad agrológica, deberán ser reutilizados, medida que reducirá el impacto generado por la intervención y evitará la pérdida del recurso.

En cuanto a los consumos de agua y de energía, cabe adelantar que serán mayores que los de un área residencial. No obstante, su cuantificación será estimada con precisión una vez se haya definido la ordenación y concretado los usos que se pretenden implantar; es decir, en fases posteriores al Avance. Una vez cuantificada la demanda se podrá averiguar si existen en las proximidades fuentes disponibles, así como las infraestructuras necesarias para su distribución y almacenamiento. En las distintas fases del Plan, desde la definición del modelo hasta su pormenorización, se adoptarán medidas que minimicen el consumo de estos recursos, a través del diseño de los espacios libres, de la utilización de energías procedentes de fuentes renovables, etc con objeto de minorar el impacto.

Generación de residuos.

Los principales residuos que se generarán en la ejecución de la OSE serán residuos de la construcción y la demolición (RCD), residuos agrícolas (plásticos de invernaderos, recipientes, residuos vegetales) y restos de desmonte. No es posible en estas primeras fases del PTPO estimar el volumen generado, en tanto que no es su finalidad definir en detalle las propuestas de ordenación hasta el nivel de llegar a poder evaluar los movimientos de tierra y los posibles excedentes que genere la urbanización, así como los residuos resultantes del desmantelamiento de las fincas agrícolas. No obstante, se ha de señalar que los residuos generados serán reutilizados en el propio ámbito de la OSE o, según sus características y naturaleza, integrados en los diferentes sistemas de gestión de residuos.

Los RCD y restos de desmonte, es muy posible que prácticamente se utilicen en su totalidad en la urbanización y en las obras del Puerto, salvo voluminosos o fracciones valorizables que serán entregadas a los distintos gestores. En caso de no ser reutilizados en la OSE, deberían ser trasladados a Estaciones de Transferencia o Planta de Tratamiento para su selección y, en función de los tipos de materiales y su interés, bien ser destinados al machaqueo para la obtención de áridos reciclados, a la restauración de canteras o puestos a disposición de los gestores de residuos si se tratase de voluminosos y valorizables.

Los residuos agrícolas que se generan con la ejecución de la OSE serán principalmente restos de materia vegetal, plásticos agrícolas procedentes del desmantelamiento de los invernaderos o de los envases de productos y alambres y metales de la estructura de invernaderos. El destino más probable de los restos de materia orgánica vegetal será la fabricación de compost a través de la entrega a un gestor dado que han de descartarse prácticas tradicionales como su reutilización en finca o quema. Igualmente el mejor destino de los envases de productos fitosanitarios, los plásticos de invernadero y los restos metálicos de sus estructuras sería la entrega a distintos gestores de residuos.

En la situación descrita no es previsible que se generen impactos importantes relacionados con la gestión de los residuos, sobre todo si se realizan demoliciones selectivas, separación en origen y se descarta la posibilidad de quemar los residuos agrícolas. En la fase de ejecución de la OSE se deberán adoptar las medidas habituales de control de dispersión de polvo y adecuación de las zonas provisionales de acopio y clasificación.

Infraestructuras existentes que pudieran verse afectadas por el plan

Las infraestructuras más relevantes que se van a ver afectadas por el Plan son las infraestructuras viarias insulares o comarcales respecto de las que debe adoptar soluciones a través de la ordenación: la variante del corredor insular hacia el puerto de Fonsalía (corredor insular sur según el PIOT), que se debe prolongar hasta acceder en el recinto portuario, la carretera insular TF-47, cuyo trazado actual debe ser replanteado para que pueda cumplir la función de eje costero comarcal que le atribuye el PIOT al tiempo que dar acceso al ámbito de la OSE y a los núcleos de Alcalá y Playa de San Juan y el enlace viario entre ambas. A ellas se unen las infraestructuras lineales de saneamiento y abastecimiento que sigan el trazado de la TF-47 en el tramo de la OSE, así como la estación de servicio que se localiza en el entorno de la glorieta que resuelve la intersección entre la variante del corredor y la carretera insular, que podrá quedar afectada por la nueva ordenación.

