



M.I. Ayuntamiento de la Villa de
LA VICTORIA DE ACENTEJO



Diligencia para hacer constar que en relación con el inicio del **procedimiento de modificación menor de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de La Victoria de Acentejo en el ámbito de “Trasera del Colegio de Santo Domingo”** (expte.: 2020001167), el acuerdo ha sido adoptado por mayoría absoluta en sesión ordinaria del Pleno celebrado el día 28 de mayo de 2020. Y que los documentos enviados al órgano ambiental, encargados por el Ayuntamiento de La Victoria de Acentejo a Gesplan, han sido redactados por la arquitecta doña Mónica Carolina Socas Hernández, constando fecha de conclusión de su redacción el día 31 de julio de 2020.

De lo que se deja constancia a los efectos oportunos.

En La Victoria de Acentejo a fecha de la firma

Javier Arvelo Iglesias

Secretario Interino

El documento original ha sido firmado electrónicamente por: JAVIER ARVELO IGLESIAS - Secretario Interino		Fecha: 04-08-2020 08:41:02
El código seguro de verificación de esta copia es 2388DA3DFE0DB52283135122BC267598. La autenticidad de la misma puede ser comprobada en la siguiente dirección: https://sede.lavictoriadeacentejo.es/publico/documento/2388DA3DFE0DB52283135122BC267598		
Fecha de sellado electrónico del documento original: 04-08-2020 09:41:31	Fecha de emisión de esta copia: 04-08-2020 09:41:35	

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo (Fase I. Evaluación Ambiental) T.M. La Victoria de Acentejo



Julio 2020



Excmo. Ayuntamiento de
La Victoria de Acentejo

**Modificación Menor de las Normas Subsidiarias
para la vía trasera al Colegio Santo Domingo
(Fase I: Evaluación Ambiental)**

T.M. de La Victoria de Acentejo

**Documento Ambiental
Estratégico**

GESPLAN S.A.
Julio 2020

Equipo Redactor

(por orden alfabético)

El presente documento ha sido redactado por un equipo profesional de la Oficina Técnica y Jurídica de la Sociedad Mercantil Pública “Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental S.A.” (GESPLAN). Las personas que han intervenido en el documento son las siguientes:

Ambientólogo

Bruno Yanes González

Arquitecta

Mónica Carolina Socas Hernández

Delineante

Tomás Domínguez Hernández

Geógrafos

Jorge Cebrián Ramos

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos

Sixto Albelo Delgado

Jurista

Concepción Ule Delgado

Índice

1. CONSIDERACIONES GENERALES	7
1.1. ANTECEDENTES	7
1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN MENOR	7
1.2.1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO Y SU CONTEXTO TERRITORIAL	7
1.2.2. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN	8
2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	10
3. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES	11
3.1. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN MENOR	11
3.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	12
3.2.1. ALTERNATIVA 0	12
3.2.2. ALTERNATIVA 1	15
3.2.3. ALTERNATIVA 2	18
3.2.4. ALTERNATIVA 3	22
4. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN MENOR	26
5. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	27
5.1. CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS, GEOMORFOLÓGICAS E HIDROLÓGICAS	27
5.2. CARACTERÍSTICAS EDÁFICAS	30
5.3. CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS Y CAMBIO CLIMÁTICO	31
5.4. CALIDAD AMBIENTAL	35
5.5. VEGETACIÓN Y FLORA	37
5.6. FAUNA	39
5.7. PAISAJE	40
5.8. PATRIMONIO CULTURAL	42
5.9. POBLACIÓN, MEDIO SOCIOECONÓMICO Y PERSPECTIVA DE GÉNERO	43
5.10. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	45
5.11. ANÁLISIS DE RIESGOS	46
5.11.1. RIESGO DE AVENIDAS	47
5.11.2. RIESGO DE DESPRENDIMIENTOS	48
5.11.3. OTROS RIESGOS NATURALES	49
5.12. USOS DEL SUELO	49
5.13. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL	50
6. IDENTIFICACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y SU CUANTIFICACIÓN	52
6.1. METODOLOGÍA PARA LA CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS	52

6.2.	IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE LA MODIFICACIÓN POTENCIALMENTE GENERADORAS DE IMPACTO	57
6.3.	IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES AMBIENTALES QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS POR LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN. VALORACIÓN CUALITATIVA	59
6.4.	VALORACIÓN DETALLADA DE LOS IMPACTOS	62
6.5.	SÍNTESIS DE LA VALORACIÓN GLOBAL DE LOS EFECTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES	67
7.	<u>EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES</u>	69
7.1.	PLANES SECTORIALES	69
7.2.	PLANES TERRITORIALES	69
8.	<u>PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL APLICABLE</u>	70
8.1.	JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA	70
8.2.	TRÁMITES DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA	71
8.3.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	71
9.	<u>MOTIVACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA</u>	73
10.	<u>MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS</u>	76
10.1.	MEDIDAS PREVENTIVAS	76
10.2.	MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS	77
11.	<u>MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO</u>	80
11.1.	OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	80
11.2.	ETAPAS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	80
11.3.	INDICADORES DEL IMPACTO Y PARÁMETROS DE CONTROL	81
11.4.	ETAPA DE VERIFICACIÓN Y ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	82
11.5.	ETAPA DE REDEFINICIÓN DEL PVA	84
11.6.	ETAPA DE EMISIÓN Y REMISIÓN DE INFORMES	84
12.	<u>CONCLUSIONES</u>	85
13.	<u>ANEXO: EVALUACIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ANEXO V DE LA LEY 21/2013</u>	86
13.1.	CARACTERÍSTICAS DEL PLAN	86
13.2.	CARACTERÍSTICAS DE LOS EFECTOS Y DEL ÁREA PROBABLEMENTE AFECTADA	87

1. CONSIDERACIONES GENERALES

1.1. ANTECEDENTES

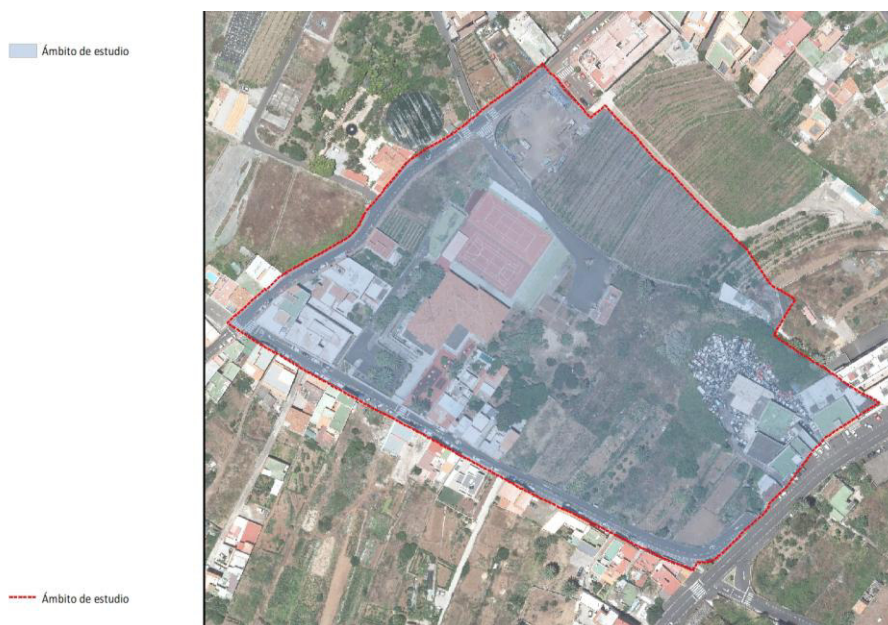
El municipio de La Victoria de Acentejo cuenta con Normas Subsidiarias de Planeamiento (en adelante NNSS), aprobadas definitivamente por Orden de la Consejería de Política Territorial de fecha 23 de mayo de 1991, tras haber subsanado los reparos señalados por la entonces denominada Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 27 de febrero de 1991.

Su entrada en vigor se produjo tras su publicación en el Boletín Oficial de Canarias núm. 76, de fecha 7 de junio de 1991.

Posteriormente, se ha procedido a la aprobación de diversas interpretaciones sobre determinados artículos de la Normativa de las NNSS por distintas contradicciones detectadas. Así, el 5 de Junio de 2018 se aprueba mediante Acuerdo Plenario, una interpretación del artículo 55 de las Normas Subsidiarias en relación con las actividades clasificadas como molestas. De igual forma, el 12 de febrero de 2015 el Pleno del Ayuntamiento acordó adoptar un acuerdo de interpretación, en relación a los artículos 88 y 98 de las Normas Subsidiarias que regulaban retranqueos y alineaciones de la edificación abierta residencial semi-extensiva.

1.2. ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN MENOR

1.2.1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO Y SU CONTEXTO TERRITORIAL



Plano: Delimitación del ámbito de estudio. **Elaboración propia**

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se circunscribe al entorno del colegio de educación infantil y primaria (CEIP) Santo Domingo, en el núcleo de Santo Domingo; y de forma más concreta, como se observa en la imagen adjunta, al espacio comprendido entre la Carretera General TF-217, las calles Pedrera y Santo Domingo, y el camino agrícola que bordea unas parcelas cultivadas que se sitúan junto a la vía secundaria de acceso al colegio, en el extremo noreste de sus instalaciones.



Imagen: Perspectiva del ámbito de estudio. Fuente: Google Earth.

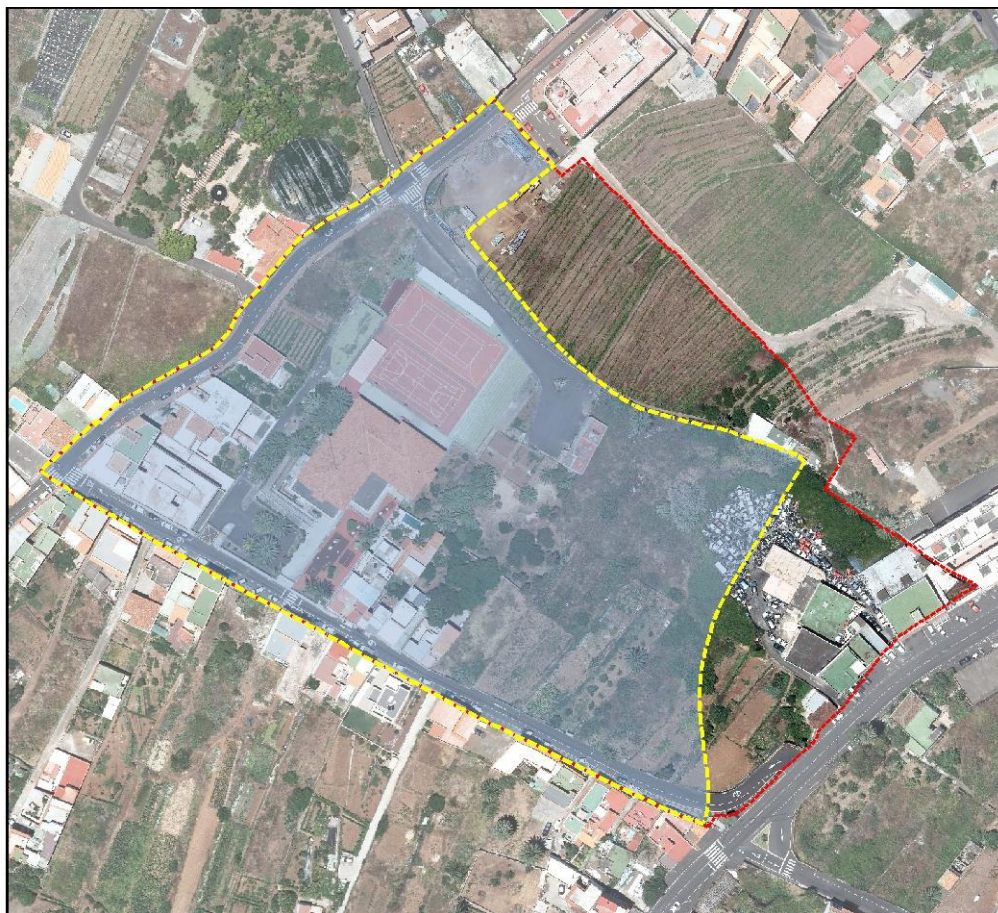
1.2.2. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN

Teniendo en cuenta que el objeto fundamental de esta Modificación Menor consiste en definir el trazado de una vía, el ámbito de ordenación no es el mismo en las diferentes alternativas planteadas en el presente documento, puesto que, éste varía dependiendo de cómo se plantee el diseño de la misma.

Hecha la aclaración anterior, se indica que la alternativa escogida es la número 3, por lo que, el ámbito de ordenación comprende una superficie de 26.508,00 m²s delimitado por los siguientes linderos: al Norte, con parte de la calle Santo Domingo; al Sur, con el enlace a la Autopista previsto por las Normas Subsidiarias; al Este, con Suelo Rústico Productivo y, al Oeste, con la calle La Pedrera.

Ámbito de ordenación

Ámbito de estudio
Ámbito de ordenación



Plano: Ámbito de ordenación. **Elaboración propia**

2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

El objetivo fundamental que persigue esta Modificación Menor es dotar al área del entorno del Colegio Santo Domingo de un trazado viario que mitigue los problemas de movilidad, actualmente existentes, que afectan no sólo al tráfico rodado, consecuencia de la congestión de vehículos que en determinadas horas se genera por el acceso del alumnado al CEIP Santo Domingo, sino también a la seguridad peatonal máximo teniendo en cuenta que se trata de una zona escolar, lo que, exige un mayor nivel de cautela.

Para ello, es preciso modificar las determinaciones de ordenación pormenorizada del planeamiento vigente, necesarias para tal fin, promoviendo un trazado viario que respete, en todo caso, la edificación existente junto a la pequeña bolsa de aparcamientos, situada en la trasera del Colegio Santo Domingo, que acoge el Pozo La Pedrera destinado a la captación de aguas, al objeto viabilizar la ejecución de la vía.

Asimismo, la ordenación de esta modificación tiene en cuenta, en sus determinaciones, la viabilidad para la gestión y, posterior ejecución de la misma.

Por último, deben adoptarse los criterios de diseño que resulten necesarios para garantizar una movilidad urbana sostenible, en coherencia con los objetivos específicos contemplados en el PMUS de La Victoria de Acentejo, expuestos en el epígrafe 2.4 del presente documento, que entre otros aspectos contempla la promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio, considerando la calzada convencional como un itinerario seguro, confortable y compatible con los usos de peatones, bicicletas, transporte público en superficie y vehículos privados, promoviendo a su vez la mejora/diseño de espacios libres próximos a las zonas escolares para un entorno más amigable.

En todo caso, y a la vista de la existencia de algunos problemas de índole ambiental, no identificados en las Normas Subsidiarias, se establece también el objetivo de resolver la problemática ambiental sobrevenida, en el marco del objeto y las competencias de la propia Modificación.

3. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

3.1. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN MENOR

Tal como se desprende de los artículos 165.3 de la Ley del Suelo de Canarias y 106.2 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, la Modificación Menor se someterá al procedimiento simplificado de evaluación ambiental, sin perjuicio de que el órgano ambiental determine, a posteriori, que debe acudir al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria.

En este sentido, el artículo 148 de la Ley del Suelo de Canarias correspondiente a la evaluación ambiental y, el artículo 114 del Reglamento de Planeamiento, referente a la modificación de los instrumentos de ordenación, exigen para la evaluación simplificada que, a la solicitud de inicio de la evaluación le acompañe un borrador de plan y el documento ambiental estratégico.

El borrador del plan, cuyo concepto se contiene en la Sección Tercera del Anexo del Reglamento, anteriormente citado, se define como un documento preliminar del Plan en el que se proponen posibles soluciones y líneas de actuación para alcanzar los objetivos que se motivan su redacción. Se trata de un documento que carece de carácter normativo y sirve de base a la fase inicial del procedimiento. Debe contener una memoria, en que la que, se indiquen las causas que originan la redacción del instrumento de que se trate, los objetivos de planificación y se describan las actuaciones previstas para alcanzar los objetivos planteados. Esta memoria debe acompañarse de planos siempre que el instrumento lo requiera.

Asimismo, en el Capítulo II, del Anexo del Reglamento anterior, referente a la evaluación ambiental estratégica simplificada, se detalla el contenido sustantivo del documento ambiental estratégico.

Por tanto, el presente documento constituye la Memoria que, en aplicación del Anexo anteriormente citado, debe contener el borrador, incluyéndose como documentación gráfica el siguiente listado de planos de información urbanística, ambiental, de alternativas de ordenación y de ordenación estructural y pormenorizada, incluidos como Anexo:

INFORMACIÓN URBANÍSTICA		ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	1/2.500
IU-02	Ámbito de estudio	1/1.500
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (2011): Distribución básica de los usos	1/1.500
IU-04	NNSS de La Victoria de Acentejo (1991): Clasificación del Suelo	1/10.000
IU-05	NNSS de La Victoria de Acentejo (1991): Usos Pormenorizados	1/1.500

IU-06	Estructura de la propiedad	1/1.500
IU-07	Usos pormenorizados del suelo	1/1.500
IU-08	Tipologías edificatorias	1/1.500
IU-09	Alturas de la edificación	1/1.500
IU-10	Infraestructuras de servicio	1/1.500
INFORMACIÓN AMBIENTAL		
IA-01	Hipsométrico	1/1.500
IA-02	Clinométrico	1/1.500
IA-03	Geología-Geomorfología e Hidrología	1/1.500
IA-04	Cultivos	1/1.500
IA-05	Vegetación	1/1.500
IA-06	Mapa Estratégico de Ruidos	1/1.500
IA-07	Impactos y Problemática Ambiental	1/1.500
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN		
AO-1	Usos pormenorizados: Alternativa 0	1/1.500
AO-2	Usos pormenorizados: Alternativa 1	1/1.500
AO-3	Usos pormenorizados: Alternativa 2	1/1.500
AO-4	Usos pormenorizados: Alternativa 3	1/1.500
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y PORMENORIZADA		
OEP-1	Ámbito de ordenación	1/1.500
OEP-2	Clasificación del suelo y Usos Pormenorizados	1/1.500

3.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Se plantean las siguientes alternativas de ordenación pormenorizada.

3.2.1. ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 representa la no realización de la modificación menor, y supone la continuidad de la situación urbanística actual del ámbito de ordenación, es decir, el mantenimiento de los sistemas generales previstos en las Normas Subsidiarias y el viario interior, sin propiciar la conexión rodada entre las calles Pedrera y Santo Domingo.

La superficie del ámbito de ordenación de esta alternativa, clasificado como suelo urbano consolidado, es de 26.131 m²s, y cuenta con la siguiente zonificación de usos:

- RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA: Se dispone en dos bandas residenciales en forma de L en la manzana central del ámbito, localizada la primera de ellas en torno a las calles Santo Domingo y Pedrera; y la segunda, de menor dimensión, en la esquina de las calles Pedrera y una vía de nueva creación (actualmente no ejecutada). Ambas zonas residenciales se encuentran separadas por una gran bolsa de equipamiento docente, en cuyo interior se sitúan las actuales instalaciones del CEIP Santo Domingo.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** Se distinguen dos importantes bolsas de equipamiento comunitario, situadas junto a un viario de nueva creación (identificada en el plano Usos Pormenorizados 4.2 de las NNSS como C/ Nueva) que, atravesando longitudinalmente el ámbito de ordenación, se conecta con el viario estructurante previsto en el planeamiento vigente para enlazar la carretera general TF-217 con la TF-1 (identificada en las NNSS como C/Nueva- Enlace autopista), la cual no es objeto de reconsideración por la presente modificación.

La primera gran zona de equipamiento comunitario se localiza en la parte central de la manzana conformada por las calles Santo Domingo, Pedrera y la citada C/ Nueva, distinguiéndose dos usos: escolar (donde se sitúa el actual colegio) y sanitario, un espacio de reserva localizado junto a la C/ Nueva.

La segunda zona de equipamiento se corresponde con un sistema general de espacio libre (actualmente no ejecutado), localizado en el extremo sureste del ámbito de ordenación, en el espacio delimitado por la C/Nueva y la C/Nueva-Enlace autopista.

- **COMUNICACIONES VIARIAS:** En el entramado viario del ámbito de ordenación se distingue un viario peatonal en el primer tramo de la calle Pedrera que conecta la Carretera General TF-217 con la C/ Nueva, vía prevista que atraviesa longitudinalmente el ámbito, adosado al sistema general de espacio libre, con un ancho aproximado de 6 metros. El resto de la red viaria se destina a tráfico rodado con un ancho que se sitúa en torno a los 8 metros, y se conforma por la citada C/Nueva (con una pendiente del 1,53%), el segundo tramo de la calle Pedrera (16,17% de pendiente), la calle Santo Domingo y un pequeño tramo viario existente en la trasera del colegio, perpendicular a esta última vía, sin que, en los planos de ordenación pormenorizada se indique su pendiente.



Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 0. **Elaboración propia**

En la siguiente tabla se indican las superficies, por zonas, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa 0, recogiendo la superficie resultante de la digitalización de los planos de ordenación pormenorizada de las NNSS elaborada por Grafcan y posterior ajuste a la cartografía actual, así como la superficie mínima de los equipamientos identificados tanto en los planos de ordenación (como el caso del espacio libre) como en el Cuadro de características e índices urbanísticos, integrado en el Anexo a la Memoria Justificativa de las NNSS :

ALTERNATIVA 0			
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)	Sup. mínima NNSS (m ² s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.845	
Total Residencial		5.845	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.196	7.432
	Sanitario	2.600	2.350
	Espacio libre	3.536	3.215
Total equipamiento comunitario		15.332	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	458	
	Viario rodado	4.496	
Total comunicaciones viarias		4.954	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.131	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 0. **Elaboración propia**

RESIDENCIAL

- Residencial intensiva
- Residencial semi-extensiva

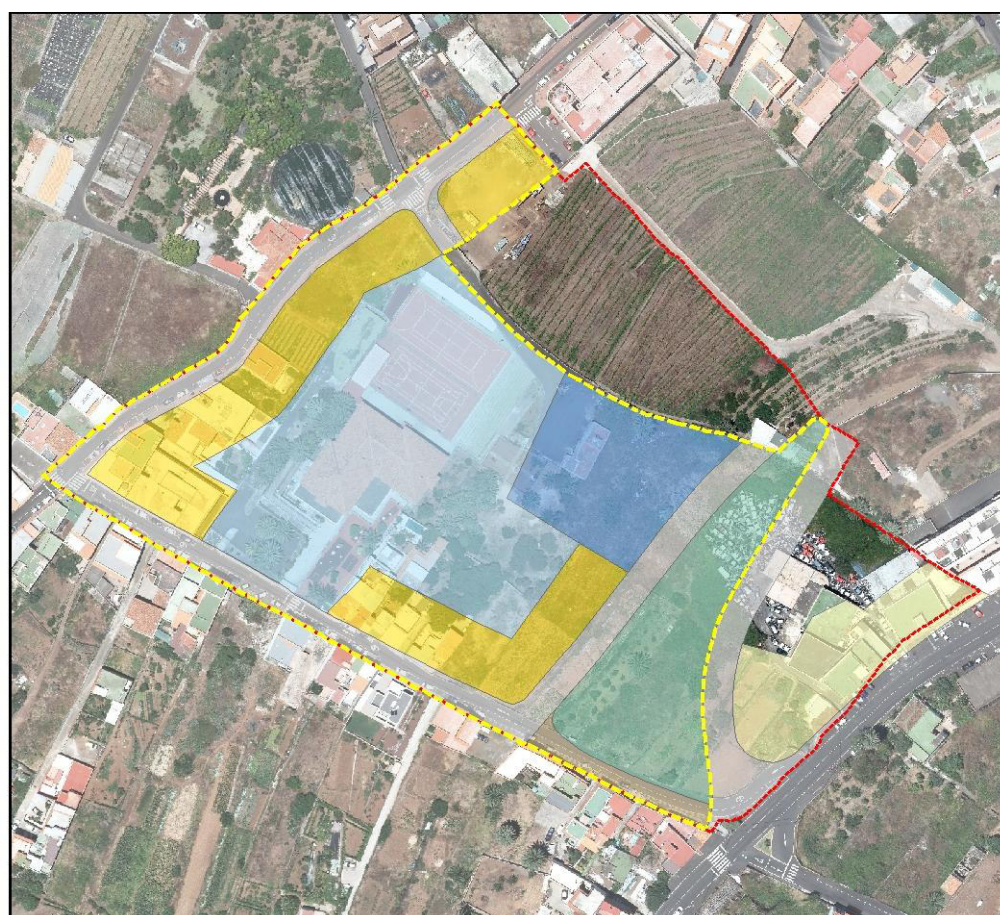
EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

- Escolar
- Sanitario
- Espacio libre público

COMUNICACIONES VIARIAS

- Viario rodado
- Peatonal

- Ámbito de estudio
- Ámbito de ordenación (alternativa 0)



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 0. **Elaboración propia**

Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el ámbito de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 8.897,07 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

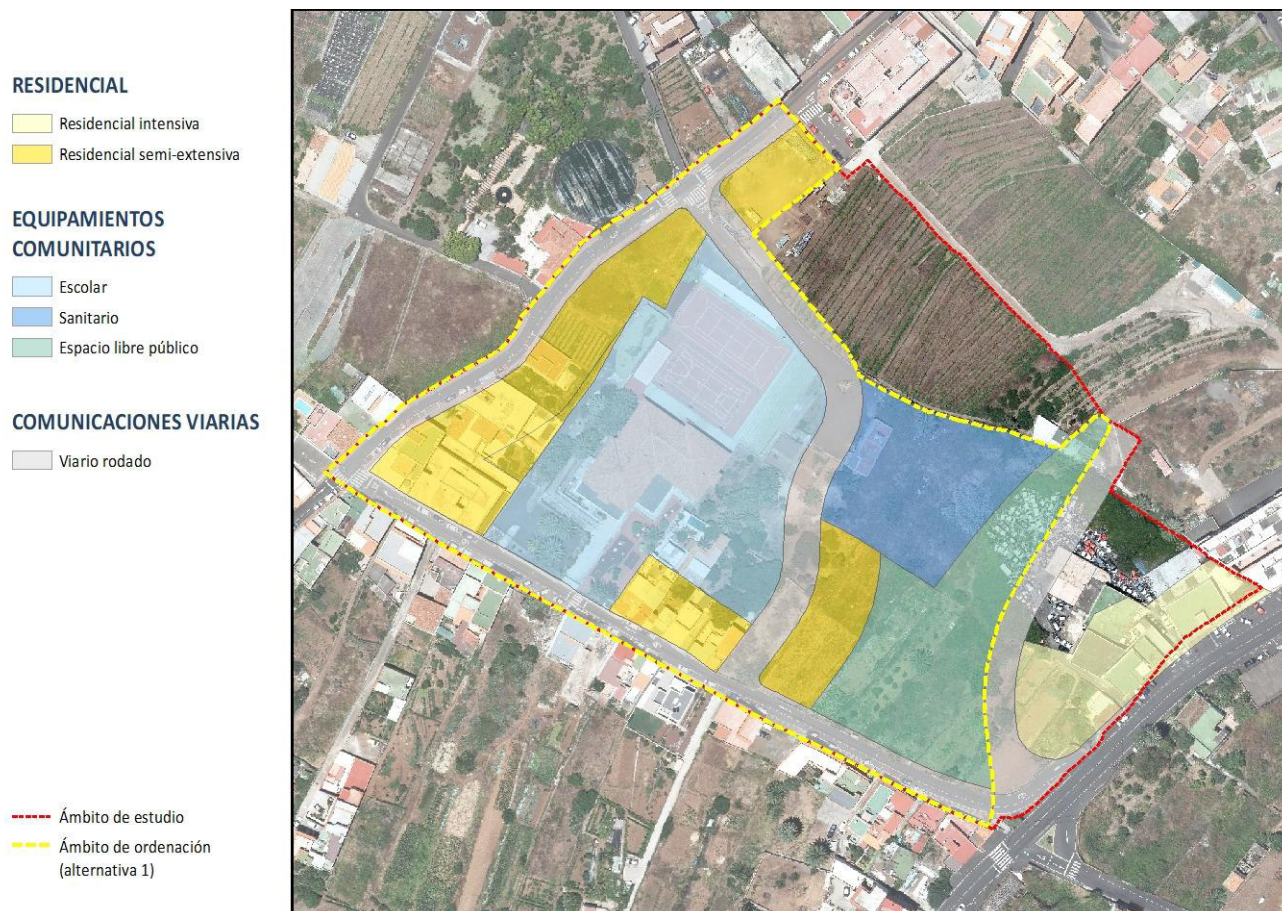
3.2.2. ALTERNATIVA 1

La alternativa 1 plantea la reestructuración viaria en el interior del ámbito de ordenación para propiciar que la circulación transcurra en forma de bucle, en vías de un único sentido, en el entorno del CEIP Santo Domingo, mejorando con ello la seguridad de vehículos y peatones y, la fluidez del tráfico.

Así, se modifica el trazado de la calle Nueva previsto en el planeamiento vigente, a día de hoy no ejecutado, de forma que, ajustándose estrictamente las edificaciones existentes, conecte la calle Pedrera con el tramo viario existente en la trasera del colegio.

Esta reestructuración viaria supone que el ámbito de ordenación de la alternativa 1 alcance una superficie de 26.632 m²s, aumentando en 501 m²s respecto a la alternativa 0, pasando dicho incremento de superficie a reclasificarse de suelo rústico a suelo urbano consolidado, lo que en la práctica supone un incremento del 1,92% del suelo urbano consolidado respecto de la alternativa 0.

Este nuevo trazado viario implica necesariamente el reajuste de la zonificación de usos en el interior de las manzanas resultantes, que se efectúa manteniendo, en la medida de lo posible, el aprovechamiento residencial establecido en el planeamiento vigente, adaptando el fondo máximo edificable de 20 m. definido en la normativa del planeamiento vigente para la zona residencial semi-extensiva, y tomando en consideración la estructura parcelaria para favorecer su gestión.



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 1. **Elaboración propia**

Conforme a estas premisas, la zonificación del ámbito de ordenación de la alternativa 1, tal y como se refleja en la imagen anterior, es la siguiente:

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** La banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo se ajusta a los límites del muro que delimita la parcela del CEIP Santo Domingo, eliminando con ello la carga de expropiación de pequeñas superficies privativas, vinculadas en su mayor parte a las traseras de las edificaciones residenciales existentes, que poco aportan a la posible ampliación del colegio, al ubicarse en cotas inferiores al plano del suelo donde se sitúa dicho equipamiento. Se debe aclarar, que en dicha banda se aplica el fondo máximo edificable de 20 m. por lo que el suelo restante residencial se configura como un espacio libre privado.

La banda residencial en forma de L situada en la esquina de la calle Pedrera y la calle Nueva de la alternativa 0, es atravesada por el nuevo trazado viario propuesto, dividiéndola en dos piezas. En este caso, la pieza residencial, situada junto a la calle Pedrera, se ajusta a la estructura de la propiedad de las edificaciones existentes y la pieza residencial, junto a la nueva vía, se ajusta al trazado de ésta y a la estructura parcelaria, respetando en ambos casos el fondo máximo edificable de 20 m.

Si bien la superficie de suelo con calificación residencial aumenta en 224 m²s respecto a la alternativa 0, la superficie edificable residencial apenas se reduce en 62 m²s.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** al igual que en la alternativa 0, se distinguen dos importantes bolsas de equipamiento comunitario, pero se reorganizan como consecuencia del nuevo trazado viario, que recorta la superficie de la manzana donde se sitúa el actual colegio, y amplía en consecuencia la manzana donde originalmente se localizaba el sistema general de espacio libre del plan vigente. Así, se califica como equipamiento educativo el suelo restante de la manzana donde se localiza el CEIP Santo Domingo y la reserva de suelo para el equipamiento sanitario se reubica en la manzana anexa ampliada, junto a la pieza residencial y al sistema general de espacio libre que, manteniendo su ubicación inicial, se amplía hasta conectar con la nueva pieza residencial.

En esta alternativa se reduce la superficie de suelo destinada a equipamiento educativo en 1.304 m²s respecto a la resultante de la digitalización de las NNSS (alternativa 0). No obstante, debe tenerse en cuenta que pese a esta reducción su superficie (7.892 m²s) se encuentra por encima del umbral mínimo recogido en el Cuadro del Anexo de la Memoria Justificativa del plan vigente (7.432 m²s). Por el contrario, el suelo de equipamiento sanitario se amplía en 129 m²s respecto a la definida en la alternativa 0 y el sistema general de espacio libre aumenta en 742 m²s respecto a la superficie reflejada en los planos de ordenación del plan vigente.

- **COMUNICACIONES VIARIAS:** La reestructuración viaria propuesta comporta la reconversión del peatonal previsto junto al sistema general de espacio libre en la zona próxima a la carretera general TF-217, para mantener el actual carácter rodado de la calle Pedrera, permitiendo así configurar el circuito rodado en el entorno del colegio. Teniendo en cuenta que dicho tramo viario no cuenta con

aceras, se amplía su actual sección en 2 m. respecto al límite exterior de su calzada, para fomentar una movilidad peatonal segura, en consonancia con las medidas contempladas en el PMUS de La Victoria, aprovechando la circunstancia de que precisamente este tramo no está edificado. La pendiente de dicha vía, por tanto, se corresponde con la establecida en la alternativa 0 (16,17%).

El viario interior que conecta la calle Santo Domingo con la calle Pedrera, se define respetando las edificaciones existentes, dando continuidad a la vía existente en la trasera del colegio, de ahí su trazado sinuoso. Esta vía se diseña con un ancho mínimo de 12 m, para permitir la creación de bandas de estacionamientos en línea y aceras de 2 m. en ambos lados y un carril de circulación, conforme al siguiente esquema de sección transversal:

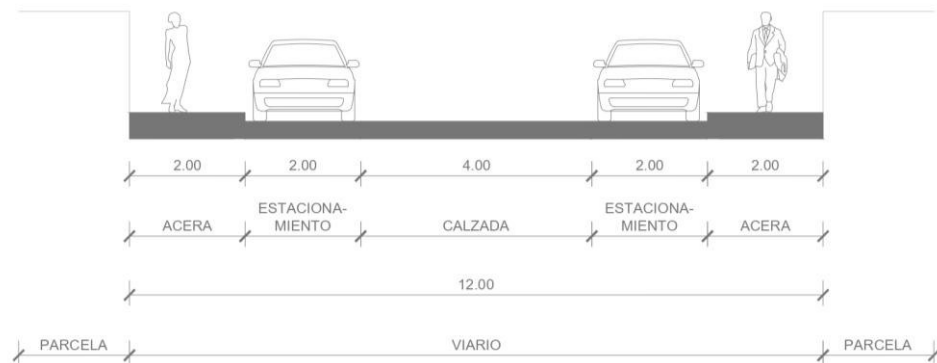
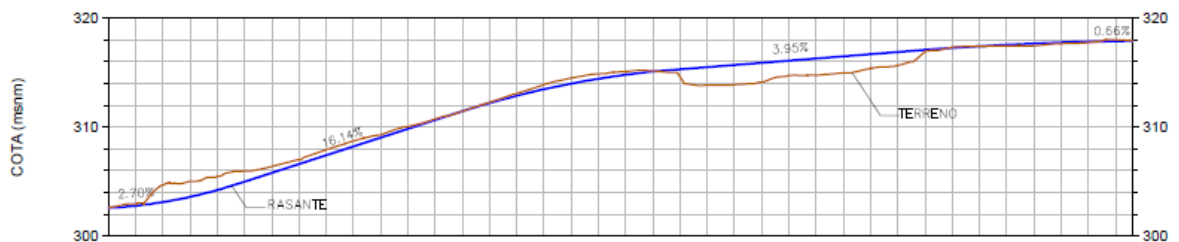


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 1. **Elaboración propia**

Con ello se garantiza una adecuada sección para el acceso peatonal al colegio y se resuelven los problemas de aparcamientos existentes en la zona, permitiendo así que se puedan eliminar parte de los aparcamientos de la calle Pedrera para dotar o ampliar sus aceras en los tramos que sea factible.

Perfil Longitudinal: ALTERNATIVA 1
Escalas - V: 250 H:500



DISTANCIA-AL ORIGEN	COTA-RASANTE	COTA-TERRENO
0.00	302.60	302.60
5.00	302.80	302.80
10.00	303.14	303.14
15.00	303.62	303.62
20.00	304.24	304.24
25.00	305.01	305.01
30.00	305.82	305.82
35.00	306.62	306.62
40.00	307.43	307.43
45.00	308.24	308.24
50.00	309.04	309.04
55.00	309.85	309.85
60.00	310.66	310.66
65.00	311.46	311.46
70.00	312.28	312.28
75.00	313.07	313.07
80.00	313.90	313.90
85.00	314.49	314.49
90.00	314.87	314.43
95.00	315.09	314.80
100.15	315.16	315.09
105.00	314.59	315.31
110.00	313.84	315.50
115.00	313.89	315.70
120.00	314.14	315.90
125.00	314.71	316.10
130.00	314.75	316.29
135.00	314.96	316.49
140.00	315.37	316.69
145.00	315.65	316.89
150.00	316.91	317.08
155.00	317.31	317.26
160.00	317.41	317.41
165.00	317.45	317.55
170.00	317.46	317.66
175.00	317.65	317.76
180.00	317.75	317.83
185.00	318.01	317.88
188.10	317.90	317.90

Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 1. **Elaboración propia**

La pendiente de esta vía es de 16,14 % en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo, y del 3,95 % en el segundo tramo de la citada vía, que recorre transversalmente el ámbito de ordenación hasta su desembocadura en la calle Pedrera, conforme al siguiente perfil longitudinal.

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, deberán en la medida de lo posible integrarse en el diseño de la vía (si su disposición y/o características lo permiten) o bien ser trasplantadas en el entorno.

Por último se indica que, en el trazado de la vía propuesta, se emplaza una torre eléctrica que deberá desplazarse.

En la siguiente tabla se indican las superficies por zonas y usos, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa 1, recogiendo a efectos informativos la superficie mínima de los equipamientos, establecida en las NNSS (Anexo de la Memoria Justificativa), comprobando así que se superan los citados ratios mínimos del planeamiento vigente:

ALTERNATIVA 1			
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)	Sup. mínima NNSS (m ² s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.783	
	Residencial (espacio libre privado)	286	
Total Residencial		6.069	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	7.892	7.432
	Sanitario	2.730	2.350
	Espacio libre	3.957	3.215
Total equipamiento comunitario		14.579	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	5.984	
Total comunicaciones viarias		5.984	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.632	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 1. **Elaboración propia**

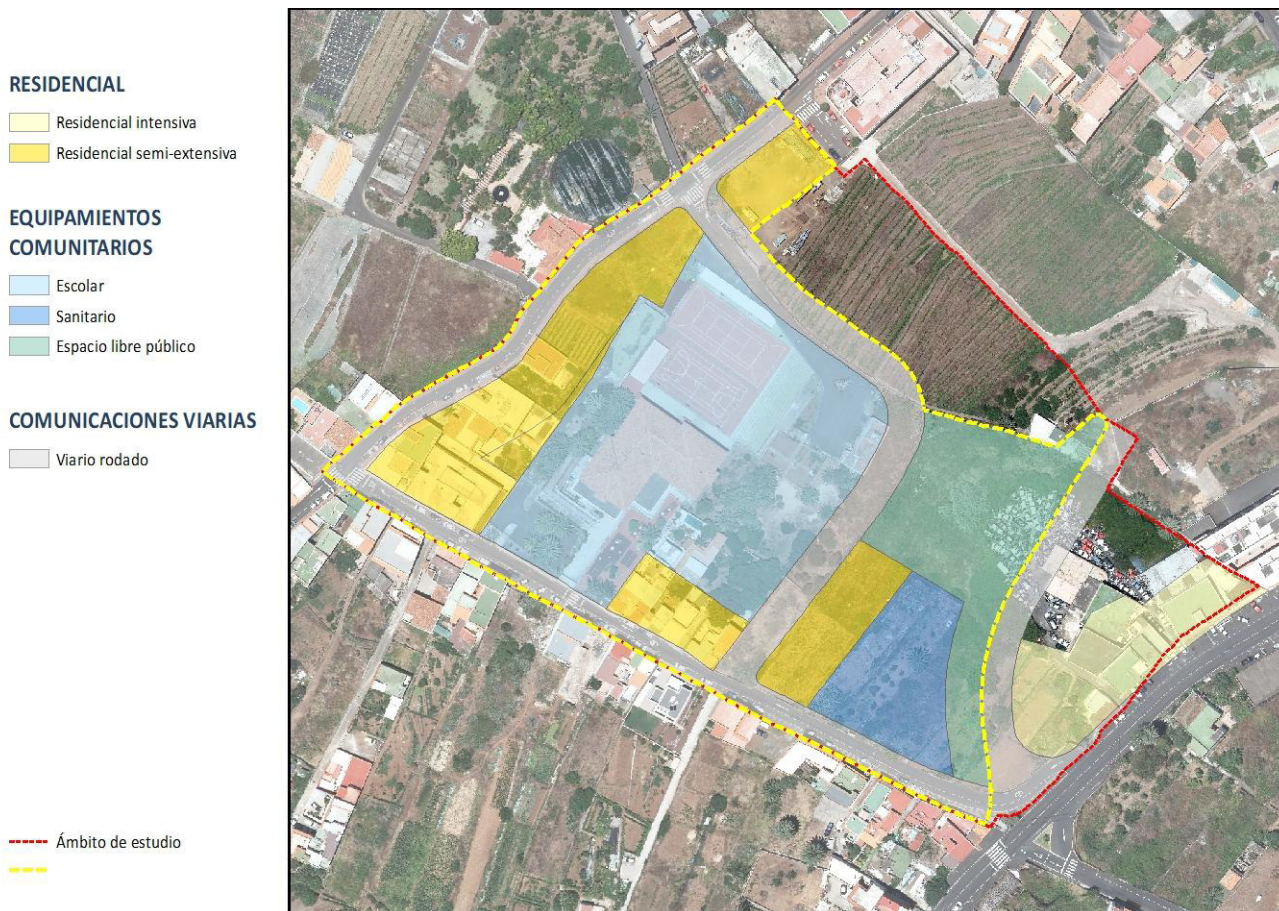
Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el área de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público, asciende a 8.966,69 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

3.2.3. ALTERNATIVA 2

Siguiendo los mismos criterios que en la alternativa 1, se plantea la conexión de las calles Santo Domingo y Pedrera con un trazado viario más ortogonal que, respetando igualmente las edificaciones existentes, favorezca la movilidad rodada y peatonal. Al igual que en la anterior alternativa, este nuevo trazado viario implica el reajuste de las piezas calificadas como equipamiento comunitario (con carácter de sistema general) y residencial semi-extensiva.

El trazado viario propuesto en esta alternativa conlleva que el ámbito de ordenación, que se categoriza en su totalidad como suelo urbano consolidado, alcance una superficie de 27.051 m²s,

aumentando en 920 m²s respecto a la alternativa 0, lo que en la práctica supone un incremento del 3,52% del suelo urbano consolidado clasificado respecto a la alternativa 0.



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 2. **Elaboración propia**

En la zonificación del ámbito de ordenación de la presente alternativa se distinguen los siguientes espacios:

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** La banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo y la que acoge las edificaciones existentes junto a la calle Pedrera, se mantienen conforme se delimita en la alternativa 1. Por el contrario, la banda residencial, ubicada junto al nuevo viaario, se ajusta a su trazado rectilíneo atendiendo a la estructura parcelaria y respetando el fondo máximo edificable de 20 m propio de la zona residencial semiextensiva.

Por tanto, se aumenta la superficie calificada con el uso residencial en 195 m²s respecto a la alternativa 0 y se reduce la superficie edificable residencial en 91 m²s.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** Igual que en la alternativa 1, se califica como equipamiento educativo el suelo restante de la manzana donde se sitúa el CEIP Santo Domingo y, la reserva de suelo para el equipamiento sanitario y el sistema general de espacio libre se reubica en la manzana anexa ampliada. En este caso, el equipamiento sanitario se ubica junto a la calle Pedrera, anexo a la pieza

residencial calificada en el interior de la manzana, con el objeto de evitar el tráfico de agitación que causa el propio colegio generando así un acceso más directo. Asimismo, se dispone el sistema general del espacio libre de forma que se crea una banda de separación con el futuro Enlace con la autopista, previsto en el plan vigente, así como, un espacio de articulación de dicho enlace con el nuevo trazado viario interior propuesto junto al colegio.

Esta alternativa aumenta en 52 m²s la superficie de suelo destinado a equipamiento educativo respecto a la resultante de la digitalización de las NNSS (alternativa 0). Por el contrario, el suelo de equipamiento sanitario se reduce en 731 m²s de superficie respecto a la definida en la alternativa 0 y, el sistema general de espacio libre aumenta en 424 m²s respecto a la superficie reflejada en los planos de ordenación del plan vigente.

- COMUNICACIONES VIARIAS: se mantiene el carácter rodado de la calle Pedrera en toda su longitud y se amplía su sección en el primer tramo para dotarlo de aceras de 2 metros, igual que en la alternativa 1.

Respetando los criterios expuestos en la alternativa 1, el circuito rodado en torno al CEIP Santo Domingo se configura por un trazado viario más ortogonal, adosándose al lindero este de las edificaciones existentes y manteniendo la sección viaria propuesta en la alternativa 1 (ancho de 12 m). Para un adecuado radio de giro de los vehículos, se requiere una mayor ocupación del suelo agrícola, anexo al colegio, de ahí que el ámbito de ordenación de esta alternativa sea mayor que las restantes alternativas.

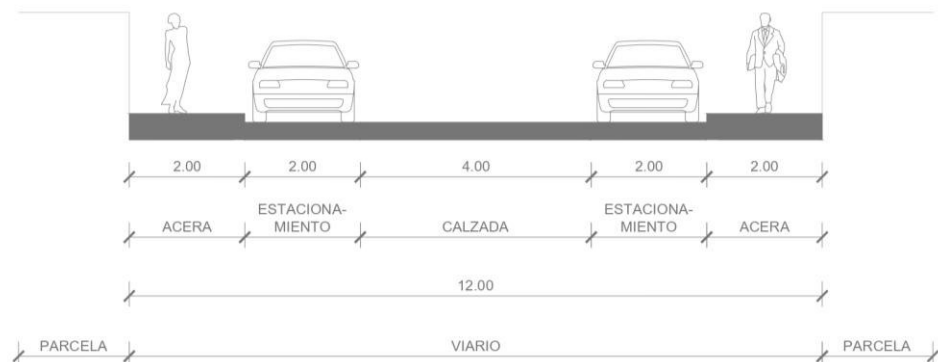


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 2. **Elaboración propia**

Como se observa en el perfil longitudinal de la vía interior propuesta, el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo cuenta con una pendiente del 16,95 %. Esta pendiente se suaviza en el tramo perpendicular a la calle Pedrera, alcanzando un pendiente decreciente del 3,30%.

Perfil Longitudinal: ALTERNATIVA 2
Escala - V: 250 H:500

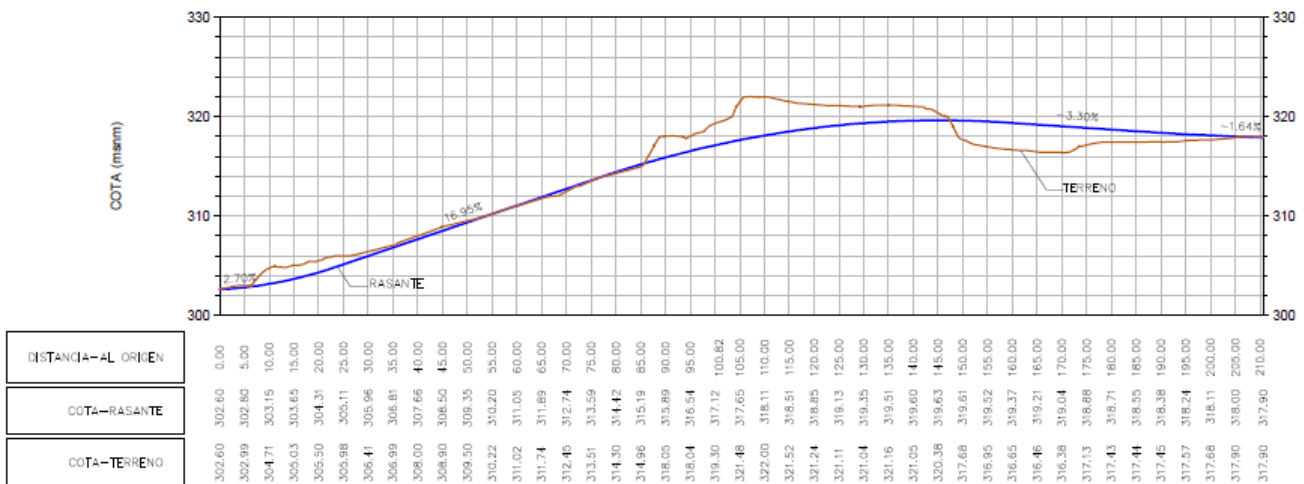


Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 2. **Elaboración propia**

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, deberán en la medida de lo posible integrarse en el diseño de la vía (si su disposición y/o características lo permiten) o bien ser trasplantadas en el entorno.

Del mismo modo que en la alternativa 1, en el trazado de la vía propuesta, se emplaza una torreta eléctrica que deberá desplazarse.

De la siguiente tabla, que muestra la superficie por zonas y usos del área de ordenación de esta alternativa, se comprueba que se superan los ratios mínimos del planeamiento vigente contenidos en el anexo de la Memoria Justificativa

ALTERNATIVA 2			
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)	Sup. mínima NNSS (m ² s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.754	
	Residencial (espacio libre privado)	286	
Total Residencial		6.040	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.247	7.432
	Sanitario	1.869	2.350
	Espacio libre	3.639	3.215
Total equipamiento comunitario		14.755	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	6.255	
Total comunicaciones viarias		6.255	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		27.051	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 2. **Elaboración propia**

Como puede verificarse en la tabla anterior, el equipamiento sanitario previsto se reduce respecto a la superficie mínima señalada en el planeamiento vigente. No obstante, debe tenerse en cuenta que el Centro de Salud de La Victoria finalmente se ha ejecutado junto a la calle Domingo Salazar y que dicha reducción se ve compensada con la superficie asignada para la ampliación del equipamiento educativo existente.

Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el ámbito de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 9.273,47 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

3.2.4. ALTERNATIVA 3

En la alternativa 3 se plantea la conexión de las calles Santo Domingo y Pedrera dando continuidad a la apertura de los trazados viarios previstos en las Normas Subsidiarias, localizadas en la calle Santo Domingo (en la trasera del CEIP Santo Domingo) y en la calle Pedrera (justo en la desembocadura de la calle nueva prevista en el interior del ámbito por el planeamiento vigente), propiciando la creación de un circuito en bucle de un carril de circulación, con trazado viario lo más ortogonal posible y ajustado a las características topográficas del terreno.

RESIDENCIAL

- Residencial intensiva
- Residencial semi-extensiva

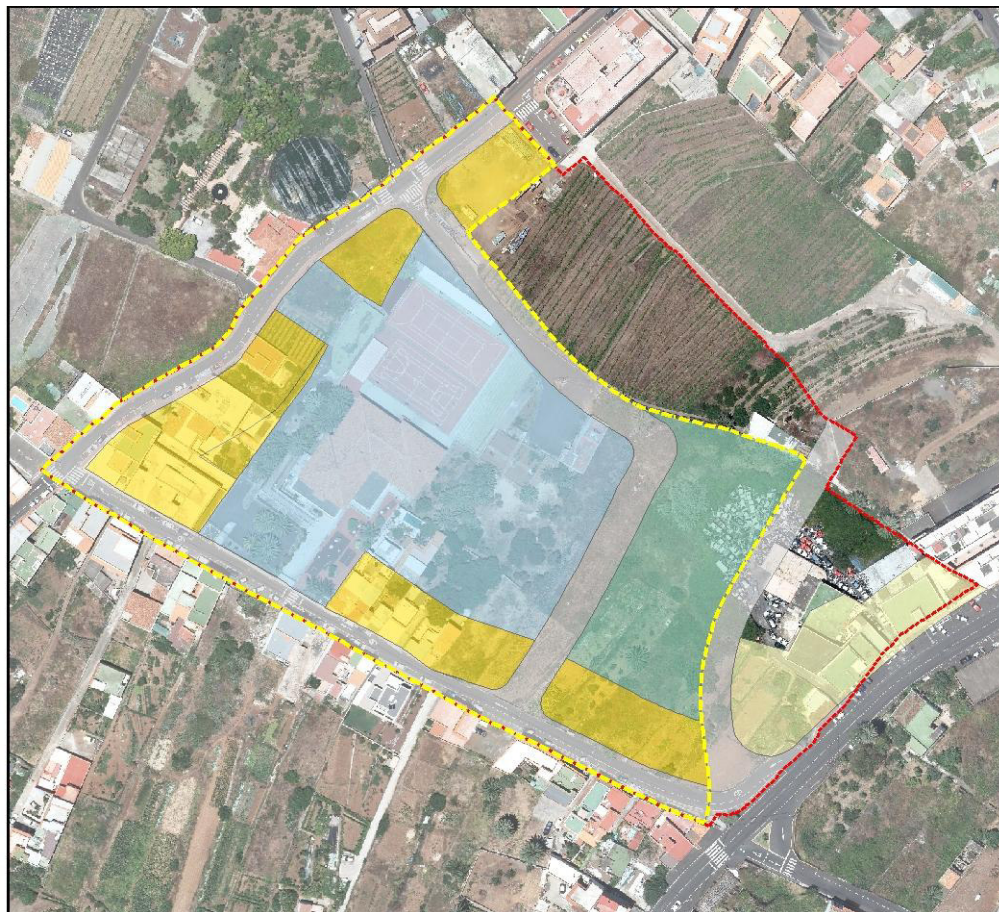
EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

- Equipamiento comunitario
- Espacio libre público

COMUNICACIONES VIARIAS

- Viario rodado

- Ámbito de estudio
- Ámbito de ordenación (alternativa 3)



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 3. **Elaboración propia**

Con este nuevo trazado viario el ámbito de ordenación, que se categoriza en su totalidad en suelo urbano consolidado, alcanza una superficie de 26.508 m²s, lo que implica un incremento de 377 m²s del suelo urbano clasificado por el planeamiento vigente y un reajuste de su zonificación conforme a los siguientes criterios:

- RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA: Al igual que en las alternativas 1 y 2, la banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo se ajusta a los límites del muro que delimita la parcela del CEIP Santo Domingo, estableciendo un fondo máximo edificable de 20 m conforme se recoge en la normativa del planeamiento vigente. No obstante, teniendo en cuenta que en el interior de esta banda se localiza una parcela de titularidad municipal, se plantea modificar la calificación residencial de su superficie a equipamiento comunitario, permitiendo con ello que ésta se destine a un uso más adecuado a los intereses municipales.

A fin de mantener, en la medida de lo posible, la superficie edificable residencial del planeamiento vigente, evitando con ello ampliar la carga de obtención de suelo municipal, se sitúa una segunda banda residencial de 20 m de fondo en torno a la calle Pedrera, concentrando los sistemas generales de equipamiento y espacios libres en torno al nuevo viario interior.

Con esta medida y la posible creación de un nuevo punto de acceso al CEIP Santo Domingo, a través de las instalaciones deportivas traseras, se pretende segregar el tráfico rodado de los residentes de los que acuden al colegio, mejorando la seguridad de vehículos y peatones y la fluidez del tráfico.

Conforme a lo anterior, se aumenta la superficie calificada con el uso residencial en 238 m²s respecto a la alternativa 0 y se reduce la superficie edificable residencial en apenas 42 m²s.

- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO: Como ya se ha señalado, se califica como equipamiento comunitario el interior de la nueva manzana generada por el nuevo trazado viario, englobando las actuales instalaciones del CEIP Santo Domingo, así como la parcela municipal situada junto a la calle Santo Domingo. Se apuesta por no otorgarle un uso específico concreto, para que el Ayuntamiento tenga margen de acción para plantear el posible crecimiento del colegio, o bien, ubique de equipamientos de otra naturaleza, en consonancia con las necesidades del área urbana en el que se inserta. Esta gran bolsa de suelo alcanza una superficie de 10.570 m²s, superando el ratio mínimo definido por el plan vigente correspondiente a la suma del equipamiento docente y sanitario (9.782 m²s).

El sistema general de espacio libre, previsto en el planeamiento vigente en el extremo sur del ámbito de ordenación, se reajusta en torno al espacio no ocupado por la banda residencial junto a la calle Pedrea hasta su contacto con el nuevo trazado viario propuesto, sufriendo un pequeño recorte en su lindero norte para ajustarlo a la estructura de la propiedad y evitar así la afección a una pequeña nave existente. Pese a este reajuste, su superficie se amplía en 84 m²s respecto a la reflejada en los planos de ordenación del plan vigente, hasta alcanzar una superficie total de 3.620 m²s.

- COMUNICACIONES VIARIAS: se mantiene el carácter rodado de la calle Pedrera en toda su longitud y se amplía su sección en el primer tramo para dotarlo de aceras de 2 metros, como en la alternativa 1 y 2.

En cuanto al diseño del viario interior, se plantea como una vía de un carril con estacionamientos en línea y aceras en ambos lados, con un ancho total de 12 m. y una pendiente del 5,07 % en el tramo perpendicular a la calle Pedrera. Este tramo se concibe con el ancho suficiente para propiciar que en un futuro se pueda incorporar en una posible red de carril bici que conecte los núcleos poblacionales con los centros escolares, conforme al PMUS de La Victoria.

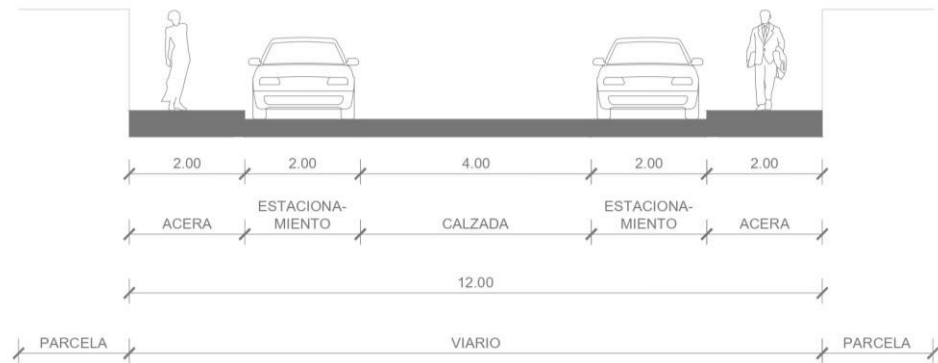


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta en el tramo perpendicular a la calle Pedrera. Alternativa 3. **Elaboración propia**

En cambio, en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo, con una pendiente de 16,95 %, su sección viaria se reduce hasta los 11 m. de ancho con una doble finalidad: afectar al suelo agrícola anexo, en la mínima proporción necesaria, y proporcionar en la fachada trasera del CEIP Santo Domingo un camino escolar seguro en torno al nuevo acceso que se plantea por las instalaciones deportivas del centro, de forma que, se disminuya la posibilidad de atropello a menores y se garantice la accesibilidad total para PMR y carritos. De esta forma, en la fachada del colegio se eliminan los estacionamientos en línea y se amplía su acera hasta alcanzar un ancho de 3 m. En este tramo se respeta la banda de estacionamientos, en la acera opuesta al colegio para prever zonas Kiss+Ride en el acceso, sin perjudicar el flujo de tráfico.

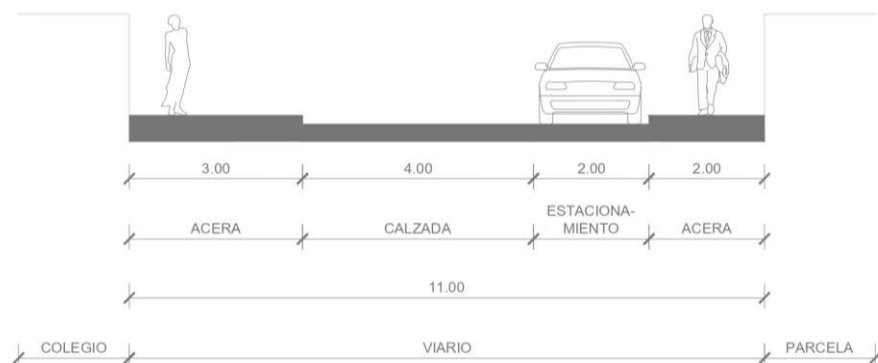


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo. Alternativa 3. **Elaboración propia**

El perfil longitudinal de la vía interior propuesta es el siguiente:

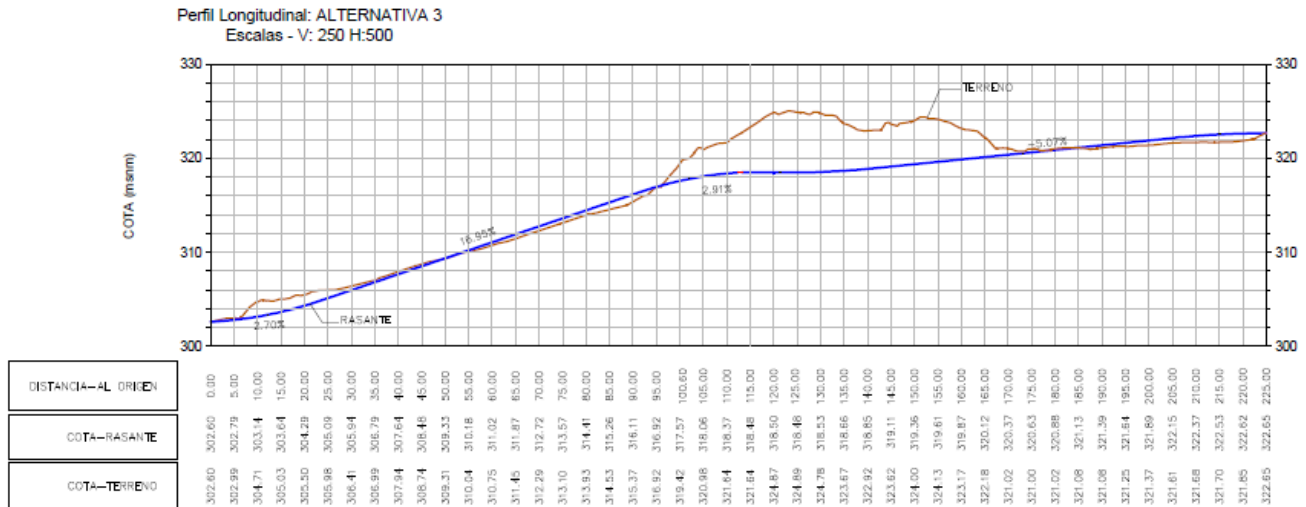


Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 3. **Elaboración propia**

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, pueden integrarse en el diseño de la vía, en maceteros habilitados en la acera para su protección.

En el trazado de la vía propuesta, también resulta afectada la torreta eléctrica, por lo que, deberá desplazarse.

En la siguiente tabla se indican las superficies, por zonas y usos, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa:

ALTERNATIVA 3			
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)	Sup. mínima NNSS (m ² s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.803	
	Residencial (espacio libre privado)	280	
Total Residencial		6.083	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Equipamiento	10.570	7.432
	Espacio libre	3.620	3.215
Total equipamiento comunitario		14.190	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	6.235	
Total comunicaciones viarias		6.235	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.508	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 3. **Elaboración propia**

Por último, teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el área de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 8.266,42 m²s (descontando las parcelas de titularidad municipal).

4. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN MENOR

Este apartado se desarrolla en cumplimiento del apartado c) núm. 2 del Capítulo II del Anexo del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, que exige al documento ambiental estratégico que en su elaboración, se relacionen los instrumentos de desarrollo y de tramitación necesarios para ejecutar las determinaciones del instrumento de ordenación, en este caso, la Modificación Menor para la ejecución de la vía en la trasera del colegio Santo Domingo.

En este sentido, se indica que la Modificación Menor no requiere, para su aplicación, de instrumentos de desarrollo alguno y, en cuanto a la tramitación no se prevé otra que la que se deriva de la propia Ordenanza y que comprende:

1. **Consulta Pública:** Con carácter previo a la elaboración de la modificación, y en aplicación del art. 133.1 Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones, se deberá recabar las opiniones de las personas y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas.
2. **Acuerdo de inicio del procedimiento**
3. **Elaboración de la Modificación:** Solicitud de Inicio de evaluación ambiental, acompañando a la solicitud el documento ambiental estratégico y el borrador de la Modificación. Se somete el documento ambiental a trámite de consulta e información pública por 45 días hábiles. Para el caso de que el órgano ambiental no encuentre efectos significativos, elaborará el Informe Ambiental Estratégico que deberá publicarse en el Boletín Oficial de Canarias.
4. **Aprobación Inicial:** Una vez elaborado el documento, se aprueba inicialmente por el Pleno previo informe técnico y jurídico y se acuerda su sometimiento a consulta de las administraciones públicas afectadas e información pública por plazo de 1 mes, según el art. 106.3 del Reglamento de Procedimiento de Canarias.
5. **Aprobación definitiva:** Recibidas, en su caso, las alegaciones se elabora el documento para aprobación definitiva, introduciendo los cambios que se deriven de las mismas y, posteriormente, se procederá a la aprobación definitiva, por el Pleno del Ayuntamiento. Una vez aprobada la Modificación Menor, deberá publicarse tanto el acuerdo como su normativa en el Boletín Oficial de Canarias y en el de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Una vez se produzca su entrada en vigor, para su ejecución se requerirá proyecto de urbanización y de edificación.

5. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

El ámbito de actuación de la Modificación Menor de las NNSS de La Victoria de Acentejo se desarrolla en un entorno predominantemente consolidado, entre el contexto territorial del Casco y la autopista norte TF-5 del citado municipio.

La ordenación que plantea la modificación menor propone, entre otras alteraciones del planeamiento vigente, un nuevo trazado para la calle trasera del CEIP Santo Domingo, que pretende conectar la calle Santo Domingo con la calle Pedrera, siendo su integración, su funcionalidad y su compatibilidad visual y paisajística los factores ambientales más relevantes de cara a los análisis que hay que realizar. Consecuencia de este cambio de trazado los usos pormenorizados en las parcelas contiguas sufren un reajuste.

En relación a esto, la lectura de las distintas variables del territorio en las que se engloba este ámbito, a priori presenta un limitado interés ambiental y una baja incidencia de riesgos asociados.

La justificación de profundizar en un conocimiento más preciso del estado ambiental preexistente de la zona de análisis y de su entorno cercano, viene motivado por la ayuda que va a ofrecer este conocimiento a la hora de identificar los posibles efectos negativos que se puedan generar de la actuación planteada.

De esta manera, se ha considerado analizar las siguientes variables del medio que se describen a continuación.

5.1. CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS, GEOMORFOLÓGICAS E HIDROLÓGICAS

Las características geológicas del municipio de La Victoria de Acentejo son relativamente homogéneas, presentando gran parte del municipio la misma naturaleza. Se constituyen apilamientos lávicos de coladas basálticas generadas en diferentes centros eruptivos de la dorsal de Pedro Gil. Se localizan además estratos constituidos por depósitos piroclásticos sálicos. Ambos materiales se localizan en el ámbito de estudio, con aparente predominio de los segundos. La extensión relativa de cada tipo de material no puede ser valorada dada la transformación urbanística de parte del espacio y el alto recubrimiento vegetal presente en los sectores en los que se ha abandonado la actividad agrícola.

En cualquier caso, desde el punto de vista geológico no existen limitaciones para la materialización de las determinaciones planteadas en esta Modificación. La existencia de depósitos piroclásticos podría repercutir en una disminución de los costes de ejecución del viario, y la materialización del resto de usos propuestos.



Imagen: Ejemplo de depósitos piroclásticos sálicos en la base de un banca. **Elaboración propia**

Geomorfológicamente, el sector se encuentra ubicado en rampa con una pendiente moderada en comparación con otros sectores del municipio, y que no constituye un factor limitante. La rampa se articula desde el eje dorsal de Pedro Gil hasta el acantilado costero que culmina en el mar. La rampa se orienta al norte-noroeste y se encuentra afectada por procesos erosivos, como demuestra la existencia de múltiples barrancos.

El ámbito de ordenación, se muestra relativamente homogéneo, sin elementos geomorfológicos destacados, como es propio de un espacio altamente antropizado. La transformación, en primera instancia, derivada del abancalamiento del terreno, con fines agrícolas, y luego por la urbanización, no permite identificar estructuras originales.

Sin embargo, existe una morfoestructura de origen antrópico que destaca en el ámbito. Se trata de un talud de desechos situado en el sureste del ámbito. Posee una pendiente de 38 grados, con forma cóncava y cima plana (usada como aparcamiento y depósito de vehículos). Las laderas se encuentran recubiertas de vegetación y, a falta de un estudio geotécnico, no parece tener problemas de estabilidad, dada su forma y la escasa diferencia de altura entre la base y la cima.

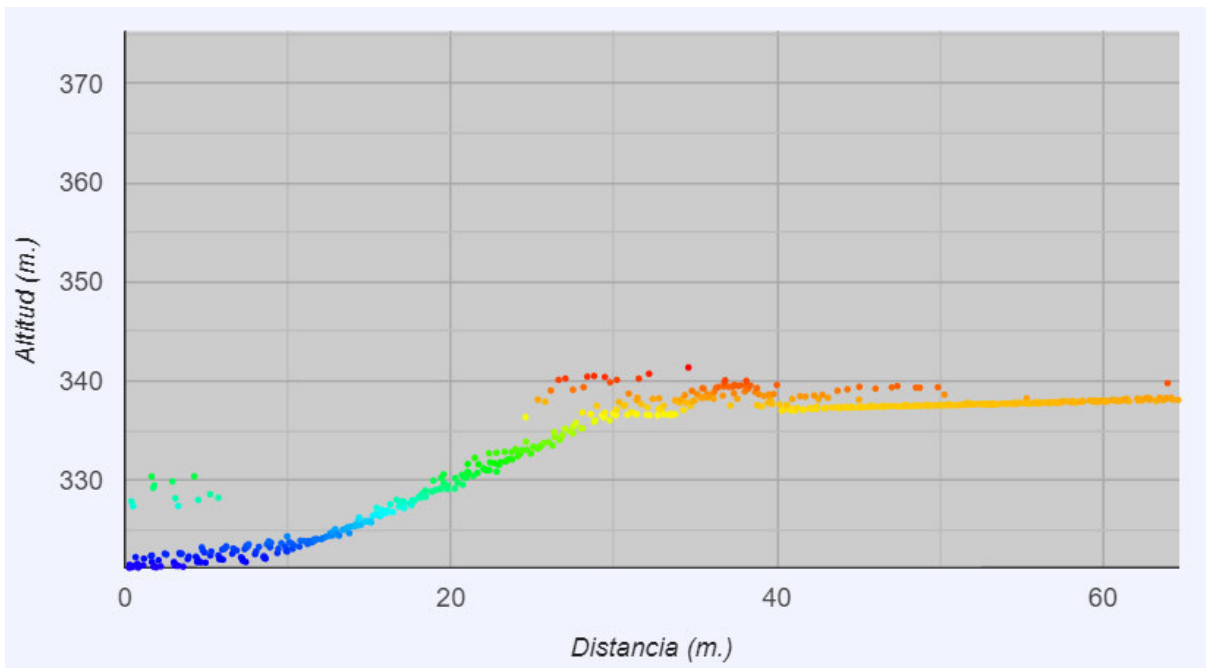


Imagen: Perfil de terreno LIDAR del talud situado en el ámbito de estudio. **Fuente:** IDECAN.



Imagen: Talud de depósitos antrópicos.

En el extremo oriental del ámbito se localiza una vaguada, que en el mapa topográfico aparece parcialmente grafiada en su tramo superior como un barranco, mientras que en segmento inferior aparece como un canal. De las observaciones en campo se constata que se trata de un

pequeño encausamiento, parcialmente obstruido en algunos tramos. En la sección situada en la calle de acceso a las instalaciones deportivas del colegio se encuentra encauzado bajo la misma.

Desde el punto de vista hidrogeológico cabe destacar que el ámbito de ordenación se localiza un pozo de extracción de agua, actualmente en desuso y con una edificación asociada en mal estado.

5.2. CARACTERÍSTICAS EDÁFICAS

Para la caracterización de los suelos se han consultado fuentes bibliográficas y trabajo de campo.

Una primera consideración a tener en cuenta es la importante transformación del ámbito. Como se señalaba en el apartado anterior, prácticamente todo el espacio ha sufrido una completa antropización, en primera instancia para adaptar la topografía, mediante la construcción de bancales para optimizar el uso agrícola, y posteriormente, con el desarrollo de los espacios urbanizados. En el primer caso, los horizontes originales del suelo se han visto alterados, mientras que en el segundo, esos suelos transformados se han visto sellados.

Teóricamente y de acuerdo a la bibliografía, los suelos afectados en el ámbito de estudio se definen como suelos pardos, considerándose como fersialíticos, refiriéndose a la clasificación francesa y a los trabajos de l'ORSTOM.

Los perfiles de estos suelos muestran una coloración roja intensa muy característica, debida a una importante liberación y acumulación de hierro en la masa del suelo. Contienen un porcentaje elevado de arcilla. Se trata de unos suelos fértiles, y constituyen los suelos más abundantes de las zonas de medianía y en las cotas más altas de la zona costera, además de ser utilizados preferentemente en la preparación de terrazas en las cotas bajas.

No obstante, y de acuerdo con lo analizado en el apartado de geología, la presencia de esos suelos no se constata en el conjunto del ámbito de ordenación (salvo en el extremo oriental), ya que la existencia de depósitos piroclásticos de carácter sálico, presupone la existencia de otros tipos de suelo, derivados de la alteración de ese sustrato original. El suelo, en las parcelas libres de vegetación, muestra un color claro y presencia puntual de fragmentos de pumitas.

Conforme al estudio "Caracterización de los suelos del monte verde mediante secuencias edáficas evolutivas y regresivas (Tenerife, Islas Canarias)" Guerra-García, RodríguezRodríguez A., Arbelo C.D. publicado en SJSS. SPANISH JOURNAL OF SOIL SCIENCE YEAR 2014 VOLUME 4 ISSUE 1, los suelos que cabe encontrar sobre piroclastos basálticos y sálicos de las series II y III, *da lugar inicialmente a Regosoles háplicos, que por procesos de empardecimiento dan origen a Cambisoles vítricos, donde actúan procesos de andosolización llevando a Andosoles vítricos, suelos climácicos sobre los materiales más recientes o en las zonas menos húmedas y más abiertas del bosque. Finalmente la secuencia genética lleva a Andosoles silándicos sobre piroclastos basálticos y Andosoles aluándicos sobre materiales piroclásticos de naturaleza sálica, suelos climácicos sobre estos materiales, en estas condiciones de edad y bioclima.*

Los Cambisoles vítricos se encuentran actualmente sobre estos materiales en las zonas limítrofes del monte verde con el pinar y el bosque termófilo donde las condiciones de alteración son

menos agresivas y se han podido mantener este tipo de suelos sin evolucionar hacia Andosoles vítricos. Son poco profundos, aunque por lo general su profundidad depende del espesor del manto de piroclastos, ligeramente alcalinos, saturados y con alto contenido en calcio y magnesio

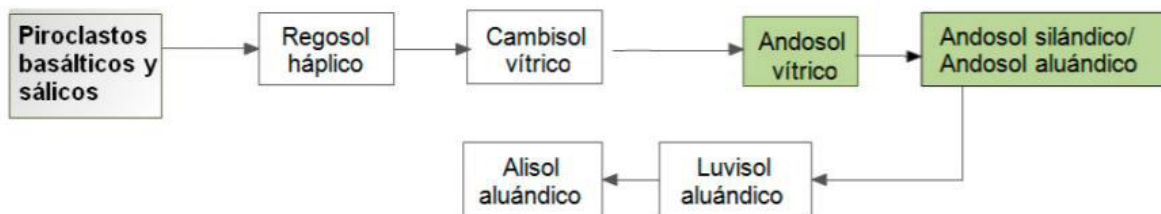


Imagen: Secuencias edáficas sobre piroclásticos basálticos y sálicos de las series II y III. **Fuente:** Arbelo et al., 2014.

Por lo tanto, en una primera aproximación, y en base a la fuente utilizada, los suelos predominantes en el ámbito son los cambisoles vítricos, condicionados por el uso agrícola. El valor agrícola, dada su escasa evolución y su transformación, puede determinarse como bajo.



Imagen: Suelos del ámbito de estudio. **Elaboración propia**

La imposibilidad de cartografiar pormenorizadamente los suelos, y la relativa homogeneidad del ámbito, justifican la ausencia de plano específico para esta variable.

5.3. CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS Y CAMBIO CLIMÁTICO

La Victoria de Acentejo se sitúa en la vertiente norte de la isla de Tenerife, aspecto que condiciona sus características climáticas. El clima de este municipio presenta gran similitud con el resto de la Comarca de Acentejo y el conjunto de la zona norte de la isla, consecuencia de la dinámica atmosférica general propia de Canarias y de los rasgos que introducen factores locales como el relieve, la altitud, la orientación y la exposición a los vientos dominantes.

El ámbito de estudio se encuentra situado en las medianías bajas, concretamente sobre los 320 metros sobre el nivel del mar. Se corresponde con una zona costera que comprende la parte baja del municipio, por lo que las temperaturas se suavizan debido al efecto atemperante del mar,

hay una mayor insolación, precipitaciones relativamente escasas y moderados índices de humedad. En este caso, los acantilados actúan a modo de barrera frenando en buena medida la influencia del mar, aunque sigue proporcionando unas condiciones similares a las mencionadas anteriormente.

En cuanto a las precipitaciones, tiene un reparto anual típicamente mediterráneo, con máximos en invierno y mínimos en verano, donde se prolonga la estación seca desde abril hasta septiembre, siendo julio y agosto los meses más secos, situándose rara vez por encima de los 10 mm. Mientras que los meses de noviembre a enero son los que reciben mayores aportes con valores medios situados por encima de los 65 mm, siendo el diciembre el mes más lluvioso con un promedio de 87 mm. Asimismo, la precipitación media anual se sitúa entre los 400 y 500 mm, aunque varía según la altitud y la cercanía al mar.

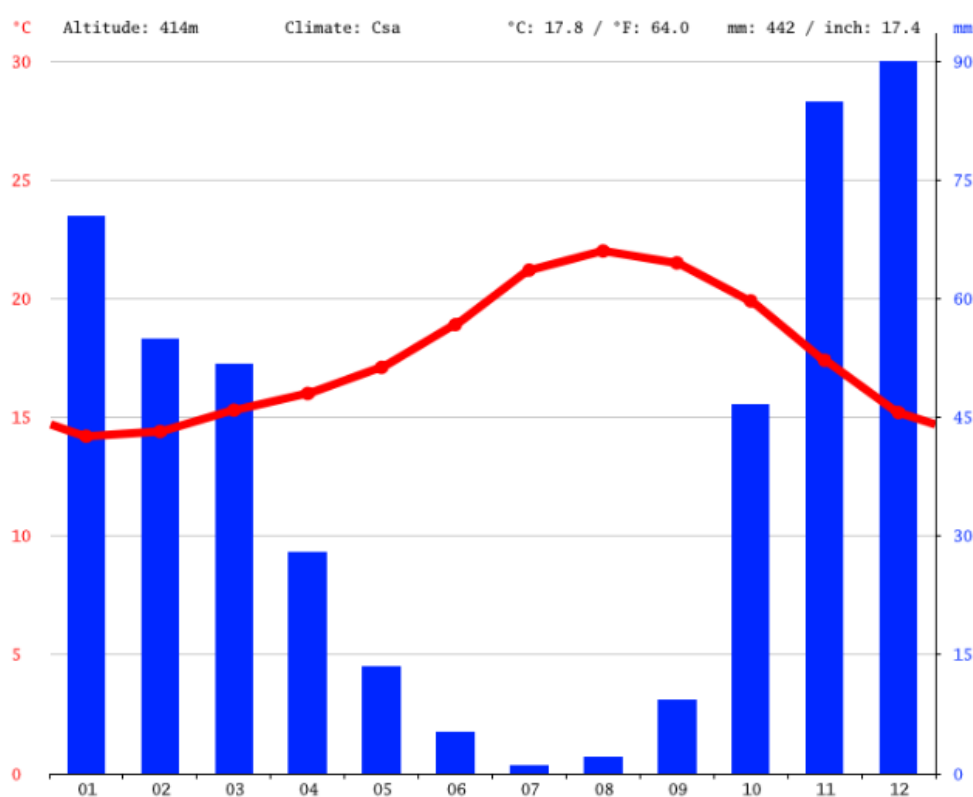


Gráfico: Climograma de La Victoria de Acentejo. Fuente: climate-data.org

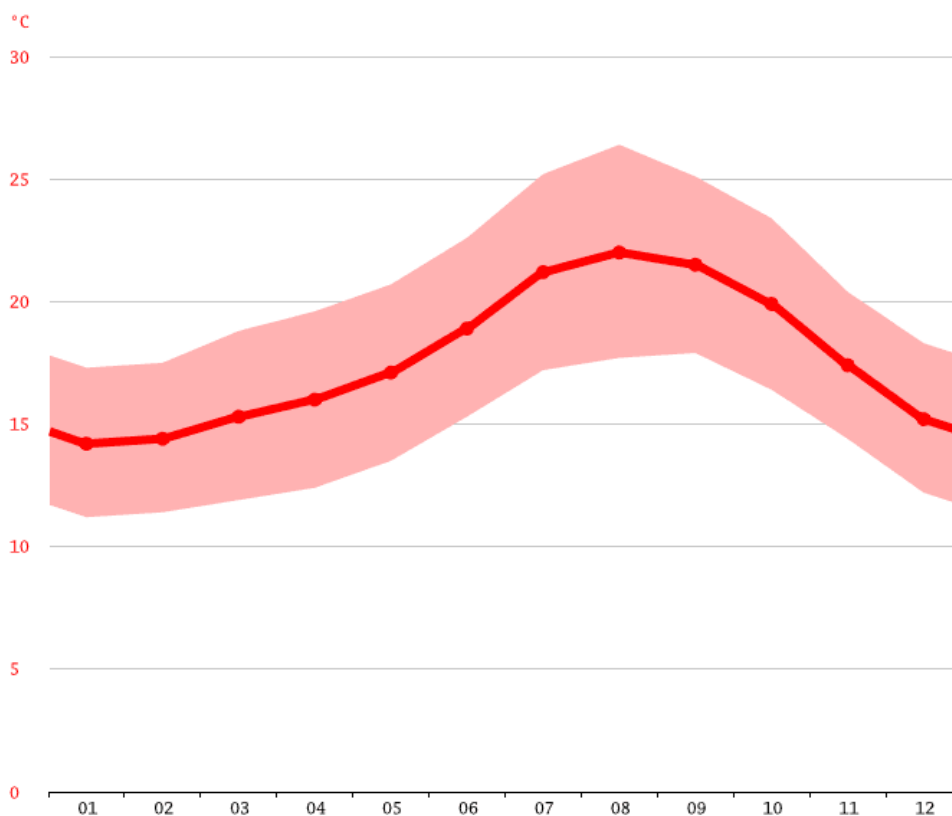


Gráfico: Diagrama de temperatura de La Victoria de Acentejo. **Fuente:** climate-data.org

Por lo que respecta al régimen térmico de La Victoria, sigue un comportamiento en el que las temperaturas más bajas se concentran en los meses de invierno, siendo enero el mes más frío con una temperatura media de 14,2°C, y las más elevadas se presentan durante los meses de verano, siendo agosto el mes más cálido con una media de 22,0°C. Durante el año, las temperaturas medias varían 7,8°C. Y la temperatura media anual, aunque varía según la altitud, es de 17,8°C.

Características Climáticas													
Mes	Enr.	Feb.	Marz.	Abr.	May	Jun.	Jul.	Agost.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Anual
T.M.M.	17.3	17.5	18.8	19.6	20.7	22.6	25.2	26.4	25.1	23.4	20.4	18.3	21.3
T.M.	14.2	14.4	15.3	16.0	17.1	18.9	21.2	22.0	21.5	19.9	17.4	15.2	17.8
T.Mn.M	11.2	11.4	11.9	12.4	13.5	15.3	17.2	17.7	17.9	16.4	14.4	12.2	14.3
Prec.	68	53	50	27	13	5	1	2	9	45	82	87	442

Tabla: Características climáticas municipales: **T.M.M.:** Temperatura máxima media en Cº. **T.M.:** Temperatura media en Cº. **T.Mn.M.:** Temperatura mínima media en Cº. **Prec.:** Precipitación total en milímetros de agua. **Fuente:** Climate-data.org. **Elaboración propia.**

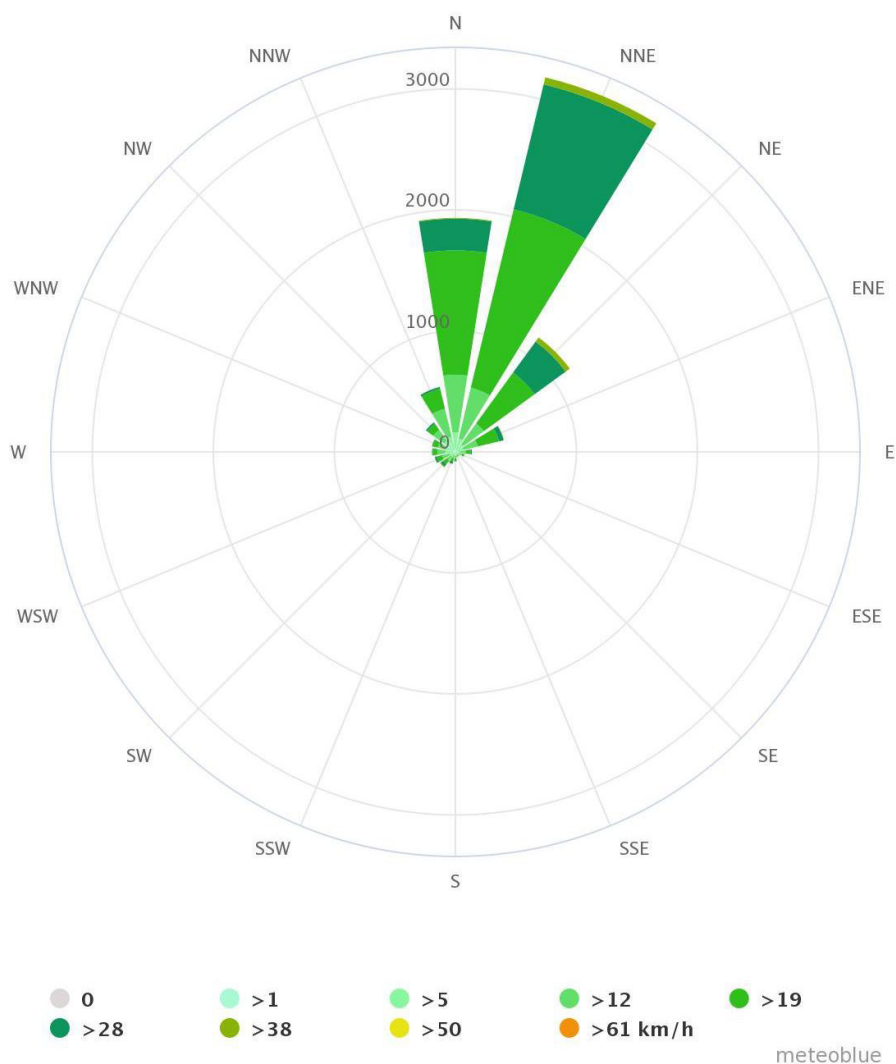


Gráfico: Rosa de los Vientos de La Victoria de Acentejo. **Fuente:** meteoblue.com

Con respecto al régimen de vientos en La Victoria, se observa que los predominantes son los vientos del norte noreste, típico de los vientos alisios dominantes en las islas. Esto se comprueba al ver la Rosa de los Vientos de La Victoria de Acentejo, ya que muestra el número de horas al año que el viento sopla en la dirección indicada.

En general con estos datos, se puede decir que el clima en la Victoria de Acentejo es cálido y templado, hay más precipitaciones en invierno que en verano y el régimen de vientos predominante son los provenientes del alisio. De este modo, el desarrollo de esta Modificación Menor no afectará en ningún caso a los elementos climáticos del ámbito de estudio.

Por otro lado, la situación geográfica de Canarias y sus características físicas convierten al archipiélago en un espacio muy vulnerable a los actuales y futuros impactos del cambio climático, por lo que hay que contemplar este fenómeno con el fin de conocer los principales problemas que acarrea y sus implicaciones. En este caso, la única fuente de emisiones existente que pueda afectar al cambio climático son las emisiones de los tubos de escape de los vehículos que transitan por la TF-5 y TF-217 y aquellos que se concentran en la zona del colegio. Gracias a esta Modificación Menor, se solventará el problema de movilidad y reducirá la aglomeración de vehículos en la zona

del colegio, reduciendo así la afección al cambio climático, al disminuir las emisiones de gases contaminantes.

5.4. CALIDAD AMBIENTAL

Para medir la calidad del aire se emplea el índice de calidad del aire (ICA) que se determina por la presencia de partículas en el mismo (PM2,5; PM10; O3; NO2; SO2; CO). Para la comprobación de la calidad del aire existe una red de estaciones del Gobierno de Canarias (SIMAC) que controlan y vigilan la Calidad del Aire de Canarias.

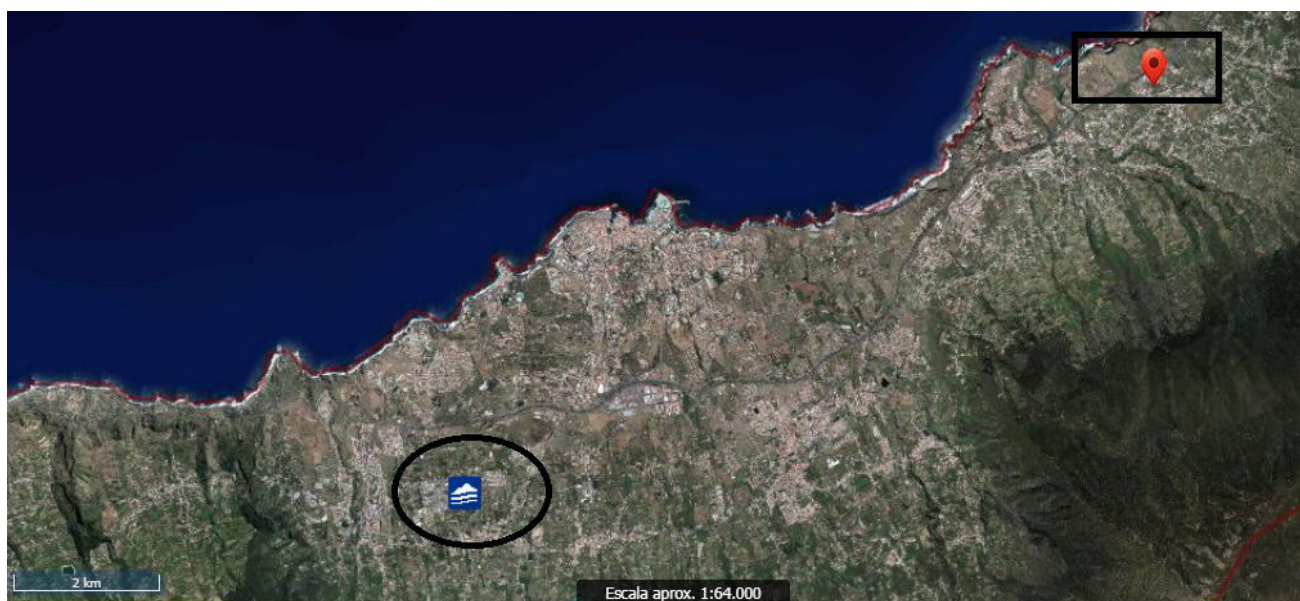


Imagen: Estación SIMAC de Los Realejos (en azul) más cercana al ámbito de estudio (en rojo). **Fuente:** IDECAN.