Además, dado que la finalidad de la Operación será la transformación urbanística del ámbito agrícola actual, es evidente que todas las infraestructuras interiores (camino agrícolas, calles, abastecimiento de agua de riego, de agua potable, infraestructuras eléctricas...) van a verse afectadas por la ordenación, a excepción de la desoladora comarcal, que permanecerá en su ubicación actual y las que dan servicio al asentamiento de Fonsalía, cuya afección dependerá de la solución que se determine en el Plan Territorial.

En el documento de Avance del Plan Territorial se identificarán de forma concreta las infraestructuras existentes en el ámbito de la OSE, con objeto de determinar concretamente las que se verán afectadas por la ordenación una vez se defina el modelo de desarrollo del ámbito.

Medio socioeconómico

El impacto del desarrollo de la OSE en el medio socioeconómico, se estima que habrá de valorarse teniendo en cuenta dos situaciones diferentes: los impactos directos que se generarán en los habitantes que actualmente residen en el ámbito territorial de la OSE, que cuenta actualmente con aproximadamente 210 residentes, así como en las explotaciones agrarias del ámbito y, en un contexto más amplio, los generados en el término municipal de Guía de Isora y la Comarca Suroeste de Tenerife. Habrá que tener en consideración –aunque ello sería más a consecuencia de la entrada en servicio del Puerto- si la Operación genera efectos en el núcleo de Los Cristianos y, en la población y economía de las islas occidentales, que vería reducidos sus tiempos de desplazamientos y contarán con un área de equipamientos y servicios en el entorno del Puerto.

Actualmente, en la fase en que nos encontramos, no es posible anticipar los efectos socioeconómicos del Plan en el núcleo de Fonsalía, en tanto se trata de efectos que derivarán de la alternativa de ordenación que se establezca, siendo evidente, y de signo negativo, el impacto que se va generar en las explotaciones agrarias, que serán sustituidas por la urbanización con la consiguiente pérdida de la actividad económica que generan. En un ámbito de valoración más amplio, el del municipio o la comarca, parece que los efectos previsibles pueden ser positivos, debido a que con la Operación, se mejoraría la accesibilidad al litoral de la comarca, se incrementaría la oferta de espacios libres, dotaciones y, sobre todo, de equipamientos actual, -destinados a la población residente y a los turistas-, contribuyendo, todo ello, a la mejora de la oferta turística de la comarca, de la calidad de vida de los residentes, a la dinamización de las actividades económicas y a la creación de empleo.

6. INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES TERRITORIALES, URBANÍSTICOS Y SECTORIALES VIGENTES

El Plan Territorial Parcial de Ordenación es un instrumento de desarrollo del PIOT que, de acuerdo al alcance que le atribuye la nueva Ley de Suelo, debe completar la ordenación pormenorizada del ámbito, hasta posibilitar la ejecución de las actuaciones previstas. En este sentido, estamos ante un instrumento de ordenación que no requiere desarrollo por parte del planeamiento urbanístico municipal.

No obstante lo anterior, el instrumento de ordenación cuyas determinaciones pueden verse directamente afectadas por el Plan Territorial es el *Plan General de Ordenación (PGO) de Guía de Isora* vigente, que fue aprobado definitivamente por la COTMAC el 23 de diciembre de 2009 (BOC nº 119 de 18 de junio de 2010). Tras la aprobación del PTPO de la OSE, cuando se lleve a cabo la primera modificación sustancial del PGO, deberá incorporar, al menos, la clasificación y categorización de suelo que haya determinado el Plan Territorial y las modificaciones del sistema viario de la ordenación estructural, así como valorar los efectos de la nueva ordenación en el modelo municipal establecido en el Plan General, adoptando, en su caso, las modificaciones pertinentes.

Por otra parte, dado que la ejecución del PTPO está ligada a la del puerto, es indudable que una vez entre en servicio el puerto de Fonsalía y concentre el tráfico marítimo con las islas occidentales, será necesaria la reconversión del puerto de Los Cristianos, orientado principalmente a convertirse en un puerto pesquero y, sobre todo, deportivo-recreativo integrado en el núcleo turístico de Los Cristianos-Las Américas. Para ello, si el puerto se adscribe a la Comunidad Autónoma, será necesaria la modificación del PGO de Arona o la formulación de un Plan Especial específico que determine los nuevos usos y actividades que puedan desarrollarse en el puerto.

La localización de un intercambiador multimodal de transporte en el ámbito de la OSE, determinará el final del trazado de la *ampliación del Tren del Sur al Puerto de Fonsalía*, trazado que el Cabildo de Tenerife comenzó a estudiar con la tramitación del Avance de este PTEO en el año 2010.

A su vez, el Plan Territorial debe desarrollar las determinaciones específicas que establece el *PIOT* para la ordenación de la OSE y las que definen el papel que dicha Operación debe adquirir en el modelo comarcal. Además se han de considerar las disposiciones de otros planes de desarrollo del PIOT en vigor que, desde su esfera competencial, han establecido determinaciones u obligaciones en el ámbito de la OSE; en particular, el *PTEO Turística de Tenerife* en cuanto a las directrices de ordenación para la zona turística Adeje-Isora, su estrategia promocional y la oferta turística complementaria que, pueden orientar los posibles usos turístico-recreativos que se implanten, el *PTEO de Residuos*, a los efectos de garantizar la reserva destinada a infraestructuras de gestión de residuos que establece el citado Plan para los sectores de suelo urbanizable con destino terciario, el *Plan Hidrológico de Tenerife*, en cuanto a las infraestructuras hidráulicas ubicadas en la OSE y a los redes que componen los distintos sistemas previstas en torno al trazado del eje costero y el *PTEO de Prevención de Riesgos* en cuanto a la toma en consideración en la planificación de las medidas a adoptar en función de la susceptibilidad a los riesgos considerados en el Plan.

Además en la elaboración del plan hará que tener en cuenta los condicionantes de la *Declaración de Impacto Ambiental del Puerto de Fonsalía*, emitida por la COTMAC en sesión de 22 de diciembre de 2014; en concreto, los condicionantes nº 5 y nº 6 relativos al acondicionamiento de las playas de La Carrera y Los Topos y a la construcción de un paseo marítimo entre Alcalá y la Punta de la Caja del Dinero, el condicionante nº3 sobre la necesidad de definir en el lado tierra la ubicación, dimensión y características de la denominada “área logística” del puerto (zona de servicio) y el nº8 sobre la posible necesidad de rediseñar el enlace entre la TF-47 y el ramal del anillo insular.

ANEXO 1. RESULTADO DE LA CONSULTA PREVIA

La consulta previa del PTPO de la OSE del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía se llevó a cabo a través de la plataforma de participación del Cabildo (www.heytenerife.es) y se prolongó durante un mes, entre el 20 de diciembre de 2017 y el 20 de enero de 2018.

De acuerdo a lo previsto en el artículo 102.3 de la Ley del Suelo, en la consulta pública se recabó la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas, acerca de los problemas que se pretenden solucionar con el plan, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas, a través de un texto que, exponiendo estas cuestiones –ahora reiteradas en gran parte en el borrador del plan- se puso a disposición en el mencionado portal.

A través del portal, cualquier persona interesada pudo acceder a la documentación de la iniciativa¹, en este caso el texto citado anteriormente y directamente realizar por escrito sus aportaciones (en forma de “comentarios”, “argumentos a favor” o “argumentos en contra”) o simplemente pronunciándose al clicar en un icono “de acuerdo” o “en desacuerdo”.

Además de la difusión a través de Hey Tenerife, el anuncio sobre la consulta pública del Plan se difundió en las pantallas de espera de los centros de servicios al ciudadano del Cabildo situados en

¹ <http://www.heytenerife.es/es/propuestas-de-gobierno/Consulta-publica-previa-sobre-el-Plan-Territorial-Parcial-de-Ordenacion-de-la-Operacion-Singular-Estructurante-OS-El-Puerto-y-Poligono-de-Servicios-de-Fonsalia/>

Buenavista del Norte (El Palmar), Granadilla de Abona, Icod de Los Vinos, Tejina, La Laguna, La Orotava, Los Cristianos, Güímar, Pabellón Santiago Martín, Edificio Alcalde Mandillo Tejera y la sede institucional en la Plaza de España y en la red social Facebook. También los servicios de prensa del Cabildo pusieron a disposición de los medios una nota de prensa en el *Diario de Tenerife*², que fue publicada por *La Opinión de Tenerife*³ el 18 de enero de 2018; por su parte, el *Ayuntamiento de Guía de Isora*⁴ publicó el 22 de diciembre en su web una noticia acerca del inicio de la consulta pública.