En este caso, no existen estaciones cercanas que nos permitan saber la calidad del aire para poder determinar la composición atmosférica, la más cercana se encuentra a más de 10 kilómetros de distancia en la Balsa de La Zamora en el municipio de Los Realejos a una cota de 370 metros sobre el nivel del mar.

	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
SO2 µg/m ³	0 - 100	101 - 200	201 - 350	351 - 500	501 - 1250
NO2 µg/m ³	0 - 40	41 - 100	101 - 200	201 - 400	401 - 1000
PM2,5 µg/m ³	0 - 10	11 - 20	21 - 25	26 - 50	51 - 800
PM10 µg/m ³	0 - 20	21 - 35	36 - 50	51 - 100	101 - 1200
O3 µg/m ³	0 - 80	81 - 120	121 - 180	181 - 240	241 - 600

Tabla: Índice de calidad del aire (ICA). **Fuente:** SIMAC.

ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE	
Contaminante	Calidad del aire
Concentración de SO ₂	Muy buena
Concentración de NO ₂	Muy buena
Partículas en suspensión < 10µm	No disponible
Concentración de PM _{2,5}	No disponible
Concentración de O ₃	Muy buena

Tabla: Índices de calidad del aire (ICA) de la estación atmosférica de la Balsa de La Zamora en Los Realejos. **Fuente:** SIMAC.

Como se puede observar la estación atmosférica de la Balsa de La Zamora presenta índices de calidad del aire muy buenos. Al encontrarse a pocos kilómetros del ámbito de estudio se puede deducir que la calidad del aire de la zona es también muy buena. Además en La Victoria no existen fuentes cercanas que produzcan emisiones importantes a la atmósfera y los vientos constantes favorecen una atmósfera relativamente limpia.

En este sentido, a pesar de contar con menores índices de partículas contaminantes que en el área metropolitana, La Victoria de Acentejo es atravesada por la TF-5, uno de los principales ejes de conexión del norte la isla, que sumado al tránsito derivado de la Carretera General del Norte, puede ocasionar en situaciones puntuales el aumento de la presencia de contaminantes en el aire.

Igualmente, y de manera puntual, los horarios de entrada y salida de cuerpo docente y estudiantes del CEIP Santo Domingo provoca retenciones de vehículos que, dependiendo de las condiciones atmosféricas, pueden conllevar a una concentración inusual de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Especialmente, durante los tiempos de espera de embarque y desembarque en zonas próximas al colegio se pueden generar concentraciones altas de contaminantes.

A su vez, en las inmediaciones del colegio existe una pequeña parcela en la cual se realizan actividades de extracción y manejo de áridos, lo que en ciertas ocasiones puede provocar emisiones de polvo.

Por otro lado, para valorar la contaminación acústica del entorno se ha consultado el mapa de ruidos realizado por el Gobierno de Canarias y se han analizado las actividades de la zona.

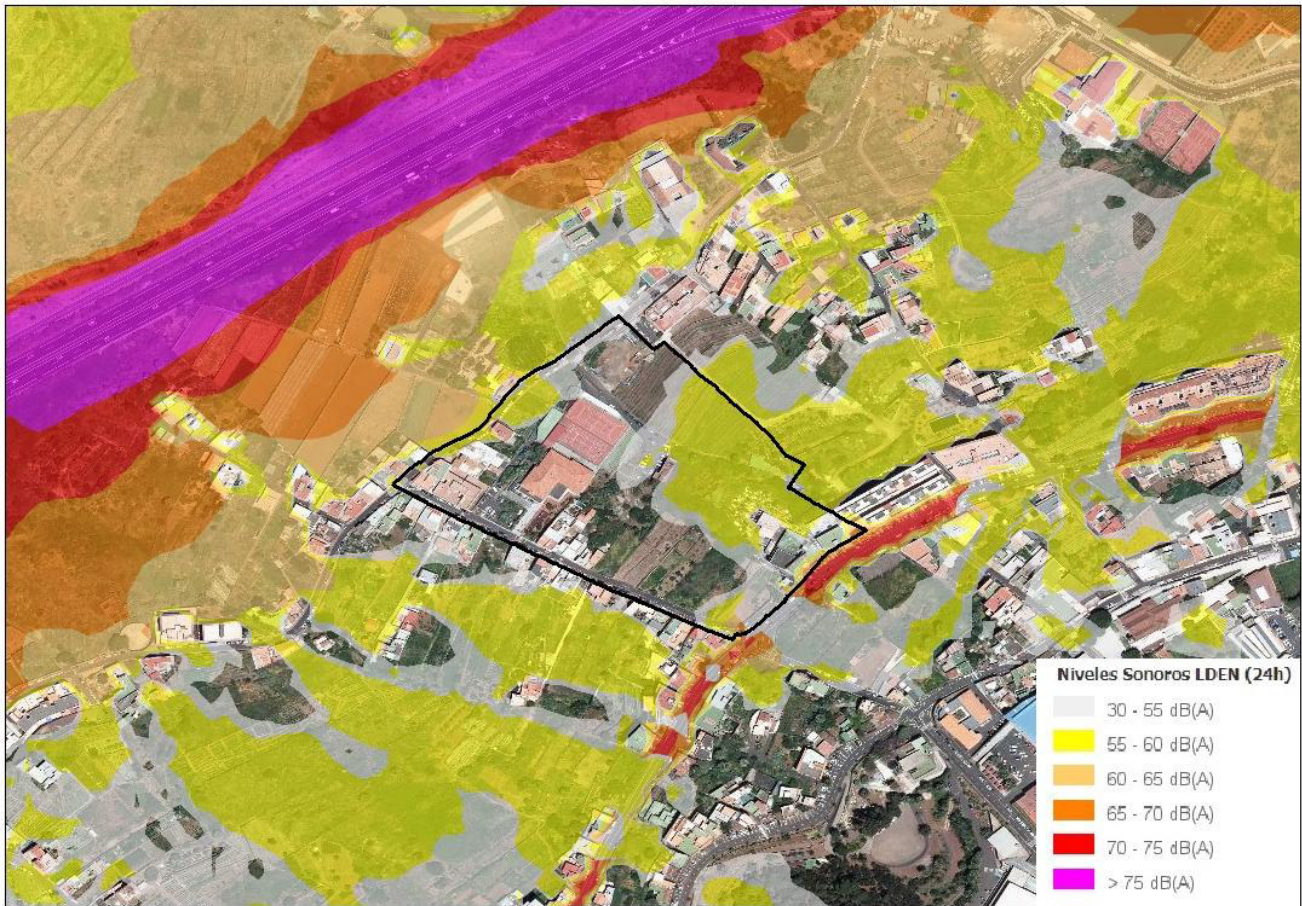


Imagen: Niveles sonoros de la zona de estudio. **Elaboración propia.**

Estudiando el mapa de ruidos, dentro del ámbito de estudio se registran niveles sonoros máximos que oscilan desde los 30 hasta los 60 decibelios. A medida que nos alejamos de la zona de estudio y nos dirigimos hacia las carreteras TF-5 y TF-217 los niveles sonoros aumentan considerablemente hasta alcanzar valores superiores a los 70-75 decibelios. Las zonas antropizadas y cultivadas de alrededor no superan los 60-65 decibelios.

Asimismo, en determinadas ocasiones y como resultado de la aglomeración de personas y concentración de vehículos en los horarios de entrada y salida del colegio se pueden producir altos niveles sonoros consecuencia del movimiento de coches y personas.

En base al análisis y descripción realizada en este apartado, la calidad del aire y acústica no se verán afectadas por el desarrollo de esta Modificación Menor, salvo en determinadas ocasiones durante la fase de obras vinculadas a la ejecución del planeamiento. Por otro lado, al ampliar el viario no solo se mejorará la circulación de vehículos y peatones, sino que además se reducirán las concentraciones de contaminantes presentes en el aire y los niveles de contaminación acústica, ya que se solucionarán los problemas de aglomeración y movilidad en los horarios de entrada y salida del colegio.

5.5. VEGETACIÓN Y FLORA

El ámbito de ordenación carece de formaciones vegetales de relevancia, dada la plena transformación del espacio por usos agrícolas y urbanos, lo que ha provocado una alteración irreversible de la organización espacial y de las características de las formaciones vegetales originarias.

En gran parte del ámbito debido al abandono prolongado de las parcelas de cultivos se han instalado matorrales de sustitución y herbazales nitrófilos en los lugares donde el abandono agrícola es más reciente. Dichas formaciones están dominadas por especies ruderales y exóticas invasoras, a modo de ejemplo se citan las siguientes: batatilla de indias (*Ipomoea indica*), capuchina (*Tropaeolum majus*), rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), abutilo (*Abutilon grandifolium*), matoespuma (*Ageratina adenophora*), tunera (*Opuntia* sp.). También se identifican rodales de zarzas (*Rubus* sp.) y cañas (*Arundo donax*), en ciertas zonas del área de estudio. Así como cuatro ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), una de los cuales de gran porte.

Sin ser una formación vegetal natural, tiene cierto interés el pequeño jardín de plantas canarias en la trasera del colegio, puesto que supone un entorno de esparcimiento y conocimiento de la vegetación natural de las islas para los escolares.

Asimismo, cabe destacar que no existen hábitats de interés comunitario en el ámbito ni en el entorno inmediato.



Imagen: Abajo derecha, finca en abandono prolongado. Fondo derecha, ejemplar de *Phoenix canariensis*. Izquierda, tuneras en la linde de la zona recreativa perteneciente al área de esparcimiento escolar con ejemplares de *Pinus canariensis*. **Elaboración propia.**

En relación a la flora incluida en alguna normativa de protección, tras la consulta al BDBC, en las cuadrículas de 500x500 metros de presencia de especies se identifica la palmera canaria, *Phoenix canariensis*, como especie con protección especial (Artículo 3, Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la comunidad autónoma de

Canarias). Esta especie posee igualmente un estatus particularizado y un protocolo de actuación en el Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria (*Phoenix canariensis*).

Filo	Especie	RL	RR	RA	E	P	CITES	CB	CN	OF
Plantas	<i>Phoenix canariensis</i>	0.0002	0.0015	0.0002	Si	Si				Anex. II

Tabla: Especies recogidas en la cuadrícula 500x500 del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias. (RL: Rareza local; RR: Rareza regional; RA: Rareza ámbito; E: Endemismo; P: Protegido; CB: Convenio de Berna; CN: Catálogo Nacional; OF: Orden de Flora). **Fuente:** biodiversidadcanarias.es. **Elaboración propia.**

En base al análisis y la descripción realizada de las parcelas objeto de esta Modificación Menor, hay que considerar que se trata de un ámbito que presenta una baja riqueza, variedad y rareza de especies, además de que las formaciones vegetales existentes muestran un alto grado de transformación y alteración antrópica. Por lo tanto podemos descartar cualquier afección a formaciones florísticas de interés, aunque sí que habrá que contemplar el traslado y protección de los ejemplares de palmeras canarias presentes en las parcelas objeto de esta Modificación Menor.

5.6. FAUNA

La diversidad faunística de una zona viene condicionada principalmente por la cantidad de alimento disponible, la capacidad de ocultación que muestren las distintas formaciones vegetales y el grado de humanización del área. En este caso, el ámbito se encuentra altamente intervenido y alterado debido a su uso agrícola y urbano. Por un lado, el bajo porte de la vegetación, la predominancia de comunidades herbáceas y el reducido número de ejemplares arbóreos se traducen en un elevado empobrecimiento de fauna vertebrada, en el mejor de los casos, visitan el entorno individuos aislados, oportunistas y que se benefician de la actividad humana como la rata y los gatos asilvestrados. En espacios de este tipo la fauna compuesta por animales introducidos cobra especial relevancia.

Por otro lado, en este lugar debe haber una avifauna asociada a entornos litorales urbanos, tales como la paloma, el mirlo, gorrión, cotorras, etc.

De manera general, debido al proceso urbanizador y al alto grado de antropización del área, solo es posible encontrar pequeñas comunidades de animales asociados a entornos urbanos y rurales. En tal caso, lo más reseñable es la entomofauna de carácter esporádico y cosmopolita (insectos, arañas...) y en menor medida la presencia ocasional de reptiles como los lagartos y las lisas.

Debido al tipo de vegetación y al tratarse de un espacio periurbano, las especies presentes no tienen un estatus de protección especial. Aunque en las cuadrículas de 500x500 metros del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (BDBC) se identifica una especie protegida incluida en el Catálogo Canario de Especies Protegidas con protección especial, se trata del Búho Chico Canario (*Asio otus canariensis*), citada para el ámbito. La presencia de esta especie no se constató en las visitas de campo posiblemente debido a su carácter nocturno. Ocupa prácticamente todos los hábitats incluyendo núcleos urbanos, aunque presumiblemente esta especie puede acercarse a las zonas urbanas, habitará en lugares con mayor grado de naturalidad.

Filo	Especie	RL	RR	RA	E	P	CITES	CB	CN
Vertebrado	<i>Asio otus canariensis</i>	0.0041	0.0005	0.0002	Si	Si	Apen. II	Anej. II	RPE
Insectos	<i>Linepithema humile</i>	0.0061	0.0017	0.0008	No	No			
Insectos	<i>Kaloterme dispar</i>	0.0588	0	0	Si	No			

Tabla 5. Especies recogidas en la cuadrícula 500x500 del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias. (RL: Rareza local; RR: Rareza regional; RA: Rareza ámbito; E: Endemismo; P: Protegido; CB: Convenio de Berna; CN: Catálogo Nacional).

Fuente: biodiversidadcanarias.es. **Elaboración propia.**

En base al análisis y la descripción de la fauna asociada a las parcelas objeto de esta Modificación Menor, hay que considerar que se trata de un ámbito que presenta una baja riqueza y rareza de especies, además de que el hábitat se encuentra altamente transformado y alterado, estando dominado por especies de animales introducidos como ratas y gatos. Por lo tanto podemos descartar cualquier afección a especies faunísticas de interés, aunque sí que habrá que vigilar con especial atención la presencia del Búho Chico Canario, si bien es difícil por no decir imposible que esta especie pueda aparecer en las parcelas objeto de esta Modificación Menor, ya que muy posiblemente habitará en lugares con mayor grado de naturalidad de la cuadrícula de 500x500 metros.

5.7. PAISAJE

La configuración paisajística del ámbito de estudio se caracteriza por ser un paraje de medianías con laderas de pendiente moderada, surcadas en algunos casos por pequeños barrancos y en el que están presentes elementos urbanos (viviendas, colegio...) y agrícolas (huertas, jardines...). Este se adscribe a una unidad de paisaje periurbana, que comprende un entorno de carácter mixto: residencial, infraestructura viaria y dotacional, agrícola, espacios vacíos, donde se define una trama urbana más o menos irregular, cuyo valor paisajístico es en general bajo.

La calidad paisajística del espacio objeto de estudio, entendida como el grado de conservación de los elementos naturales del paisaje es muy baja o nula, ya que el paisaje urbano de perfil residencial acompañado de la existencia de terrenos donde hay una acumulación de escombros y restos de vehículos, además de estar ocupados por vegetación de sustitución dispersa, especies invasoras y alguna vegetación ornamental en casi toda la superficie, hacen que se necesite mejorar su integración desde el punto de vista paisajístico. Todo ello ha sido consecuencia del abandono agrícola y acumulación de basuras, lo que ha derivado en una degradación del lugar. Podemos considerar que los únicos espacios de importancia paisajística son los jardines y huertas escolares del colegio Santo Domingo, ya que ofrecen un marco representativo de las cualidades de las zonas urbanas y naturales del municipio, ligadas en mayor o menor medida a las actividades agrícolas que le son propias a la zona. Además de las huertas que aún siguen cultivadas, manteniendo estas su valor agrícola.

Por otro lado como impactos visuales más relevantes destacan la presencia del talud de origen antrópico, los restos de vehículos y acumulación de basuras, el abandono de las huertas y su consiguiente degradación. Asimismo en el entorno del colegio también se puede encontrar el pozo abandonado y una torreta de alta tensión, lo que disminuye aún más la calidad del paisaje y aumenta el impacto paisajístico derivado de la actividad humana.



Imagen: Vistas desde el colegio situado en el ámbito de estudio. **Elaboración propia.**

En cuanto al aspecto de incidencia visual, la presencia de numerosas viviendas y al estar en una zona de gran pendiente hacen que la mayoría de las áreas no tengan un buen acceso visual y existan muy pocos puntos donde la incidencia visual sea buena, estas se corresponden con la zona baja del ámbito de estudio donde es posible observar el litoral. Sin embargo, si no fuera por la presencia de viviendas y la trama urbana, así como de ciertos elementos que empeoran la calidad del paisaje (torreta, pozo, restos vehículos y basuras), las vistas del entorno serían mejores, pudiéndose observar gran parte de la costa norte y sus respectivos acantilados. Por todo ello y al estudiar las características topográficas de la superficie de estudio y los puntos con potencial de vistas, se ha catalogado la totalidad del ámbito de la zona como de incidencia visual baja.

Con lo todo lo mencionado anteriormente y siendo conocedores de las características paisajísticas del ámbito y su entorno, cabe concluir que dicho sector presenta una calidad paisajística muy baja y limitada. El desarrollo de la Modificación Menor propuesta supondría una transformación y mejora paisajística relevante, así como la integración paisajística de ciertos elementos. Además, el viario que se pretende incluir en la ordenación tendría una incidencia visual baja, debido a que la percepción de la misma se limita a un espacio reducido entre la calle trasera del colegio, y la calle Pedrera, fácilmente integrada en los bancales, que junto a las edificaciones aledañas, ocultan su presencia desde los puntos próximos a la intervención.



Imagen: Vistas desde la zona alta del ámbito de estudio. **Elaboración propia.**

5.8. PATRIMONIO CULTURAL

A efectos de valorar la existencia de elementos de interés patrimonial se han usado diferentes fuentes. Por una parte, el inventario de los recursos y bienes patrimoniales realizado por el Área de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife, que permite identificar y localizar este tipo de bienes, pero sin consecuencias jurídicas concretas ni una función protectora precisa. Por otra, el propio trabajo de campo para verificar y, en su caso, localizar elementos no descritos en la fuente documental.

En el área de estudio se localizan dos elementos de carácter etnográfico, describiendo el entorno de La Pedrera XX y Sanabria III como Áreas de actividad agropecuaria. Sin embargo, tras la consulta con el mapa de cultivos y el trabajo de campo, se constata que actualmente la situación general es de pérdida de buena parte de la actividad original, y sin que distingan elementos de interés etnográfico. El área denominada en el inventario como Santo Domingo IX (área de actividad agropecuaria), se mantiene en cultivo, con viña bajo la técnica de cultivo en espaldera y muros de los bancales de hormigón, que no posee, por tanto elementos, que la distingan como un área de cultivo con valor etnográfico.



Imagen: Casa tradicional canaria. **Elaboración propia.**

También en el ámbito de estudio, pero fuera del ámbito de ordenación, se localiza una vivienda de una planta y tipología tradicional canaria.

5.9. POBLACIÓN, MEDIO SOCIOECONÓMICO Y PERSPECTIVA DE GÉNERO

La zona de análisis se localiza entre el casco urbano de La Victoria de Acentejo y uno de sus principales enlaces con la Autopista Norte (TF-5), por lo que se tendrá en cuenta los datos a nivel municipal para la caracterización demográfica.

En referencia a datos de población, La Victoria de Acentejo ha experimentado a lo largo de la última década un pequeño movimiento oscilatorio en cuanto al número de habitantes, aunque manteniendo cierta estabilidad, experimentando un descenso poblacional en 2016, recuperando la tendencia positiva en 2018, año en el que experimentó una tasa de variación interanual del 0,8%, lo que se confirma en 2019, donde la tendencia positiva continua su ascenso, con una tasa de variación de 1,6%. En cuanto a la estructura poblacional, en el año 2019 se contabilizaron 4.604 hombres y 4.581 mujeres, lo que se traduce aproximadamente en un 50% de población perteneciente a cada género, siendo la media de edad más común de 40 a 49 años tanto para hombres como para mujeres. Además cabe destacar que la población anciana se encuentra residiendo en los entornos más rurales, en muchos casos al lado de áreas de cultivo, en cambio, los vecinos más jóvenes y adultos suelen escoger los núcleos más urbanos como lugar de residencia.

Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Población	9.49	9.069	9.026	9.026	8.969	8.969	9.040	9.185
TVI	0,1	0,2	-0,5	0,0	-0,6	0,0	0,8	1,6

Tabla. Cifras absolutas de población en el municipio entre los años 2012-2019. (TVI: Tasa de variación Interanual)

Fuente: ISTAC. **Elaboración propia.**

Durante años la agricultura y la ganadería fueron la base económica del municipio, pero debido a la crisis de los cultivos centrales de exportación, el fenómeno de la emigración y la terciarización de la economía a raíz del boom turístico de la década de 1960, el sector servicios acapara la mayoría de los activos laborales del municipio en forma de bares, restaurantes y comercios. Asimismo, la construcción ha desempeñado durante muchos años un papel fundamental en la economía local.

Por otro lado, la agricultura aún se conserva gracias a pequeñas huertas que en muchas ocasiones son de autoconsumo. Aunque para algunos habitantes este sector sigue siendo un modo de vida y una fuente de riqueza, ya que han sido capaces de obtener beneficios económicos con la venta de productos en mercadillos locales o en bodegas. En este sentido, La Victoria de Acentejo refleja perfectamente esa permanencia del mundo rural, al disponer de un entorno de medianías que cuenta con una gran cantidad de cultivos, especialmente de vid.

Con respecto a los datos pormenorizados de desempleo para el año 2019, se identifica a los sectores relacionados con la construcción y servicios como los más afectados, a pesar de que la tasa de paro haya disminuido enormemente en los últimos años.

	2012	2013	2014	2015	2018	2017	2016	2019
Tasa de paro	39,53%	39,93%	37,79%	34,21%	25,83%	28,94%	31,15%	25,28%
Nº de parados	1579	1575	1490	1363	1057	1169	1252	1052

Tabla 7. Tasa de paro y número de parados registrados en el municipio entre los años 2012-2019. **Fuente:** SEPE. **Elaboración propia**

Entre las disparidades sexo y edad, el paro entre los hombres menores de 25 y mayores de 45 el desempleo es ligeramente superior al de las mujeres. Sin embargo, son las mujeres la más afectadas en la franja comprendida de los 25-45 años.

TOTAL 2019 (MEDIA DEL AÑO)	SEXO Y EDAD (MEDIA DEL AÑO)						SECTORES (MEDIA DEL AÑO)				
	Hombres (media anual)			Mujeres (media anual)			A	I	C	S	SEA
	< 25	25 -45	>=45	< 25	25 -45	>=45					
1068	34	155	307	27	252	292	25	37	226	683	98

Tabla: Datos de Paro Registrado, desagregados por municipio, sexo, edad y sector de actividad económica, media del año 2019 para La Victoria de Acentejo. (A: Agricultura; I: Industria; C: Construcción; S: Servicios; SEA: Sin Empleo Anterior). **Fuente:** datos.gob.es. **Elaboración propia.**

Tras el análisis de estos datos, se traduce en la necesidad de activar la economía local en los ámbitos laborales relacionados principalmente con la construcción y los servicios, con la finalidad de que el mercado laboral absorba a parte de los demandantes de empleo de estos sectores, contribuyendo a la mejora en las condiciones de vida de la población residente. Especialmente fomentando la integración de la mujer en el mercado laboral en los sectores más afectados.

Dentro del ámbito de estudio la actividad económica es escasa. Existe actividad del sector terciario en el entorno de la carretera General, además del mencionado desguace. Las huertas solo tienen un uso complementario. En el resto de ámbito solo cabe mencionar la actividad del tratamiento de áridos en un solar junto al colegio. En definitiva, es un espacio dominado por usos no económicos, como el residencial o dotacional, y en el predomina el abandono de la antigua actividad agrícola.

La ejecución de la ampliación del viario cerrando la manzana del colegio puede no solo facilitar el desplazamiento de vehículos y peatones, sino que su ejecución se traslada positivamente en la adaptación de aceras y carriles a la legislación vigente.

La situación de embudo e inseguridad del tramo final de la calle trasera del CEIP Santo Domingo se ve solventada mediante la ampliación de la misma, permitiendo que los transeúntes puedan ser fácilmente observables desde las inmediaciones del colegio, con la ampliación de la presencia de transeúntes y la posible ejecución de nuevos accesos para el personal y alumnos del centro.

Con todo lo indicado anteriormente, en ningún caso el desarrollo de esta Modificación Menor afectará negativamente a la población y al medio socioeconómico del entorno, sino más bien tendrá efectos positivos como los mencionados en los dos párrafos anteriores.

5.10. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

El ámbito de actuación, inserto en la trama urbana del núcleo de La Victoria no se encuentra afectado por ningún espacio natural perteneciente a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos o a los propios de la Red Natura 2000. Del mismo modo, tampoco se localizan hábitats o especies incluidos en la Red Natura.

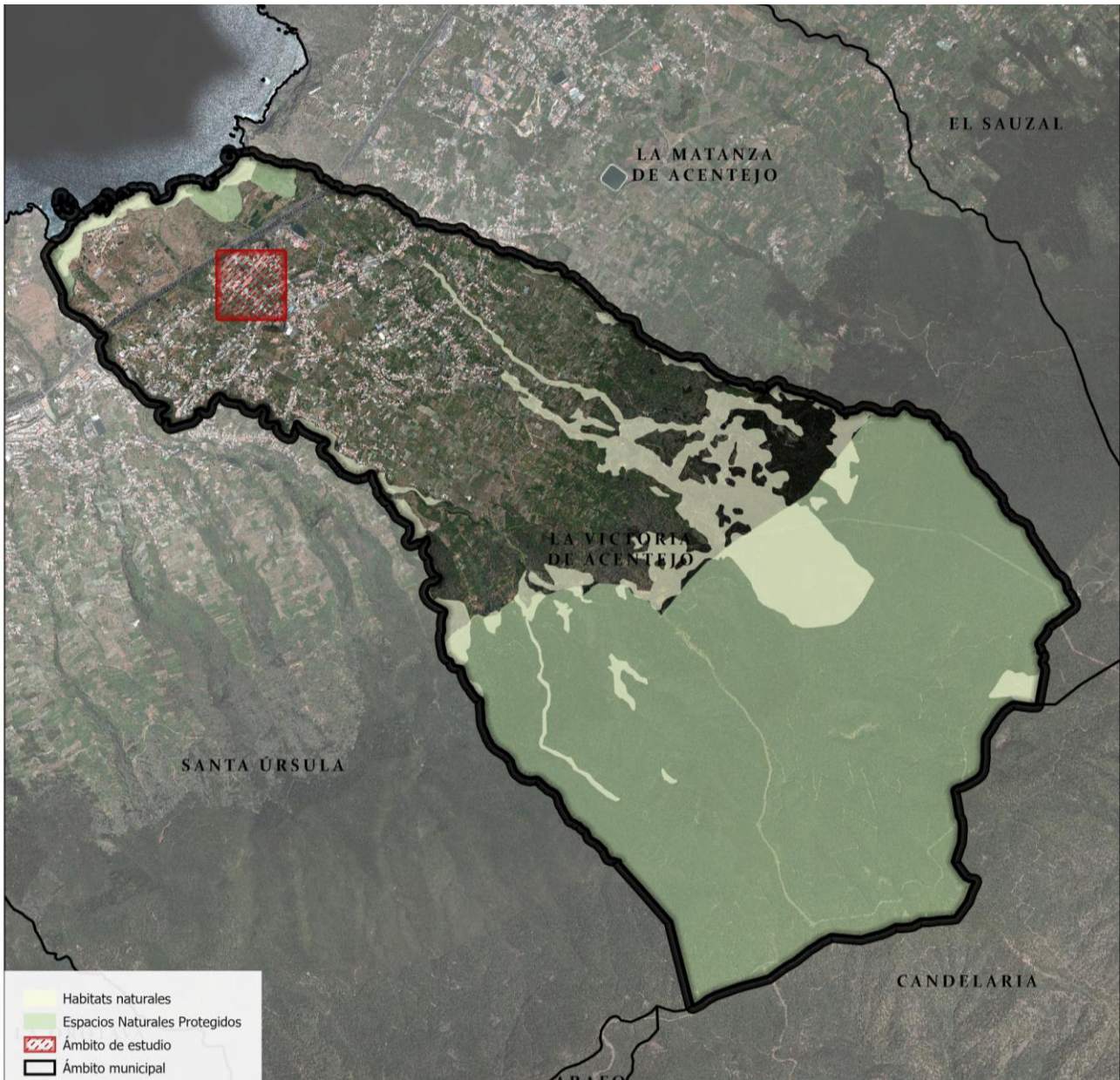


Imagen. Mapa de Espacios Naturales Protegidos de la Red Natura 2000 y Hábitats naturales en el marco municipal.
Elaboración propia.

5.11. ANÁLISIS DE RIESGOS

Según establece la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en su artículo 81.1, dedicado a los “Principios de la ordenación”, establece que “En el marco de los principios que rigen la actuación de los poderes públicos de acuerdo con la legislación básica y esta ley, la ordenación de los usos del suelo deberá atender a los principios de prevención de riesgos naturales y accidentes graves; de protección contra la contaminación y su impacto en la salud y el medioambiente;...”. Y en su artículo 82, en el que se establecen los Criterios de ordenación, ordena que la ordenación territorial del archipiélago canario atenderá, preferentemente, a la consecución de: i) “la prevención de riesgos naturales catastróficos”.

Por ello, desde la Modificación Menor de las NNSS se implementa un análisis de riesgos con el objeto de excluir cualquier uso antrópico que pudieran poner en peligro vidas humanas y/o que alteren los procesos naturales. La metodología de trabajo se basa, por un lado, en la recogida de datos de fuentes diversas que posean información sobre los riesgos en el ámbito de actuación y, por otro, elaborar, a partir de los métodos recogidos en otros documentos redactados sobre la materia, un estudio sobre determinados riesgos que pudieran tener incidencia sobre el municipio.

Los riesgos considerados en este documento son:

- Riesgo de avenidas
- Riesgo de desprendimientos
- Otros riesgos naturales

5.11.1. RIESGO DE AVENIDAS

Con el objeto de poder determinar el riesgo por avenidas en el ámbito de actuación, se ha acudido a la información desprendida del Plan de Defensa frente a Avenidas. Este plan fue aprobado de forma provisional por el Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, reunido en sesión ordinaria celebrada el 24 de julio de 2012, y se remitió a la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias para que, de conformidad con la competencia atribuida al Gobierno de Canarias en el artículo 7 letra c) de la Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias, se proceda a la aprobación definitiva.

Según este plan, los problemas devenidos por las avenidas de agua en la isla de Tenerife no son localizados, extendiéndose a la práctica totalidad del territorio. Las riadas no suelen producirse porque se desborden los barrancos, sino porque la escorrentía (incluso antes de llegar a sus cauces) genera daños a causa de su velocidad, calado y erosión consiguiente. Una parte sustancial de los daños se producen como consecuencia del fenómeno que se ha denominado “escorrentía de ladera”. En el caso del ámbito de actuación, el Plan de Defensa frente a Avenidas no ha identificado ningún registro de riesgo en el ámbito de la Modificación.

Del trabajo de campo, y de acuerdo a lo expuesto en el apartado de hidrología, se constata la existencia de una canalización de las escorrentías mediante muros de hormigón en el extremo nororiental del ámbito. Puntualmente la canalización se encuentra con diversos obstáculos, sin que se observen en ningún caso signos de desbordamiento. Esta infraestructura no recoge las aguas de una cuenca identificable con claridad, sino del entorno urbano inmediato aguas arriba. El riesgo de avenidas se considera bajo.

En todo caso, desde la Modificación se deberá indicar la necesidad de salvaguardar este “cauce” no inventariado.

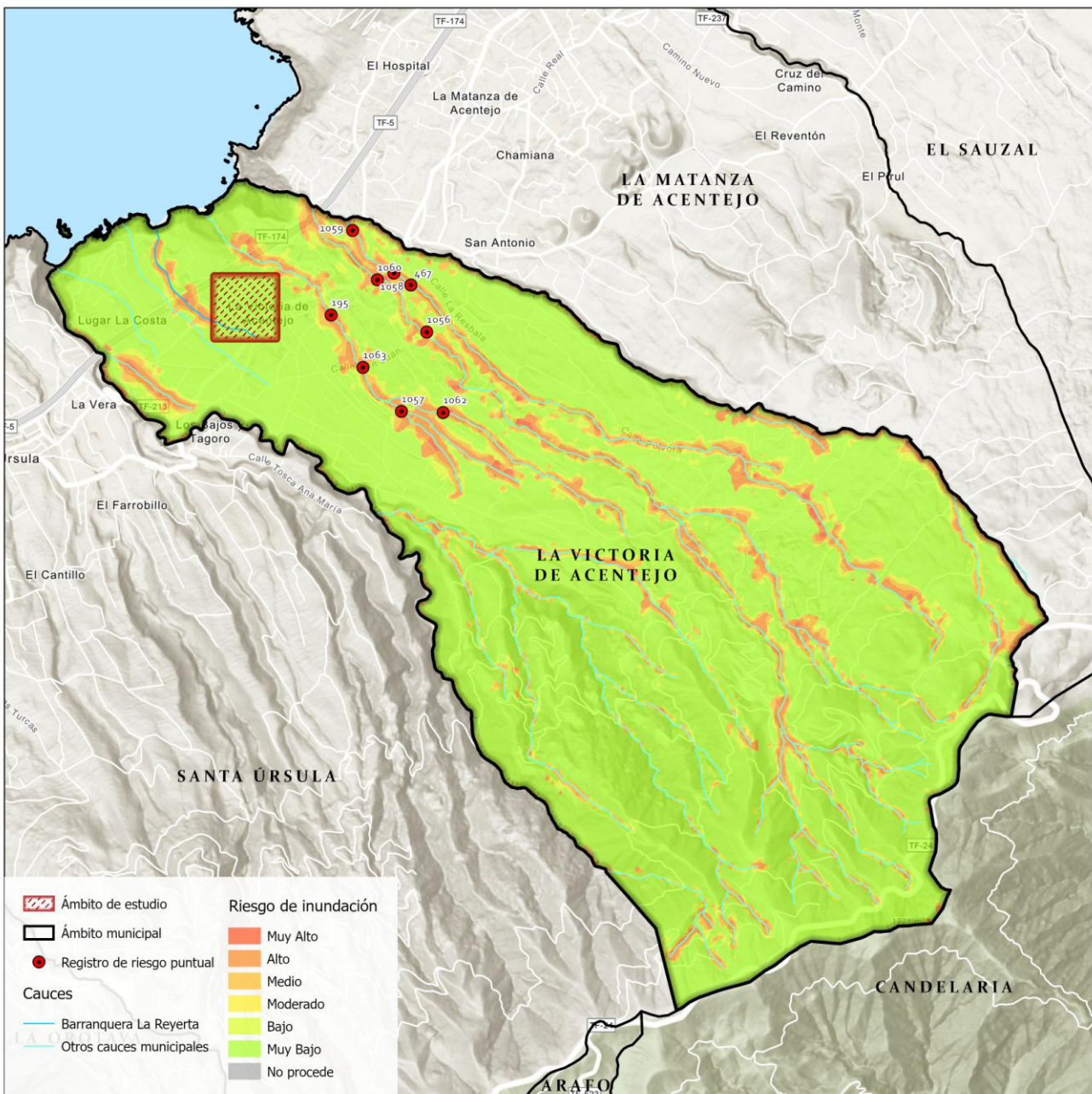


Imagen. Mapa de riesgo de avenidas y puntos registrados por el Plan de Defensa frente a Avenidas. **Fuente:** CIATF

5.11.2. RIESGO DE DESPRENDIMIENTOS

Se ha consultado para el análisis de este tipo de riesgo natural los parámetros utilizados por el Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos de la isla de Tenerife (en adelante, PTEOPRE), adaptándolos a las características del ámbito de la MM de La Victoria de Acentejo. Los parámetros utilizados son la litología y las pendientes. Este análisis por su escala no ofrece resultados relevantes.

La observación en campo resulta más útil en estos casos. De esta manera se observa que no existen riesgos de desprendimientos, dada la ausencia de estructuras susceptibles de generarlos.

No obstante, se debe tener en consideración para la ejecución de la nueva vía y del espacio libre la existencia del talud de origen antrópico, requiriéndose en los proyectos un estudio geotécnico al respecto, a efectos de conocer y garantizar, en su caso, mediante las medidas que correspondan, su estabilidad.

5.11.3. OTROS RIESGOS NATURALES

En relación al riesgo volcánico, la probabilidad de eventos, según el PTEOPR, es Muy Baja. Además, la susceptibilidad ante coladas lávicas o piroclastos de caída es Muy Baja e Insignificante, respectivamente. Por lo tanto, y ante los datos recogidos en el mencionado plan territorial, la posibilidad de que el ámbito se vea afectado por una erupción volcánica es muy baja.

El riesgo de incendios es igualmente bajo, pero se debe tener en consideración el abandono de la actividad agrícola y la consecuente recolonización por especies invasoras. En situaciones meteorológicas adversas podrían generarse situaciones de peligro que afectarán a los bienes y las personas.

5.12. USOS DEL SUELO

Actualmente el ámbito de estudio se encuentra ordenado según lo establecido en las normas subsidiarias (alternativa 0). No obstante, la realidad de los usos actuales no concuerda con lo planificado, principalmente porque no se ha ejecutado la totalidad de la ordenación prevista. Resulta de interés conocer los usos actualmente existentes a efectos de poder plantear en la medida de lo posible, ya que se trata de un suelo urbano consolidado, la mejor adecuación posible de los usos a ordenar en relación con los usos existentes.

Por un lado, en el pasado la mayor parte del ámbito de estudio se utilizaba como zona agrícola, sin embargo hoy en día muchos de los cultivos se encuentran abandonados desde hace cierto tiempo y a estos terrenos no se les da ningún uso, por lo que en ellos se han instalado matorrales de sustitución. Asimismo el colegio y el viario existentes comprenden un área importante dentro del ámbito, conforme a lo previsto en el planeamiento vigente. Otra infraestructura reseñable es el pozo, dedicado en el pasado al servicio y abastecimiento de agua, pero en la actualidad se encuentra en desuso.

Por otro lado, las viviendas y su uso residencial comprenden un aspecto importante dentro del ámbito, ya que permiten el establecimiento de población en su interior. También en el entorno se puede localizar un taller de reparaciones mecánicas (uso industrial), cuya actividad ha originado, a vista de las observaciones de campo, la acumulación de restos de vehículos y basuras, creando así una problemática ambiental al originarse un talud de origen antrópico.

Usos del suelo	Superficie (m ²)	%
Agrícola	9868,26	26,80
Residencial	4611,27	12,52
Industrial	2460,45	6,68
Comunitario (docente)	6589,87	17,89

Infraestructura de transporte (comunicaciones viarias)	4819,98	13,09
Infraestructura de servicio	125,39	0,34
Sin uso	8352,82	22,68
Total	36828,05	100,00

Tabla: Relación de los usos del suelo actuales con su superficie ocupada en metros cuadrado. **Elaboración propia.**

En definitiva, el principal uso al que se dedicaba el ámbito de estudio era el primario, concretamente el agrícola, pero este se ha abandonado en su mayor parte. Otros usos destacables son el residencial, comunitario y el de infraestructuras tanto de transporte como de servicio, al contar el espacio con numerosas viviendas, un colegio, un viario y un pozo abandonado. En menor medida está presente el uso industrial, aunque en este caso no destaca por su importancia en el espacio sino por la problemática que, presumiblemente, ha originado.

5.13. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL

En el ámbito de ordenación se identifican distintas problemáticas ambientales derivadas del desarrollo de las actividades humanas.

El mayor problema ambiental es el acumulo de restos de vehículos, escombros y áridos en una parcela de titularidad privada, y presumiblemente derivados de la actividad económica que ella se desarrolla (reparación de vehículos y chatarra). La acumulación de estos materiales ha llegado a conformar un talud (descrito en el apartado de geomorfología) de considerables dimensiones. Aun sin tener confirmación mediante métodos de valoración contrastables científicamente, es lógico suponer que pueda existir contaminación de los suelos y subsuelo a partir de los restos de los vehículos y otros residuos. El conjunto supone, además, un elemento que distorsiona el paisaje, tanto por la alteración de las formas originales, como por la presencia de algunas edificaciones en mal estado.

El abandono de la actividad agrícola, por otra parte, está derivando en la progresiva colonización por parte de especies invasoras, que lo convierte en un foco de propagación para ambientes de mayor naturalidad. Además debe tenerse en cuenta que bajo situaciones meteorológicas excepcionales (baja humedad y vientos con rachas huracanadas) como la vivida durante febrero del año 2020 en la misma comarca, se puede generar una situación de alto riesgo para las personas y los bienes en caso de incendios.

La existencia del pozo abandonado afecta al entorno desde un punto de vista paisajístico y el deterioro de la edificación supone un peligro por caída de cascotes.

Existen además múltiples impactos sobre el paisaje derivados de algunas infraestructuras, como la torreta de media tensión en la calle de acceso a las instalaciones deportivas del colegio, muros de cierre de parcelas inacabados, entre otros.

Finalmente existe un problema derivado de las características del diseño de la vía de acceso al pozo y al área deportiva del colegio. Al tratarse de un fondo de saco se produce, puntualmente

una acumulación de vehículos que afecta a la calidad ambiental. Paradójicamente fuera del horario escolar ese entorno es inseguro, mal iluminado y alejado de los lugares de paso de los habitantes.



Imagen: Impactos derivados de la actividad antrópica. **Elaboración propia.**

6. IDENTIFICACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y SU CUANTIFICACIÓN

6.1. METODOLOGÍA PARA LA CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

La metodología de valoración de los efectos ambientales previsibles utilizada en esta evaluación ambiental estratégica no sólo está orientada a identificar, mitigar o resolver potenciales impactos y conflictos derivados del desarrollo de las determinaciones de esta Modificación Menor, sino que también definirá las posibilidades para generar procesos de desarrollo urbano equilibrado, en consonancia con las necesidades cambiantes que surgen en un territorio.

El enfoque de la evaluación ambiental estratégica adquiere un carácter global e integrador, dado que se parte de un planeamiento vigente no evaluado ambientalmente, por lo que se evalúa para cada alternativa la totalidad de las determinaciones de ordenación que sufren modificaciones dentro del ámbito.

Para la identificación y valoración de los impactos, se procederá, en primera instancia, a la realización de una valoración cualitativa. Esta valoración se asocia a las determinaciones de la Modificación susceptibles de generar efectos significativos, considerando el valor de cada una de las variables y las determinaciones que pudieran afectarle.

Este enfoque es conforme a los criterios establecidos en el Anexo del Reglamento de Planeamiento de Canarias,

“Se deben identificar las afecciones ambientales significativas sobre las variables del territorio. Una vez detectados los impactos se debe proceder a su descripción cualitativa y su valoración. Este análisis debe realizarse para todas aquellas determinaciones concretas que previsiblemente constituyan la causa de efectos significativos en el medio ambiente (se evitarán las generalidades realizando un análisis particular para cada instrumento de ordenación que se analice).”

Una vez realizada la valoración cualitativa, y seleccionadas aquellas variables que objetivamente puedan ser objeto de afección, se procederá a la valoración cuantitativa del impacto, para lo cual se empleará la metodología propuesta en el Reglamento de Planeamiento de Canarias, y que a continuación se expone sintéticamente.

Los efectos ambientales quedan determinados por un signo y un valor. El signo puede ser positivo si es beneficioso, o negativo si es perjudicial. El valor se establece en función de la magnitud del impacto y su incidencia.

Una vez identificadas las posibles discrepancias, estas deben ser equiparadas a impactos, en los que se necesita tener una valoración cualitativa y cuantitativa. El método consiste en valorar el grado y forma en que un factor ambiental es alterado, realizando una valoración de cada uno de los impactos previstos. Para ello se realiza el **cálculo de la incidencia, la magnitud y la calificación final**.

La incidencia se entiende como la traducción de las características de la afección prevista a un valor estandarizado de las mismas a través de su valoración cualitativa. Por su parte, la magnitud se refiere al alcance espacial, y la calificación final es el resultado de computar los dos parámetros anteriores.

Cálculo de la incidencia:

Para realizar este análisis, en primer lugar, deben analizarse las afecciones previstas en función de los siguientes atributos:

Incidencia	
Signo (positivo o negativo)	Según el impacto sea beneficioso o perjudicial
Inmediatez (directa o indirecta)	Según el impacto sea inmediato o derivado de un efecto primario (o directo).
Acumulación (simple o acumulativo)	Cuando el impacto se manifiesta en un solo factor y no induce efectos secundarios ni acumulativos ni sinérgicos o incrementa su gravedad cuando se prolonga la acción que lo genera.
Sinergia (sinérgico o no sinérgico)	Coexistencia de varios efectos simples que suponen un impacto mayor que la suma simple de ellos
Momento (corto, medio o largo plazo)	Según el impacto sea a corto, medio o largo plazo.
Persistencia (permanente o temporal)	Cuando el impacto supone una alteración de duración indefinida o permanece un tiempo determinado.
Reversibilidad (reversible o irreversible)	Cuando el impacto puede ser asimilado por procesos naturales o no puede serlo o solo después de muy largo tiempo.
Recuperabilidad (recuperable o irreparable)	Cuando el impacto puede eliminarse o reemplazarse por medio de la acción natural o humana o no admite tan reposición.
Periodicidad (periódico o de aparición irregular)	Cuando el impacto se manifiesta de forma cíclica o recurrente o se manifiesta de forma impredecible en el tiempo, debiendo evaluarse en términos de probabilidad de ocurrencia.
Continuidad (continuo o discontinuo)	Cuando el impacto produce una alteración constante en el tiempo o se manifiesta de forma intermitente o irregular.