Durante el mes de consulta accedieron 863 veces al portal para ver esta iniciativa, de las que 710 fueron vistas únicas, es decir, personas diferentes que visitaron la página, con una media de estancia de 2 minutos y medio (2'29''). A pesar del número de visitas, el resultado de la consulta no ha sido satisfactorio en tanto que no se recibió ningún comentario o aportación, tan sólo se clicó una vez el icono “en desacuerdo” con la iniciativa.

Por otra parte, en su difusión por los administradores del portal del Cabildo a través de la red social Facebook, se ha podido determinar que la publicación ha estado en el muro de 20.110 personas, si bien no consta cuántas de ellas además de recibirla la han leído. Sin tener en consideración los relativos al Plan Especial del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, cuya consulta se celebró en el mismo periodo, en Facebook se hicieron once comentarios (transcritos en la páginas siguientes) sobre la iniciativa del PTPO de la OSE de Fonsalía. Se trata de comentarios de carácter general, que no se refieren a los aspectos sobre los que versaba la consulta ni a cuestiones concretas que pudieran tenerse en consideración en el plan; en la mayor parte de los casos denotan la desconfianza de los ciudadanos participantes en la bondad de las actuaciones de la Administración. En concreto, se hace referencia a los siguientes temas:

- La consulta es para cumplir con el trámite. No vale la pena opinar porque las decisiones ya están adoptadas por los políticos y empresarios.
- No es necesario el Puerto de Fonsalía. En las proximidades ya están el Puerto de Playa de San Juan y el Puerto de Los Gigantes.
- El puerto que hay que ejecutar es el de El Puerto de La Cruz, dado que contribuirá a la mejora de la ciudad turística y beneficiará al Norte de la isla.
- No hay que seguir ejecutando macroproyectos sino invertir en la conservación de las carreteras y los inmuebles. La isla está superpoblada y sobrexplotada.
- La ubicación del puerto no es la adecuada: pueden volverse a repetir los problemas del Puerto de playa de San Juan, con poco fondo y ubicado donde más rompen las olas.
- Que hagan ya el puerto de Fonsalía.

² <http://www.diariodetenerife.info/cabildo-abre-la-participacion-ciudadana-proyecto-desarrollo-del-puerto-fonsalia-guia-isora/>

³ <http://www.laopinion.es/tenerife/2018/01/18/corporacion-insular-abre-participacion-ciudadana/843318.html>

⁴ <http://www.guiadeisora.org/corp/se-abre-a-consulta-publica-el-proyecto-del-puerto-de-fonsalia/>

**Participa Cabildo Insular de Tenerife** agregó 2 fotos nuevas.

16 de enero · 🌐

Realiza tus aportaciones en las consultas públicas previas sobre el Plan Especial del Paisaje Protegido de Costa de Acentejo => <https://goo.gl/6L2HVh> y sobre el Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Operación Singular Estructurante (OSE) del Puerto y Polígono de Servicios de Fonsalía => <https://goo.gl/PtvNlf> ¡Participa!



33 Me gusta · 13 comentarios · 13 veces compartido

A Manuel Guanche Hernandez, Raul Peraza, Augusto Delgado Benítez y 30 personas más les gusta esto.

Comentarios destacados ▾

13 veces compartido

**Ruben Saharalibre** Dónde se pueden presentar alegaciones??

9 sem



Participa Cabildo Insular de Tenerife Hola, Rubén. No estamos en período de alegaciones, puesto que aún no han sido elaborados ni publicados los planes. Te invitamos a que hagas tus aportaciones en las consultas públicas previas a través de los enlaces que hemos facilitado. ¡Gracias!

9 sem

**Ruben Saharalibre** muchas gracias por aclarar

9 sem



Ruben Saharalibre Buenas, estoy teniendo dificultades para escribir las aportaciones en el enlace. Una vez logueo mi email y contraseña, al validarla me sale esto:

9 sem



Ruben Saharalibre "No se configuró la aplicación: Esta aplicación todavía está en desarrollo y no tienes los permisos necesarios para acceder a ella. Cambia tu cuenta a la de un usuario de prueba registrado o solicita al administrador acceso a la aplicación."



Participa Cabildo Insular de Tenerife Buenos días, Rubén, lamentamos los inconvenientes y vamos a enviar la incidencia al servicio técnico. En todo caso, como el plazo de aportaciones finaliza mañana, si no diera tiempo a que se solucione el problema, puedes hacer tus aportaciones en este mismo espacio o a través de mensaje privado, que será igualmente recogido. Un saludo y disculpa las molestias.

9 sem

Español · Català · English (US) · Português (Brasil) · Français (France) +

Privacidad · Condiciones · Publicidad · Opciones de anuncios ▶ · Cookies · Más ▾
Facebook © 2018



Pedro Javier Doniz Rodriguez La opinion que nos piden es para quedar bien en la foto o alguien cree que la van a tener en cuenta, en fonsalia esta todo organizado con los grandes empresarios y politicos para hacer el muelle con la llegada de la nueva carretera luego vendra el muelle donde nadie lo ha pedido, a pocos kilometros o cientos de metros tienen el de playa sanjuan que se podría remodelar con menor coste e impacto ambiental, y por el otro lado tienen el de los gigantes con unas envidiables infraestructuras y servicio donde hace falta es en puerto de la cruz es en esa ciudad turistica por exelencia y abandonada por los politicos donde hace decadas lo pide la ciudadanía del norte y los portuenses aki si lo pedimos y no nos lo traen, y porfavor si algun dia lo traeran que no lo diseñe los ingenieros que hicieron el de garachico que los barcos acavan contra las rocas y no puede utilizarse solo cuando el mar esta como un plato (algo dificil en esa zona conocida por todos)

9 sem



Victor Lopez Ya puestos en el hormigon... ¿por que no hacen ya un dique que cierre toda la isla.? Dejamos unas pueritas para que entren y salgan los barquitos y las estaciones petrolíferas. Así de golpe igual duele menos.

9 sem



Carlos J Mesa Luis Desde mi punto de vista creo que es innecesario un puerto deportivo en esa zona. Por el contrario se debería de mejorar los servicios e instalaciones del puerto de San Juan y dejar de seguir destruyendo costa. Haciendo puertos deportivos inútiles como el de Garachico, donde cada mar de leva deja al espigón desnudo y a las embarcaciones en dique seco y muy importante, en caso de mala mar y busques refugio, antes de entrar a puerto no olvides mirar la sonda o tu quilla correrá peligro. La gente del norte, tenemos la esperanza de que algún día ese proyecto del puerto deportivo del Puerto de la Cruz vea la luz y ya no por nosotros sino por nuestros hijos, para que ellos puedan disfrutar de la cantidad de ventajas y beneficios que va a aportar a toda la zona norte y sobre todo al Puerto de la Cruz un municipio que vivió su época dorada en los años 70, 80 principal destino turístico de Tenerife y hoy en día es una ciudad gris, triste y abandonada donde los impuestos municipales no le permite prosperar.

9 sem



Yurena Magec Madre mía... las carreteras principales cayéndose a cachos, innumerables inmuebles que no pueden ni mantener y siguen empeñados en macro-proyectos absurdos, en más CCemento para la isla, el concepto "desarrollo-económico" que tienen para Canarias me da hasta vergüenza. La super población, la sobre-explotación de los recursos + todo el cemento que queda por entrar... DEP Tenerife porque no quedará mucho para que esta isla reviente por algún lado.



9 sem



Jose Francisco Gonzalez Gonzalez Si lo asen hay van a meter la pata otra vez como isieron con el muelle de playa San Juan donde menos fondo hay y donde más rompen las olas otra pifia del Gobierno

9 sem



Jose Perez Sobre la costa de acentejo q le pregunten a los alemanes son los más q abundan por la zona

9 sem



José Reinaldo Hernández Ramos Fuerte ..demagogia...más descarada

9 sem



Jonathan Fernández Vaya ida de pinza lo que quieren hacer en Fonsalia...