La incidencia considera los atributos descritos anteriormente, y se calcula asignando un código numérico para las distintas formas que pueda tomar cada atributo, acotado entre un valor máximo para la más desfavorable y un valor mínimo para la más favorable.

A continuación, se detallan los valores que toman las diferentes variables que se deben tener en cuenta para la cuantificación de los impactos:

PERIODICIDAD (pR)	
Periódico	3
No periódico	1

ACUMULACIÓN (A)	
Acumulativo	3
Simple	1

SINERGIA (S)	
Sinérgico	3
No Sinérgico	1

CONTINUIDAD (C)	
Continuo	3
No Continuo	1

MOMENTO (M)	
A corto plazo	3
A medio plazo	2
A largo plazo	1

REVERSIBILIDAD (R)	
Reversible	3
Irreversible	1

RECUPERABILIDAD (Rc)	
Recuperable	3
Irrecuperable	1

PERSISTENCIA (P)	
Permanente	3
Temporal	1

INMEDIATEZ (I)	
Directo	3
Indirecto	1

SIGNO	
Positivo	+
Negativo	-

Hay que señalar que esta tipología de impactos no es excluyente, ya que un mismo impacto puede pertenecer a la vez a dos o más grupos tipológicos.

A partir de la caracterización, se realiza una valoración de la importancia del impacto con la siguiente fórmula:

$$\text{INCIDENCIA} = I + 2A + 2S + M + 3P + 3R + 3Rc + PR + C$$

Cálculo de la magnitud:

La magnitud indica la dimensión espacial de la afección originada por una determinada propuesta de ordenación. Para su cálculo se relaciona la superficie de la variable ambiental afectada por la determinación analizada y el área total la misma existente en el ámbito de aplicación del instrumento de ordenación, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

ÁMBITO XXXX			FACTOR AMBIENTAL XXXX (Con capacidad agraria)
Superficie afectada	Magnitud Cualitativa	Magnitud Cuantitativa	<p>La MAGNITUD corresponde al porcentaje de superficie equivalente afectado por el impacto valorado.</p> <p>MAGNITUD: superficie de suelos con capacidad (agraria) afectados/superficie total de suelos con capacidad (agraria) a nivel municipal x100.</p>
> 50%	Muy Alta	1	
50-25%	Alta	0,8	
25-10%	Media	0,6	
10-1%	Baja	0,4	
< 1%	Muy Baja	0,2	

Tabla. Ejemplo del cálculo de la magnitud.

Calificación final del impacto:

Al fin de cuantificar el impacto ambiental de los parámetros ambientales contemplados en este estudio, la calificación final del impacto se considera en base a los siguientes criterios de valoración:

La calificación final (CF) del impacto es el producto de los valores de incidencia y de la magnitud. Se trata de un valor que oscila entre 0 y 1. De acuerdo con la legislación vigente y la bibliografía existente, se propone la siguiente gradación:

ÁMBITO XXXX	FACTOR AMBIENTAL XXXX
$0,5 \leq CF \leq 1$	Crítico
$0,36 \leq CF \leq 0,5$	Severo
$0,15 \leq CF \leq 0,36$	Moderado
$0 \leq CF \leq 0,15$	Compatible

Tabla: Graduación de la calificación final, producto de la magnitud y los valores de incidencia.

Compatible: cuando no se produce impacto sobre el parámetro ambiental en cuestión o cuando, en caso de ocurrir, se trata de un impacto de poca entidad, es decir, que provoca un deterioro mínimo sobre el mismo que puede ser fácilmente recuperado o paliado por medidas ambientales protectoras, correctoras y/o compensatorias.

Moderado: cuando se produce un impacto sobre el parámetro ambiental que no requiere de la aplicación de medidas ambientales protectoras, correctoras y/o compensatorias intensivas y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales o una recuperación aproximada de las mismas requiere cierto tiempo.

Severo: la magnitud del impacto provoca un deterioro grave sobre el parámetro ambiental afectado y exige la aplicación de medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias intensivas para la recuperación o compensación, que puede conllevar un plazo de tiempo dilatado.

Crítico: la magnitud del impacto es superior al umbral aceptable, produciendo un impacto muy grave sobre el parámetro ambiental afectado, con una pérdida permanente de las condiciones ambientales, sin posible recuperación o aproximación, incluso con la adopción de prácticas o medidas correctoras y/o compensatorias intensivas.

A esta valoración de impactos se añade NULO, reservándose esta última valoración para aquellas variables sobre la que no habrá incidencia ambiental de ningún tipo, quedando justificado en el texto.

Para que el método de evaluación propuesto sea efectivo, cada una de las discrepancias advertidas debe contar con el análisis descrito. De esta manera cada determinación ambiental llevará asociada tantas discrepancias/análisis específicos como variables ambientales se vean afectadas en su ámbito espacial.

La valoración final de cada alternativa responde al sumatorio de las valoraciones individuales realizadas para cada uno de sus ámbitos. Obteniéndose una síntesis de los impactos totales producidos en las alternativas planteadas, con la que se elegirá a la alternativa más favorable por tener un menor número de impactos, que también resulte de menor intensidad.

6.2. IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE LA MODIFICACIÓN POTENCIALMENTE GENERADORAS DE IMPACTO

El planeamiento urbanístico constituye una práctica multidisciplinar cuyo objeto final es la distribución sobre el territorio de la forma más adecuada de las actividades humanas.

La asignación o modificación de usos en el territorio supone la aparición del riesgo de impacto ambiental, por lo que el análisis previo de estas acciones resulta esencial para conocer y prever impactos ambientales sobre el medio ambiente, así como poder definir las medidas correctoras, protectoras y/o compensatorias en caso de considerarse oportunas.

Para poder evaluar los posibles efectos sobre el medio ambiente se deben identificar con claridad aquellas determinaciones del Plan, en este caso Modificación, que potencialmente pudieran generarlos.

El objetivo fundamental que persigue esta Modificación Menor es dotar al área del entorno del Colegio Santo Domingo de un trazado viario que mitigue los problemas de movilidad, actualmente existentes, que afectan no sólo al tráfico rodado, consecuencia de la congestión de vehículos que en determinadas horas se genera por el acceso del alumnado al CEIP Santo Domingo, sino también a la seguridad peatonal máximo teniendo en cuenta que se trata de una zona escolar, lo que, exige un mayor nivel de cautela.

Para el logro de este objetivo se establecen dos grandes grupos de tipos de determinaciones,

Cambios en la clasificación del suelo: Suelo Rústico de Protección Agraria a Suelo Urbano Consolidado.

Se trata de una pequeña franja de SRPA que se reclasifica a urbano consolidado y que es necesaria para ampliar la vía del colegio. Ocupa una superficie variable en función de la alternativa de ordenación, tal y como se observa en la siguiente tabla.

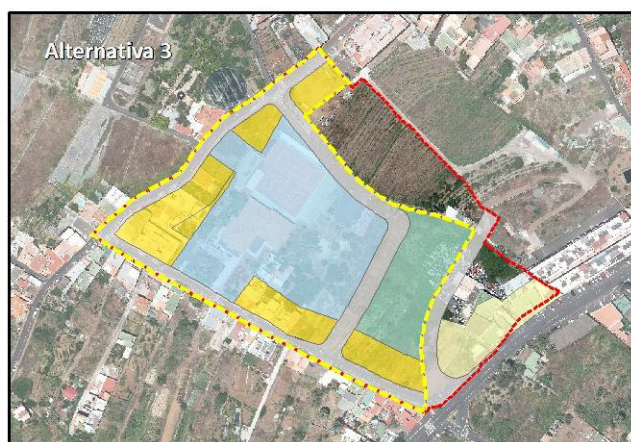
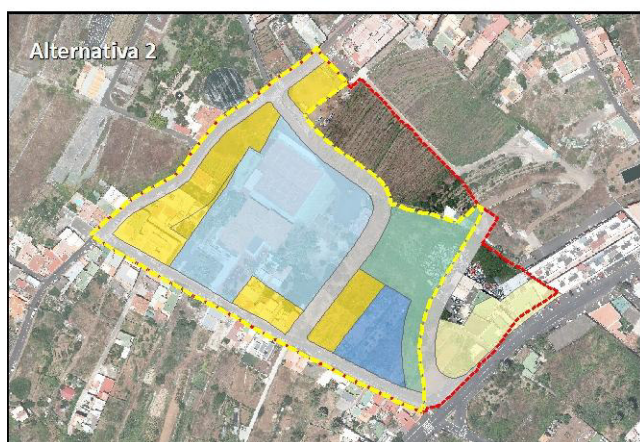
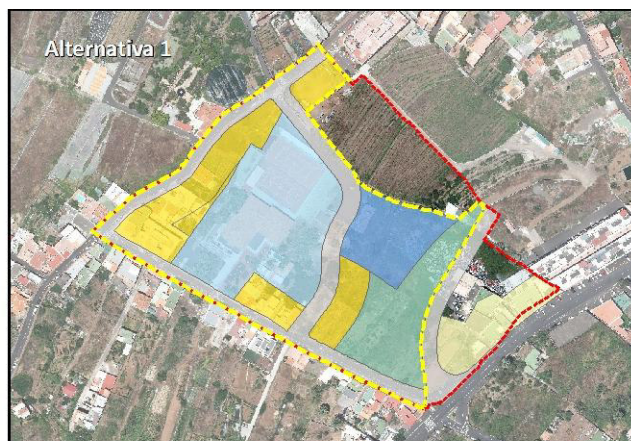
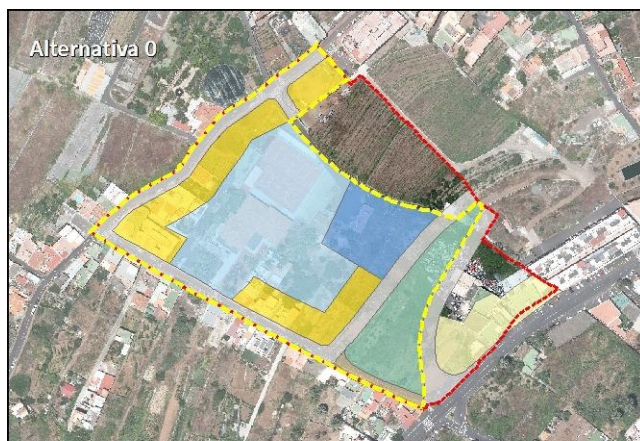
	A0	A1	A2	A3
Superficie de SRPA que pasa SUC. (m²s)	0	501	920	377

La finca afectada tiene una superficie aproximada de 8.436 m^{2s}, por lo que en la alternativa 3, supone un 4,5% de su superficie. En relación al total de los SRPA del municipio la superficie afectada es insignificante.

Esta determinación podría afectar a los cultivos en activo presentes en la parcela objeto de reclasificación, así como al suelo agrario.

Cambios en la calificación del Suelo Urbano Consolidado.

Dentro del ámbito de ordenación, el planeamiento vigente ordena diferentes usos. De acuerdo con los objetivos de la Modificación, se plantea la redistribución espacial de los usos, para poder definir de manera coherente el trazado de la vía.



Planos: Alternativas de ordenación propuestas. Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se expone la diferencias en superficie dedica a cada uso en las distintas alternativas,

COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN					
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)			
		A0	A1	A2	A3
Residencial semiextensiva	Residencial	5.845	5.783	5.754	5.803
	Residencial (espacio libre privado)	0	286	286	280
Total Residencial		5.845	6.069	6.040	6.083
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.196	7.892	9.247	10.570
	Sanitario	2.600	2.730	1.869	
	Espacio libre	3.536	3.957	3.639	3.620
Total equipamiento comunitario		15.332	14.579	14.755	14.190
Comunicación viaria	Peatonal	458	0	0	0
	Viaro rodado	4.496	5.984	6.255	6.235
Total comunicaciones viarias		4.954	5.984	6.255	6.235
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.131	26.632	27.051	26.508

Tabla. Comparativa de superficies de las alternativas de ordenación propuestas. Elaboración propia

Dado que, en términos de la variación de superficie asignada a cada uso en las diferentes alternativas (m²) no existen diferencias sustanciales, e exponen los planos de cada alternativa, en la que la distribución de usos en el espacio, sí tienen diferencias más marcadas.

Estas diferencias afectan especialmente al trazado de la vía, y en función de eso, las afecciones son diferentes en algunas de las variables ambientales. Estas variaciones no son relevantes en el caso de los usos residenciales, pues todas las variantes de ordenación en el sector occidental del ámbito conllevan su plena transformación y no afectan a ningún elemento destacado.

6.3. IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES AMBIENTALES QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS POR LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN. VALORACIÓN CUALITATIVA

En una primera aproximación cualitativa, se trata de identificar las variables que potencialmente pudieran verse afectadas por las determinaciones derivadas de los cambios en la calificación del suelo en base a los criterios establecidos en el anexo del Reglamento de Planeamiento de Canarias, en el que se señala que,

*“Se deben identificar las afecciones ambientales significativas sobre las variables del territorio. Una vez detectados los impactos se debe proceder a su descripción cualitativa y su valoración. **Este análisis debe realizarse para todas aquellas determinaciones concretas que previsiblemente constituyan la causa de efectos significativos en el medio ambiente.**”*

Considerando lo anterior, se observa que, en al menos una de las alternativas planteadas podría haber alguna afección relevante a las siguientes variables ambientales,

- **Edafología:** Esta variable se evalúa de manera pormenorizada dado que existen suelos agrícolas, en uso o en abandono, y podrían existir efectos negativos por su sellado.
- **Vegetación y flora:** Esta variable se evalúa de manera pormenorizada dada la existencia de algunas palmeras canarias en el ámbito de ordenación. Sobre las formaciones vegetales existentes, en principio, no cabe esperar efectos relevantes, dado su nulo interés ambiental.
- **Fauna:** Esta variable se evalúa de manera pormenorizada dada la posibilidad de presencia del búho chico. En todo caso, a medio plazo, con la ejecución del espacio libre la afección es positiva
- **Usos del suelo:** Dada la existencia de usos agrícolas se opta por evaluar en detalle esta variable.

Estas cuatro variables se evalúan cuantitativamente en el apartado siguiente.

Como resultado del análisis anterior, se deduce que existen otras variables del medio sobre las que no se esperan efectos negativos relevantes, o incluso que, dada la existencia de algunos problemas ambientales preexistentes, la ejecución de las determinaciones de la Modificación implica mejoras ambientales.

Dentro del primer grupo de variables ambientales en las que no se identifica ningún tipo de afección (afección nula), o bien esta es irrelevante, se encuentran las siguientes,

Geología-geomorfología.

No existe afección relevante, ya que no se detectan elementos geológicos o estructuras en superficie susceptibles de verse afectadas por las determinaciones de ordenación. El talud de origen antrópico supone una anomalía desde el punto de vista geomorfológico, que será objeto de corrección topográfica con la ejecución del espacio libre.

Clima y cambio climático.

Dada la superficie del ámbito y la tipología de usos previstos, no se esperan efectos sobre el clima presente o futuro. En todo caso, la mejora de la movilidad, asumiendo los criterios del PEMU, con el fomento de formas de transporte no contaminante redundaría en una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero. La revegetación del espacio libre con especies arbóreas propias del piso bioclimático, igualmente es una medida que repercute de manera positiva al servir de sumidero de gases de efecto invernadero. En definitiva, en términos de huella de carbono, esta Modificación, resulta en efectos positivos, y las ya despreciables tasas de emisión en el entorno se verán disminuidas.

Además, como refuerzo de esta línea de actuación, se establecerán medidas de promoción del uso de energías renovables.

Espacios Naturales Protegidos:

No existe afección por no estar el ámbito contenido en ningún espacio de la Red Canaria o de Natura 2000 (incluidos hábitats o especies).

Patrimonio cultural:

No existe afección por no existir en el ámbito de ordenación elementos con valor patrimonial.

Finalmente, cabe exponer aquellas variables ambientales sobre las que las determinaciones de la modificación repercutirán de modo **positivo**.

En el apartado 5.13 se exponen los principales **problemas ambientales e impactos existentes** en el ámbito. El planeamiento mediante la asignación de usos al suelo no resuelve todos estos problemas, pero enfoca la resolución de muchos de ellos. El planeamiento habilita los actos de ejecución, y estos pueden condicionarse a la adopción de determinadas medidas ambientales.

Desde esta Modificación se ha optado por esa vía como fórmula de afrontar, dentro de las limitaciones establecidas por la legislación vigente, los problemas identificados.

La resolución de algunos de los problemas identificados pasan por la aplicación de la legislación vigente, no obstante, desde la presente Modificación se establecen medidas complementarias o de refuerzo, para estimular la búsqueda de soluciones.

A continuación se exponen las variables ambientales sobre las que las determinaciones resultan en efectos positivos. Se apunta en cada caso una explicación del efecto y el problema asociado que se resuelve¹.

Edafología.

Esta variable ambiental, es susceptible de sufrir efectos negativos (tal y como se ha expuesto), pero también puede generarse efectos positivos, dada la muy probable situación de contaminación de suelos existente en el talud antrópico y el entorno de su base. Esta situación se vería corregida con la calificación de ese entorno como espacio libre y vía pública.

Hidrología.

La ejecución del espacio libre y la ampliación del viario contiguo a la trasera del colegio implican la mejora de la canalización de las aguas de escorrentía de la vaguada situada en el extremo oriental del ámbito. De esta manera se acotan aún más, los riesgos derivados de las escorrentías, ya en este momento bajos.

Riesgos naturales.

A pesar de que es una problemática menor, la ordenación propuesta elimina el riesgo de incendios al asignar usos que suponen el desbroce de la vegetación de sustitución presente.

Por su parte, la mejora en la canalización de las aguas de escorrentía supone una mejora con respecto a la situación actual, tal y como se comentó en el punto precedente.

La calificación del entorno del talud como espacio libre y tangencialmente como infraestructura viaria, supone su corrección topográfica. Para evitar la posibilidad de existencia de riesgos de deslizamientos, en particular en el momento de ejecución de las obras, los proyectos de ejecución deberán valorarlo expresamente y, en su caso, aportar las medidas oportunas.

Paisaje.

La implantación de los usos previstos supone la eliminación de buena parte de los impactos de tipo paisajístico existente. La ejecución de la vía y del dotacional, por ejemplo, sustituye la edificación del pozo y la torreta de media tensión, respectivamente.

¹ Estas valoraciones se llevan a cabo para la alternativa 3, por ser la que a raíz de presentar menores efectos ambientales resulta elegida

Calidad ambiental.

Uno de los objetivos básicos de esta modificación trata de solucionar el problema de la congestión en la salida del colegio, y la falta de conectividad del entorno. Con estas actuaciones se mejora el tráfico rodado y se disminuyen los ruidos y las emisiones de gases. Además, el espacio libre dotará a la zona de un área verde y de esparcimiento.

No obstante, cabe reseñar que, puntualmente, se pueden generar molestias durante la fase de obras, inherentes a cualquier proceso constructivo. Dado el carácter de los usos propuestos y las características geológicas, no se esperan grandes movimiento de tierras. Además, existirá una secuenciación de las obras, por lo que la intensidad de los efectos se verá disminuida. En todo caso, en el momento de diseño y ejecución de las obras públicas, se deberán implementar medidas para minimizar esas afecciones, tal y como se expone en el apartado de medidas ambientales.

Población, medio socioeconómico y perspectiva de género.

La mejora de la calidad ambiental del entorno repercute en mejoras en la calidad de vida de la población. Se resuelven además problemas de circulación, y de seguridad en el entorno del pozo, que pasa a ser un lugar abierto y amable para realizar paseos. La ejecución del espacio libre refuerza sustancialmente las mejoras para la población residente, no solo del ámbito, sino de buena parte del municipio.

6.4. VALORACIÓN DETALLADA DE LOS IMPACTOS

En este apartado se concretan cuáles son los impactos, y se procede a valorar su calificación final en base a su magnitud y su incidencia, discriminando entre la fase de obras y de consecución de las mismas.

IMPACTOS SOBRE LOS SUELOS

Tanto derivado de la reclasificación del SRPA a SUC, como de la redistribución de usos, se pueden producir efectos negativos sobre esta variable.

Los suelos del ámbito de estudio se encuentran altamente antropizados y transformados, siendo su importancia ambiental y/o funcional relativamente menor.

Cabe destacar que con cualquiera de las alternativas, se producirá la pérdida irreversible de suelo, ya que sobre él se procederá a la ejecución de los usos propuestos, que en superficie afectada son asimilables, por lo que el grado de afección de las alternativas es el mismo, salvo que la alternativa 3, ya que presenta menor afección a los suelos actualmente clasificados como SRPA, tal y se ha expuesto en apartados precedentes, por lo que resulta más favorable.

Así, los efectos originados sobre el suelo de las parcelas ocupadas son de carácter negativo y la importancia del impacto se considera **Compatible**. No obstante, se establecen medidas correctoras que permitan la reutilización del suelo.

Suelo	Incidencia	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Los suelos se encuentran altamente transformados y antropizados	Signo	-	-	-	-
	Inmediatez	3	3	3	3
	Acumulación	3	3	3	3
	Sinergia	1	1	1	1
	Momento	3	3	3	3
	Persistencia	3	3	3	3
	Reversibilidad	1	1	1	1
	Recuperabilidad	1	1	1	1
	Periodicidad	3	3	3	3
	Continuidad	3	3	3	3
CÁLCULO DE LA INCIDENCIA		35	35	35	35
		0,53	0,53	0,53	0,53
CÁLCULO DE LA MAGNITUD	Superficie				
	Magnitud	0,2	0,2	0,2	0,2
IMPORTANCIA DEL IMPACTO		0,11	0,11	0,11	0,11
		Compatible	Compatible	Compatible	Compatible

Asimismo, existe el riesgo bajo de contaminación química del suelo por la posibilidad de derrames de aceites y otros hidrocarburos empleados por la maquinaria durante la fase constructiva, por lo que en el apartado de medidas ambientales se establecen medidas ambientales al respecto.

IMPACTOS SOBRE LA VEGETACIÓN Y FLORA

Como ya se ha mencionado el ámbito de estudio se encuentra totalmente antropizado y la vegetación existente en el área es de sustitución como consecuencia del abandono de la actividad agraria. También se ha constatado la presencia de especies exóticas invasoras y el uso de herbicidas en una de las parcelas con el fin de mantener los suelos libres de vegetación. Por lo que desde el punto de vista florístico, la zona de estudio carece de interés, salvo por la presencia de varios ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y el Jardín Canario del colegio.

Cabe resaltar que el efecto sobre todas las alternativas es el mismo, pero no las zonas afectadas. En la alternativa 3 (la elegida), la ordenación integra la palmera canaria presente en el trazado, por lo que se estima idónea. La otra palmera adulta, se integra en el espacio libre en todas las alternativas. Por otro lado, la alternativa 1 supone la afección al Jardín Canario del colegio, por lo que la alternativa no solo afecta a las formaciones vegetales autóctonas plantadas sino también a la educación ambiental de los alumnos mediante la eliminación de este jardín, pues no podrían usarlo como aula medioambiental.

La valoración cuantitativa resulta en un efecto de signo negativo, y la importancia del impacto se considera **Compatible**, en todos los casos, no obstante, las valoraciones cualitativas apuntadas hacen de la alternativa 3 la óptima desde un punto de vista ambiental.

Flora y Vegetación	Incidencia	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Se trata de una zona transformada que carece de elementos florísticos de interés, salvo las palmeras canarias y el Jardín Canario del colegio	Signo	-	-	-	-
	Inmediatez	3	3	3	3
	Acumulación	1	1	1	1
	Sinergia	1	1	1	1
	Momento	2	2	2	2
	Persistencia	3	3	3	3
	Reversibilidad	1	1	1	1
	Recuperabilidad	1	1	1	1
	Periodicidad	3	3	3	3
	Continuidad	3	3	3	3
CÁLCULO DE LA INCIDENCIA		30	30	30	30
		0,38	0,38	0,38	0,38
CÁLCULO DE LA MAGNITUD	Superficie				
	Magnitud	0,2	0,2	0,2	0,2
IMPORTANCIA DEL IMPACTO		0,076	0,076	0,076	0,076
		Compatible	Compatible	Compatible	Compatible

Por otro lado, y con carácter general, se entiende que a largo plazo los efectos son positivos porque se elimina la presencia de especies invasoras. Y además, el espacio libre supone una oportunidad para generar un lugar con vegetación autóctona adecuada al entorno, en el que la fauna, especialmente la avifauna, encuentre un espacio de alimentación y cría.

IMPACTOS SOBRE LA FAUNA

Las alteraciones sobre la fauna se derivan de la ocupación y transformación de las parcelas en las que se van a implantar las instalaciones, aunque actualmente el suelo se encuentra antropizado, transformado y ha abandonado su actividad agrícola, lo que limita la presencia de fauna en la zona, especialmente de la avifauna.

Como se ha mencionado en apartados anteriores podría estar presente en el ámbito de estudio el Búho Chico (*Asio otus canariensis*), ya que suele encontrarse de forma común en las inmediaciones de terrenos urbanos en el ámbito rural. Pero no anida en las zonas urbanas, sino que prefiere pequeñas cuevas y grietas en paredes de barrancos y riscos, el interior de cardones y zarzas, madrigueras de conejos o nidos viejos de cuervo o gavián, por lo que el ámbito de estudio no se identifica como una posible zona de nidificación de la especie, sino más bien de tránsito.

Esta especie está bien distribuida por todo el archipiélago, por lo que su presencia no se ve alterada por las determinaciones de la ordenación. Sin embargo, puede cambiar sus hábitos durante la fase de construcción debido a la emisión de ruidos, pero al tratarse de un ave nocturna, es posible que no se vea alterada su rutina de caza. Además los actos de ejecución de las obras no tendrán lugar todos al mismo tiempo, por lo que disminuye la afección.

Los efectos, por tanto, de la nueva construcción, sobre la comunidad faunística no son importantes, con lo que el impacto final se considera **Compatible**. Asimismo, el efecto sobre todas las alternativas es el mismo, a pesar de que el trazado de la vía sea distinto según la alternativa, ya que las afecciones no cambian.

Fauna	Incidencia	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Se trata de una zona antropizada y transformada que apenas cuenta con fauna de interés	Signo	-	-	-	-
	Inmediatez	3	3	3	3
	Acumulación	1	1	1	1
	Sinergia	1	1	1	1
	Momento	2	2	2	2
	Persistencia	1	1	1	1
	Reversibilidad	3	3	3	3
	Recuperabilidad	3	3	3	3
	Periodicidad	3	3	3	3
	Continuidad	3	3	3	3
CÁLCULO DE LA INCIDENCIA		36	36	36	36
		0,56	0,56	0,56	0,56
CÁLCULO DE LA MAGNITUD	Superficie				
	Magnitud	0,2	0,2	0,2	0,2
IMPORTANCIA DEL IMPACTO		0,11	0,11	0,11	0,11
		Compatible	Compatible	Compatible	Compatible

Por otro lado, el espacio libre supone una oportunidad para generar un lugar, en donde la fauna, especialmente la avifauna, encuentre un espacio de alimentación y cría, por lo que a medio o largo plazo los efectos sobre la avifauna serán positivos.

IMPACTOS SOBRE LOS USOS DEL SUELO

Como ya se ha dicho anteriormente, la realidad de los usos actuales no concuerda con lo planificado, ya que no se ha ejecutado la totalidad de la ordenación prevista. Aún así los únicos usos existentes con cierta significancia ambiental son los agrícolas. Sin embargo, excluyendo la pequeña fracción de Suelo Rústico de Protección Agraria (SRPA) que pasa a Suelo Urbano Consolidado (SUC), los usos previstos para esas parcelas era su transformación urbanística. De hecho la dinámica de transformación de los mismos ha tendido al abandono progresivo y colonización por especies vegetales invasoras.

Al comparar por alternativas la superficie de SRPA afectada que pasa a SUC, la alternativa 3 (la elegida) es la que presenta una menor superficie de afección con 377 m², mientras que la alternativa 2 es con diferencia la que conlleva una mayor superficie de afección con 920 m², estando entre medias la alternativa 1 con 501 m². Por ello, la alternativa 3 es la más favorable ambientalmente teniendo en cuenta la superficie afectada de SRPA.

	A0	A1	A2	A3
Superficie de SRPA que pasa SUC. (m²s)	0	501	920	377

Asimismo, la evaluación de los cambios en los usos del suelo se justifica porque en alguna de las alternativas podría existir alguna afección a las instalaciones del colegio en las que se instala el jardín y los huertos escolares.

Con el desarrollo de esta Modificación Menor los usos ejecutados de residencial y dotacional (colegio) se mantienen. El resto de usos, en líneas generales, se mantienen en relación a la alternativa 0. Únicamente se plantea una redistribución espacial de los mismos, que puede afectar de manera diferenciada a los usos preexistentes. En ese sentido debemos indicar que hay dos alternativas (2 y 3) que mejoran la movilidad sustancialmente y disminuyen la presión sobre la calle Pedrera, siendo más factible la alternativa 3 al afectar a una menor superficie agrícola. Por otro lado, la alternativa 1 afecta a las infraestructuras del colegio, concretamente al Jardín Canario y a los huertos escolares, lo que podría suponer la pérdida de estos espacios y no posibilidad de educar ambientalmente a los alumnos empleando como herramienta el espacio del jardín y las especies autóctonas allí plantadas.

Usos del Suelo	Incidencia	Alternativa	Alternativa	Alternativa	Alternativa
		0	1	2	3
Los usos del suelo no reflejan la realidad existente	Signo	-	-	-	-
	Inmediatez	3	3	3	3
	Acumulación	3	3	3	3
	Sinergia	1	1	1	1
	Momento	1	1	1	1
	Persistencia	3	3	3	3
	Reversibilidad	3	3	3	3
	Recuperabilidad	3	3	3	3
	Periodicidad	3	3	3	3
	Continuidad	3	3	3	3
CÁLCULO DE LA INCIDENCIA		45	45	45	45
		0,82	0,82	0,82	0,82
CÁLCULO DE LA MAGNITUD	Superficie				
	Magnitud	0,2	0,2	0,2	0,2
IMPORTANCIA DEL IMPACTO		0,16	0,16	0,16	0,16
		Moderado	Moderado	Moderado	Moderado

La importancia del impacto se estima **Moderada** en todos los casos. No obstante, por las razones apuntadas la alternativa 3 resulta menos impactante.

Por su parte, la ejecución de la vía y del espacio libre, implica la restauración ambiental de un espacio ampliamente degradado, con efectos ambientales positivos.

6.5. SÍNTESIS DE LA VALORACIÓN GLOBAL DE LOS EFECTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES

SÍNTESIS DE LA VALORACIÓN GLOBAL DE LOS EFECTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES.					
Variables	Signo	Calificación final			
		A0	A1	A2	A3
Geología-geomorfología	NP	NULO	NULO	NULO	NULO
Hidrología	+				
Suelos	-	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Clima y cambio climático	NP	NULO	NULO	NULO	NULO
Calidad ambiental	+				
Vegetación y flora	-	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Fauna	-	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
Paisaje	+				
Patrimonio cultural	NP	NULO	NULO	NULO	NULO
Población, medio socioeconómico y perspectiva de género	+				
Espacios Naturales Protegidos	NP	NULO	NULO	NULO	NULO
Riesgos	NP	NULO	NULO	NULO	NULO
Usos del suelo	-	MODERADO	MODERADO	MODERADO	MODERADO

Tabla: Síntesis de la valoración global de los efectos sobre las variables ambientales de las alternativas de ordenación.
Elaboración propia.

En todas las alternativas se observa que predominan los efectos positivos o de efecto nulo. Los negativos son únicamente cuatro y de escasa significancia.

De esos últimos, y desde un punto de vista del análisis cuantitativo, las alternativas no ofrecen resultados diferenciados, dada la metodología utilizada, que no permite identificar las sutiles diferencias espaciales de la distribución de usos entre alternativas. Son los matices de carácter cualitativo los que ofrecen diferencias que permiten elegir entre una u otra alternativa. En ese sentido, es la alternativa 3 la que ofrece mejores soluciones a los problemas ambientales preexistentes, y genera menos afecciones de carácter negativo.

Los motivos de la selección de la **alternativa 3** como óptima desde un punto de vista ambiental son los siguientes:

- Menor superficie reclasificada de SRPA a SUC, y por lo tanto afección a los suelos y cultivos presentes en la parcela afectada.
- A diferencia de otras alternativas, no afecta al jardín canario del colegio.
- Respeto la existencia de palmeras canarias adultas en el ámbito y las integra en la ordenación.

7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

7.1. PLANES SECTORIALES

No se ha encontrado existencia de planes sectoriales que afecten de alguna manera al ámbito estudiado, razón por la que no cabe identificar los efectos previsibles de la Modificación Menor en este apartado

7.2. PLANES TERRITORIALES

Igual que en el caso anterior, no se han encontrado planes territoriales que afecten de al ámbito estudiado, razón por la que no cabe identificar los efectos previsibles de éstos en la Modificación Menor.

8. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL APLICABLE

8.1. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

A la presente modificación menor le corresponde la aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada en virtud de lo establecido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que establece:

“Artículo 6.- Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica:

1. *Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*
 - a) *Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,*
 - b) *Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*
 - c) *Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.*
 - d) *Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.*
2. *Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:*
 - a) *Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.*
 - b) *Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*
 - c) *Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.”*

Asimismo, la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, establece en el artículo 86, correspondiente a la evaluación ambiental estratégica, lo siguiente:

1. *“La aprobación, modificación sustancial y adaptación de los instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística se someterán al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, en los términos contemplados en la legislación básica estatal y en la presente ley.*
2. *En el marco de la legislación básica del Estado, serán objeto de evaluación estratégica simplificada:*
 - d) *Los instrumentos de ordenación que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*
 - e) *Las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación.*

(...)”

8.2. TRÁMITES DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

La evaluación ambiental simplificada comienza con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental al órgano ambiental, por parte del promotor del plan, a la que deberá acompañar el borrador del plan y el documento ambiental estratégico. Recibida la solicitud, junto con la documentación presentada, el órgano ambiental deberá actuar conforme a los artículos 29.4 y 17 del Reglamento de Planeamiento de Canarias.

Posteriormente, el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el Documento Ambiental Estratégico y el Borrador del Plan, que deberán pronunciarse en un plazo máximo de 45 días hábiles desde la recepción de la solicitud del informe.

Tras lo anterior, solo resta la emisión, por parte del órgano ambiental, del informe ambiental estratégico en un plazo de cuatro meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar.

8.3. CONTENIDO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El contenido del documento ambiental estratégico es el que se desglosa en el artículo 29 de la Ley 21/2013 y en el Capítulo II del Anexo del Reglamento de Planeamiento de Canarias, que deberá abordar la siguiente información:

- a) Objetivos de la planificación

- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables
- c) El desarrollo previsible del plan o programa
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes de desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsibles, y si procede, su cuantificación.
- f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes
- g) La motivación de la aplicación de procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas
- i) Las medidas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
- j) Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

9. MOTIVACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La alternativa 0 no resuelve los actuales problemas de movilidad que se generan en el entorno del CEIP Santo Domingo, estando su completo desarrollo y la peatonalización del primer tramo de la calle Pedrera fuertemente condicionado por la futura materialización de la vía de enlace con la autopista, a todas luces no prevista en un corto plazo de tiempo. Por tanto, resulta necesaria una reconsideración del sistema viario en dicho ámbito que ofrezca una alternativa de movilidad segura y accesible para las personas que acuden al colegio y que pueda acometerse en un plazo razonable.

Las alternativas 1, 2 y 3 tienen como finalidad principal la creación de un circuito de circulación, en el entorno del CEIP Santo Domingo, para mejorar la seguridad de vehículos y peatones y la fluidez del tráfico formulando distintos trazados viarios que, implícitamente, conlleva la reestructuración interna de la zonificación de usos previstos de su ámbito de ordenación.

Como puede comprobarse, en la tabla comparativa de superficies de las distintas alternativas, la alternativa 3 es la que menor afectación de suelo comporta con una superficie de 26.508 m²s, seguida de las alternativa 1 y 2, con una superficie de 26.632 m²s y 27.051 m²s respectivamente.

Por otro lado, la superficie a expropiar para la ejecución de la vía y los espacios libres y equipamientos previstos, asciende, en la alternativa 0, a 8.897,07 m²s; en la alternativa 1, a 8.966,69 m²s; en la alternativa 2, a 9.273,47 m²s y en la alternativa 3, a 8.266,42 m²s.

Aunque en las tres alternativas se supera el umbral mínimo de superficie de equipamiento y espacio libre previsto en el planeamiento vigente para el ámbito de actuación (12.997 m²s), la alternativa que mayor superficie destina al conjunto de estos sistemas generales es la alternativa 2, con un total de 14.755 m²s, seguido de la alternativa 1, con 14.579 m²s, y por último, la alternativa 3, con una previsión de 14.190 m²s. No obstante, en lo que respecta al sistema general de espacio libre, es la alternativa 1 la que destina mayor superficie, con una superficie de 3.957 m²s, seguido de las alternativas 2 y 3, con 3.639 m²s y 3.620 m²s respectivamente.

En relación al trazado viario, si bien la alternativa 1 representa un menor consumo de suelo (5.984 m²s), presenta un trazado más sinuoso que las alternativas 2 y 3, que destacan por su trazado más ortogonal. Entre estas dos últimas alternativas, la 3 es la que destina a comunicaciones viarias una menor superficie de suelo, 6.235 m²s, frente a los 6.255 m²s de la alternativa 2. Pese a estas diferencias, las alternativas 1 y 2 proponen el mismo esquema de sección viaria en todo su trazado, con aceras y bandas de estacionamientos a ambos lados del carril de circulación, mientras que en la alternativa 3 modifica esta sección en el tramo de vía paralelo a la fachada trasera del colegio, en la que se elimina una banda de aparcamientos en línea para dotar de aceras de mayor sección con el objeto de garantizar la seguridad peatonal.

COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN						
Zona	Uso principal	Superficie (m ² s)				Sup. miming NNSS (m ² s)
		A0	A1	A2	A3	
Residencial semiextensiva	Residencial	5.845	5.783	5.754	5.803	
	Residencial (espacio libre privado)	0	286	286	280	
Total Residencial		5.845	6.069	6.040	6.083	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.196	7.892	9.247	10.570	7.432
	Sanitario	2.600	2.730	1.869		2.350
	Espacio libre	3.536	3.957	3.639	3.620	3.215
Total equipamiento comunitario		15.332	14.579	14.755	14.190	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	458	0	0	0	
	viario rodado	4.496	5.984	6.255	6.235	
Total comunicaciones viarias		4.954	5.984	6.255	6.235	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.131	26.632	27.051	26.508	

Tabla: Comparativa de superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativas 0,1, 2 y 3. **Elaboración propia**

La alternativa 3 se postula como la mejor de las alternativas, dado que, otorga continuidad al planeamiento y permite configurar un espacio libre entre la carretera TF-217 y la calle trasera al colegio Santo Domingo, creando un entorno amigable al colegio, potenciando los itinerarios peatonales y la conectividad entre las paradas de guaguas situadas en la carretera. Además, posibilita la creación de un segundo acceso al colegio a través de sus canchas deportivas, en condiciones de seguridad para el alumnado, y permite el crecimiento de sus instalaciones en función de las demandas municipales con un mayor grado de flexibilidad de usos.

Por otro lado, teniendo en cuenta que las guaguas tienen dificultades para acceder al centro educativo a través de la calle Pedrera, la alternativa 3 permite disponer de una zona de estacionamiento de guaguas en la parcela de equipamiento anexa al colegio, junto a la calle Santo Domingo, de la que partan itinerarios seguros para el alumnado.

Asimismo, en términos de gestión, comporta un menor gasto de obtención de suelo para la ejecución de las parcelas de equipamiento comunitario que las restantes alternativas.

A esta justificación de carácter técnico hay que sumarle la valoración ambiental de las alternativas, tal y como se describe en apartados precedentes, y que concluye la **alternativa 3** es la óptima desde un punto de vista ambiental por los siguientes motivos:

- Menor superficie reclasificada de SRPA a SUC, y por lo tanto afección a los suelos y cultivos presentes en la parcela afectada.
- A diferencia de otras alternativas, no afecta al jardín canario del colegio.
- Respeto la existencia de palmeras canarias adultas en el ámbito y las integra en la ordenación.

A tenor de los argumentos expuestos, y de la ponderación y valoración de alternativas efectuadas, se ha optado por seleccionar el modelo de ordenación propuesto en la alternativa 3 y que se recoge en el plano OEP-2 Clasificación del suelo y Usos Pormenorizados.

RESIDENCIAL

- Residencial intensiva
- Residencial semi-extensiva

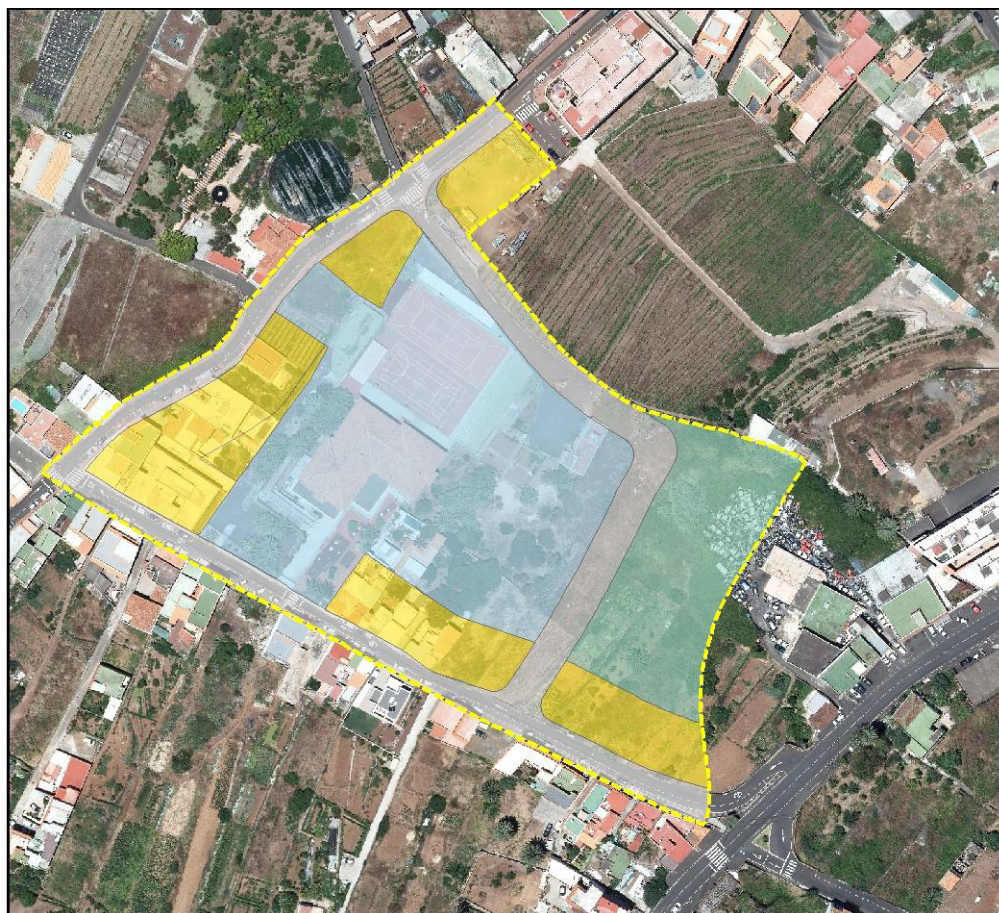
EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

- Equipamiento comunitario
- Espacio libre público

COMUNICACIONES VIARIAS

- Viaro rodado

- Suelo Urbano Consolidado



Plano: Clasificación del suelo y usos pormenorizados. **Elaboración propia**

10. MEDIDAS AMBIENTALES PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

En este apartado se desglosan las medidas de mejora ambiental que se proponen para la prevención, minimización, corrección y/o compensación de los efectos sobre el entorno de actuación de la Modificación Menor.

La correcta planificación del proyecto de la Modificación Menor a ejecutar, valorando las características actuales del medio en el que se desarrolla, condicionadas por el alto grado de antropización por los usos desarrollados como agrícola y urbano, aspecto que podrá asegurar la integración de las obras proyectadas. Sin embargo, las medidas correctoras y protectoras que se citan a continuación pueden disminuir en cierta medida las posibles alteraciones causadas al medio.

Estas medidas a tener en cuenta se van a encuadrar en los grupos de:

- **Medidas preventivas:** son las que se entienden como aquellas medidas encaminadas a evitar o minimizar las afecciones generadas por el desarrollo de la Modificación Menor, y el funcionamiento de las instalaciones futuras, además de garantizar el cumplimiento de las especificaciones incluidas en el proyecto y la legislación vigente.
- **Medidas protectoras y correctoras:** su objetivo es tanto proteger los valores presentes, como la recuperación total o parcial de las condiciones existentes antes de la realización del proyecto mediante actuaciones concretas no contempladas inicialmente en el mismo.

En este momento procedimental las medidas que se exponen tienen carácter propositivo a falta de su validación por parte del órgano ambiental. De ser estimadas total o parcialmente, o incluso modificadas o complementadas, estas se incorporarán al cuerpo normativo de la Modificación en el documento para la Aprobación Inicial.