9 sem



Samuel Lester Garcia Sanz el puerto de Fonsalia que lo hagan ya

9 sem



Erik VD Víctor Seus mi madre

9 sem



Víctor Seus Pero esto que es ahora?... No paran joder, dejen la isla quieta; son un virus... toda la semana presentando proyectos para cargarse espacios naturales o privatizarlos... Se está rifando una...

9 sem



Raul Peraza Roberto González Gil

9 sem



Francisco de Lazaro <https://youtu.be/SWaSuFmoGKU>



Los Simpsons - Monorraíl canción - Castellano

YOUTUBE.COM

9 sem

ANEXO 2. FUENTES DOCUMENTALES PARA LA ELABORACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y EL DIAGNÓSTICO DEL AVANCE.

CARTOGRAFÍA Y ORTOFOTOS

- Mapa topográfico integrado 1:000-5.000. (2014) GRAFCAN
- Mapa topográfico 1/5:000 (2014) GRAFCAN
- Ortofoto Express (2016) GRAFCAN
- Ortofoto urbana de alta resolución. (2014) GRAFCAN
- Modelo de sombras (2011). GRAFCAN
- Fototeca. GRAFCAN

CLIMA LOCAL

- Series climatológicas (www.aemet.es).
- Área de Agricultura, Ganadería y Pesca del Cabildo Insular de Tenerife. Datos agrometeorológicos (www.agrocabildo.org).
- Consejo Insular de Aguas de Tenerife. Datos hidrometeorológicos (www.aguastenerife.org)
- Isomáximas de precipitación en mm para diversos períodos de retorno. (MAPA/Consejo Insular de Aguas de Tenerife).
- Mapa de Temperaturas (WMSGRAFCAN).
- Mapa de Radiación solar (WMS GRAFCAN).
- Red de estaciones meteorológicas AEMET (MAPA/Consejo Insular de Aguas de Tenerife).
- Red de estaciones meteorológicas AEMET, CIATF, AgroCabildo (MAPA/Consejo Insular de Aguas de Tenerife).

GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

- Mapa Geológico de Canarias (2011) (GRAFCAN).
- Diversa cartografía geológica y geomorfológica acompañante de las principales publicaciones científicas y divulgativas (se remite a las fuentes documentales disponibles).
- Carracedo, J. et al (2006). Los volcanes del Parque Nacional del Teide. Ministerio de Medio Ambiente.
- Carracedo, J. (2006). El volcán Teide. Volcanología, Interpretación de Paisajes e Itinerarios Comentadas. Caja Canarias.
- Carracedo, J.C. (2011). Geología de Canarias I. Origen, evolución, edad y volcanismo . Ed. Rueda.
- Ferrer, M. et al (2010). Los grandes deslizamientos de flanco en Tenerife.
- Guillou, H. et al (2004). H/Ar ages and magnetic stratigraphy of the MiocenePliocene shield volcanoes of Tenerife, Canary Islands: Implications for the early evolution of Tenerife and the Canarian Hotspot age prgression. Earth & Planet .
- Cartografía de Peligrosidad Volcánica de la isla de Tenerife. Memoria. (2006) ITGME.
- Yanes, A. (1990). Morfología litoral de las 15105 Canarias Occidentales. ULL.
- Yanes, A. (1988). Las costas de las Islas Canarias occidentales: paleoformas y formas actuales. ULL.

EDAFOLOGÍA

- Inventario Nacional de Erosión de Suelos (2005) (MAPA).
- Mapa de suelo según clases agrológicas (PTEO del Paisaje de la isla de Tenerife Estudios previos).
- Fernández Caldas et al (1982). Suelos en regiones volcánicas. Tenerife. Islas Canarias. Colección Viera y Clavijo IV.
- Hernández, Z. et al (in press). Taxonomic potential of soil organic matter descriptors in agricultural soils on volcanic ash. Case study of Tenerife Island.
- Hernández, J. et al (2007). Effects of land use on soil degradation and restoration in the Canary Islands. Springer.
- Rodríguez, A. et al (2003) . Influencia de factores ambientales en la erodibilidad de 105 suelos de una secuencia altitudinal de la Isla de Tenerife. Edafología. Vol.1.2.