10.1. MEDIDAS PREVENTIVAS

Medidas para la reducción de riesgos:

- Los proyectos de ejecución del viario y del espacio libre contendrán una valoración de la estabilidad del talud antrópico por parte de un técnico especializado. En su caso la ejecución de las obras estará supeditada a la garantía de estabilidad. Esta medida se establece sin perjuicio de la necesidad de restaurar ambientalmente el talud y su entorno.
- Los proyectos de ejecución tanto los de la ampliación y prolongación de la vía trasera del colegio, como el del espacio libre, deberán garantizar la conservación, y en su caso, mejora, del encauzamiento existente. La sección del mismo deberá

calcularse para los caudales máximos esperados de acuerdo con la legislación vigente.

Medidas para la integración de las palmeras canarias en la ordenación:

- Como medida ambiental y a fin de garantizar la protección de las palmeras canarias, el desarrollo de la ordenación deberá integrar las dos palmeras de gran porte incluidas en el inventario y que se exponen en la imagen. La afectada por la infraestructura viaria se preservará mediante la adecuación de la acera, o cualquier otra técnica viable. En el caso de la situada en el futuro espacio libre se preservará y se integrará en el mismo.



Plano: Identificación de las palmeras afectadas. Elaboración propia.

10.2. MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS

Medidas para la protección de los suelos:

- Los actos de ejecución deberán garantizar la retirada de las tierras con potencial de aprovechamiento agrícola para su reutilización, bien en otros espacios agrícolas, bien en espacios libres.

- Los proyectos de ejecución de las obras públicas establecerán la necesidad de hacer un seguimiento por parte de un técnico competente sobre los posibles vertidos accidentales. En caso de haberse producido, el técnico responsable establecerá las medidas pertinentes de acuerdo al caso.
- El desarrollo y ejecución de las determinaciones de ordenación relativas al espacio libre y prolongación de la vía trasera al colegio estarán condicionadas a la restauración ambiental del entorno afectado por el talud antrópico y el espacio localizado entre su base y el pozo.

Medidas para mitigar el cambio climático y de reducción de la huella de carbono:

- Las administraciones públicas promoverán la instalación de fuentes de energía renovable en los edificios públicos (colegio y nuevos dotacionales no ejecutados).
- En los espacios calificados como dotacional se reservará un espacio para la recarga de vehículos eléctricos.
- Se valorará la instalación de luminarias alimentadas con energía solar.

Medidas para la protección de la vegetación:

- Las palmeras jóvenes presentes en el ámbito se deberán trasplantar a los espacios libres o jardines del municipio.
- La vegetación a utilizar en los espacios libres deberá estar adaptada a las condiciones climáticas del ámbito. Se optará preferentemente por especies arbóreas propias del piso termófilo, tales como palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), dragos (*Dracaena draco*), sabinas canarias (*Juniperus turbinata ssp. canariensis*) y como acompañantes Guaidil (*Convolvulus floridus*), granadillo (*Hypericum canariense*) y verode (*Kleinia neriifolia*), entre otros.

Medidas para la protección de la fauna.

- En el espacio libre y espacios ajardinados previstos, se propone la siembra de especies arbóreas y arbustivas propias del lugar, para que puedan servir de protección y de hábitat para las aves. Asimismo, también se recomienda la colocación de bebederos para aves.
- Previo a ejecutar las obras un técnico ambiental deberá realizar una visita de campo con el fin de detectar la posible presencia del Búho Chico, y en caso afirmativo se debe comunicar a las autoridades competentes dicha incidencia y estudiar la posibilidad de realizar un estudio específico de las afecciones sobre la especie en función del espacio que habite y posteriormente seguir las recomendaciones del experto o técnico ambiental.

En relación a la calidad ambiental

- Se deberán cumplir los estándares fijados en la legislación vigente, que se establecerán en los pliegos técnicos de cada uno de los proyectos de ejecución.
- Evitar la ejecución de las obras públicas previstas en periodos de actividad escolar.

11. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL CONSIDERANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO

El Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) propuesto tiene un carácter muy básico, como no debe ser de otra manera, por la naturaleza de la Modificación Menor, así como por las características del territorio sobre el que se propone.

11.1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El objetivo del Programa de Vigilancia Ambiental es el establecer la forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Documento Ambiental Estratégico.

Para ello, se hace necesaria tanto la planificación sistemática de las labores de seguimiento ambiental, como de una organización de la información necesaria para el estudio de la evolución de los impactos medioambientales.

Con el establecimiento de este Plan de Vigilancia Ambiental, se pretende comprobar la realización de las medidas protectoras y correctoras propuestas, proporcionar información inmediata acerca de los valores críticos fijados para los indicadores de impactos preseleccionados, proporcionar información a usar en la verificación de los impactos identificados y, por último, proporcionar información acerca de la efectividad de las medidas correctoras propuestas.

Además, se pretende controlar la aparición de impactos ambientales no previstos, con el fin de reaccionar a tiempo y plantear las medidas de protección, corrección y compensación de impactos que se puedan detectar con posterioridad.

Del mismo modo, el PVA podrá incluir cuantas consideraciones estime el órgano ambiental competente.

11.2. ETAPAS DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Este Programa de Vigilancia Ambiental se estructura en base a cuatro etapas que se señalan a continuación:

- **Verificación:** es la etapa en la que se comprueba que se han adoptado todas las medidas correctoras propuestas en el Estudio Ambiental.
- **Seguimiento y control:** se comprueba el funcionamiento de las medidas correctoras en relación a los impactos previstos, para lo que se especifican las relaciones “causa-efecto” detectadas, los indicadores de impacto a controlar y las campañas de medidas a realizar, fijando la periodicidad de estas últimas y la metodología a seguir.

- **Redefinición del PVA:** en esta etapa se asegura la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquellos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad y de los impactos no previstos que aparezcan; pudiéndose modificar la periodicidad, incluso eliminar la necesidad de efectuar las mediciones propuestas en función de los resultados que se vayan obteniendo, se hayan adoptado o no medidas correctoras.
- **Emisión y remisión de informes:** etapa en la que se especifica la periodicidad de la emisión de los informes y su remisión al Órgano Sustantivo y Ambiental.

En la etapa de verificación se comprueba la implantación de medidas correctoras, y en la etapa de seguimiento y control se realizan los controles entendiendo estos controles como herramientas de comprobación del funcionamiento de las medidas correctoras y protectoras.

En la etapa de redefinición, tras la valoración de los datos obtenidos en las fases anteriores, se pueden establecer nuevas medidas correctoras o protectoras, y si fuese necesario, la exclusión de alguna de ellas.

En la etapa de emisión y remisión de informes, se elaboran los informes en función de los factores ambientales, para su posterior remisión al órgano sustantivo y ambiental siguiendo la periodicidad establecida.

11.3. INDICADORES DEL IMPACTO Y PARÁMETROS DE CONTROL

La realización del seguimiento se basará en la formulación de indicadores que proporcionarán la forma de estimar, de manera simple y cuantificada la realización de las medidas previstas y sus resultados. Pueden haber dos tipos de indicadores, aunque ambos no siempre tienen sentido para todas las medidas:

- a) **Indicadores de realización (etapa de verificación):** miden la aplicación y ejecución de las medidas correctoras.
- b) **Indicadores de eficacia (etapa de seguimiento y control):** miden los resultados obtenidos con la aplicación de la medida correctora oportuna.

Los parámetros que se tendrán en cuenta para el control en el Programa de Vigilancia Ambiental son:

- La no afección al suelo externo al ámbito de obras, comprobando en todo momento la señalización del perímetro.
- Reutilización de los materiales aprovechables en las acciones a desarrollar y adaptación en lo máximo posible permitido por el desarrollo del uso propuesto a la topografía original del terreno.
- La emisión de partículas de polvo, ruido y vibraciones provocadas en la fase de obras, que puedan afectar a la atmósfera, y en especial a residentes y usuarios de la zona, así como al ámbito de estudio y a su entorno.

- La retirada, acopio y gestión de la tierra vegetal y del material geológico presentes en el ámbito objeto de la MM.
- El tráfico de la maquinaria pesada durante la fase de obra.
- Clasificación, separación, retirada y transporte a vertedero autorizado de los residuos generados por las obras.
- La situación de acopios de materiales y la maquinaria, impidiendo que se sitúen fuera del ámbito de actuación.
- La retirada de cualquier vertido accidental de aceite o combustible por una empresa autorizada para su correcta gestión.
- Valor cero en el número de especies exóticas invasoras botánicas a utilizar en futuros ajardinamientos.
- Posibilidad de incorporar las prescripciones que pueda indicar la Consejería de transición ecológica, lucha contra el cambio climático y planificación territorial del Gobierno de Canarias, al ser este PVA un documento abierto, capaz de incorporar nuevos parámetros ambientales.

Cada uno de estos factores ha sido contemplado en un capítulo anterior y se ha determinado una serie de medidas correctoras y protectoras adecuadas para reducir, eliminar o compensar su efecto negativo.

Cabe elaborar un Programa de Seguimiento y Control para comprobar y valorar tanto la realización como el buen funcionamiento de cada una de las Medidas Correctoras propuestas, además de obtener una información inmediata acerca de los valores críticos fijados, entre otros.

11.4. ETAPA DE VERIFICACIÓN Y ETAPA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

De forma particular e independiente a la aparición de otros aspectos ambientales que surjan durante la redacción del proyecto, deberá controlarse el cumplimiento de las medidas enunciadas en el capítulo correspondiente a las medidas protectoras y correctoras. En todo caso las propias de la fase de obras se definirán específicamente para cada proyecto, aunque en este momento se apunten como mera referencia.

Protección del suelo

- Se controlará la correcta adecuación y señalización de las zonas de acopio de materiales, e instalaciones auxiliares, así como la localización y acondicionamiento del área de almacenamiento de sustancias y residuos peligrosos. Asimismo, se comprobará la correcta ubicación y gestión de los residuos generados en la obra.
- Se controlará que todos los productos peligrosos tengan un tratamiento adecuado a su naturaleza.

- Se controlará y se tomarán las medidas necesarias ante posibles derrames de productos peligrosos durante la fase de obra.

Control de los niveles de ruidos

- Se controlará que no se emitan ruidos fuera de los previstos según los trabajos desempeñados, o que se concentren fuera de las horas definidas.
- Realización de mediciones de ruidos.

Protección de la atmósfera

- Seguimiento y control de las inspecciones técnicas de la maquinaria de obra.
- Se realizarán riegos periódicos para minimizar las partículas de polvo en suspensión.
- Las cargas de los camiones deben ir cubiertas con lonas para evitar la dispersión de las partículas de polvo.

Residuos

- Se comprobará la correcta ubicación de los residuos generados.
- Se procederá a concentrar los residuos en un lugar de la parcela afectada.
- Se realizará un seguimiento para verificar el correcto mantenimiento del punto limpio y el correcto uso por parte del personal.
- Se controlará la gestión de los residuos de las obras, donde se deberá aportar la documentación de los mismos.
- Se tiene la obligación de mantener los comprobantes acreditativos de que la gestión de residuos peligrosos se lleva a cabo de acuerdo con la normativa vigente.

Flora y Fauna

- Se realizará un seguimiento para verificar la posible presencia del Búho Chico en el ámbito de estudio. En caso afirmativo, el titular de la actividad deberá dar cuenta al órgano ambiental correspondiente y acatar las determinaciones que se den.
- Se vigilará el correcto trasplante de las palmeras canarias.

Salud humana

- Se controlará el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable. En caso de que los parámetros de medida superen los límites establecidos, el titular de la actividad deberá dar cuenta al órgano ambiental correspondiente y acatar las determinaciones que se den.

11.5. ETAPA DE REDEFINICIÓN DEL PVA

Se asegurará la adopción de nuevas medidas correctoras y/o modificación de las previstas en función de los resultados del seguimiento de los impactos residuales, de aquéllos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad, de los identificados en el período de información pública, en particular sobre la población del entorno y los usuarios de las zonas colindantes, y de los impactos no previstos que aparezcan.

En consecuencia, se podrá modificar la periodicidad propuesta en el Programa de Vigilancia Ambiental en función de los resultados obtenidos.

Por tanto, el contenido de la etapa de redefinición depende del desarrollo del seguimiento y control de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias contenidas en este Documento ambiental Estratégico. Precisamente, será este seguimiento el que permita valorar la necesidad de modificar algunas de las medidas existentes y/o proponer nuevas en función del avance de las obras.

La inclusión o la modificación de medidas correctoras llevarán consigo la aprobación por parte del Órgano Ambiental actuante.

11.6. ETAPA DE EMISIÓN Y REMISIÓN DE INFORMES

En estos informes se deberá incluir las mejoras detectadas, cualquier incidencia y el modo en el que han sido y serán solucionadas.

Dichos informes y actas de seguimiento, serán redactados por el promotor del proyecto, por su personal técnico o bien por el personal de una asistencia técnica que pueda contratarse para tal fin.

Deberán tenerse en cuenta para su redacción, las eventuales soluciones que los distintos órganos ambientales con competencias puedan remitir.

Se redactarán al menos:

- **Actas de seguimiento ambiental** cada 15 días, y su contenido constará de:
 - Partes de no conformidad ambiental con lo establecido en el proyecto, lo establecido en la legislación.
 - Grado de cumplimiento de las medidas exigidas en una resolución de aprobación ambiental del proyecto o aquellas que hubiese sido necesario implementar durante la ejecución del proyecto.
- **Informe final** (al finalizar las obras), y su contenido constará de:
 - El estado de cumplimiento de todas las medidas establecidas en el proyecto, así como las prescripciones establecidas en la resolución de aprobación ambiental del proyecto.

Los citados informes serán remitidos al órgano ambiental competente si se solicita.

12. CONCLUSIONES

La Modificación Menor carece de efectos ambientales significativos, bien al contrario resuelve algunos problemas ambientales y sociales existentes en el ámbito.

La necesidad de solucionar los problemas de movilidad en el entorno del colegio, inducen el replanteamiento de la ordenación de los usos pormenorizados planificados en su entorno. Esta circunstancia se produce en un entorno que sufre una clara dinámica de abandono de la actividad agrícola, y que genera problemas ambientales propios de espacios rurubanos. La ausencia de valores ambientales junto a propuestas ambientalmente favorables motiva la ausencia de efectos relevantes y justifica que no sea necesario plantear la continuidad del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

13. ANEXO: EVALUACIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ANEXO V DE LA LEY 21/2013

A efectos de facilitar al órgano ambiental la deliberación sobre si la modificación debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, se expone el desarrollo de los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, según lo señalado en su art.31 y considerando el contenido del documento borrador y de la DAE.

13.1. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN

- a) **La medida en que el plan o programa establece un marco para proyectos y otras actividades, bien en relación con la ubicación, naturaleza, dimensiones, y condiciones de funcionamiento o bien en relación con la asignación de recursos.**

La Modificación Menor se desarrolla sobre SUC, por lo tanto la calificación de suelo que se establece, junto al resto de parámetros de ordenación, habilita la ejecución de los proyectos que desarrollan dicha ordenación.

- b) **La medida en que el plan o programa influye en otros planes o programas, incluidos los que estén jerarquizados.**

Tal como ya se indicó en el epígrafe 7 de este documento, la Modificación Menor no resulta afectada por otros planes, ni afecta a otros.

- c) **La pertinencia del plan o programa para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible.**

La Modificación integra en su propuesta medidas ambientales con carácter preventivo y de mejora de la calidad ambiental del entorno. Además el presente procedimiento de evaluación ambiental supone la incorporación de medidas adicionales en las siguientes fases de tramitación, si estas fueran consideradas por el órgano ambiental.

- d) **Problemas ambientales significativos relacionados con el plan o programa.**

No se han detectado problemas que, a priori, puedan ser considerados como significativos. Es cierto que se advierte de la probable situación de suelos contaminados a raíz del depósito de materiales de origen antrópico en la zona. Entre el material identificado se encuentran vehículos.

Otro problema de menor significancia es el progresivo abandono agrícola en la zona, y el proceso de recolonización por matorral de sustitución dominado por especies invasoras. Esta situación podría inducir riesgo de incendios en momentos de situaciones meteorológicas adversas.

La modificación prevé mecanismos para resolver estos problemas.

- e) **La pertinencia del plan o programa para la implantación de la legislación comunitaria o nacional en materia de medio ambiente como, entre otros, los planes o programas relacionados con la gestión de residuos o la protección de los recursos hídricos.**

Al tratarse de un plan urbanístico sobre SUC la legislación sectorial en la materia no se aplica directamente, sino que serán los proyectos de desarrollo los que, en su caso, deban preverla.

13.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS EFECTOS Y DEL ÁREA PROBABLEMENTE AFECTADA

- a) **La probabilidad, duración, frecuencia y reversibilidad de los efectos.**

Dado que se establece la ordenación urbanística de un espacio, es de prever que los efectos derivados sean de muy probable ocurrencia, a medio o largo plazo, en función de los ritmos de ejecución de cada uno de los usos en las distintas parcelas y solares. Una vez se produzca el proceso urbanizador los cambios en el territorio se suponen permanentes, salvo revisión del Plan bajo supuestos excepcionales. En ese sentido los efectos se entienden irreversibles.

- b) **El carácter acumulativo de los efectos.**

No se estima que los efectos tengan carácter acumulativo.

- c) **El carácter transfronterizo de los efectos.**

No hay efectos transfronterizos.

- d) **Los riesgos para la salud humana o el medio ambiente (debidos, por ejemplo, a accidentes).**

No se esperan. La modificación introduce medidas para minimizar los riesgos existentes y futuribles.

- e) **La magnitud y el alcance espacial de los efectos (área geográfica y tamaño de la población que puedan verse afectadas).**

El ámbito de ordenación es muy acotado, 3,6 Ha, y se limita a una manzana con menos de 50 habitantes, los cuales no se ven afectados directamente por las determinaciones de ordenación.

- f) **El valor y la vulnerabilidad del área probablemente afectada a causa de:**

1.º Las características naturales especiales.

No existen características naturales especiales en el ámbito de ordenación.

2.º Los efectos en el patrimonio cultural.

No se producen efectos en el patrimonio cultural.

3.º La superación de valores límite o de objetivos de calidad ambiental.

No se espera la superación de valores límite o de objetivos de calidad ambiental

4.º La explotación intensiva del suelo.

Se trata de un suelo urbano consolidado. Los usos previstos se enmarcan en lo previsto en la legislación aplicable.

5.º Los efectos en áreas o paisajes con rango de protección reconocido en los ámbitos nacional, comunitario o internacional.

No se producen efectos en áreas o paisajes con rango de protección reconocido en los ámbitos nacional, comunitario o internacional.

En Santa Cruz de Tenerife, a 31 de julio de 2020.

43377391N
MONICA
CAROLINA
SOCAS (R:
A38279972)

Firmado digitalmente
por 43377391N
MONICA CAROLINA
SOCAS (R: A38279972)
Fecha: 2020.07.31
11:19:51 +01'00'

Mónica C. Socas Hernández
(Responsable de proyecto)

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo (Fase I: Evaluación Ambiental)



LA VICTORIA DE ACENTEJO



M.I. Ayuntamiento de la Villa de
LA VICTORIA DE ACENTEJO



Diligencia para hacer constar que en relación con el inicio del **procedimiento de modificación menor de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de La Victoria de Acentejo en el ámbito de “Trasera del Colegio de Santo Domingo” (expte.: 2020001167)**, el acuerdo ha sido adoptado por mayoría absoluta en sesión ordinaria del Pleno celebrado el día 28 de mayo de 2020. Y que los documentos enviados al órgano ambiental, encargados por el Ayuntamiento de La Victoria de Acentejo a Gesplan, han sido redactados por la arquitecta doña Mónica Carolina Socas Hernández, constando fecha de conclusión de su redacción el día 31 de julio de 2020.

De lo que se deja constancia a los efectos oportunos.

En La Victoria de Acentejo a fecha de la firma

Javier Arvelo Iglesias

Secretario Interino

El documento original ha sido firmado electrónicamente por:		Fecha: 04-08-2020 08:41:02
JAVIER ARVELO IGLESIAS - Secretario Interino		
El código seguro de verificación de esta copia es 2388DA3DFE0DB52283135122BC267598. La autenticidad de la misma puede ser comprobada en la siguiente dirección: https://sede.lavictoriadeacentejo.es/publico/documento/2388DA3DFE0DB52283135122BC267598		
Fecha de sellado electrónico del documento original: 04-08-2020 09:41:31	Fecha de emisión de esta copia: 04-08-2020 09:41:35	

BORRADOR

Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo (Fase I. Evaluación Ambiental) T.M. La Victoria de Acentejo



Julio 2020



Excmo. Ayuntamiento de
La Victoria de Acentejo



BORRADOR.

**Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo
(Fase I Evaluación Ambiental) T.M. La Victoria de Acentejo**





BORRADOR.

**Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo
(Fase I Evaluación Ambiental) T.M. La Victoria de Acentejo**

Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo (Fase I: Evaluación Ambiental)

T.M. de La Victoria de Acentejo

Borrador

GESPLAN S.A.
Julio 2020





Equipo Redactor

(por orden alfabético)

El presente documento ha sido redactado por un equipo profesional de la Oficina Técnica y Jurídica de la Sociedad Mercantil Pública “Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental S.A.” (GESPLAN). Las personas que han intervenido en el documento son las siguientes:

Ambientólogo

Bruno Yanes González

Arquitecta

Mónica Carolina Socas Hernández

Delineante

Tomás Domínguez Hernández

Geógrafo

Jorge Cebrián Ramos

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos

Sixto Albelo Delgado

Jurista

Concepción Ule Delgado



Índice

1. INTRODUCCIÓN	7
1.1. ANTECEDENTES	7
1.2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO	7
1.3. ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN MENOR	9
1.3.1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO Y SU CONTEXTO TERRITORIAL	9
1.3.2. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN	15
2. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE	16
2.1. LEGISLACIÓN DE APLICACIÓN	16
2.2. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)	16
2.3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE	17
2.4. OTRAS DETERMINACIONES NO VINCULANTES: EL PMUS DE LA VICTORIA DE ACENTEJO	19
2.4.1. INTRODUCCIÓN	19
2.4.2. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS	20
2.4.3. PLANES SECTORIALES	21
2.4.4. REDISEÑAR LA MOVILIDAD EN LA ETAPA COVID-19	32
3. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y/O CONVENIENCIA DE FORMULAR LA MODIFICACIÓN MENOR	34
3.1. INTRODUCCIÓN	34
3.2. LA MOVILIDAD ACTUAL	34
3.2.1. MOVILIDAD MOTORIZADA	34
3.2.2. ESTACIONAMIENTOS	36
3.2.3. MOVILIDAD PEATONAL	38
3.2.4. MOVILIDAD CICLISTA	39
3.2.5. TRANSPORTE PÚBLICO	39
3.3. LOS SISTEMAS GENERALES	41
4. RESULTADO DE LA CONSULTA PREVIA	43
5. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN	44
6. ALCANCE Y CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR	45
6.1. CRITERIOS PARA LA FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS	45
6.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA	46
6.2.1. ALTERNATIVA 0	46
6.2.2. ALTERNATIVA 1	48
6.2.3. ALTERNATIVA 2	52
6.2.4. ALTERNATIVA 3	55
6.2.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	59



BORRADOR.

**Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo
(Fase I Evaluación Ambiental) T.M. La Victoria de Acentejo**





1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

El municipio de La Victoria de Acentejo cuenta con Normas Subsidiarias de Planeamiento (en adelante NNSS), aprobadas definitivamente por Orden de la Consejería de Política Territorial de fecha 23 de mayo de 1991, tras haber subsanado los reparos señalados por la entonces denominada Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 27 de febrero de 1991.

Su entrada en vigor se produjo tras su publicación en el Boletín Oficial de Canarias núm. 76, de fecha 7 de junio de 1991.

Posteriormente, se ha procedido a la aprobación de diversas interpretaciones sobre determinados artículos de la Normativa de las NNSS por distintas contradicciones detectadas. Así, el 5 de Junio de 2018 se aprueba mediante Acuerdo Plenario, una interpretación del artículo 55 de las Normas Subsidiarias en relación con las actividades clasificadas como molestas. De igual forma, el 12 de febrero de 2015 el Pleno del Ayuntamiento acordó adoptar un acuerdo de interpretación, en relación a los artículos 88 y 98 de las Normas Subsidiarias que regulaban retranqueos y alineaciones de la edificación abierta residencial semi-extensiva.

1.2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Tal como se desprende de los artículos 165.3 de la Ley del Suelo de Canarias y 106.2 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, la Modificación Menor se someterá al procedimiento simplificado de evaluación ambiental, sin perjuicio de que el órgano ambiental determine, a posteriori, que debe acudir al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria.

En este sentido, el artículo 148 de la Ley del Suelo de Canarias correspondiente a la evaluación ambiental y, el artículo 114 del Reglamento de Planeamiento, referente a la modificación de los instrumentos de ordenación, exigen para la evaluación simplificada que, a la solicitud de inicio de la evaluación le acompañe un borrador de plan y el documento ambiental estratégico.

El borrador del plan, cuyo concepto se contiene en la Sección Tercera del Anexo del Reglamento, anteriormente citado, se define como un documento preliminar del Plan en el que se proponen posibles soluciones y líneas de actuación para alcanzar los objetivos que se motivan su redacción. Se trata de un documento que carece de carácter normativo y sirve de base a la fase inicial del procedimiento. Debe contener una memoria, en que la que, se indiquen las causas que originan la redacción del instrumento de que se trate, los objetivos de planificación y se describan las actuaciones previstas para alcanzar los objetivos planteados. Esta memoria debe acompañarse de planos siempre que el instrumento lo requiera.



Asimismo, en el Capítulo II, del Anexo del Reglamento anterior, referente a la evaluación ambiental estratégica simplificada, se detalla el contenido sustantivo del documento ambiental estratégico.

Por tanto, el presente documento constituye la Memoria que, en aplicación del Anexo anteriormente citado, debe contener el borrador, incluyéndose como documentación gráfica el siguiente listado de planos de información urbanística, ambiental, de alternativas de ordenación y de ordenación estructural y pormenorizada, incluidos como Anexo:

INFORMACIÓN URBANÍSTICA		ESCALA
IU-01	Situación y Emplazamiento	1/2.500
IU-02	Ámbito de estudio	1/1.500
IU-03	Plan Insular de Ordenación de Tenerife (2011): Distribución básica de los usos	1/1.500
IU-04	NNSS de La Victoria de Acentejo (1991): Clasificación del Suelo	1/10.000
IU-05	NNSS de La Victoria de Acentejo (1991): Usos Pormenorizados	1/1.500
IU-06	Estructura de la propiedad	1/1.500
IU-07	Usos pormenorizados del suelo	1/1.500
IU-08	Tipologías edificatorias	1/1.500
IU-09	Alturas de la edificación	1/1.500
IU-10	Infraestructuras de servicio	1/1.500
INFORMACIÓN AMBIENTAL		
IA-01	Hipsométrico	1/1.500
IA-02	Clinométrico	1/1.500
IA-03	Geología-Geomorfología e Hidrología	1/1.500
IA-04	Cultivos	1/1.500
IA-05	Vegetación	1/1.500
IA-06	Mapa Estratégico de Ruidos	1/1.500
IA-07	Impactos y Problemática Ambiental	1/1.500
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN		
AO-1	Usos Pormenorizados: Alternativa 0	1/1.500
AO-2	Usos Pormenorizados: Alternativa 1	1/1.500
AO-3	Usos Pormenorizados: Alternativa 2	1/1.500
AO-4	Usos Pormenorizados: Alternativa 3	1/1.500
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y PORMENORIZADA		
OEP-1	Ámbito de ordenación	1/1.500
OEP-2	Clasificación del suelo y Usos Pormenorizados	1/1.500

1.3. ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN MENOR

1.3.1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO Y SU CONTEXTO TERRITORIAL

El ámbito de estudio de la presente Modificación Menor se circunscribe al entorno del colegio de educación infantil y primaria (CEIP) Santo Domingo, en el núcleo de Santo Domingo; y de forma más concreta, como se observa en la imagen adjunta, al espacio comprendido entre la Carretera General TF-217, las calles Pedrera y Santo Domingo, y el camino agrícola que bordea unas parcelas cultivadas que se sitúan junto a la vía secundaria de acceso al colegio, en el extremo noreste de sus instalaciones.



Imagen: Perspectiva del ámbito de estudio. **Fuente:** Google Earth.

Las principales características del ámbito de estudio, desde el punto de vista urbanístico, se resumen a continuación:

Estructura parcelaria

El tamaño y la forma de las parcelas del ámbito de estudio son muy dispares, al existir diferentes tipologías de viviendas y grandes equipamientos.

En torno a las calles Pedrera y Santo Domingo, la parcela media es de 300 m²s aproximadamente, mientras el tamaño de las parcelas localizadas junto a la carretera general TF-217 se eleva hasta los 1.000 m²s. A medida que avanzamos hacia el interior del ámbito de estudio, el tamaño de las parcelas aumenta de forma considerable, destacando la ocupada por el CEIP Santo

Domingo, cuyas instalaciones requieren de una superficie sustancialmente mayor que en el resto del ámbito.

Usos pormenorizados

En cuanto a los usos implantados en el ámbito de estudio, destaca, por su extensión, el equipamiento docente citado anteriormente.

Junto al colegio y vinculados a las calles Pedrera y Santo Domingo, se distingue un pequeño conjunto edificatorio, conformado principalmente por viviendas unifamiliares. El uso residencial también se encuentra presente en torno a la TF-1, en la cota superior del ámbito, junto a la que se localiza además una edificación destinada a la venta y reparación de automóviles.

En el interior del ámbito únicamente se distingue una infraestructura hidráulica, así como, un almacén disperso, vinculado a la actividad agrícola que se desarrolla en la zona. Aunque buena parte de la superficie no ocupada por la edificación se encuentra en explotación agrícola, existe una importante superficie de terrenos en abandono sin un uso en la actualidad.

USOS PORMENORIZADOS

PRIMARIO

Agrícola

RESIDENCIAL

Vivienda libre unifamiliar

Vivienda libre colectiva o plurifamiliar

INDUSTRIAL

Taller de reparaciones mecánicas o similares

COMUNITARIO

Docente

INFRAESTRUCTURAS

Infraestructura de transporte (comunicaciones viarias)

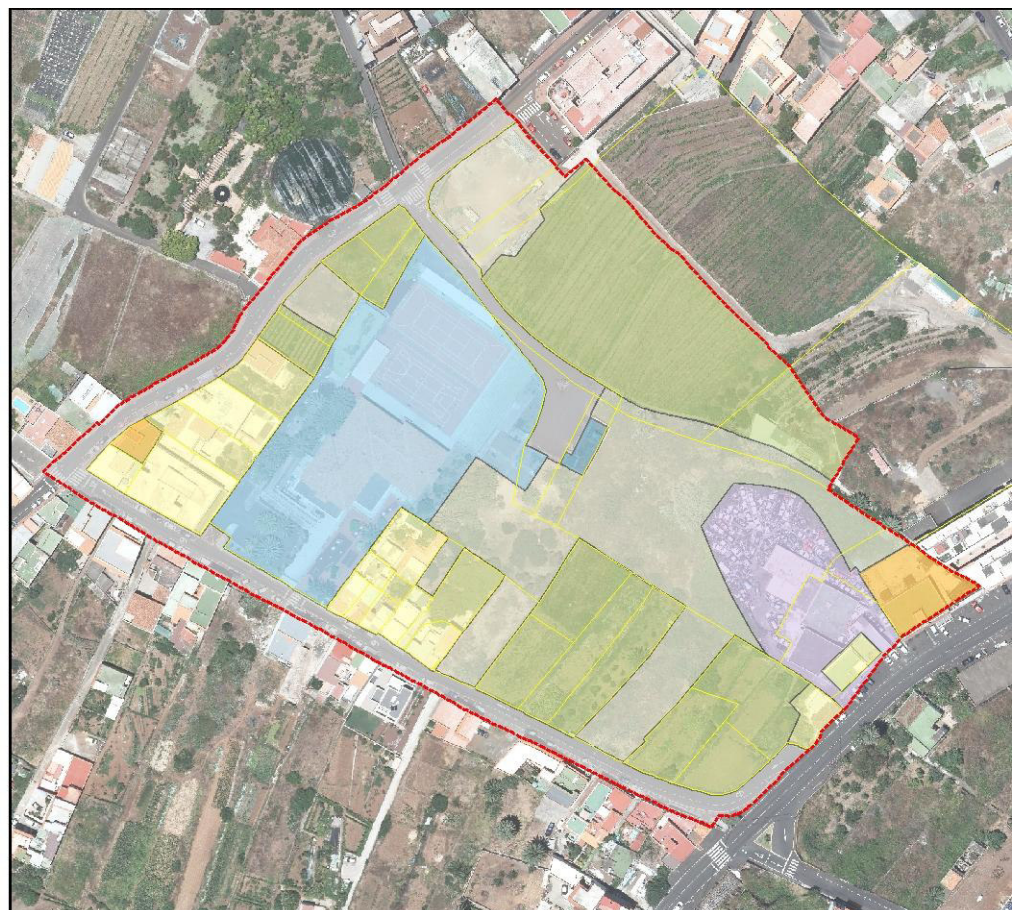
Infraestructura de servicio

OTROS

Sin uso

Parcela catastral

Ámbito de estudio



Plano: Usos pormenorizados del suelo y estructura de la propiedad. **Fuente:** Catastro. **Elaboración propia**



La superficie de los distintos usos pormenorizados presentes en el ámbito de estudio se sintetiza en la siguiente tabla:

USOS PORMENORIZADOS DEL SUELO			
Uso característico	Uso pormenorizado	Superficie (m²s)	Superficie (%)
Comunitario	Docente	6.590	17,89%
Total Comunitario		6.590	17,89%
Residencial	Vivienda libre colectiva o plurifamiliar	747	2,03%
	Vivienda libre unifamiliar	3.864	10,49%
Total Residencial		4.611	12,52%
Industrial	Taller de reparaciones mecánicas o similares	2.460	6,68%
Total Industrial		2.460	6,68%
Primario	Agrícola	9.868	26,80%
Total Primario		9.868	26,80%
Infraestructura	Infraestructura de servicio	125	0,34%
	Infraestructura de transporte (comunicaciones viarias)	4.820	13,09%
Total Infraestructura		4.945	13,43%
Sin uso	No procede	8.353	22,68%
Total Sin uso		8.353	22,68%
Total general		36.828	100,00%

Tabla: Usos pormenorizados del suelo en el ámbito de estudio. **Elaboración propia.**

Edificaciones

La zona residencial, localizada en la calle Pedrera y Santo Domingo, está conformada por edificaciones adosadas cerradas que conforman un plano de fachada continuo, así como por edificaciones irregulares horizontales, una tipología a medio camino entre la edificación aislada y adosada, en su mayor parte de 2 plantas de altura.

El CEIP Santo Domingo, por su carácter singular, se desarrolla conforme a la tipología aislada en bloque de 3 plantas de altura.

En cuanto a los inmuebles situados junto a la TF-217, nos encontramos con una pequeña vivienda unifamiliar aislada de dos plantas de altura, una edificación residencial colectiva de tres plantas con una tipología aislada en bloque y una edificación irregular escalonada que, adaptándose a la topografía del terreno, se desarrolla en distintos volúmenes con alturas de 1 a 4 plantas.

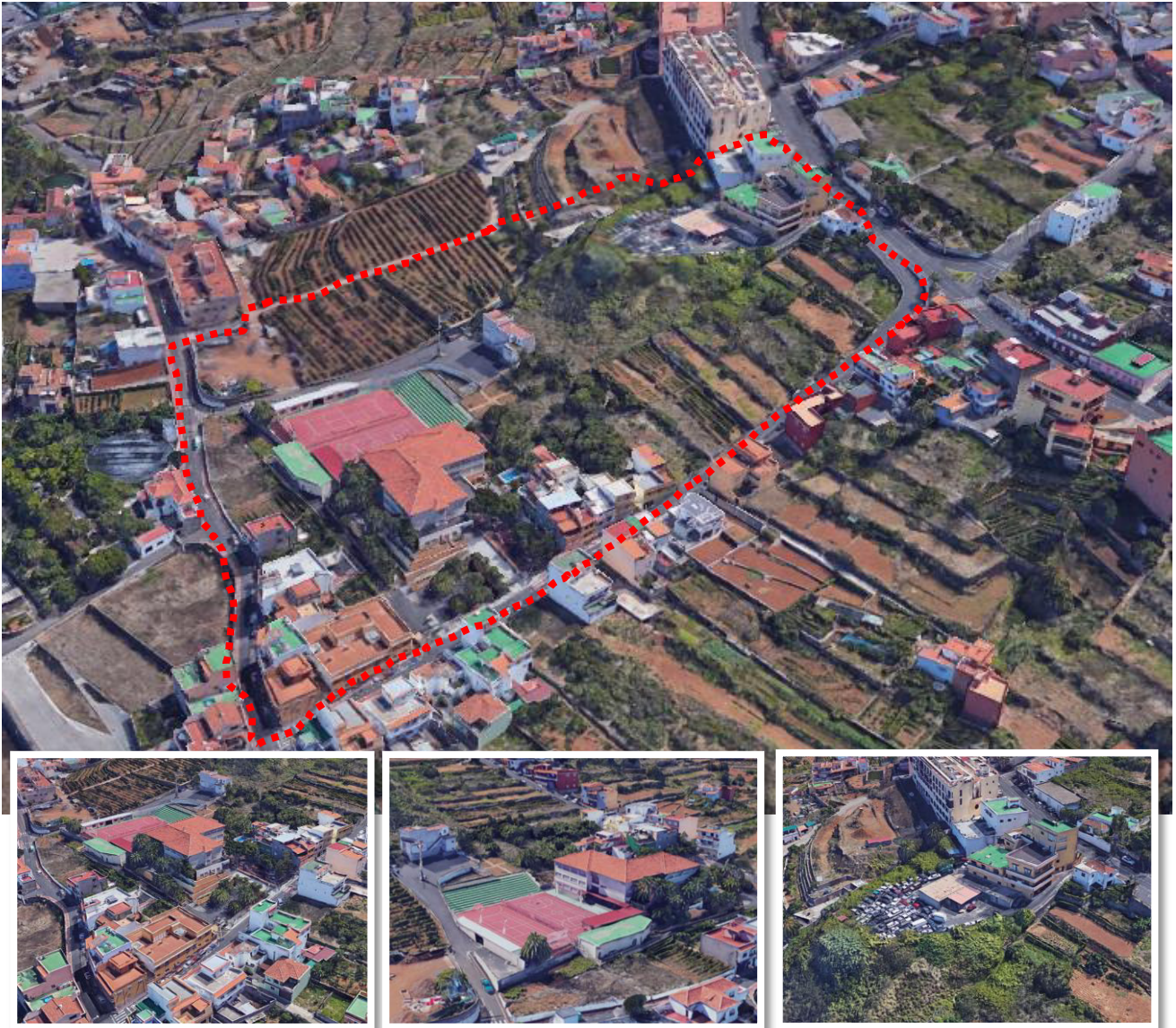


Imagen principal: Perspectiva general del ámbito de estudio. **Imágenes inferiores: Izqda.** Detalle de edificaciones residenciales junto al colegio. **Centro:** Detalle del CEIP Santo Domingo. **Derecha:** Detalle edificaciones junto a la TF-214.
Fuente: Google Earth.

Servicios urbanos

Conforme a la información oficial contenida en la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales de Tenerife del año 2015, el Plan Hidrológico Insular de Tenerife (en adelante PHI) y el Consejo Insular de Aguas de Tenerife (en adelante CIATF), el ámbito de estudio dispone de todos los servicios que establece la LSENPC para el suelo urbano consolidado, salvo en el primer tramo de la calle Pedrera, en donde se aprecia que sólo cumple con los requisitos del artículo 46.1.a) de la LSENPC, por carecer de encintado de aceras en uno de sus márgenes.

En lo que respecta al abastecimiento de aguas, todas las calles que bordean el ámbito de estudio (TF-217 y calles Pedrera y Santo Domingo) cuentan con conducciones de distribución de agua. Asimismo, atravesando transversalmente el ámbito en su cota intermedia, se identifica una red de riego que da soporte a los terrenos en cultivo existentes. Junto a esta red, en la trasera del



CEIP Santo Domingo, se localiza un pozo convencional de captación de aguas subterráneas, cuyas principales características se identifican en la ficha anexa, elaborada por el CIATF.

REVISIÓN DE LA SITUACIÓN Y ESTADO DE LOS ACCESOS A LAS OBRAS DE CAPTACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS EN TENERIFE

PEDRERA (LA)	Código: 0504337	Pozo	Convencional	Nivel de riesgo: Bajo
Fecha de la visita: 21/06/2016	Encuestador: PRESTA	Clausura definitiva: <input type="checkbox"/>		
		Captación soterrada: <input type="checkbox"/>		

1.- INFORMACIÓN GENERAL

Municipio: **VICTORIA DE ACENTEJO (LA)**

Paraje: **Santo Domingo**

Coordenadas UTM del brocal (REGCAN 95):

X: **355690,00**

Y: **3146306,00**

Z: **315**

Equipamientos de uso público cercanos (<1 Km):

Colegio



2.- ACCESO AL EXTERIOR DE LAS INSTALACIONES

Punto de inicio: **CEIP Santo Domingo**

Distancia al punto de inicio: **40 m**

Tiempo recorrido desde el punto de inicio: **1 min.**

Carretera o vía principal de acceso: **Calle Santo Domingo**

Descripción del recorrido: Desde el Colegio de Santo Domingo se sube la calle hacia el sur unos 40 m hasta el edificio que encierra el pozo.

Forma de acceso:

Vehículo: **No** Todoterreno hasta m del brocal

Turismo hasta m del brocal

Tramo a pie: **Sí** **2 m** del brocal

Tipología de acceso:

Camino asfaltado

Restricción de acceso a las instalaciones:

Vehículo: **No**

Tramo a pie: **Sí** **Cerramiento**

Plano de situación de la obra y recorrido desde el punto de inicio.





REVISIÓN DE LA SITUACIÓN Y ESTADO DE LOS ACCESOS A LAS OBRAS DE CAPTACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS EN TENERIFE

PEDRERA (LA)		Código: 0504337	Pozo	Convencional	Nivel de riesgo: Bajo
3.- ACCESO AL INTERIOR DE LA OBRA					
Acceso al interior de la obra (boca del pozo):					
Brocal:	Altura:	m	Acceso al interior:		
Pórtico:	Puerta:				
Sist. de bombeo:					
Existe cierre:	Unido al brocal:				
Conservación del cierre:			Tipo de cierre:		
Observaciones: El pozo se encuentra en un recinto cerrado					
4.- ACCESO AL INTERIOR DE EDIFICACIONES ANEJAS					
Cuarto de motores/dependencias del personal					
Coordenadas UTM:	Estado de conservación:	Regular			
X: 355688,00	Possibilidad de acceso:	No	Especificar posibilidad de acceso:		
Y: 3146285,00	Condiciones de seguridad:	Buena			
Contadores:					
Existe contador:	Accesible:		Lectura:		
			Vol Acumulado (m3):	Fecha:	
			Caudal (m3/min):	Nº de Serie:	
5.- ESCOMBRERA			6.- APROVECHAMIENTO		
Coordenadas UTM:			En explotación:		
X:			Tubería: Metálica		
Y:			Diámetro de la tubería: 100 mm		
Integrada en el entorno:					
Condiciones de seguridad:					
7.- CONDICIONES AMBIENTALES EN BROCAL			8.- SEÑALIZACIÓN		
Temperatura:	Agua:	°C	Existe señalización: No		
	Aire:	°C	Tipo de señalización:		
Gases en brocal:	(% de concentración CO2)		Ubicación:		
Fecha de medición:					
Hora de medición:					
Información:	No	Informante:			
Información recibida:					
9.- OBSERVACIONES					
La tubería que sale de la edificación del pozo hacia el barranco cercano es metálica de 100 mm, pero hay otra de PVC en dirección al colegio, pero rota en diferentes tramos.					

Ficha: Características del pozo convencional La Pedrera. Fuente: CIATF



Por el contrario, tan sólo la calle Santo Domingo cuenta con instalación de saneamiento, si bien no se encuentra en uso. A este respecto, el “Catálogo de infraestructuras hidráulicas existentes, previstas y planificadas” del PHI 1º ciclo prevé la ejecución, para el año 2015, de una red de saneamiento en la TF-217 que hasta la fecha no se ha materializado. Dicha intervención, se vuelve a contemplar en el PHI 2º ciclo.

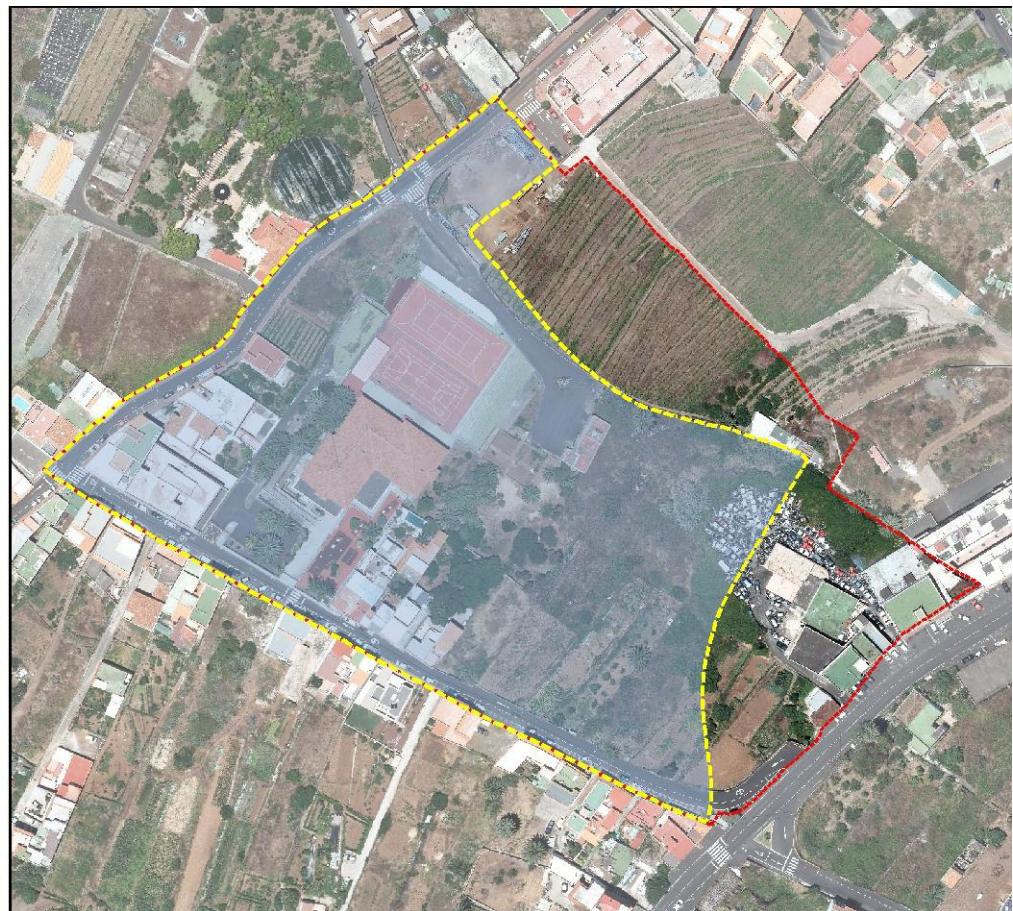
Por último, se debe destacar la presencia de dos torres eléctricas situadas en el extremo norte del ámbito de estudio.