HIDROLOGÍA

- Plan Hidrológico de Tenerife (Primer Ciclo de Planificación 2009-2015).
- Clasificación de los Registros de Riesgos Constatado (2012) (CIATF/PDA/MAPA).
- Inventario de Zonas Susceptibles de Riesgo Hidráulico (2012) (CIATF/PDA/MAPA).
- Mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.
- Censo de instalaciones subterráneas, galerías y pozos de Tenerife (2013).
- Células territoriales (CIATF/ MAPA).
- Comarcalización hidráulica (CIATF/MAPA).
- Zonificación hidrogeológica (CIATF/MAPA).
- Obras de captación de aguas subterráneas (2014) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de conductividad eléctrica (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de concentración de bicarbonatos (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de concentración de flúor (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de concentración de nitratos (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de concentración de sodio (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Isolíneas de concentración de cloruros (1998-2002) (CIATF/MAPA).
- Braojos, J. (1999). Los recursos hídricos superficiales: evaluación y aprovechamiento. I Curso de Hidrología de Canarias. Instituto de Estudios Canarios.
- Braojos, J. et al (2006). Los recursos hídricos en Tenerife frente al cambio climático. Congreso de ingeniería civil, territorio y medio ambiente. Zaragoza.
- Farrujia, I. et al (1994) . Calidad y contaminación de las aguas subterráneas de Tenerife en el marco de la planificación hidrogeológica. Congreso sobre Análisis y Evolución de la Contaminación de las Aguas Subterráneas. AIH.
- Farrujia, I. et al (2006). Evolución cuantitativa del sistema acuífero de Tenerife. III Congreso de ingeniería civil, territorio y medio ambiente. Zaragoza.
- Navarro, J.M . et al (1989) . Zonificación hidrogeológica. Documento Nº1 .Aspectos geológicos e hidrogeológicos. Plan Hidrológico Insular de Tenerife.

FLORA Y VEGETACIÓN

- Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (BIOTA). Gobierno de Canarias.

- Banco de Datos de la Naturaleza disponible en el Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (www.biomap.es). Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Fichas de Evaluación de especies amenazadas en Canarias (2009) (www.gobcan.es).
- Mapa de Vegetación (MAPA).
- Mapa de Vegetación potencial (MAPA).
- Pisos Bioclimáticos (2003) (MAPA).
- Vegetación en Espacios Naturales Protegidos (2002) (MAPA).
- Especies protegidas (WMS GRAFCAN).
- Diversa cartografía acompañante de las principales publicaciones científicas y divulgativas.
- Gómez, C. et al (1996). Libro rojo de especies vegetales amenazadas de las Islas Canarias. Gobierno de Canarias.
- Palacio s, C. et al (2009). Árboles y arboledas singulares. Memoria viva de la tierra. Gobierno de Canarias.
- Planes de Conservación y Recuperación de Especies Amenazadas (www.gobcan.es).
- VVAA (2009). Lista de especies silvestres de Canarias. Hongos, Plantas y Animales Terrestres. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2004). Evaluación de especies amenazadas de Canarias. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2003). Fauna y Flora de Canarias en el Catálogo de Especies Amenazadas. Gobierno de Canarias.

FAUNA

- Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (BIOTA). Gobierno de Canarias.
- Banco de Datos de la Naturaleza disponible en el Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (www.biomap.es). Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Atlas de las Aves Nidificantes en Tenerife SEO (2004) (MAPA).
- Áreas Importantes para las Aves (IBA) SEO (WMS GRAFCAN).
- Fichas de Evaluación de especies amenazadas en Canarias (2009) (www.gobcan.es).
- Bacallado, J.J. et al (2006). La Fauna de Canarias. Gobierno de Canarias.
- Planes de Conservación y Recuperación de Especies Amenazadas (www.gobcan.es).
- Plata, P. (2002). Monografía de los Maláquidas de Macaronesia. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2000). Fauna Canaria. Secretos de la evolución. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2009). Lista de especies silvestres de Canarias. Hongos, Plantas y Animales Terrestres. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2004). Evaluación de especies amenazadas de Canarias. Gobierno de Canarias.
- Gómez, C. et al (1996). Libro rojo de especies vegetales amenazadas de las Islas Canarias. Gobierno de Canarias.
- VVAA (2003). Fauna y Flora de Canarias en el Catálogo de Especies Amenazadas. Gobierno de Canarias.