1.3.2. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN

Teniendo en cuenta que el objeto fundamental de esta Modificación Menor consiste en definir el trazado de una vía, el ámbito de ordenación no es el mismo en las diferentes alternativas planteadas en el presente documento, puesto que, éste varía dependiendo de cómo se plantee el diseño de la misma.

Hecha la aclaración anterior, se indica que la alternativa escogida es la número 3, por lo que, el ámbito de ordenación comprende una superficie de 26.508,00 m²s delimitado por los siguientes linderos: al Norte, con parte de la calle Santo Domingo; al Sur, con el enlace a la Autopista previsto por las Normas Subsidiarias; al Este, con Suelo Rústico Productivo y, al Oeste, con la calle La Pedrera.

Ámbito de ordenación



Ámbito de estudio

Ámbito de ordenación

Plano: Ámbito de ordenación. **Elaboración propia**

2. RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE



2.1. LEGISLACIÓN DE APLICACIÓN

Con carácter general, la presente modificación menor debe atender a las determinaciones que resulten de aplicación de los siguientes textos legales:

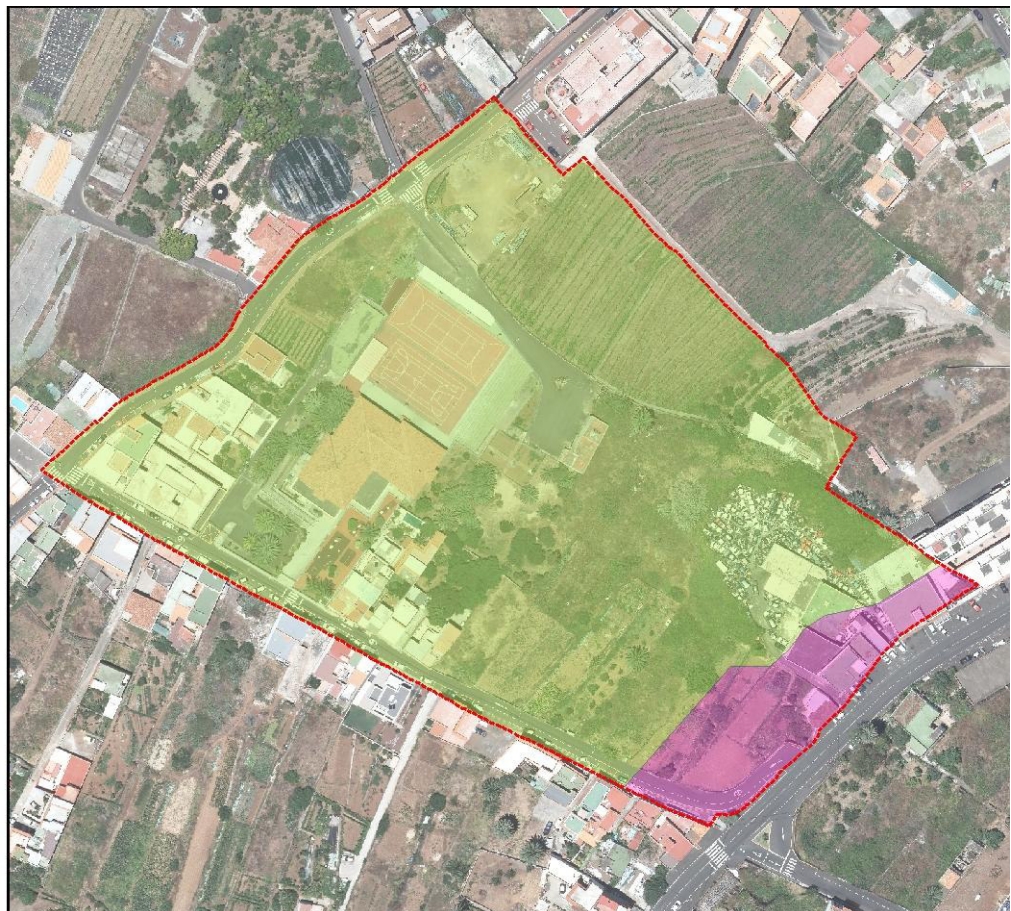
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.
- Ley 1/2010, de 26 de febrero, canaria de igualdad entre mujeres y hombres.

2.2. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

ÁREAS DE REGULACIÓN HOMOGÉNEA

-  Protección económica 1
-  Áreas urbanas

 Ámbito de estudio



Plano: Áreas de Regulación Homogénea del PIOT en el ámbito de estudio. **Fuente:** PIOT.



La presente modificación menor no resulta afectada por las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, por cuanto que, por un lado, no opera sobre ámbitos de referencia insular ni en su ámbito se prevén elementos insulares, y de otro, si bien se localiza, en su mayor parte, en un Área de Regulación Homogénea de Protección Económica 1 y, en menor medida, en un Área de Regulación Homogénea Urbana, el artículo 1.1.3.3 del Plan Insular tanto en la redacción propuesta, por el acuerdo interpretativo adoptado el 2 de marzo de 2018 por el Pleno del Cabildo Insular y publicado en el BOC núm. 102 de 28 de mayo de 2018, como en la actual permite la ejecución de actos o intervenciones permitidas por el planeamiento vigente en suelo clasificado como urbano o urbanizable con Plan Parcial vigente, siempre que no afecte a un Espacio Natural Protegido. Asimismo, en dicho acuerdo se derogó la totalidad de las determinaciones de las Áreas de Regulación Homogénea Urbana.

2.3. DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento de La Victoria de Acentejo, asignan a los terrenos, objeto de la presente Modificación Menor, la clasificación de suelo urbano consolidado destinando la mayoría de los suelos a albergar un equipamiento comunitario de uso escolar, otro de uso sanitario y un espacio libre público. En relación a ello encontramos, en el epígrafe 6.3 de la Memoria Justificativa de las Normas, lo siguiente:

“(…)

Con carácter complementario se ubican en el territorio otros espacios libres, entre los que destaca el situado entre la calle Santo Domingo y la Autopista, formando conjunto con el equipamiento escolar y socio-cultural previsto en la calle, de 16.194 m² de superficie (...)”.

Por otro lado, debe destacarse el cuadro de características e índices urbanísticos, que se inserta como anexo a la Memoria Justificativa, en el que, entre otras, se indica la superficie asignada a los equipamientos y al espacio libre. En este sentido, en el citado anexo, se fija para el espacio libre público una superficie de 3.215 m²s, para el equipamiento docente 7.432 m²s y 2.350 m²s para el equipamiento sanitario. A tenor de lo establecido en el epígrafe II de la Memoria Justificativa, referente a la adecuación a la legislación urbanística, estas superficies se entienden como mínimas, por cuanto que, en cumplimiento con el artículo 93.1 del Reglamento de Planeamiento, en aquel momento vigente, las Normas Subsidiarias contienen un esquema indicativo de los sistemas generales de comunicación, espacios libres y áreas verdes y equipamientos comunitarios para la totalidad del territorio, calculado para el límite de saturación de las áreas aptas para la urbanización y previsiones mínimas para centros y servicios de interés público y social para el suelo urbano.

En cuanto a las condiciones de edificación, el artículo 101 de la Normativa regula las de aplicación a los equipamientos comunitarios, estableciendo que éstas serán las propias de la zona o área en la que se inserten.

Para el caso del espacio libre público rige lo estipulado en el artículo 58, en virtud del cual, cualquier otro uso es incompatible, salvo los de infraestructura en la porción estrictamente necesaria, el comercial con superficie no superior a 15 m²s en la categoría de kiosco o similar y el socio-cultural con superficie no superior al 10% de la superficie total de libre público.

Además de lo anterior, las normas subsidiarias prevén el uso residencial en todo el frente de la calle Santo Domingo, en parte de la calle Pedrera, así como en parte de la calle Nueva. La tipología asignada para estos suelos es la semi-extensiva con dos plantas de altura cuyo régimen de edificación es el siguiente:

Uso dominante: Vivienda unifamiliar o colectiva

Usos compatibles: Turístico, industrial en la categoría de taller artesanal o de actividades menores y de taller de reparaciones mecánicas o similares, comercial, oficinas y equipamiento comunitario excepto las modalidades de cementerio, mercado y sanitario.

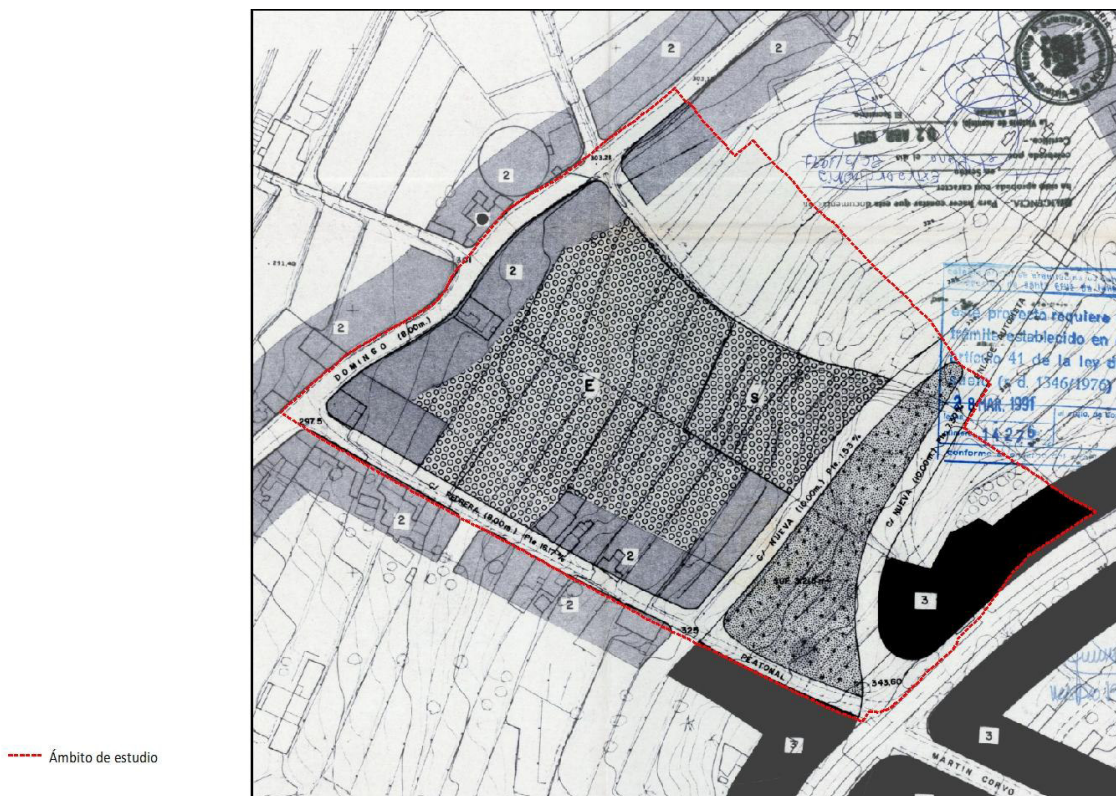
Parcela mínima: Frente mínimo a vía de 15,00 metros y una profundidad máxima de 30,00 metros, pudiendo minorarse el frente cuando se trate de una parcela residual entre dos ya construidas con una distancia inferior a 15,00 metros entre ellas.

Tipo de edificación: Abierta, obligando al adosamiento cuando colindantemente exista edificación con medianera al descubierto.

Altura máxima: 7,00 metros y dos plantas de altura en el punto medio de cada tramo de fachada.

Retranqueos: 3,00 metros como mínimo a linderos.

Alineación: La edificación deberá separarse del eje de la vía la distancia media que tienen las construcciones adyacentes y como mínimo 4,00 metros, ello sin perjuicio de la mayor distancia que fije el organismo titular de la vía. El fondo máximo edificable será de 20,00 metros.



Plano: Usos Pormenorizados del planeamiento vigente. **Fuente:** NNSS de La Victoria de Acentejo



2.4. OTRAS DETERMINACIONES NO VINCULANTES: EL PMUS DE LA VICTORIA DE ACENTEJO

2.4.1. INTRODUCCIÓN

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS), tal y como se señala en la “*Guía metodológica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*” elaborada por el Gobierno de Canarias, están orientados a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciar modos de transporte más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) y reducir los índices de motorización de las ciudades, potenciando la intermodalidad de forma compatible con el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del Medio Ambiente.

El Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento y del Consejo, de 17 de diciembre, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, subvencionar las inversiones destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

Por otro lado, la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo, establece en su art. 102 de fomento de los Planes de Movilidad Sostenible, que “*a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.*”

Asimismo, el Real Decreto 616/2017, de 16 de junio, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a proyectos singulares de entidades locales que favorezcan el paso a una economía baja en carbono en el marco del Programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020, contempla que las actuaciones subvencionables serán aquellas que se deriven de un PMUS o Plan Director específico que evalúe la reducción de emisiones y los ahorros energéticos.

Dichas actuaciones podrán ser con carácter orientativo y no limitativo, las siguientes:

- a) Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal: tales como peatonalizaciones, restricciones de tráfico y eliminación de barreras y mejora de la accesibilidad.
- b) Implantación de Plan Director de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada: que entre otros aspectos se incluye **el diseño de itinerarios seguros para el uso de la bici por el entramado urbano, posibilitar la circulación de bicis en las calles con limitación de la velocidad del tráfico motorizado, creación de carriles bici**, implantar una red de aparcamientos seguros para la bici: principalmente en colegios y edificios públicos, etc.
- c) Camino Escolar: como la promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.





- d) Nueva Política de aparcamiento, con medidas como **la creación de aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano**, el establecimiento de zonas de aparcamiento regulado y la regulación de la carga y descarga.
- e) Transporte público
- f) Promoción del uso compartido del coche
- g) Reordenación y diseño urbano: entre las que se incluyen las actuaciones de calmado de tráfico, nuevos diseños y ordenación del viario público, establecimiento de Áreas de Prioridad Residencial, desviación del tráfico motorizado de paso, **la elaboración de los Planes Generales de Ordenación con criterios de movilidad generada y movilidad sostenible**, la implantación de puntos de recarga en vía pública para vehículos propulsados con energías alternativas, etc.
- h) Campañas de concienciación en movilidad sostenible
- i) Otras actuaciones

Mediante Resolución de 5 de noviembre de 2019 (BOC nº 219 de 12 de noviembre de 2019), la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias concede al municipio de la Victoria de Acentejo una subvención para la elaboración de su PMUS, conforme al cual se elabora el citado Plan.

Como consecuencia de la crisis sanitaria actual ocasionada por el COVID-19, el PMUS de La Victoria se ha revisado recientemente para adecuar sus propuestas a las medidas de distanciamiento social impuestas a la ciudadanía para proteger la salud pública, publicándose dicho documento en julio de 2020.

2.4.2. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

El PMUS de La Victoria de Acentejo, redactado por Electromovilidad Canarias – Movilidad Sostenible y la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL, tiene como objeto, en coherencia con la mencionada Guía metodológica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias, *“el satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida”*, definiendo los siguientes cuatro objetivos generales:

- **OG1:** Promover un cambio real en el reparto modal hacia modos no motorizados y en el transporte público.
- **OG2:** Mejorar en la salud, la calidad de vida, en la reducción de costes destinados a la movilidad de la población y en la siniestralidad viaria.
- **OG3:** Mejora del medioambiente municipal y comarcal. Reduciendo las emisiones de CO2.



- **OG4:** Mejora en la gestión económica de los recursos destinados a la movilidad.

Asimismo, el PMUS de La Victoria identifica otros 15 objetivos específicos, entre los que conviene destacar, por su relación con el objeto y alcance de la presente modificación, los siguientes:

- **OE4:** Aumento de calles peatonales y de itinerarios peatonales seguros. Implementación de accesos peatonales mecanizados cuando haya bastante diferencia de cota. Mejoras en la accesibilidad para PMR con rebajes de aceras. (Accesibilidad Universal).
- **OE5:** Fomento de la movilidad escolar a pie y en bicicleta mediante jornadas y talleres de movilidad. Habilitar el estacionamiento reservado KISS+RIDE (Apeadero educativo) en las calles aledañas a los colegios.
- **OE6:** Diseño de rutas ciclistas que conecten centros generadores y atractores de viaje. Red de aparcamientos de bicicletas públicas (SBP) alimentadas por energías renovables específico para el cicloturismo.
- **OE-08:** Creación de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten con las paradas de guaguas, aparcamientos de bicicletas y bolsas de aparcamiento, entre otros. Fomentar la intermodalidad sostenible.
- **OE9:** Redefinir la estructura de la red viaria, implementando más calles monomodales peatonales y Zonas 30. Ya que es un municipio favorable para potenciar los medios blandos.
- **OE12:** Rehabilitación/Creación de zonas verdes y áreas de esparcimiento donde la ciudadanía pueda socializar.

2.4.3. PLANES SECTORIALES

Conforme al análisis de las características sociales, económicas y territoriales del municipio, el PMUS de La Victoria subdivide su territorio en zonas de movilidad, cuyo diagnóstico le permite definir una serie de actuaciones y/o medidas específicas que se recogen en 16 Planes Sectoriales.

El ámbito de estudio del presente documento se localiza en la Zona de Movilidad 119 Casco La Victoria (Residencial-Administrativo-Educativo), en la que se identifican, por los mencionados Planes Sectoriales, las siguientes actuaciones:

1. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria.

Este Plan tiene por objeto establecer las propuestas y plazos para la mejora del tráfico y ordenación de las calles y carreteras de estudio en el municipio, tales como:

- Implantación de Zonas 30
- Incorporación de reductores de velocidad adecuados en todo el viario, en su paso por el casco de La Victoria y demás núcleos urbanos, consiguiendo reducir la cantidad de coches que circulan por la vía.

- Mejoras en la seguridad e iluminación.

En relación al ámbito de estudio, el PMUS de La Victoria establece el siguiente análisis de la red viaria:

ZONA: Zona de Movilidad 119
USO: Residencial, Administrativo, Comercial FICHA 1 DE 4

ANÁLISIS INVENTARIO DE LA RED VIARIA PRINCIPAL

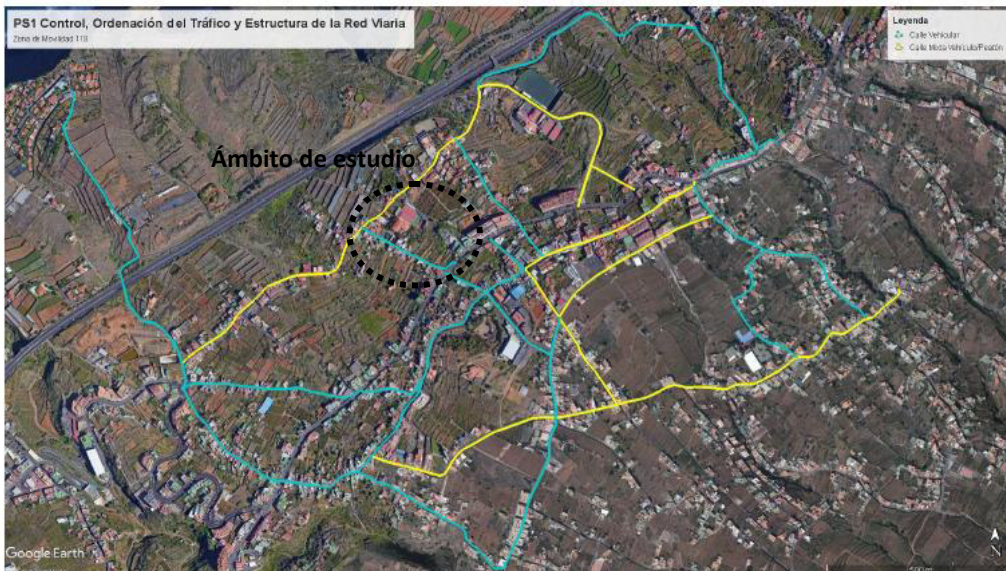
CALLES	ANCHO CALZADA (m)	SENTIDO DE CIRCULACIÓN	NÚMERO DE CARRILES	PENDIENTES (%)	ILUMINACIÓN	SEÑALIZACIÓN	PAVIMENTACIÓN	CONECTIVIDAD	APARCAMIENTOS	INTEGRACIÓN MODOS DE TRANSPORTE
Calle Santo Domingo	3 – 8	Unidireccional	Uno	≈ 2,6 %	Unilateral	H: buena V: buena	Buen Estado	Intersección a nivel y giratoria	Línea	Peatonal
Calle Pedrera	4 – 8	Unidireccional	Uno	≈ 16,9 %	Unilateral	H: normal V: buena	Buen Estado	Intersección a nivel	Línea	Peatonal

EVALUACIÓN POR COLORES

BUENO MEDIO DEFICIENTE

EVALUACIÓN

Las calles de la Zona de Movilidad 119 poseen una calidad de diseño y mantenimiento buena en el casco urbano y mejorable en el resto. Gran parte de las vías analizadas tienen fuertes pendientes y variabilidad de la sección en su diseño, lo que provoca que estas sean irregulares a lo largo de su recorrido. Algunas poseen el acceso de viviendas a pie de calle. El ancho de las vías es por norma general irregular, adecuado en algunos puntos, pero con tramos demasiado estrechos para considerar la calle como bidireccional, un riesgo para la circulación. Su firme está en buen estado por norma general, con algunos puntos mejorables. El aparcamiento suele estar ordenado aunque se encuentran puntos donde no está regulado. La iluminación es correcta, aunque su diseño hace que se generen puntos oscuros que disminuyen la seguridad de la vía. No son eficientes energéticamente por norma general. Falta integración de modos de transporte. No hay itinerarios peatonales continuos entre calles, red de transporte público colectivo o espacios reservados para modos de desplazamiento unipersonal. Los puntos más criticables son las intersecciones, de diseño poco acertado, falta de visibilidad en algunos puntos y de peligrosidad moderada en aquellas no reguladas por exceso de velocidad. El estado de la señalización es aceptable por norma general, con marcas viales desgastadas o inexistentes en varios puntos y señales verticales escasas.



Extracto Tabla e imagen: Análisis Inventario de la red viaria principal y Evaluación. **Fuente:** PMUS La Victoria de Acentejo (2020)

Del diagnóstico de las características de la red viaria existente se debe subrayar que la calle Pedrera, pese a ser una vía de acceso al Colegio Santo Domingo, se corresponde con vía vehicular en la que no existe un itinerario peatonal continuo.

En cuanto a las propuestas de movilidad, el PMUS recoge dieciséis actuaciones para la zona de movilidad 119 (PS1.20 al PS1.35). Entre ellas, se deben analizar, por su posible incidencia en la definición de las determinaciones de ordenación pormenorizada de la presente modificación del planeamiento urbanístico del municipio, las siguientes:

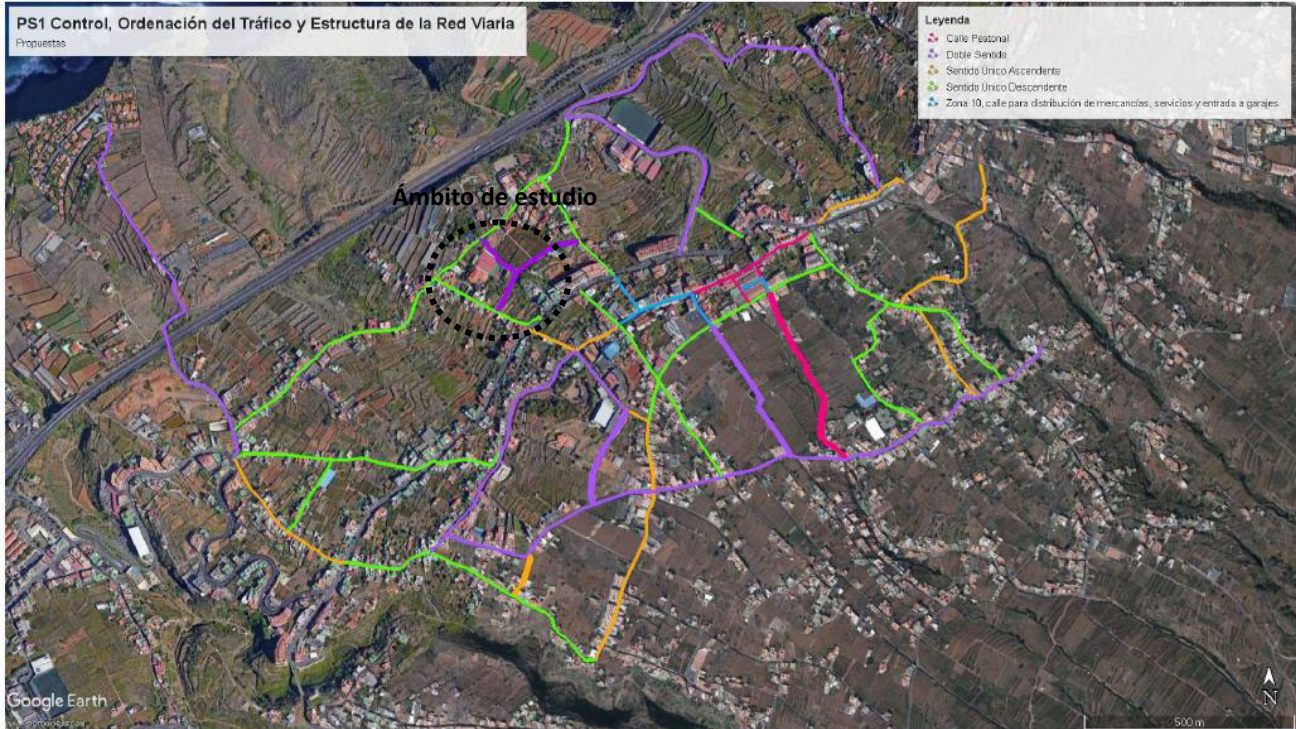


Imagen: Propuestas Zona de Movilidad 119. PS1 Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020)

- **PS1.20:** actuación consistente en que la circulación transcurra en forma de bucles, reconvirtiendo calles de doble sentido en sentido único para mejorar la seguridad de vehículos y peatones y fluidez del tráfico. Plazo: CORTO (2020/2021). Tipo: Estructuración viaria.
- **PS1.25:** creación de aceras o marcaje vial de itinerarios peatonales seguros que permitan una circulación continua y uniforme a pie para los ciudadanos. Plazo: LARGO (2021/2025). Tipo: Peatonalización.
- **PS1.28:** Creación de una vía de doble sentido en la Transversal “Pedrera-Sanabria”, siguiendo el trazado indicado en el plano adjunto y con una sección de 12 metros de ancho (carriles de circulación de 2.5 m, aparcamiento de 2 m a cada lado y acera de 1.5 m en cada extremo de la vía). Plazo: MEDIO (2021/2022). Tipo: Nueva Creación.
- **PS1.29:** Creación de una calle transversal de doble sentido entre la Calle Santo Domingo y la Transversal “Pedrera – Sanabria” con una sección de calzada de 10 metros de ancho (carriles de circulación de 2.5 m, aparcamiento a 1 lado de 2 m y aceras de 1.5 m en cada extremo de la vía). Plazo: LARGO (2021/2025). Tipo: Nueva Creación.

- **PS1.30:** Establecer el sentido único descendente en la Calle Pedrera (entre otras), con remarcado vial que separe claramente la zona de circulación, los puntos en los que se permite el aparcamiento, y la zona de tránsito peatonal, siendo el entorno más segregado y seguro para todo tipo de desplazamientos. Plazo: MEDIO (2021/2022). Tipo: Estructura Viaria.

Como puede observarse en la imagen siguiente, el PMUS propone la mejora de los itinerarios peatonales de la calle Santo Domingo y Pedrera, el mantenimiento de la actual calle Pedrera como una vía de sentido único de bajada, así como la creación de un bucle de circulación en torno al colegio existente mediante la creación de dos nuevos tramos viarios (Pedrera-Sanabria y transversal Santo Domingo).

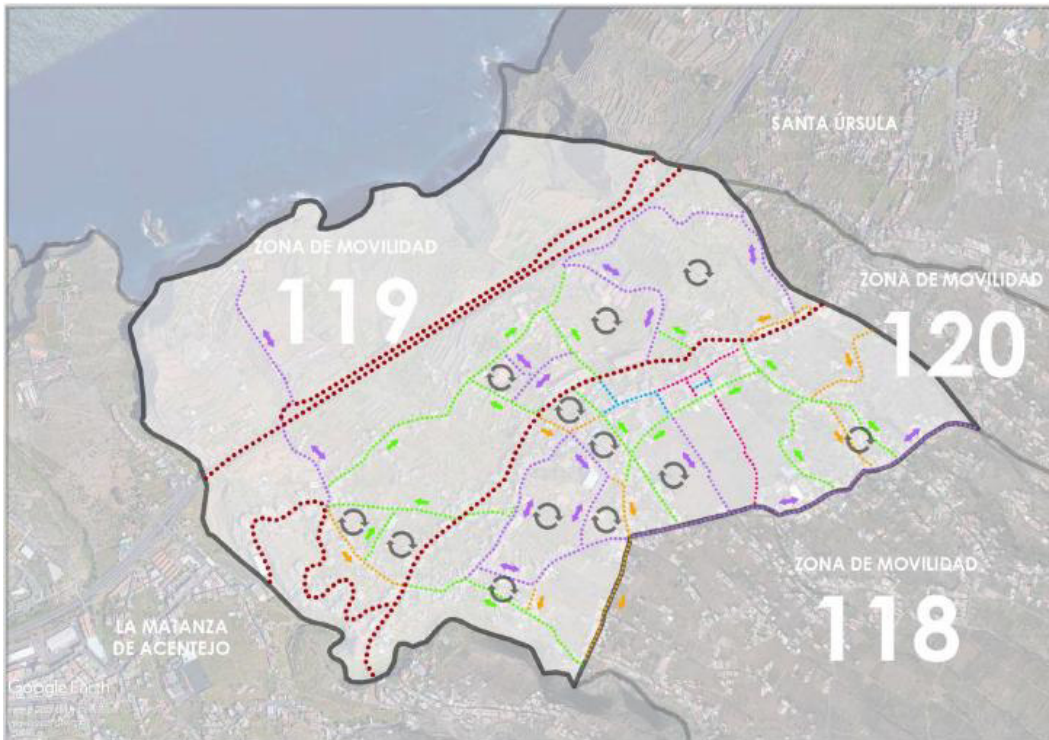


Imagen: Propuestas Zona de Movilidad 119. PS1 Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria. Sentidos de circulación. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020).

2. Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento.

Este Plan Sectorial consiste en la elaboración de propuestas y plazos de actuación para la mejora de la gestión y regulación del estacionamiento en las zonas más vulnerables, entre las que se encuentran:

- Eliminación de aparcamientos para dar continuidad a la zona peatonal.
- Creación de aparcamientos disuasorios a las afueras que fomenten el uso del transporte público.
- Regulación tarifaria.

En el PMUS de La Victoria no se incorporan medidas específicas para la zona de estudio.

3. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público.

Define propuestas y plazos de actuación para la mejora del transporte colectivo en el municipio, tales como:

- Renovación de la flota de guaguas y taxis sustituyéndolos por vehículos eléctricos.
- Incorporación de nuevos itinerarios o aumento de líneas que conecten los barrios del municipio.
- Accesibilidad para PMR a paradas y estaciones de guagua.

Las medidas contempladas en el PMUS no tienen incidencia en la ordenación pormenorizada del ámbito de estudio.

4. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.

Este Plan Sectorial incorpora propuestas para la incorporación de nuevos itinerarios peatonales, adoptando medidas como:

- Peatonalizaciones.
- Zonas 30.
- Área de seguridad en los centros escolares.
- Aceras.
- Seguridad mediante bolardos y ancho de aceras.

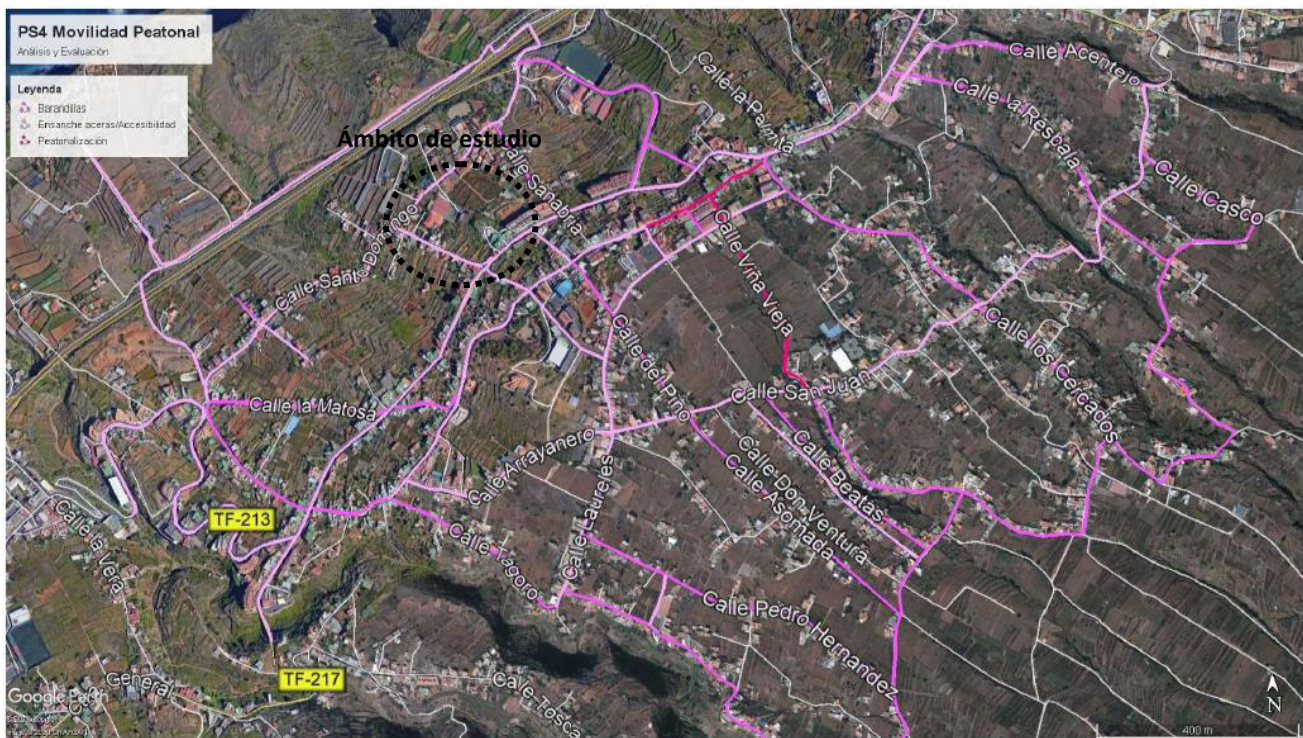


Imagen: Propuestas Zona de Movilidad 119. PS4 Movilidad Peatonal. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020)



En la zona de movilidad 119, el PMUS identifica ocho propuestas para la fomentar la movilidad peatonal en sus distintos trazados viarios (PS4.5 al PS4.13). De este conjunto de propuestas, la identificada con el código PS4.5 se circunscribe, entre otras, a las calles Santo Domingo y Pedrera, ambas vías incluidas en la zona de estudio de la presente modificación.

La PS4.5 propone, en un plazo CORTO (2020/2021), realizar el ensanche de aceras para que los vecinos puedan transitar cómodamente y con las medidas de seguridad óptimas.

En cuanto a las medidas específicas incorporadas en el PMUS para implementar el desconfinamiento y la alerta sanitaria provocada por el COVID-19 en la movilidad peatonal, se deben destacar las siguientes: PC4.9, consistente en el fomento del desplazamiento activo (peatonal y bicicleta) como el principal medio de transporte en trayectos cortos y medios, y la PC4.10, que plantea la redistribución del espacio público para priorizar la movilidad activa (peatonal y ciclista) y la peatonalización.

5. Plan Sectorial de Movilidad Escolar.

Se contemplan propuestas generales y plazos de actuación para la mejora de la movilidad escolar, tales como:

- Elevación de los pasos de cebras cercanos a los centros escolares e implementación de Zonas 30.
- Proyección de itinerarios ciclistas que conecten los núcleos poblacionales con los centros escolares.
- Proyección de estacionamiento reservado y temporal para automóviles en zonas escolares (KISS+RIDE).
- Campañas de movilidad escolar.

Como ya se ha indicado, el colegio CEIP Santo Domingo se sitúa en la Zona de Movilidad 119. Respecto a dicho colegio, el PMUS señala que se localiza en una calle estrecha y sin aceras, sin elementos de seguridad vial. Asimismo, el 56 % de los alumnos del centro (204 alumnos) usan el transporte escolar.

Entre las 15 medidas propuestas por el PMUS para todos los centros educativos del municipio (PS5G.1 al PS5G.15), se deben analizar, por su posible incidencia en la ordenación pormenorizada del presente documento, las siguientes propuestas, todas ellas previstas para un plazo de ejecución CORTO (2020-2021):

- **PS5G.1: Zona de accesibilidad libre de vehículos.** Con el establecimiento de esta zona en el entorno de los colegios, se pretende que la seguridad de los menores y sus familias sea máxima, se disminuya notablemente la posibilidad de atropello a menores, se garantice la accesibilidad total para PMR y carritos, promoviendo a su vez la mejora/diseño de zonas verdes y de esparcimiento próximos a las zonas escolares para un entorno más amigable.

En este sentido, el PMUS define un área segura en el ámbito de Santo Domingo (sombreado en color amarillo en la imagen adjunta), delimitado por la TF-5, la calle La Pedrera y la Carretera General (TF-217), recogiendo en su interior el CEIP Santo



Domingo y el IES La Victoria. El ámbito de estudio del presente documento se sitúa en el interior de la citada Área Segura.

- **PS5G.8: Tamaño óptimo de las aceras.** Se plantea que el ancho mínimo de las aceras de nueva construcción sea de 2 -2,50 m., debiendo ser todavía mayor conforme nos acercamos a zonas escolares, para disminuir las consecuencias del efecto de cuello de botella.
- **PS5G.12: Kiss+Ride.** Prever zonas de estacionamiento reservado y temporal para automóviles en zonas escolares para facilitar de manera segura el acceso de los alumnos a los centros, sin que la parada perjudique al flujo del tráfico y con paradas de 3-5 minutos.

En el CEIP Santo Domingo, el PMUS propone la ubicación de un Kiss+Ride en la calle Pedrera, justo a la entrada de acceso a sus instalaciones.

- **PS5G.13: Diseño de Zonas 30.** Actuación consistente en delimitar una zona con una entrada y una salida principales, con direcciones únicas y de velocidad 10/20 km/h, teniendo como eje un centro escolar, con objeto de:
 - Disminuir el nivel de tráfico.
 - Disuadir del desplazamiento en vehículo privado a las familias en los centros escolares.
 - Minimizar las posibilidades de atropello y las consecuencias de un potencial accidente.
 - Favorecer el uso del modo caminata, en bicicleta y transporte público.

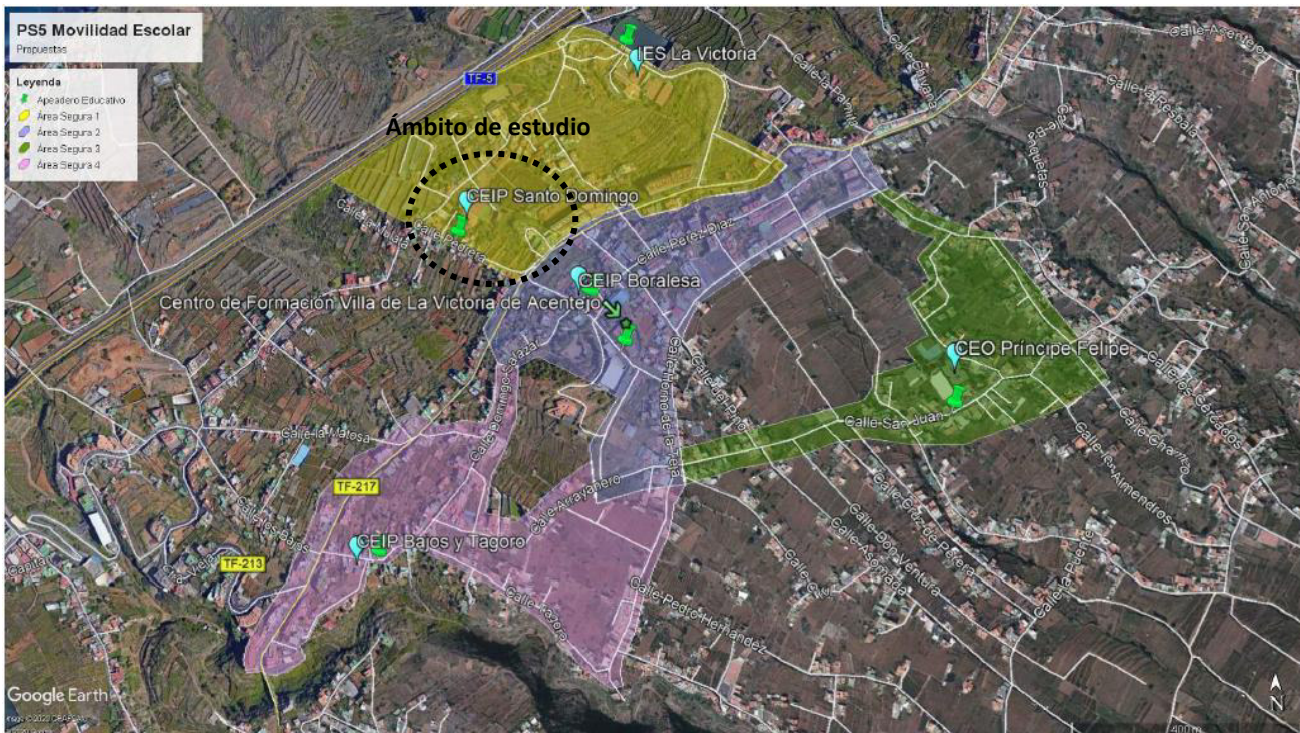


Imagen: Propuestas Zona de Movilidad 119. PS4 Movilidad Escolar. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020)



6. Plan Sectorial de Movilidad Ciclista.

Para fomentar la movilidad ciclista el PMUS plantea una serie de propuestas generales que se resumen en las siguientes:

- Incorporación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): tipo de público objetivo, tipo de abono, sistema de alquiler, tiempo de uso, modelo de bicicletas, suministro energético, funcionamiento, tiempo de uso.
- Desarrollo de ordenanzas municipales.
- Conectividad de ese futuro carril bici y seguridad.
- Intermodalidad con otros medios de transporte. Lograr sinergias entre la red ciclista y el transporte público.
- Red de aparcabicis.
- Campañas de concienciación.

Como bien señala el PMUS de La Victoria, actualmente el municipio no cuenta con vías reservadas para el uso de bicicleta. Si bien es un gran punto atractor de rutas ciclistas por carretera y montaña, su orografía complica el planteamiento de una red ciclista que se extienda por su territorio.

A pesar de ello, en este Plan Sectorial se contemplan hasta 10 medidas a aplicar en el ámbito municipal, entre las que conviene señalar las siguientes:

- **PS6G.1 Alternativa real al vehículo privado:** actuar sobre la ordenación, planificación urbana, la gestión de la movilidad, las infraestructuras viarias de la ciudad y la educación de los usuarios creando una nueva cultura de la movilidad urbana en las que todos aprendan a convivir y circular por la ciudad. Esta actuación tiene un plazo de ejecución CORTO (2020/2021).
- **PS6G.3 Políticas sobre Movilidad Sostenible:** La Administración local debe adquirir políticas sobre una movilidad limpia, creando las infraestructuras y señalética necesarias para la seguridad de los usuarios de bicicletas y todo lo relacionado con la utilización y mantenimiento de estas infraestructuras. Esta actuación tiene un plazo de ejecución CORTO (2020/2021).
- **PS6G.4 Red de aparcabicis:** Es muy importante disponer en la ciudad de una red de aparcabicis con amarraderos seguros y colocados de forma que al usuario le sea útil y ubicados en puntos de alta demanda como centros públicos, centros educativos, zonas de ocio, parques públicos, etc. Esta actuación tiene un plazo de ejecución MEDIO (2021/2022).
- **PS6G.6 Ordenanza Municipal de Movilidad:** Hay que desarrollar más, si cabe, la legislación para dotar a los usuarios de una mayor seguridad vial. Para ello es muy interesante que se apruebe una Ordenanza Municipal de Movilidad, donde se regule en concordancia con el Reglamento General de Circulación el uso de la bicicleta en la ciudad. La FEMP sacó una “Ordenanza municipal tipo, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial”, donde



se regulaba este modo de transporte de una forma clara y con el consenso con los colectivos implicados. Esta actuación tiene un plazo de ejecución MEDIO (2021/2022).

- **PS6G.7 Red de carriles bici continua y cerrada:** Se ha demostrado que al disponer de una red de carriles bici continua y cerrada más un sistema de bicicleta pública esto provoca en la ciudad un cambio en las pautas de movilidad cotidiana, de tal forma que, se realiza un cambio modal efectivo desde otros modos de transporte hacia la bicicleta como medio de transporte. Esta actuación tiene un plazo de ejecución LARGO (2021/2025).

En el PMUS se proponen una serie de rutas ciclistas por carretera y por montaña que integran las rutas actuales señalizadas por el Cabildo de Tenerife que permiten circular desde la Zona Alta hasta la Zona Costera mediante caminos rurales con señalización de vías frecuentadas por ciclistas.

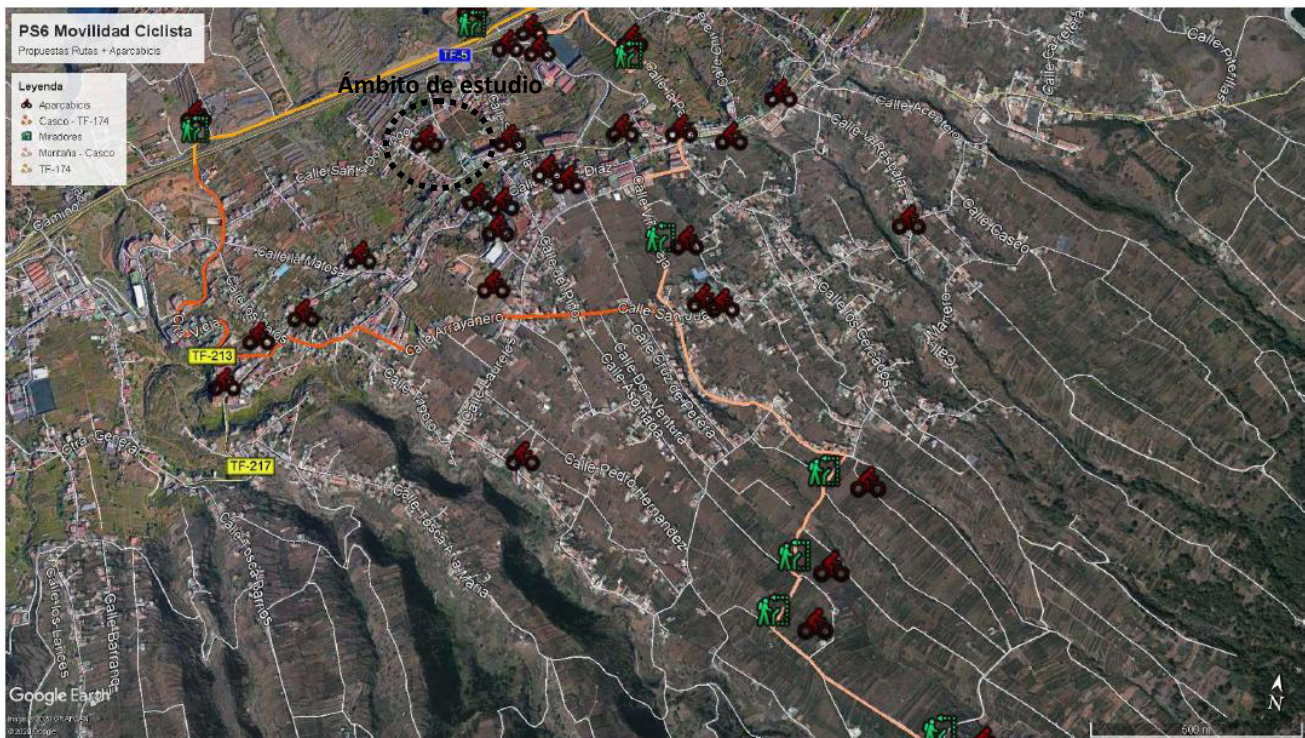


Imagen: Rutas Actuales y Propuestas. PS6 Movilidad Ciclista. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020)

En esta materia, el PMUS propone a su vez una serie de medidas de seguridad para la ciudadanía ante la alerta sanitaria provocada por el COVID-19, entre las que cabe citar las siguientes:

- **PC6.1:** Implementación de itinerarios bici y vías alternativas pacificadas a 30 km/h en las vías urbanas y en las zonas periurbanas que comuniquen centros laborales y de enseñanza, y a los municipios vecinos, donde pueden compartir calzada con el resto de vehículos de forma segura.
- **PC6.3:** Facilitar y reforzar la intermodalidad con los modos de transporte colectivos.



7. Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución de Mercancías.

En este Plan Sectorial se recogen propuestas de actuación para mejorar la distribución de mercancías. Teniendo en cuenta que el ámbito de estudio se inserta en una zona residencial-administrativa, las medidas contempladas no tienen incidencia.

8. Plan Sectorial de Mejoras de Integración de la Movilidad Sostenible en las Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano.

En este Plan se integran las propuestas de actuaciones para la mejora de los espacios ciudadanos y las políticas urbanísticas, orientadas a:

- Incrementar la dotación de zonas verdes en entornos municipales.
- Mejora de la accesibilidad de las dotaciones
- Adecuación del centro de la ciudad al tránsito peatonal accesible.

Este Plan Sectorial contempla 9 medidas a implantar en el municipio o en espacios o entornos concretos, de las cuales, podrían tener incidencia en la ordenación pormenorizada de la presente modificación las siguientes:

- **PS8.5 Gestión de estacionamiento de integración:** Conlleva la creación de estacionamientos de integración para fomentar movilidades alternativas al vehículo privado. Esta medida está prevista para un plazo MEDIO (2021/2022).
- **PS8.8 Zonas Verdes:** Incrementar la dotación de espacios verdes en entornos municipales para crear atractivo, con sus correspondientes programas de actuación, conservación y mantenimiento. Esta medida está prevista para un plazo LARGO (2022/2026).
- **PS8.9 Bicicleta:** Adecuación de espacios e impulso de políticas que promuevan un sistema de movilidad focalizado en la bicicleta en calles longitudinales, con la creación de la infraestructura correspondiente en las vías transversales. Esta medida está contemplada para un plazo LARGO (2022/2026).

9. Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético.

En este Plan Sectorial se incluyen 6 medidas de aplicación en el ámbito municipal para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético (PS9G.7 al PS9G.12), entre las que destaca la siguiente:

- **PS9G.8 Planificación y Regulación Urbana:** Se incorporan medidas como la limitación del tráfico rodado, peatonalización de calles de áreas residenciales densas, creación de carriles bici, ampliación de zonas verdes y la incorporación de reductores de velocidad.

10. Plan Sectorial de Accesibilidad en Centros Atractores de Viaje.

En este Plan no se incluyen propuestas específicas para el municipio.



11. Plan Sectorial de Seguridad Vial.

El PMUS incorpora en este Plan Sectorial una serie de medidas generales y específicas para mejorar la seguridad vial de las vías del municipio, que ayuden a la mejora y calmado del tráfico en la ciudad.

Tras el análisis de las distintas actuaciones propuestas, se entiende que éstas no tienen repercusión en las determinaciones de ordenación pormenorizada del planeamiento urbanístico.

12. Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad.

Incorpora una serie de propuestas de actuación dirigidas a fomentar las buenas prácticas de movilidad, como son:

- Creación de un Foro de la Movilidad.
- Creación de una página web municipal dedicada a la movilidad sostenible.
- Mejora de la información al usuario.
- Crear una página web de sostenibilidad.

Estas medidas no tienen incidencia directa en las determinaciones de ordenación pormenorizada del Plan General.

13. Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad.

Supone la creación de una Oficina de Movilidad, que sea responsable de la implantación y seguimiento de las propuestas previstas en el PMUS. Como es lógico, no tiene incidencia alguna en el presente documento.

14. Plan Sectorial de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos.

Se identifican las posibles ubicaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Aunque la implantación dichos puntos de recarga no requieren cambios en las determinaciones normativas de la ordenación pormenorizada del plan vigente, conviene señalar a título indicativo que el PMUS contempla, a largo plazo (2022/2026), la ubicación de un punto de recarga de una plaza en las proximidades del CEIP Santo Domingo, en la calle Pedrera.

15. Plan Sectorial de Fomento del Vehículo Eléctrico.

Se contemplan medidas para fomentar el uso y adquisición de vehículos eléctricos por parte de la población, las cuales no tienen incidencia directa en las determinaciones de ordenación pormenorizada del Plan General.

16. Plan Sectorial Smart Mobility.

Dirigida a la creación de aplicaciones móviles para la promoción de la movilidad sostenible. Estas medidas tampoco inciden en la ordenación pormenorizada de la presente modificación.



2.4.4. REDISEÑAR LA MOVILIDAD EN LA ETAPA COVID-19

La movilidad urbana durante y después de la pandemia del COVID-19 requiere, por su impacto en la salud de la ciudadanía, la puesta en funcionamiento de acciones urgentes que promuevan el uso racional del transporte, así como, la provisión de suficiente espacio público para garantizar la medida de distanciamiento física (+1,5 m) en los desplazamientos peatonales, que previsiblemente permanecerán en vigor en un futuro.

En este sentido, el PMUS de La Victoria de Acentejo recoge, en base a un diagnóstico del impacto de la distancia social en el uso del espacio público y las opciones de movilidad de las personas en el marco de la actual emergencia sanitaria, una serie de medidas a implantar en el municipio a corto y largo plazo que se implementan a lo largo del documento.

Así, el PMUS recoge en el siguiente cuadro los requisitos para la movilidad durante la etapa COVID-19 y POSTCOVID-19:

REQUISITOS MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19	
REDISTRIBUIR EL ESPACIO PÚBLICO	Deberíamos aprovechar el hecho de que, con las reducciones de entre el 60% y el 90% de los viajes motorizados, se haya liberado una gran parte del espacio público; aprovecharlo para priorizar la movilidad activa y dedicar amplios espacios al uso de la bicicleta y a los peatones.
CAMINAR O IR EN BICICLETA	Son las dos opciones de transporte más saludables, sostenibles y equitativas que cumplen con el requisito de garantizar el distanciamiento social. Los scooters y otros vehículos de movilidad personal (VMP) también ganarán importancia
TRANSPORTE PÚBLICO MÁS SEGURO	Los gobiernos locales y las autoridades de tráfico deben trabajar conjuntamente para proporcionar un nivel de servicio suficiente que al mismo tiempo permita mantener las condiciones de seguridad. Facilitar la compartición de medios de transporte –es decir, la combinación de bicicletas o VMP con el transporte público. Entre las medidas importantes para reducir el riesgo de transmisión, se encuentran reducir el del exceso de usuarios mediante el aumento del transporte público y/o el control de la cantidad de personas que entren, mejorar la ventilación, desinfectar el transporte público diariamente y fomentar el uso de mascarillas.
USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO	Los taxis y los servicios de vehículos compartidos ofrecen una opción más flexible a las personas que puedan requerir el uso del coche, en especial a los grupos de población más vulnerables como los ancianos. Proporcionar acceso a dichos servicios y que sean asequibles económicamente. Si se implementan en combinación con la gestión del transporte de la ciudad, son una opción viable que puede minimizar la necesidad de disponer de un vehículo individual.
TECNOLOGÍA	La tecnología es un activo fundamental para la gestión de la movilidad, y está infrutilizada. Las aplicaciones de dispositivos móviles pueden ayudar a la ciudadanía a encontrar rutas óptimas y sugerir alternativas para evitar la sobre-ocupación.
CAMBIAR HÁBITOS DE TRABAJO Y COMPRA	Proporcionar opciones más flexibles para el teletrabajo y la gestión del tiempo de trabajo ayudará a descongestionar las rutas de trayecto. También puede ser de ayuda fomentar el comercio local al que pueda accederse mediante transporte activo.

Tabla. Requisitos movilidad durante y PostCOVID-19. Fuente: PMUS La Victoria (2020)



Opciones de movilidad



Impacto en el uso del espacio público

	RC	Espacio	Beneficios salud	Impactos ambient.
Coches	B	A	B	A
Motocicletas	B	M	B	A
Transporte público	A	M	M	M
Caminar	B	B	A	B
Ir en bicicleta	B	B	A	B
Otros, incl. VMP	?	?	?	?

Impacto:
■ positivo ■ negativo ■ intermedio ■ desconocido
 RC = riesgo contagio
 VMP = Vehículo de Movilidad Personal
 B = bajo; M = medio; A = alto

Gráfico. Opciones de movilidad en el espacio público con distancia social de 1,5 m. **Fuente:** PMUS La Victoria (2020)

Entre las medidas que se están implementando a nivel mundial para garantizar la salud de las personas, con incidencia en la reestructuración del espacio físico de las ciudades, se distinguen en el PMUS las siguientes:

- Fomentar el transporte activo en trayectos cortos.
- Reducir carriles para coches para acomodar carriles bici y aceras más anchas para peatones.
- Habilitar carriles para bicicletas y/o caminables en paralelo a las vías de vehículos.
- Cerrar calles a vehículos motorizados en áreas residenciales.
- Acelerar las transformaciones urbanas.



3. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y/O CONVENIENCIA DE FORMULAR LA MODIFICACIÓN MENOR

3.1. INTRODUCCIÓN

El Ayuntamiento de La Victoria de Acentejo ha decidido promover la elaboración de una Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para, sin afectar a edificaciones, dar solución de continuidad al trazado de la vía existente en la trasera del colegio de educación infantil y primaria Santo Domingo hasta su conexión con la calle Pedrera, con el objeto de resolver los problemas de congestión de tráfico que se ocasionan en el entorno de las actuales instalaciones del equipamiento docente, reconduciendo el trazado de la calle Nueva, recogida en la ordenación pormenorizada de las Normas Subsidiarias, por este nuevo trazado viario.

Las Normas Subsidiarias vigentes en el municipio no prevén esta vía de carácter local, y por lo tanto se hace necesario una modificación puntal de la actual ordenación urbanística.

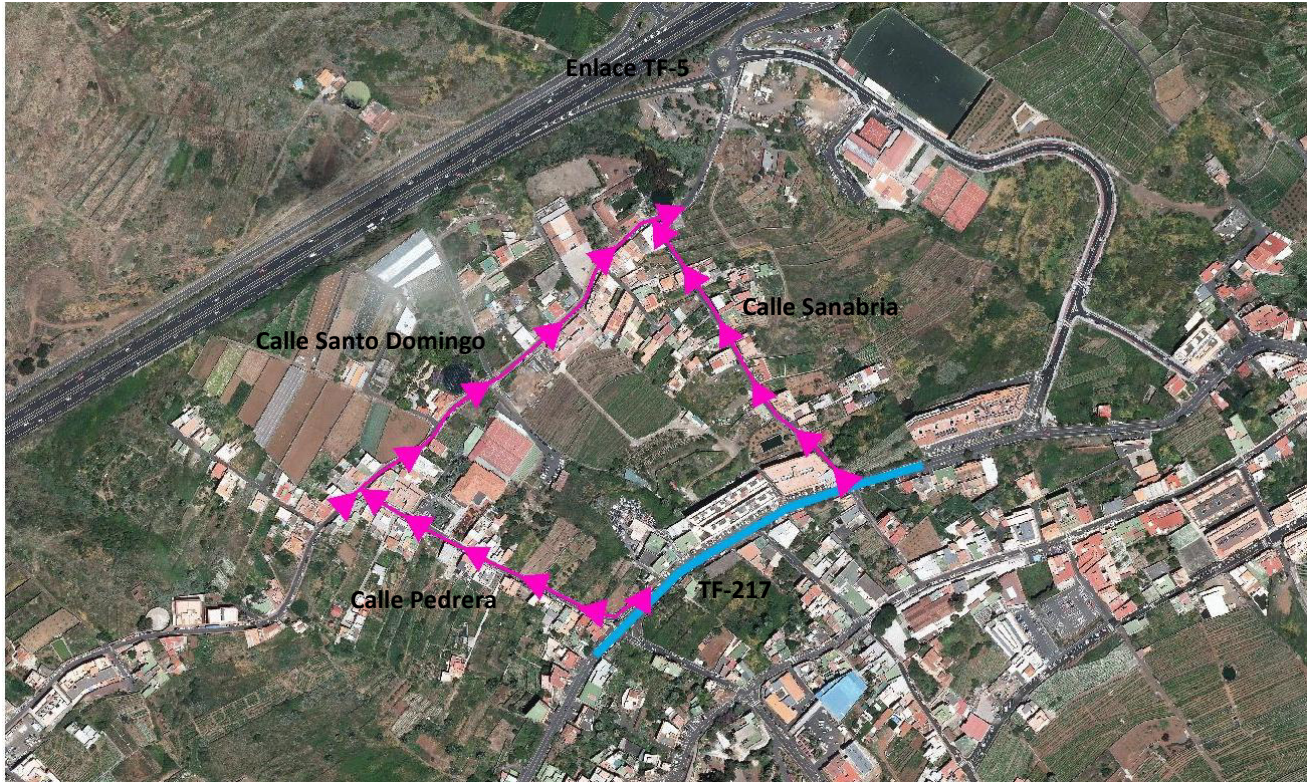
Este viario propuesto afecta a suelo urbano consolidado y a suelos de reserva de suelo para sistemas generales, previstos en las Normas Subsidiarias, para la ampliación del CEIP Santo Domingo y la ejecución de un nuevo equipamiento sanitario municipal, ambos sin ejecutar en la actualidad; que discurre a su vez sobre terrenos incluidos por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife en un Área de Regulación Homogénea de protección económica 1.

Aunque esta propuesta podría conllevar ajustes en la clasificación del suelo urbano del planeamiento vigente y en los usos de determinadas parcelas, se entiende que no se dan los supuestos regulados en el art. 163 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, para que deba entenderse como una modificación sustancial de las Normas Subsidiarias.

3.2. LA MOVILIDAD ACTUAL

3.2.1. MOVILIDAD MOTORIZADA

El acceso a la entrada principal del CEIP Santo Domingo se realiza a través de la calle Pedrera, vía de un carril de sentido único de bajada a la que se accede desde la carretera general TF-217; la cual conecta con la calle Santo Domingo, vía de un carril de circulación que en el punto final de su recorrido desemboca en el enlace de la autopista TF-5.



Plano: Esquema de sentidos de circulación viaria en el entorno de estudio. **Elaboración propia**

Tal y como se refleja en el PMUS de La Victoria, la calle Pedrera cuenta con un ancho irregular, que oscila entre 4 - 8 m., y una pendiente aproximada del 16,9 %. Si bien existe una banda de aparcamientos en línea, esta vía no sólo no cuenta con aceras en algunos de sus tramos, sino que las que existen no presentan un ancho adecuado para garantizar la seguridad de las personas que acuden a las instalaciones del colegio con un itinerario peatonal continuo y adaptado a las personas de movilidad reducida.



Foto izqda.: Primer tramo de la calle Pedrera. **Foto derecha:** Tramo final de la calle Pedrera, a la altura del CEIP Santo Domingo. **Fuente:** Street View. Google.

En la trasera del colegio, se ha habilitado un acceso secundario no previsto por el planeamiento vigente, a través de sus canchas deportivas, a partir de una vía en fondo de saco que parte de la calle Santo Domingo, en un intento de mitigar la congestión que se genera en la calle Pedrera en determinadas horas punta, a la entrada y salida del alumnado.



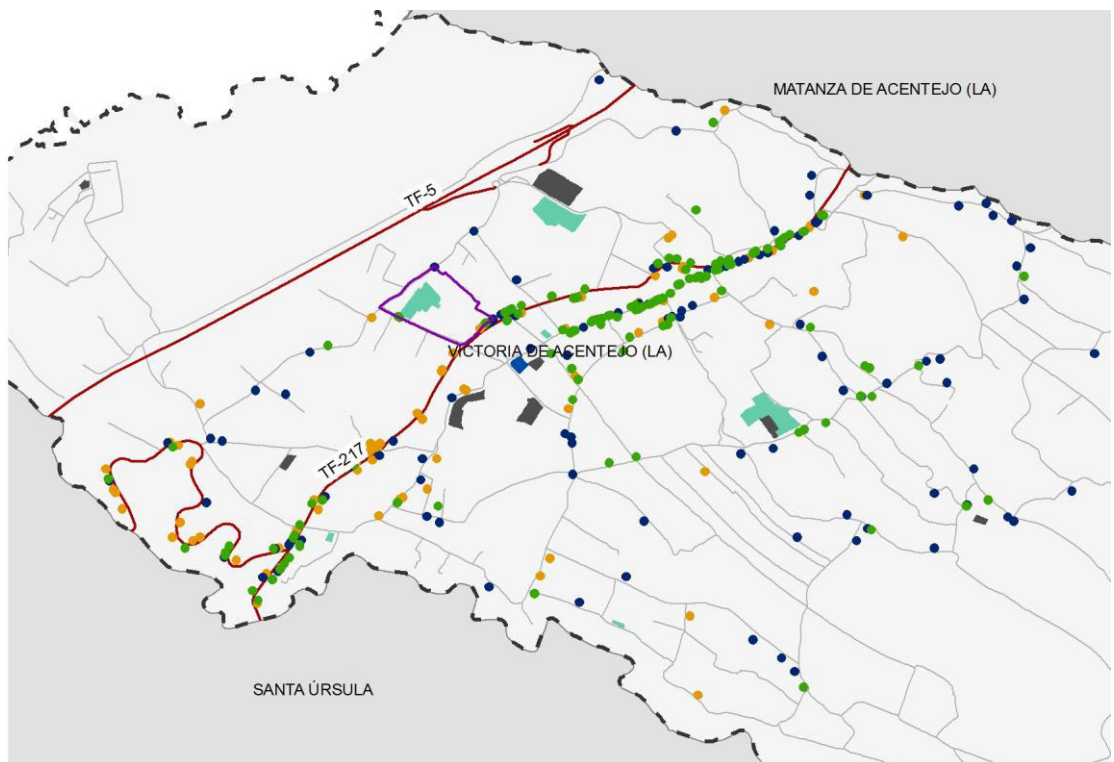
Fotos: Vía de acceso secundario al Colegio Santo Domingo. **Fuente:** Street View. Google.

3.2.2. ESTACIONAMIENTOS

Los equipamientos en el término municipal se disponen, en su mayor parte, en las vías más longitudinales, al tratarse de pendientes más suaves que favorecen el desarrollo de actividades.

Como se observa en la imagen siguiente, dos de los tres grandes equipamientos, en función de su superficie, se encuentran en la zona de influencia de la zona de estudio, generando polos atractores de movilidad.

- Leyenda**
- USOS**
- Hostelería y restauración
 - Comercial
 - Industrial
 - Deportivo
 - Docente
 - Sanitario
 - Carreteras
 - Viario Urbano
 - T.M. La Victoria
 - ámbito de estudio



Plano: Equipamientos generadores de tráfico del término municipal. **Fuente:** Opendata del Cabildo de Tenerife y Grafcan.



Imagen: Identificación de los grandes equipamientos existentes en el entorno próximo al ámbito de estudio. **Fuente:** Google Earth,

Se localizan estacionamientos en línea en las calles Pedrera y Santo Domingo y en la vía en fondo de saco situada en la trasera del colegio, en una pequeña bolsa de estacionamiento situada junto a las instalaciones deportivas del centro educativo.

- Leyenda**
- Densidad Aparcamientos Km²**
- 0-20
 - 20-60
 - 60-120
 - 120-190
 - >190
- Carreteras
- Viario Urbano
- Uso Espacio libre
- Uso Comunitario
- ámbito de estudio

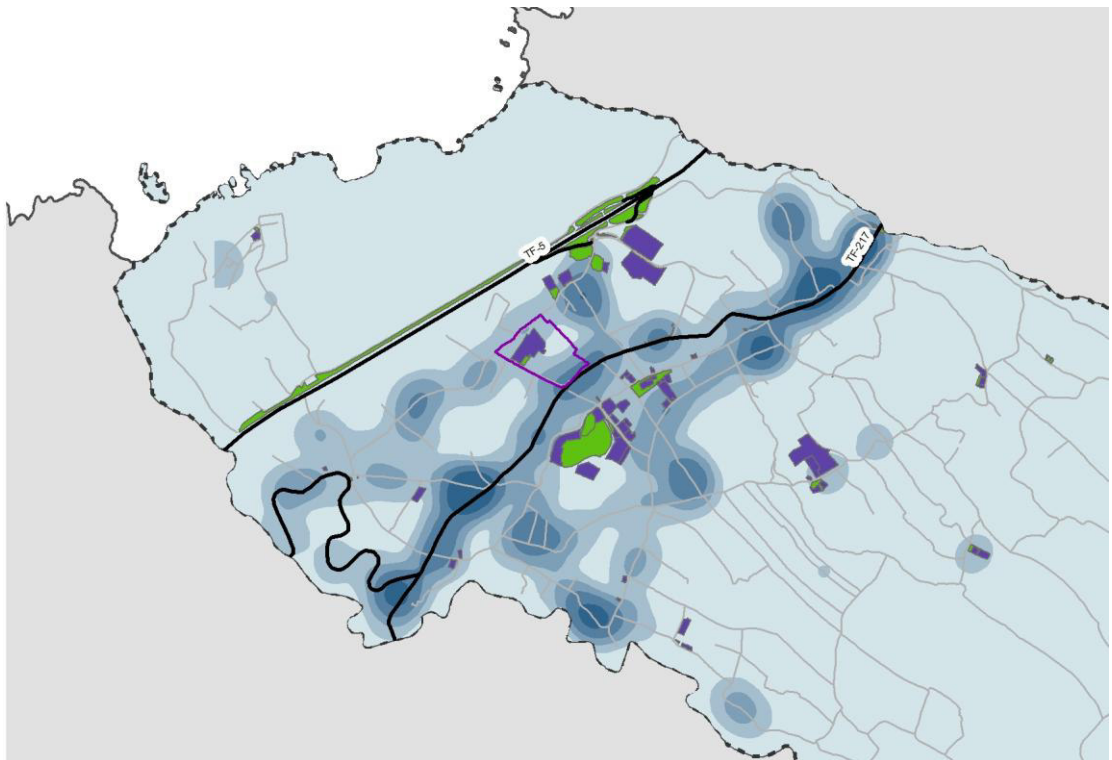


Imagen: Densidad de estacionamientos por Km² en el ámbito de estudio. **Elaboración propia**

Como es lógico, en los propios equipamientos o en sus proximidades, debe existir una oferta suficiente de estacionamientos para dar servicio a los mismos. En el estudio del balance de estacionamientos en torno a los principales equipamientos y espacios libres existentes en el municipio, se observa que en el entorno del CEIP Santo Domingo existe una baja densidad de aparcamientos, siendo éste un equipamiento demandante de plazas de estacionamiento.

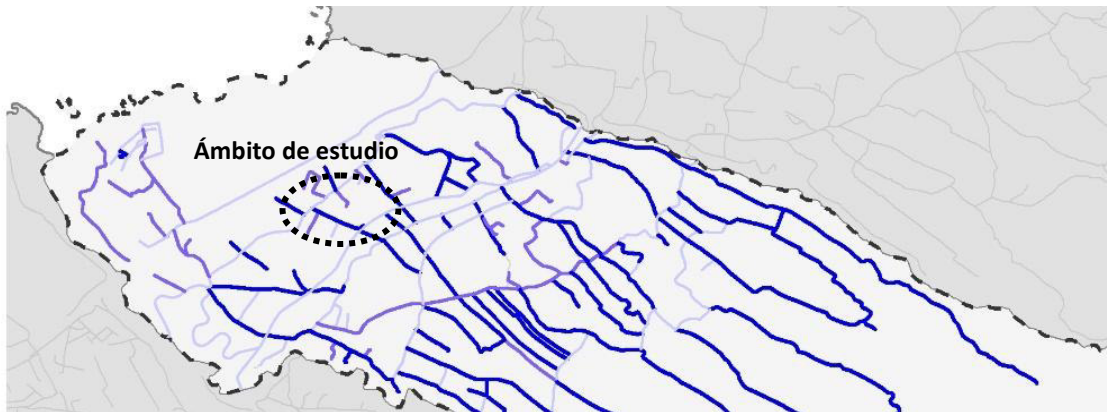
En el propio PMUS de La Victoria se indica que el 56 % de los alumnos del CEIP Santo Domingo emplean el transporte escolar como medio de transporte, lo que se traduce en que de los 204 alumnos del centro, aproximadamente 90 alumnos acuden por otro medio de transporte (a pie, vehículo privado o transporte público). No existe en las propias instalaciones del colegio una zona habilitada para el aparcamiento de las guaguas del transporte escolar, que por la escasa sección de la calle Pedrera, tienen importantes dificultades para su acceso a través de ella.

3.2.3. MOVILIDAD PEATONAL

Como ya se ha comentado anteriormente, ni las aceras ni los itinerarios peatonales habilitados en el entorno del colegio, poseen las características adecuadas para realizar desplazamientos de forma peatonal con las medidas óptimas de seguridad.

Si bien es cierto que la elevada pendiente del terreno impide que se puedan desarrollar estos desplazamientos con comodidad, este condicionante está directamente relacionado por la orografía y no se puede actuar sobre ella.

Leyenda
Pendiente
— >12 %
— 6-12 %
— 0-6 %
— Vialidad Urbana
— T.M. La Victoria



Plano: Pendiente media de la red viaria municipal. **Elaboración propia**

No obstante, existe un margen claro de mejoras para favorecer los desplazamientos a pie en la movilidad escolar, muchas de ellas contempladas en el PMUS de La Victoria, tales como: proporcionar un tamaño óptimo de aceras a lo largo de la calle Pedrera, prever zonas de estacionamiento reservado y temporal para automóviles en los accesos al colegio (Kiss+Ride), implementación de una Zona 30, etc.

3.2.4. MOVILIDAD CICLISTA

La carretera TF-217 y la vía de servicio de la TF-5 se sitúan dentro de la movilidad ciclista del norte de Tenerife como una de las más importantes, tal y como se puede vislumbrar en el mapa de calor de actividades ciclistas de una de las redes sociales de referencia del ciclismo.



Plano: Mapa de calor de actividades ciclistas. **Fuente:** Strava

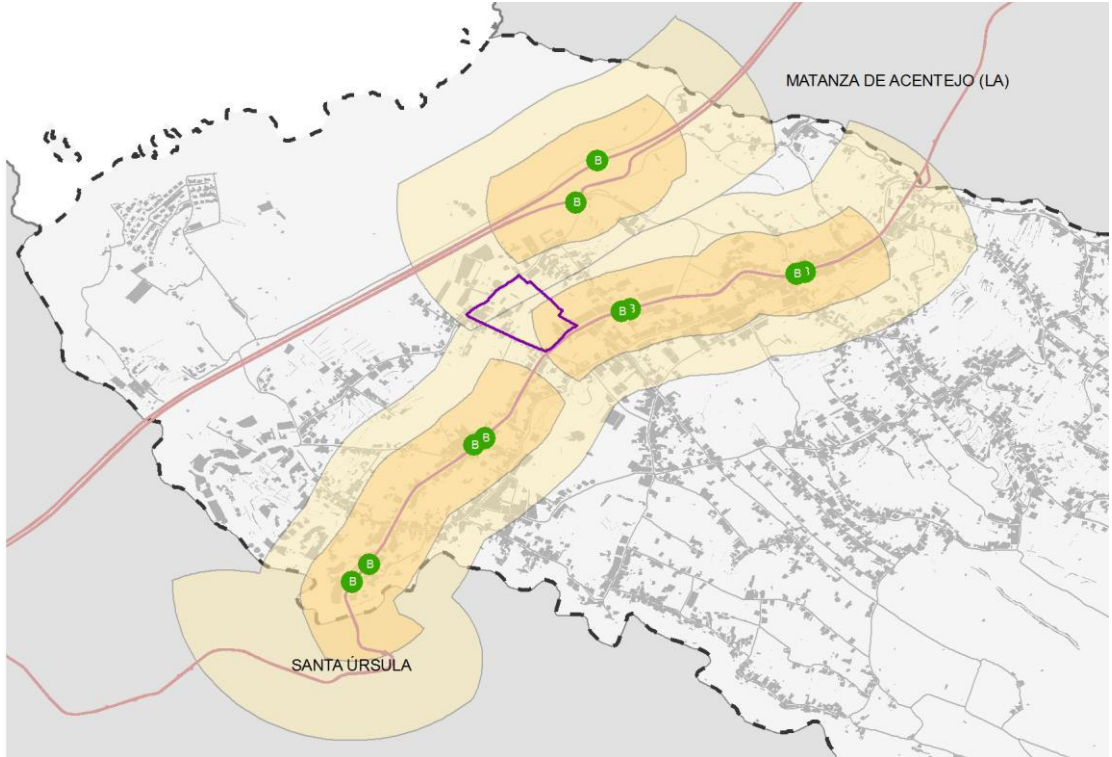
Como bien se describe en puntos anteriores, la movilidad ciclista en sentido mar -cumbre resulta complicada por las altas pendientes, en cambio, las vías más longitudinales se emplean con frecuencia por los ciclistas.

3.2.5. TRANSPORTE PÚBLICO

Las paradas más cercanas al ámbito de estudio se localizan en el enlace de la autopista TF-5 y en la carretera TF-217 (a 550 metros y 420 metros de la entrada principal del colegio, respectivamente). Estas distancias equivalen a un desplazamiento de entre 5 y 7 minutos. Se tratan, por tanto, de distancias asumibles y favorables para el uso de este modo de transporte.

Legenda

- B Paradas de guaguas
- Zona de influencia 1
- Zona de influencia 2
- Vialio Urbano
- T.M. La Victoria
- ámbito de estudio

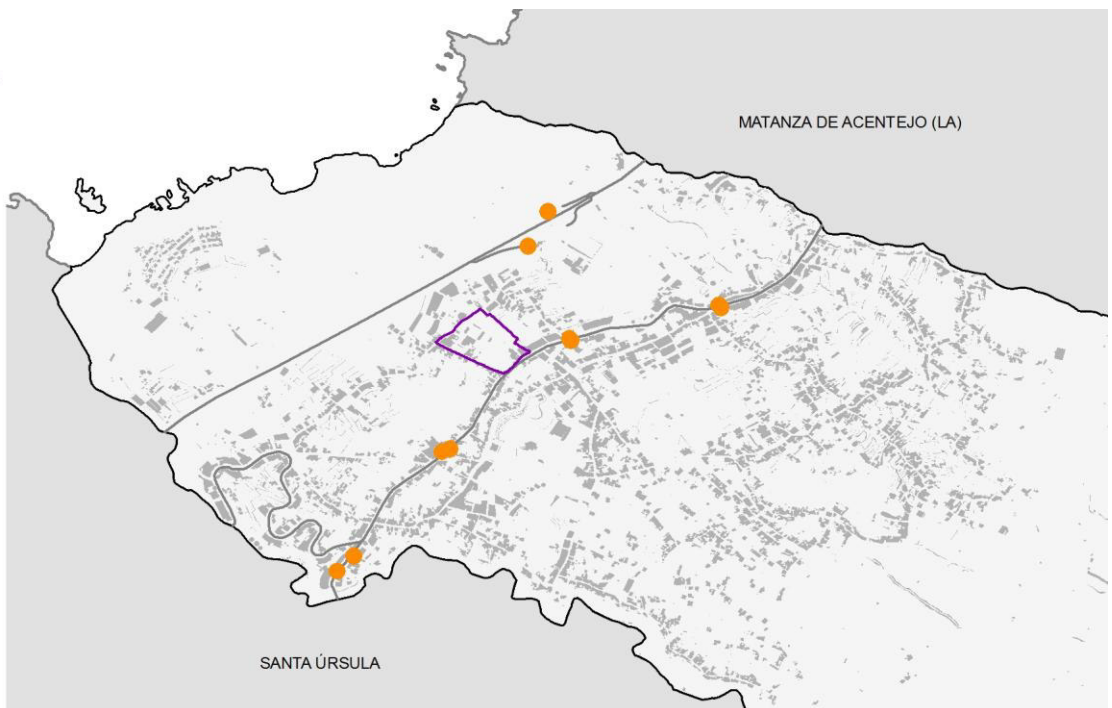


Plano: Cobertura de las paradas de transporte público. **Elaboración propia**

Por otro lado, analizadas las paradas de guagua existentes, desde la perspectiva de género, tomando en consideración aspectos de accesibilidad, estado de mantenimiento, tipología de la marquesina, estado de la iluminación, información sobre las rutas, etc. se concluye que ninguna de ellas posee las condiciones necesarias para que este modo de transporte se emplee de forma habitual, por cuanto que, transmiten inseguridad y resultan inaccesibles.

Legenda

- ámbito de estudio
- Percepción de seguridad en las paradas de transporte colectivo**
- 0 - 3 Muy deficiente
- 4 - 7 Deficiente
- 8 - 11 Aceptable
- 12 - 14 Buena
- 15 Muy Buena
- Carreteras
- Vialio Urbano
- T.M. La Victoria



Plano: Percepción de seguridad de las paradas de transporte público. **Elaboración propia**

Por último, se indica que si bien, existen otros aspectos que desde el urbanismo no se pueden abarcar sí pueden abordarse desde el marco del PMUS de La Victoria, como por ejemplo la realización de campañas de concienciación ciudadana para potenciar el uso de transporte público y de los itinerarios peatonales.

3.3. LOS SISTEMAS GENERALES

En cuanto a los equipamientos con carácter de sistema general, previstos en el planeamiento vigente en el ámbito de estudio (sanitario, educativo y espacio libre), tan sólo se ha materializado la parcela educativa, en cuyo interior se localizan las actuales instalaciones del Centro de Educación Infantil y Primaria Santo Domingo dependiente de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Este centro está localizado en la calle Pedrera nº 5, en el interior de una trama residencial. Dispone de un acceso principal, desde la citada vía, y de un acceso secundario en la fachada trasera del colegio, a través de una calle sin salida. Ocupa una superficie de 6.590 m²s, y tiene una capacidad máxima para albergar a 365 alumnos, distribuidos en 15 aulas, según datos aportados en la Encuesta de Infraestructura y Equipamiento Local del ejercicio 2017.



Imagen: Perspectiva aérea del CEIP Santo Domingo. **Fuente:** Google Earth.

**EQUIPAMIENTO
COMUNITARIO**

Docente



Ámbito de estudio

Plano: Distribución de usos en el interior de la parcela del CEIP Santo Domingo. **Elaboración propia**

En su interior se localiza un área de juego de niños, justo en la entrada principal al centro y, en su zona trasera, dos canchas deportivas con un graderío anexo y un pequeño huerto escolar que se emplea como herramienta para la educación ambiental de su alumnado.



4. RESULTADO DE LA CONSULTA PREVIA

Con el objeto de garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas que, potencialmente, pudieran verse afectados en el procedimiento de elaboración de normas, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con carácter previo a la elaboración de la Modificación Menor se ha sometido esta pretensión a consulta pública.

En la referida consulta pública, llevada a cabo a través de la página web del Ayuntamiento, durante el periodo del 5 al 20 de junio de 2020, se ha recabado la opinión respecto a los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de la regulación, los objetivos que se persiguen y las posibles soluciones alternativas para su toma en consideración en la redacción de la presente Modificación Menor, no habiéndose identificado ninguna aportación en este periodo.



5. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN

El objetivo fundamental que persigue esta Modificación Menor es dotar al área del entorno del Colegio Santo Domingo de un trazado viario que mitigue los problemas de movilidad, actualmente existentes, que afectan no sólo al tráfico rodado, consecuencia de la congestión de vehículos que en determinadas horas se genera por el acceso del alumnado al CEIP Santo Domingo, sino también a la seguridad peatonal máximo teniendo en cuenta que se trata de una zona escolar, lo que, exige un mayor nivel de cautela.

Para ello, es preciso modificar las determinaciones de ordenación pormenorizada del planeamiento vigente, necesarias para tal fin, promoviendo un trazado viario que respete, en todo caso, la edificación existente junto a la pequeña bolsa de aparcamientos, situada en la trasera del Colegio Santo Domingo, que acoge el Pozo La Pedrera destinado a la captación de aguas, al objeto viabilizar la ejecución de la vía.

Asimismo, la ordenación de esta modificación tiene en cuenta, en sus determinaciones, la viabilidad para la gestión y, posterior ejecución de la misma.

Por último, deben adoptarse los criterios de diseño que resulten necesarios para garantizar una movilidad urbana sostenible, en coherencia con los objetivos específicos contemplados en el PMUS de La Victoria de Acentejo, expuestos en el epígrafe 2.4 del presente documento, que entre otros aspectos contempla la promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio, considerando la calzada convencional como un itinerario seguro, confortable y compatible con los usos de peatones, bicicletas, transporte público en superficie y vehículos privados, promoviendo a su vez la mejora/diseño de espacios libres próximos a las zonas escolares para un entorno más amigable.

En todo caso, y a la vista de la existencia de algunos problemas de índole ambiental, no identificados en las Normas Subsidiarias, se establece también el objetivo de resolver la problemática ambiental sobrevenida, en el marco del objeto y las competencias de la propia Modificación.



6. ALCANCE Y CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN MENOR

6.1. CRITERIOS PARA LA FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS

El procedimiento de evaluación ambiental exige la definición de alternativas, que consisten en establecer distintas formas de materializar las actuaciones que se proponen en el borrador del instrumento de ordenación. Estas alternativas deben ser razonables y, técnica y ambientalmente viables.

Como ya se ha señalado a lo largo de este documento, con la presente Modificación se pretende dotar al área del entorno del Colegio Santo Domingo de un trazado viario que mitigue los problemas de movilidad rodada y la inseguridad peatonal que se genera en esta zona escolar como consecuencia de la congestión de vehículos en determinadas horas, debiendo diseñarse de forma que se garantice una movilidad urbana sostenible, en coherencia con las medidas contempladas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Victoria de Acentejo (PMUS), y respetando el Pozo La Pedrera existente en la trasera del citado colegio.

Para la formulación de las distintas alternativas se deben tener en cuenta los siguientes criterios:

Respecto al diseño del trazado viario:

Potenciar los desplazamientos a pie y el transporte público en un entorno seguro, garantizando una conectividad adecuada al centro escolar existente. Para ello el trazado viario que se proponga deberá disponer de aceras accesibles con un ancho adecuado, promoviendo una vía de un sentido de circulación y la implementación de zona 30, que permita acceder a los equipamientos de la zona desde los distintos puntos de intercambio modal, como pueden ser paradas de guaguas e incluso bolsas de aparcamiento disuasorio.

La red viaria deberá contar con todas las instalaciones necesarias para su urbanización, es decir, alumbrado, electricidad, telecomunicaciones, abastecimiento, red de riego BALTEN, pluviales y saneamiento.

Por último, debe mantenerse el Pozo La Pedrera al tratarse de una infraestructura básica de captación de agua.

Respecto a los usos pormenorizados:

El nuevo trazado viario conllevará necesariamente una reordenación de los usos pormenorizados del ámbito de ordenación, que en ningún caso deberá comportar la reducción de las superficies mínimas de equipamientos y espacios libres contempladas en el anexo de la memoria justificativa del planeamiento vigente, ni la afección de los usos residenciales existentes.

Asimismo, en la definición de la ordenación pormenorizada se deberá tener en cuenta la estructura de la propiedad, de forma que se garantice una adecuada gestión posterior, minimizando en la medida de lo posible los costes de obtención del suelo por parte de la Administración Pública



para la materialización de los equipamientos y espacios libres previstos en la ordenación pormenorizada.

Conviene señalar, que no es objeto de esta modificación la alteración de los parámetros urbanísticos de la edificación asignados por el planeamiento vigente a las tipologías asociadas en cada zona.

6.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

Conforme a los criterios expuestos en el epígrafe anterior, se plantean las siguientes alternativas de ordenación pormenorizada.

6.2.1. ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 representa la no realización de la modificación menor, y supone la continuidad de la situación urbanística actual del ámbito de ordenación, es decir, el mantenimiento de los sistemas generales previstos en las Normas Subsidiarias y el viario interior, sin propiciar la conexión rodada entre las calles Pedrera y Santo Domingo.

La superficie del ámbito de ordenación de esta alternativa, clasificado como suelo urbano consolidado, es de 26.131 m²s, y cuenta con la siguiente zonificación de usos:

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** Se dispone en dos bandas residenciales en forma de L en la manzana central del ámbito, localizada la primera de ellas en torno a las calles Santo Domingo y Pedrera; y la segunda, de menor dimensión, en la esquina de la calles Pedrera y una vía de nueva creación (actualmente no ejecutada). Ambas zonas residenciales se encuentran separadas por una gran bolsa de equipamiento docente, en cuyo interior se sitúan las actuales instalaciones del CEIP Santo Domingo.
- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** Se distinguen dos importantes bolsas de equipamiento comunitario, situadas junto a un viario de nueva creación (identificada en el plano Usos Pormenorizados 4.2 de las NNSS como C/ Nueva) que, atravesando longitudinalmente el ámbito de ordenación, se conecta con el viario estructurante previsto en el planeamiento vigente para enlazar la carretera general TF-217 con la TF-1 (identificada en las NNSS como C/Nueva- Enlace autopista), la cual no es objeto de reconsideración por la presente modificación.

La primera gran zona de equipamiento comunitario se localiza en la parte central de la manzana conformada por las calles Santo Domingo, Pedrera y la citada C/ Nueva, distinguiéndose dos usos: escolar (donde se sitúa el actual colegio) y sanitario, un espacio de reserva localizado junto a la C/ Nueva.

La segunda zona de equipamiento se corresponde con un sistema general de espacio libre (actualmente no ejecutado), localizado en el extremo sureste del ámbito de ordenación, en el espacio delimitado por la C/Nueva y la C/Nueva-Enlace autopista.