PAISAJE

- Cartografía incluida en el PTEO del Paisaje de la isla de Tenerife: Plano de Unidades de Paisaje y de Tipos de Paisaje, Plano de Fragilidad paisajística, Plano de Calidad paisajística (síntesis de valoración ambiental y cultural) y Plano de Corredores visuales.
- Red insular de miradores (2008) (MAPA).

- Programa PAISATEN (2008) (MAPA).
- Programa Tenerife-Verde (2008) (MAPA).
- Análisis visibilidad carreteras (2007) (MAPA).
- Análisis visibilidad miradores (2007) (MAPA).

RIESGOS

- Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), aprobado mediante Decreto 98/2015, de 22 de mayo
- Plan Especial de Protección Civil y de Atención en Emergencias por Riesgo Sísmico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PESICAN)
- Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (PTEOPRE)
- Plan de Emergencia por Riesgo Volcánico en Canarias (PEVOLCA)
- Cartografía de Peligrosidad Volcánica de Tenerife (IGME)
- Plan de Defensa frente a Avenidas de Tenerife (PDA)/ Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (Primer Ciclo 2009-2015)
- Mapas de Peligrosidad y Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife
- Plan Especial de Emergencia Exterior en Accidentes por Sustancias Explosivas en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEMEXCA)
- Plan Específico de Contingencias por Contaminación Marina Accidental de Canarias (PECMAR)
- Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Accidentes en el transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEMERCA)

PATRIMONIO HISTÓRICO

- Luengo, A. y Martín, C. (1994). El jardín de la sal.
- Carta Arqueológica de Guía de Isora (1994)
- Inventarios arqueológicos existentes. Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife.
- Soler Segura, J. (2010) Informe técnico para Promar 2007 Investigaciones marinas S.L.U.

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD Y USOS DEL SUELO

- Catastro inmobiliario. Ministerio de Hacienda y Función Pública (<http://www.catastro.meh.es/esp/sede.asp>)
- Usos Agrícolas SIGPAC (Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas) GRAFAN y Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
- Mapa de cultivos (2015). GRAFCAN y Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.
- Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo (SIOSE) (2015) Servicio WMS GRAFCAN y Ministerio de Fomento.

POBLACION Y MEDIO SOCIOECONÓMICO

- ISTAC. Instituto Canario de Estadística (<http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>)
- INE. Instituto Nacional de Estadística (<http://www.ine.es/>)
- Banco de datos del Cabildo de Tenerife (<http://www.tenerife.es/bancodatos/>)

- Turismo en cifras. Investigación turística de Turismo de Tenerife. <https://www.webtenerife.com/investigacion/>
- Encuesta de turismo receptivo de Tenerife. Investigación turística de Turismo de Tenerife. (2015) <https://www.webtenerife.com/investigacion/>
- Encuesta de Infraestructura y Equipamiento Local (EIEL). Consejería de Hacienda del Gobierno de Canarias: Información de la Encuesta de Infraestructura y Equipamiento Local de Canarias y GRAFCAN (<https://www.gobiernodecanarias.org/hacienda/unifica/eell/Publico/ShapeExport.aspx>)
- Puertos de Tenerife. Memoria 2016. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (<https://www.puertosdetenerife.org/sites/Memorias/Memoria2016/index.html>)

PLANEAMIENTO

- Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado por Decreto 56/2011, de 4 de marzo
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife
- Plan Territorial Especial de ordenación de Residuos de Tenerife
- Plan Territorial Especial de Prevención de Riesgos
- Plan Hidrológico de Tenerife
- Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de ampliación del Tren del Sur a Fonsalía. Avance
- Plan General de Ordenación de Guía de Isora.
- Plan General de Ordenación de Adeje
- Plan General de Ordenación de Santiago del Teide
- Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Puerto Santiago.
- Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de La Caleta-Playa Paraíso-Callao Salvaje
- Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Costa Adeje.
- Planeamiento Vigente. (GRAFCAN)

En Santa Cruz de Tenerife, a 12 de marzo de 2019

Fdo: Anabel Morales Caraballero
Arquitecta
*UOT de Ordenación del Territorio
y de los Recursos Naturales*

Fdo: Fco. Xavier Adsuara Varela
Arquitecto
*Responsable de la UOT de Ordenación
y de los Recursos Naturales*