- **COMUNICACIONES VIARIAS:** En el entramado viario del ámbito de ordenación se distingue un viario peatonal en el primer tramo de la calle Pedrera que conecta la Carretera General TF-217 con la C/ Nueva, vía prevista que atraviesa longitudinalmente el ámbito, adosado al sistema general de espacio libre, con un ancho aproximado de 6 metros. El resto de la red viaria se destina a tráfico rodado con un ancho que se sitúa en torno a los 8 metros, y se conforma por la citada C/Nueva (con una pendiente del 1,53%), el segundo tramo de la calle Pedrera (16,17% de pendiente), la calle Santo Domingo y un pequeño tramo viario existente en la trasera del colegio, perpendicular a esta última vía, sin que, en los planos de ordenación pormenorizada se indique su pendiente.



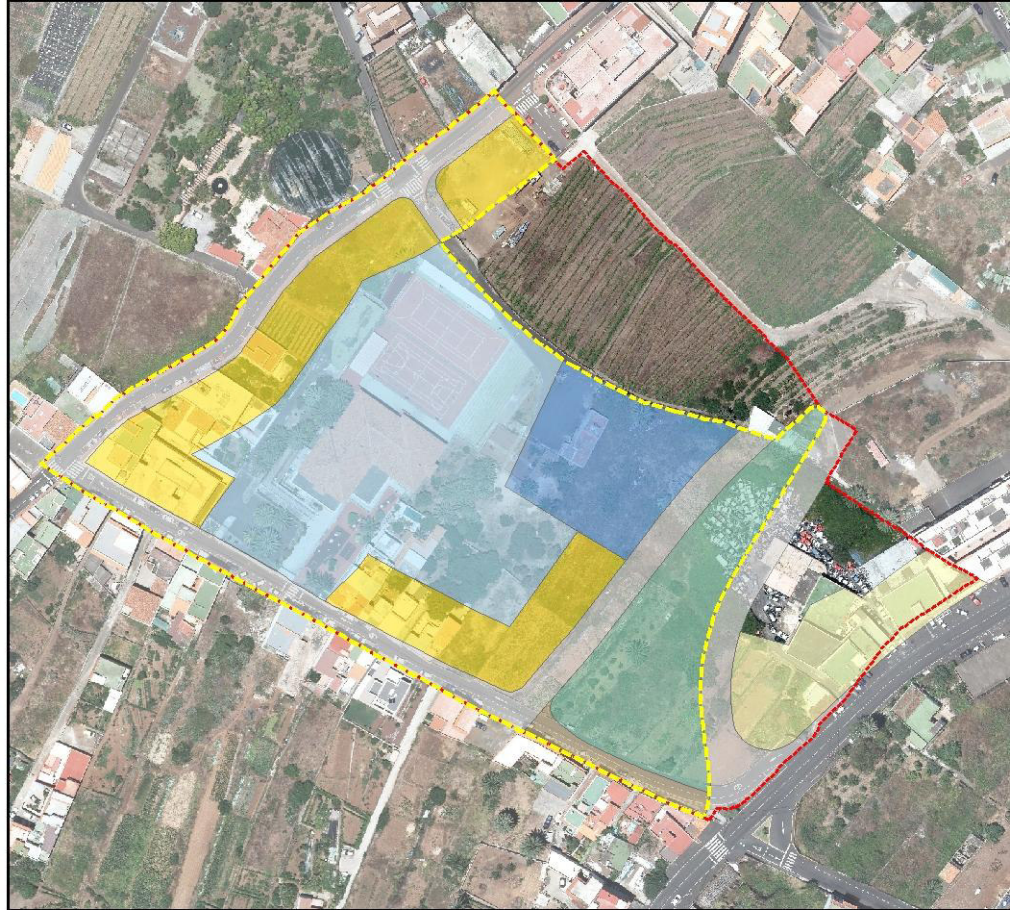
Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 0. **Elaboración propia**

En la siguiente tabla se indican las superficies, por zonas, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa 0, recogiendo la superficie resultante de la digitalización de los planos de ordenación pormenorizada de las NNSS elaborada por Grafcan y posterior ajuste a la cartografía actual, así como la superficie mínima de los equipamientos identificados tanto en los planos de ordenación (como el caso del espacio libre) como en el Cuadro de características e índices urbanísticos, integrado en el Anexo a la Memoria Justificativa de las NNSS :

ALTERNATIVA 0			
Zona	Uso principal	Superficie (m²s)	Sup. minima NNSS (m²s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.845	
Total Residencial		5.845	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.196	7.432
	Sanitario	2.600	2.350
	Espacio libre	3.536	3.215
Total equipamiento comunitario		15.332	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	458	
	Viario rodado	4.496	
Total comunicaciones viarias		4.954	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.131	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 0. **Elaboración propia**

- RESIDENCIAL**
- Residencial intensiva
 - Residencial semi-extensiva
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS**
- Escolar
 - Sanitario
 - Espacio libre público
- COMUNICACIONES VIARIAS**
- Viaro rodado
 - Peatonal
- Ámbito de estudio
- Ámbito de ordenación (alternativa 0)



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 0. **Elaboración propia**

Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el ámbito de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 8.897,07 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

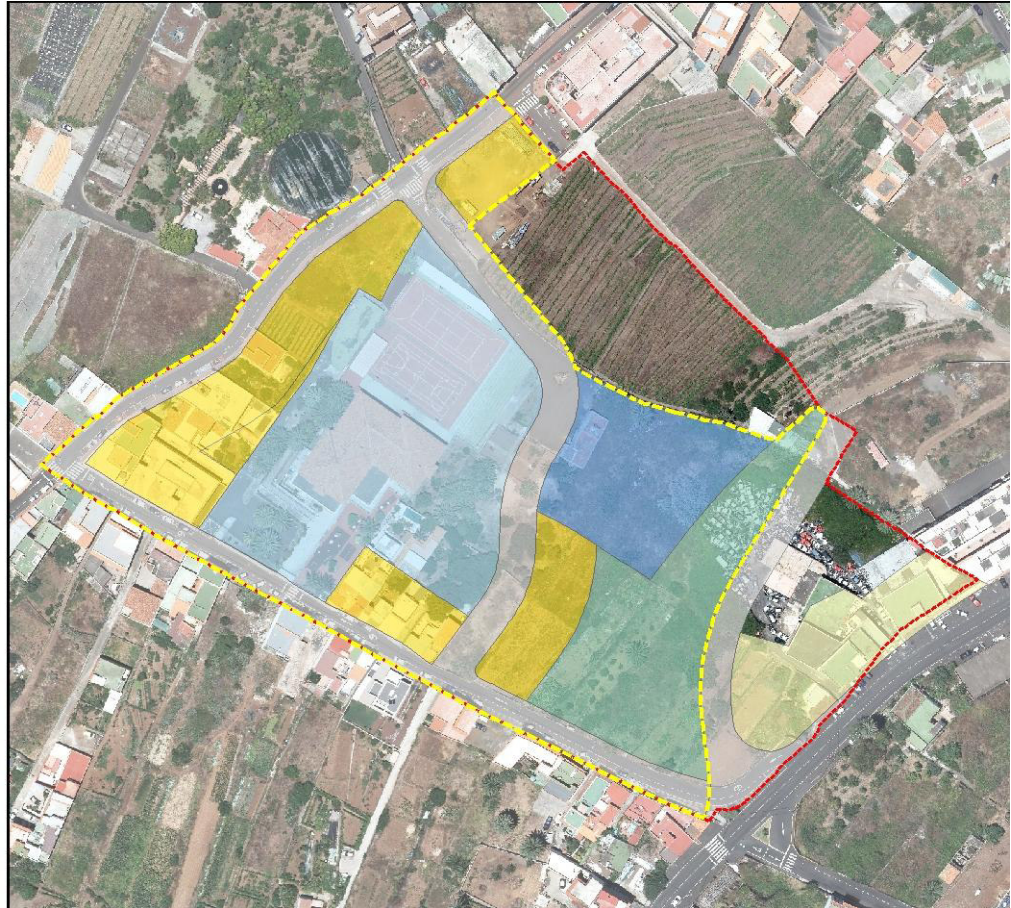
6.2.2. ALTERNATIVA 1

La alternativa 1 plantea la reestructuración viaria en el interior del ámbito de ordenación para propiciar que la circulación transcurra en forma de bucle, en vías de un único sentido, en el entorno del CEIP Santo Domingo, mejorando con ello la seguridad de vehículos y peatones y, la fluidez del tráfico.

Así, se modifica el trazado de la calle Nueva previsto en el planeamiento vigente, a día de hoy no ejecutado, de forma que, ajustándose estrictamente las edificaciones existentes, conecte la calle Pedrera con el tramo viario existente en la trasera del colegio.

Esta reestructuración viaria supone que el ámbito de ordenación de la alternativa 1 alcance una superficie de 26.632 m²s, aumentando en 501 m²s respecto a la alternativa 0, pasando dicho incremento de superficie a reclasificarse de suelo rústico a suelo urbano consolidado, lo que en la práctica supone un incremento del 1,92% del suelo urbano consolidado respecto de la alternativa 0.

Este nuevo trazado viario implica necesariamente el reajuste de la zonificación de usos en el interior de las manzanas resultantes, que se efectúa manteniendo, en la medida de lo posible, el aprovechamiento residencial establecido en el planeamiento vigente, adaptando el fondo máximo edificable de 20 m. definido en la normativa del planeamiento vigente para la zona residencial semi-extensiva, y tomando en consideración la estructura parcelaria para favorecer su gestión.



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 1. **Elaboración propia**

Conforme a estas premisas, la zonificación del ámbito de ordenación de la alternativa 1, tal y como se refleja en la imagen anterior, es la siguiente:

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** La banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo se ajusta a los límites del muro que delimita la parcela del CEIP Santo Domingo, eliminando con ello la carga de expropiación de pequeñas superficies privadas, vinculadas en su mayor parte a las traseras de las edificaciones residenciales existentes, que poco aportan a la posible ampliación del colegio, al ubicarse en cotas inferiores al plano del suelo donde se sitúa dicho equipamiento. Se debe aclarar, que en dicha banda se aplica el fondo máximo edificable de 20 m. por lo que el suelo restante residencial se configura como un espacio libre privado.

La banda residencial en forma de L situada en la esquina de la calle Pedrera y la calle Nueva de la alternativa 0, es atravesada por el nuevo trazado viario propuesto, dividiéndola en dos piezas. En este caso, la pieza residencial, situada junto a la calle Pedrera, se ajusta a la estructura de la propiedad de las



edificaciones existentes y la pieza residencial, junto a la nueva vía, se ajusta al trazado de ésta y a la estructura parcelaria, respetando en ambos casos el fondo máximo edificable de 20 m.

Si bien la superficie de suelo con calificación residencial aumenta en 224 m²s respecto a la alternativa 0, la superficie edificable residencial apenas se reduce en 62 m²s.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** al igual que en la alternativa 0, se distinguen dos importantes bolsas de equipamiento comunitario, pero se reorganizan como consecuencia del nuevo trazado viario, que recorta la superficie de la manzana donde se sitúa el actual colegio, y amplía en consecuencia la manzana donde originalmente se localizaba el sistema general de espacio libre del plan vigente. Así, se califica como equipamiento educativo el suelo restante de la manzana donde se localiza el CEIP Santo Domingo y la reserva de suelo para el equipamiento sanitario se reubica en la manzana anexa ampliada, junto a la pieza residencial y al sistema general de espacio libre que, manteniendo su ubicación inicial, se amplía hasta conectar con la nueva pieza residencial.

En esta alternativa se reduce la superficie de suelo destinada a equipamiento educativo en 1.304 m²s respecto a la resultante de la digitalización de las NNSS (alternativa 0). No obstante, debe tenerse en cuenta que pese a esta reducción su superficie (7.892 m²s) se encuentra por encima del umbral mínimo recogido en el Cuadro del Anexo de la Memoria Justificativa del plan vigente (7.432 m²s). Por el contrario, el suelo de equipamiento sanitario se amplía en 129 m²s respecto a la definida en la alternativa 0 y el sistema general de espacio libre aumenta en 742 m²s respecto a la superficie reflejada en los planos de ordenación del plan vigente.

- **COMUNICACIONES VIARIAS:** La reestructuración viaria propuesta comporta la reconversión del peatonal previsto junto al sistema general de espacio libre en la zona próxima a la carretera general TF-217, para mantener el actual carácter rodado de la calle Pedrera, permitiendo así configurar el circuito rodado en el entorno del colegio. Teniendo en cuenta que dicho tramo viario no cuenta con aceras, se amplía su actual sección en 2 m. respecto al límite exterior de su calzada, para fomentar una movilidad peatonal segura, en consonancia con las medidas contempladas en el PMUS de La Victoria, aprovechando la circunstancia de que precisamente este tramo no está edificado. La pendiente de dicha vía, por tanto, se corresponde con la establecida en la alternativa 0 (16,17%).

El viario interior que conecta la calle Santo Domingo con la calle Pedrera, se define respetando las edificaciones existentes, dando continuidad a la vía existente en la trasera del colegio, de ahí su trazado sinuoso. Esta vía se diseña con un ancho mínimo de 12 m, para permitir la creación de bandas de estacionamientos en línea y aceras de 2 m. en ambos lados y un carril de circulación, conforme al siguiente esquema de sección transversal:

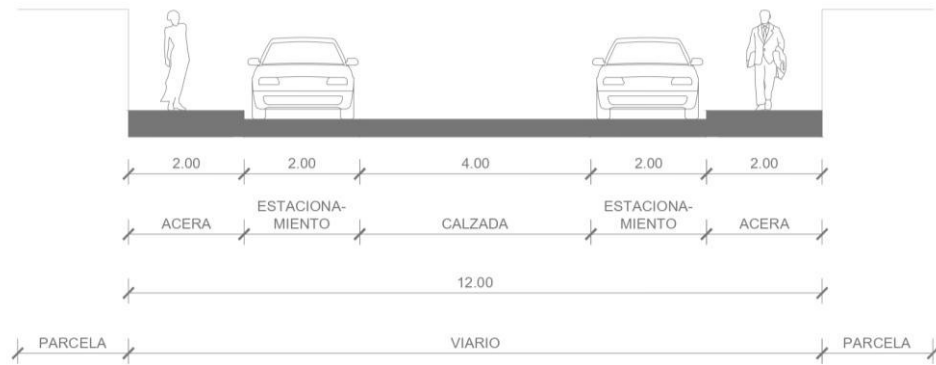
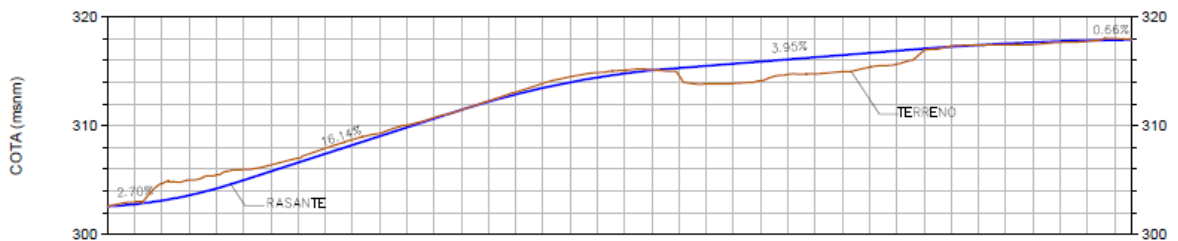


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 1. **Elaboración propia**

Con ello se garantiza una adecuada sección para el acceso peatonal al colegio y se resuelven los problemas de aparcamientos existentes en la zona, permitiendo así que se puedan eliminar parte de los aparcamientos de la calle Pedrera para dotar o ampliar sus aceras en los tramos que sea factible.

La pendiente de esta vía es de 16,14 % en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo, y del 3,95 % en el segundo tramo de la citada vía, que recorre transversalmente el ámbito de ordenación hasta su desembocadura en la calle Pedrera, conforme al siguiente perfil longitudinal.

Perfil Longitudinal: ALTERNATIVA 1
Escalas - V: 250 H:500



DISTANCIA-AL ORIGEN	COTA-RASANTE	COTA-TERRENO
0,00	302,60	302,60
5,00	302,89	302,80
10,00	304,70	303,14
15,00	305,03	303,62
20,00	305,50	304,24
25,00	305,88	305,01
30,00	306,41	305,82
35,00	306,99	306,62
40,00	307,94	307,43
45,00	308,73	308,24
50,00	309,30	309,04
55,00	310,04	309,85
60,00	310,75	310,66
65,00	311,44	311,46
70,00	312,28	312,21
75,00	313,07	312,88
80,00	313,90	313,47
85,00	314,49	313,99
90,00	314,87	314,43
95,00	315,09	314,80
100,15	315,16	315,09
105,00	314,59	315,31
110,00	313,84	315,50
115,00	313,89	315,70
120,00	314,14	315,90
125,00	314,71	316,10
130,00	314,75	316,29
135,00	314,96	316,49
140,00	315,37	316,69
145,00	315,65	316,89
150,00	316,91	317,08
155,00	317,31	317,26
160,00	317,41	317,41
165,00	317,45	317,55
170,00	317,46	317,66
175,00	317,65	317,76
180,00	317,75	317,83
185,00	318,01	317,88
188,10	317,90	317,90

Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 1. **Elaboración propia**

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, deberán en la medida de lo posible integrarse en el diseño de la vía (si su disposición y o características lo permiten) o bien ser trasplantadas en el entorno.

Por último se indica que, en el trazado de la vía propuesta, se emplaza una torre eléctrica que deberá desplazarse.

En la siguiente tabla se indican las superficies por zonas y usos, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa 1, recogiendo a efectos informativos la superficie mínima de los equipamientos, establecida en las NNSS (Anexo de la Memoria Justificativa), comprobando así que se superan los citados ratios mínimos del planeamiento vigente:



ALTERNATIVA 1			
Zona	Uso principal	Superficie (m²s)	Sup. mínima NNSS (m²s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.783	
	Residencial (espacio libre privado)	286	
Total Residencial		6.069	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	7.892	7.432
	Sanitario	2.730	2.350
	Espacio libre	3.957	3.215
Total equipamiento comunitario		14.579	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	5.984	
Total comunicaciones viarias		5.984	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.632	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 1. **Elaboración propia**

Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el área de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público, asciende a 8.966,69 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

6.2.3. ALTERNATIVA 2

Siguiendo los mismos criterios que en la alternativa 1, se plantea la conexión de las calles Santo Domingo y Pedrera con un trazado viario más ortogonal que, respetando igualmente las edificaciones existentes, favorezca la movilidad rodada y peatonal. Al igual que en la anterior alternativa, este nuevo trazado viario implica el reajuste de las piezas calificadas como equipamiento comunitario (con carácter de sistema general) y residencial semi-extensiva.

El trazado viario propuesto en esta alternativa conlleva que el ámbito de ordenación, que se categoriza en su totalidad como suelo urbano consolidado, alcance una superficie de 27.051 m²s, aumentando en 920 m²s respecto a la alternativa 0, lo que en la práctica supone un incremento del 3,52% del suelo urbano consolidado clasificado respecto a la alternativa 0.

En la zonificación del ámbito de ordenación de la presente alternativa se distinguen los siguientes espacios:

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** La banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo y la que acoge las edificaciones existentes junto a la calle Pedrera, se mantienen conforme se delimita en la alternativa 1. Por el contrario, la banda residencial, ubicada junto al nuevo viario, se ajusta a su trazado rectilíneo atendiendo a la estructura parcelaria y respetando el fondo máximo edificable de 20 m propio de la zona residencial semiextensiva.

Por tanto, se aumenta la superficie calificada con el uso residencial en 195 m²s respecto a la alternativa 0 y se reduce la superficie edificable residencial en 91 m²s.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** Igual que en la alternativa 1, se califica como equipamiento educativo el suelo restante de la manzana donde se sitúa el CEIP

Santo Domingo y, la reserva de suelo para el equipamiento sanitario y el sistema general de espacio libre se reubica en la manzana anexa ampliada. En este caso, el equipamiento sanitario se ubica junto a la calle Pedrera, anexo a la pieza residencial calificada en el interior de la manzana, con el objeto de evitar el tráfico de agitación que causa el propio colegio generando así un acceso más directo. Asimismo, se dispone el sistema general del espacio libre de forma que se crea una banda de separación con el futuro Enlace con la autopista, previsto en el plan vigente, así como, un espacio de articulación de dicho enlace con el nuevo trazado viario interior propuesto junto al colegio.

Esta alternativa aumenta en 52 m²s la superficie de suelo destinado a equipamiento educativo respecto a la resultante de la digitalización de las NNSS (alternativa 0). Por el contrario, el suelo de equipamiento sanitario se reduce en 731 m²s de superficie respecto a la definida en la alternativa 0 y, el sistema general de espacio libre aumenta en 424 m²s respecto a la superficie reflejada en los planos de ordenación del plan vigente.

- **COMUNICACIONES VIARIAS:** se mantiene el carácter rodado de la calle Pedrera en toda su longitud y se amplía su sección en el primer tramo para dotarlo de aceras de 2 metros, igual que en la alternativa 1.

Respetando los criterios expuestos en la alternativa 1, el circuito rodado en torno al CEIP Santo Domingo se configura por un trazado viario más ortogonal, adosándose al lindero este de las edificaciones existentes y manteniendo la sección viaria propuesta en la alternativa 1 (ancho de 12 m). Para un adecuado radio de giro de los vehículos, se requiere una mayor ocupación del suelo agrícola, anexo al colegio, de ahí que el ámbito de ordenación de esta alternativa sea mayor que las restantes alternativas.

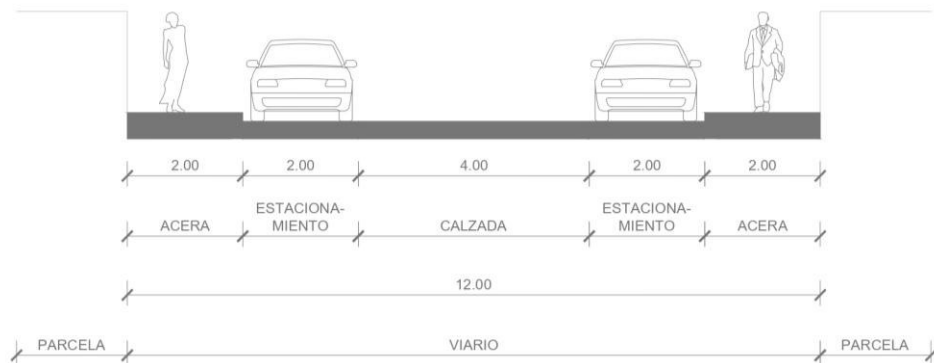


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta. Alternativa 2. **Elaboración propia**

Como se observa en el perfil longitudinal de la vía interior propuesta, el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo cuenta con una pendiente del 16,95 %. Esta pendiente se suaviza en el tramo perpendicular a la calle Pedrera, alcanzando un pendiente decreciente del 3,30%.

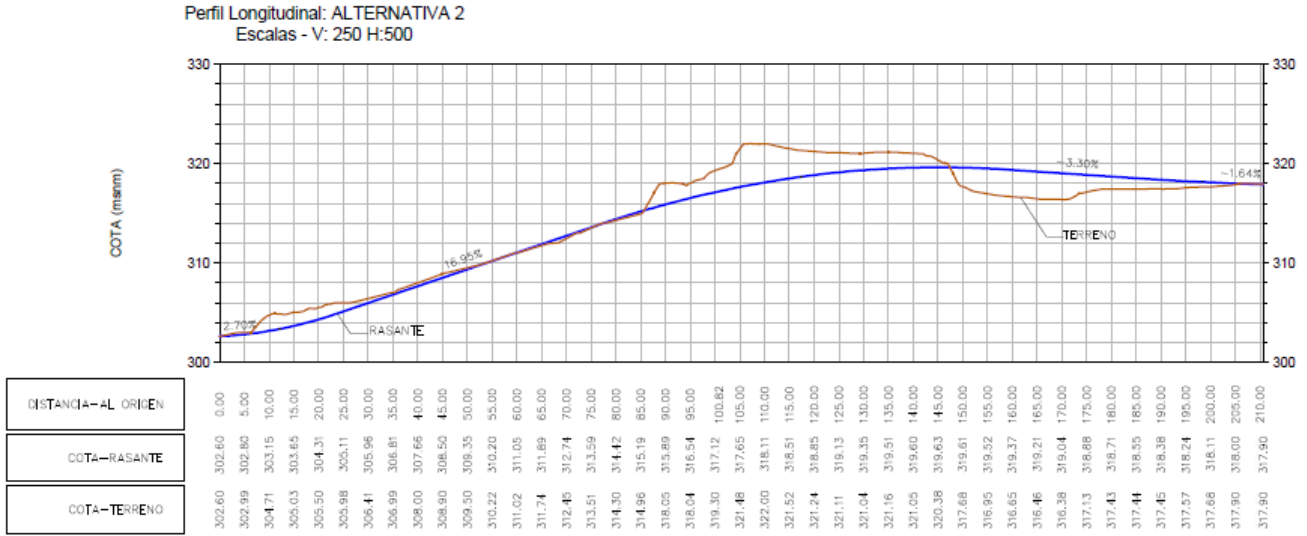
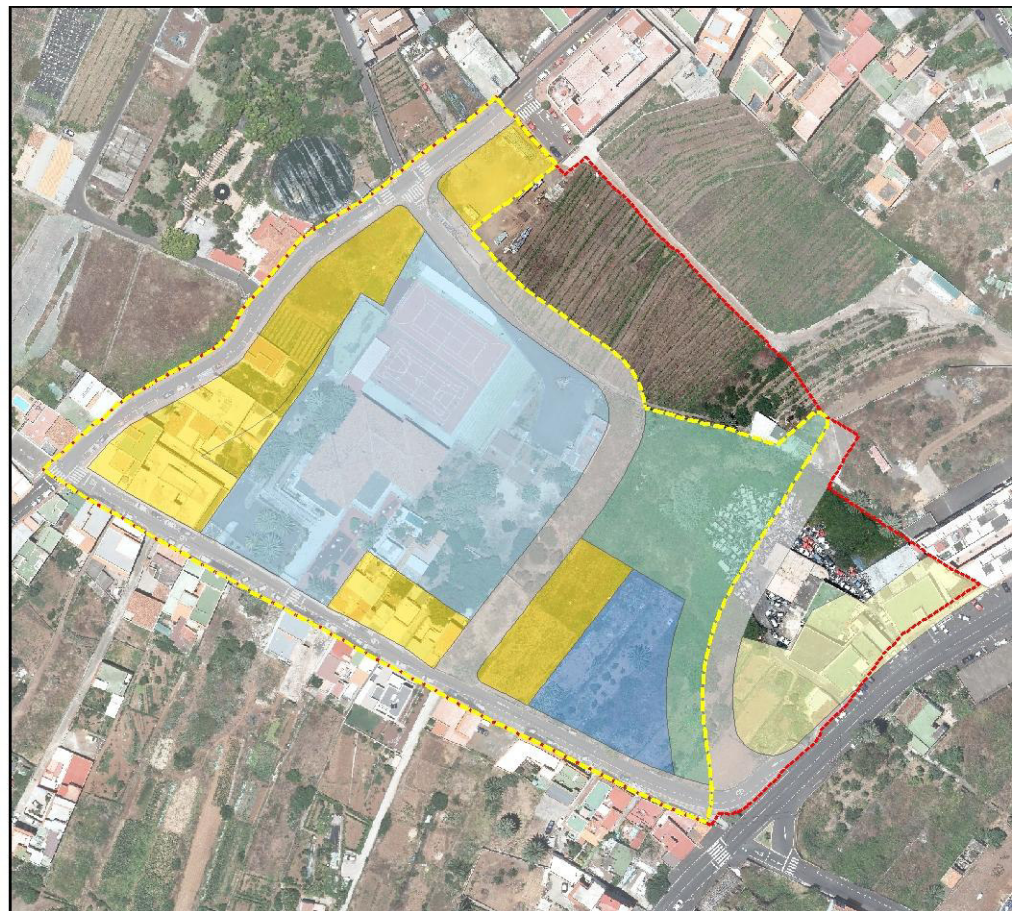


Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 2. **Elaboración propia**

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, deberán en la medida de lo posible integrarse en el diseño de la vía (si su disposición y/o características lo permiten) o bien ser trasplantadas en el entorno.

Del mismo modo que en la alternativa 1, en el trazado de la vía propuesta, se emplaza una torreta eléctrica que deberá desplazarse.

- RESIDENCIAL**
 - Residencial intensiva
 - Residencial semi-extensiva
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS**
 - Escolar
 - Sanitario
 - Espacio libre público
- COMUNICACIONES VIARIAS**
 - Viario rodado
- Ámbito de estudio**
-



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 2. **Elaboración propia**

De la siguiente tabla, que muestra la superficie por zonas y usos del área de ordenación de esta alternativa, se comprueba que se superan los ratios mínimos del planeamiento vigente contenidos en el anexo de la Memoria Justificativa

ALTERNATIVA 2			
Zona	Uso principal	Superficie (m²s)	Sup. mínima NNSS (m²s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.754	
	Residencial (espacio libre privado)	286	
Total Residencial		6.040	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.247	7.432
	Sanitario	1.869	2.350
	Espacio libre	3.639	3.215
Total equipamiento comunitario		14.755	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	6.255	
Total comunicaciones viarias		6.255	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		27.051	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 2. **Elaboración propia**

Como puede verificarse en la tabla anterior, el equipamiento sanitario previsto se reduce respecto a la superficie mínima señalada en el planeamiento vigente. No obstante, debe tenerse en cuenta que el Centro de Salud de La Victoria finalmente se ha ejecutado junto a la calle Domingo Salazar y que dicha reducción se ve compensada con la superficie asignada para la ampliación del equipamiento educativo existente.



Teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el ámbito de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 9.273,47 m²s (descontando la parcela correspondiente al CEIP Santo Domingo, de titularidad municipal).

6.2.4. ALTERNATIVA 3



En la alternativa 3 se plantea la conexión de las calles Santo Domingo y Pedrera dando continuidad a la apertura de los trazados viarios previstos en las Normas Subsidiarias, localizadas en la calle Santo Domingo (en la trasera del CEIP Santo Domingo) y en la calle Pedrera (justo en la desembocadura de la calle nueva prevista en el interior del ámbito por el planeamiento vigente), propiciando la creación de un circuito en bucle de un carril de circulación, con trazado viario lo más ortogonal posible y ajustado a las características topográficas del terreno.

Con este nuevo trazado viario el ámbito de ordenación, que se categoriza en su totalidad en suelo urbano consolidado, alcanza una superficie de 26.508 m²s, lo que implica un incremento de 377 m²s del suelo urbano clasificado por el planeamiento vigente y un reajuste de su zonificación conforme a los siguientes criterios:

RESIDENCIAL



-  Residencial intensiva
-  Residencial semi-extensiva

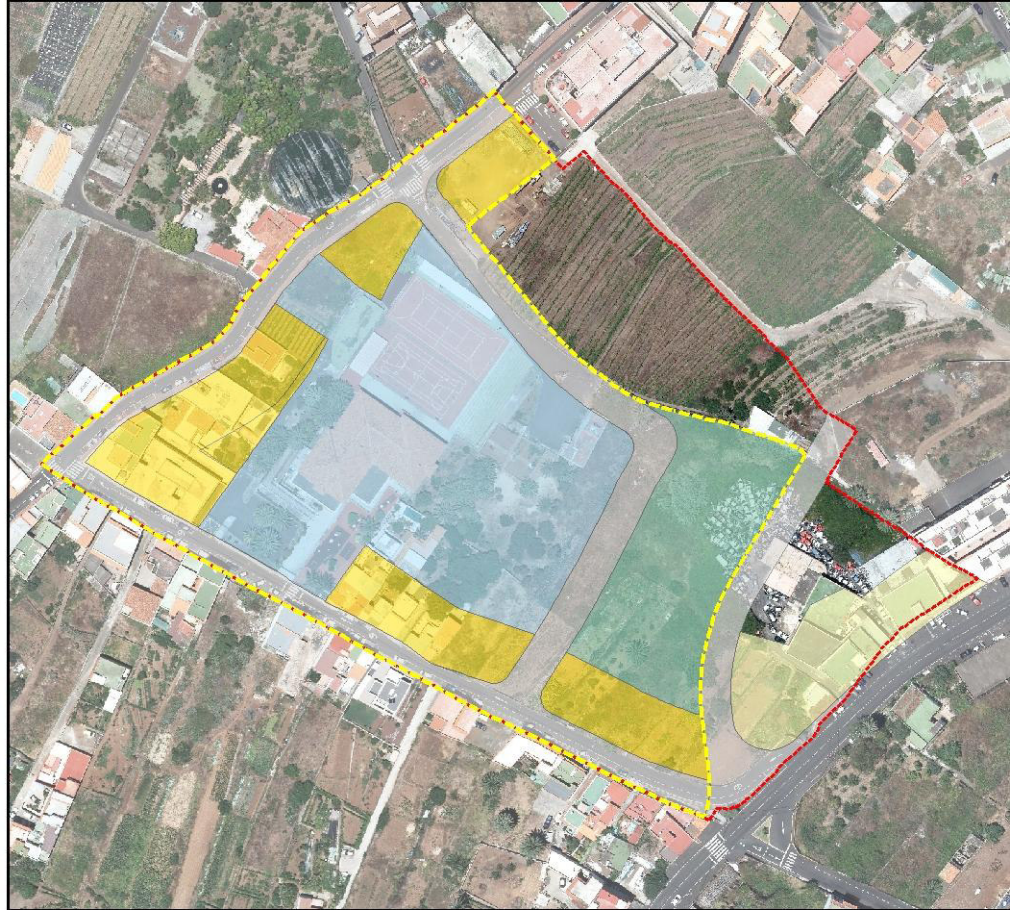
**EQUIPAMIENTOS
COMUNITARIOS**

-  Equipamiento comunitario
-  Espacio libre público

COMUNICACIONES VIARIAS

-  Vario rodado

-  Ámbito de estudio
-  Ámbito de ordenación (alternativa 3)



Plano: Ordenación pormenorizada. Alternativa 3. **Elaboración propia**

- **RESIDENCIAL SEMIEXTENSIVA:** Al igual que en las alternativas 1 y 2, la banda residencial en contacto con la calle Santo Domingo se ajusta a los límites del muro que delimita la parcela del CEIP Santo Domingo, estableciendo un fondo máximo edificable de 20 m conforme se recoge en la normativa del planeamiento vigente. No obstante, teniendo en cuenta que en el interior de esta banda se localiza una parcela de titularidad municipal, se plantea modificar la calificación residencial de su superficie a equipamiento comunitario, permitiendo con ello que ésta se destine a un uso más adecuado a los intereses municipales.

A fin de mantener, en la medida de lo posible, la superficie edificable residencial del planeamiento vigente, evitando con ello ampliar la carga de obtención de suelo municipal, se sitúa una segunda banda residencial de 20 m de fondo en torno a la calle Pedrera, concentrando los sistemas generales de equipamiento y espacios libres en torno al nuevo viario interior.

Con esta medida y la posible creación de un nuevo punto de acceso al CEIP Santo Domingo, a través de las instalaciones deportivas traseras, se pretende segregar el tráfico rodado de los residentes de los que acuden al colegio, mejorando la seguridad de vehículos y peatones y la fluidez del tráfico.

Conforme a lo anterior, se aumenta la superficie calificada con el uso residencial en 238 m²s respecto a la alternativa 0 y se reduce la superficie edificable residencial en apenas 42 m²s.

- **EQUIPAMIENTO COMUNITARIO:** Como ya se ha señalado, se califica como equipamiento comunitario el interior de la nueva manzana generada por el nuevo trazado viario, englobando las actuales instalaciones del CEIP Santo Domingo, así como la parcela municipal situada junto a la calle Santo Domingo. Se apuesta por no otorgarle un uso específico concreto, para que el Ayuntamiento tenga margen de acción para plantear el posible crecimiento del colegio, o bien, ubique de equipamientos de otra naturaleza, en consonancia con las necesidades del área urbana en el que se inserta. Esta gran bolsa de suelo alcanza una superficie de 10.570 m²s, superando el ratio mínimo definido por el plan vigente correspondiente a la suma del equipamiento docente y sanitario (9.782 m²s).

El sistema general de espacio libre, previsto en el planeamiento vigente en el extremo sur del ámbito de ordenación, se reajusta en torno al espacio no ocupado por la banda residencial junto a la calle Pedrea hasta su contacto con el nuevo trazado viario propuesto, sufriendo un pequeño recorte en su lindero norte para ajustarlo a la estructura de la propiedad y evitar así la afección a una pequeña nave existente. Pese a este reajuste, su superficie se amplía en 84 m²s respecto a la reflejada en los planos de ordenación del plan vigente, hasta alcanzar una superficie total de 3.620 m²s.

- **COMUNICACIONES VIARIAS:** se mantiene el carácter rodado de la calle Pedrera en toda su longitud y se amplía su sección en el primer tramo para dotarlo de aceras de 2 metros, como en la alternativa 1 y 2.

En cuanto al diseño del viario interior, se plantea como una vía de un carril con estacionamientos en línea y aceras en ambos lados, con un ancho total de 12 m. y una pendiente del 5,07 % en el tramo perpendicular a la calle Pedrera. Este tramo se concibe con el ancho suficiente para propiciar que en un futuro se pueda incorporar en una posible red de carril bici que conecte los núcleos poblacionales con los centros escolares, conforme al PMUS de La Victoria.

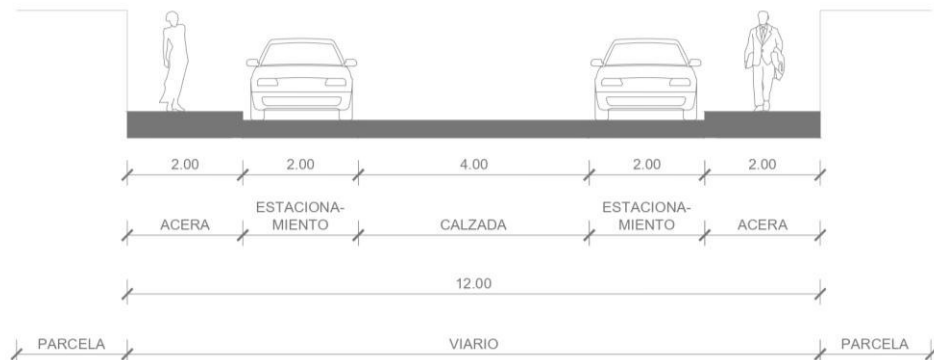


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta en el tramo perpendicular a la calle Pedrera. Alternativa 3. **Elaboración propia**

En cambio, en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo, con una pendiente de 16,95 %, su sección viaria se reduce hasta los 11 m. de ancho con una doble finalidad: afectar al suelo agrícola anexo, en la mínima proporción necesaria, y proporcionar en la fachada trasera del CEIP Santo Domingo un camino escolar seguro en torno al nuevo acceso que se plantea por las instalaciones deportivas del centro, de forma que, se disminuya la posibilidad de atropello a menores y se garantice la accesibilidad total para PMR y carritos. De esta forma, en la fachada del colegio se eliminan los estacionamientos en línea y se amplía su acera hasta alcanzar un ancho de 3 m. En este tramo se respeta la banda de estacionamientos, en la acera opuesta al colegio para prever zonas Kiss+Ride en el acceso, sin perjudicar el flujo de tráfico.

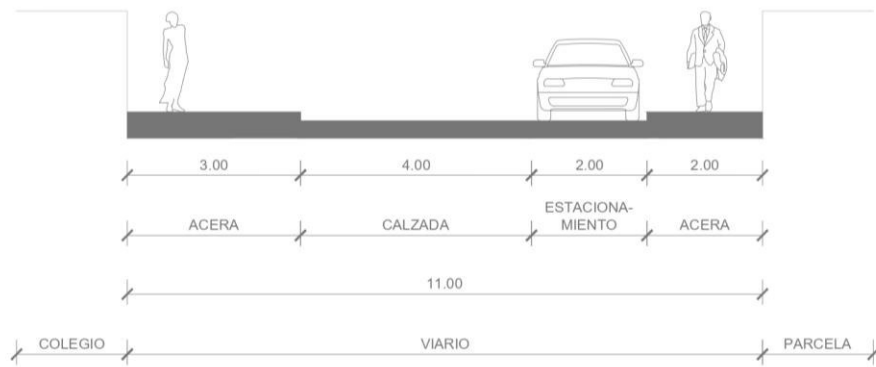


Imagen: Sección tipo de la vía interior propuesta en el tramo perpendicular a la calle Santo Domingo. Alternativa 3. **Elaboración propia**

El perfil longitudinal de la vía interior propuesta es el siguiente:

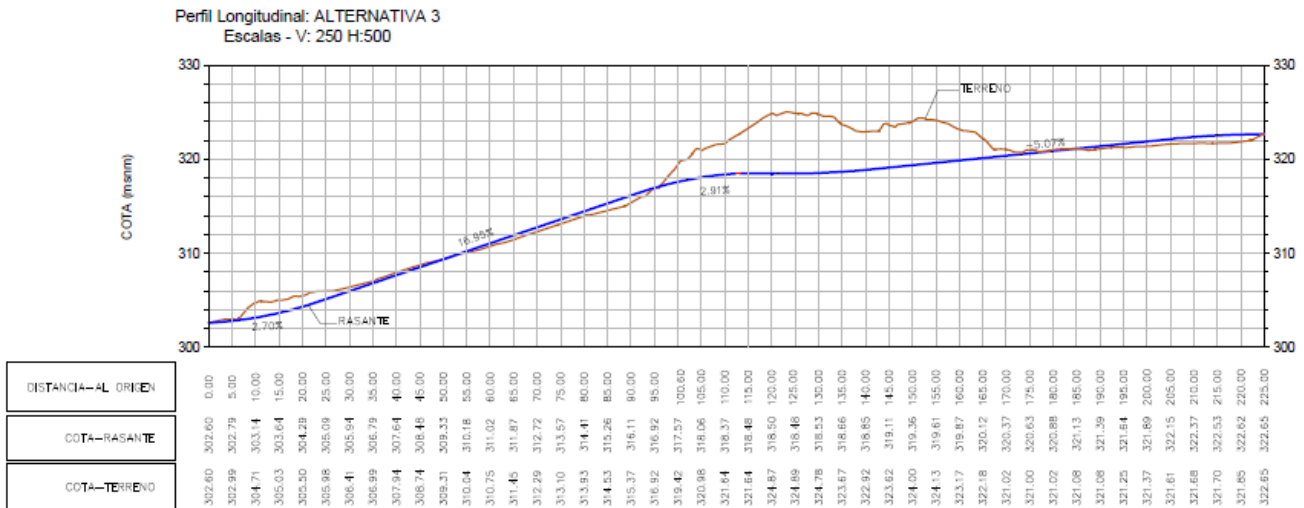


Imagen: Perfil longitudinal de la vía interior propuesta. Alternativa 3. **Elaboración propia**

En su trazado se identifican dos palmeras canarias que, por su ubicación, pueden integrarse en el diseño de la vía, en maceteros habilitados en la acera para su protección.



En el trazado de la vía propuesta, también resulta afectada la torreta eléctrica, por lo que, deberá desplazarse.

En la siguiente tabla se indican las superficies, por zonas y usos, que conforman el ámbito de ordenación de esta alternativa:

ALTERNATIVA 3			
Zona	Uso principal	Superficie (m²s)	Sup. mínima NNSS (m²s)
Residencial semiextensiva	Residencial	5.803	
	Residencial (espacio libre privado)	280	
Total Residencial		6.083	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Equipamiento	10.570	7.432
	Espacio libre	3.620	3.215
Total equipamiento comunitario		14.190	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	0	
	viario rodado	6.235	
Total comunicaciones viarias		6.235	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.508	

Tabla: Superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativa 3. **Elaboración propia**

Por último, teniendo en cuenta la estructura de la propiedad y la titularidad actual de los terrenos que conforman el área de ordenación, la superficie a obtener por parte del Ayuntamiento para la materialización de los equipamientos, el espacio libre y el viario público previsto en esta alternativa, asciende a 8.266,42 m²s (descontando las parcelas de titularidad municipal).

6.2.5. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La alternativa 0 no resuelve los actuales problemas de movilidad que se generan en el entorno del CEIP Santo Domingo, estando su completo desarrollo y la peatonalización del primer tramo de la calle Pedrera fuertemente condicionado por la futura materialización de la vía de enlace con la autopista, a todas luces no prevista en un corto plazo de tiempo. Por tanto, resulta necesaria una reconsideración del sistema viario en dicho ámbito que ofrezca una alternativa de movilidad segura y accesible para las personas que acuden al colegio y que pueda acometerse en un plazo razonable.

Las alternativas 1, 2 y 3 tienen como finalidad principal la creación de un circuito de circulación, en el entorno del CEIP Santo Domingo, para mejorar la seguridad de vehículos y peatones y la fluidez del tráfico formulando distintos trazados viarios que, implícitamente, conlleva la reestructuración interna de la zonificación de usos previstos de su ámbito de ordenación.

Como puede comprobarse, en la tabla comparativa de superficies de las distintas alternativas, la alternativa 3 es la que menor afectación de suelo comporta con una superficie de 26.508 m²s, seguida de las alternativa 1 y 2, con una superficie de 26.632 m²s y 27.051 m²s respectivamente.



Por otro lado, la superficie a expropiar para la ejecución de la vía y los espacios libres y equipamientos previstos, asciende, en la alternativa 0, a 8.897,07 m²s; en la alternativa 1, a 8.966,69 m²s; en la alternativa 2, a 9.273,47 m²s y en la alternativa 3, a 8.266,42 m²s.

Aunque en las tres alternativas se supera el umbral mínimo de superficie de equipamiento y espacio libre previsto en el planeamiento vigente para el ámbito de actuación (12.997 m²s), la alternativa que mayor superficie destina al conjunto de estos sistemas generales es la alternativa 2, con un total de 14.755 m²s, seguido de la alternativa 1, con 14.579 m²s, y por último, la alternativa 3, con una previsión de 14.190 m²s. No obstante, en lo que respecta al sistema general de espacio libre, es la alternativa 1 la que destina mayor superficie, con una superficie de 3.957 m²s, seguido de las alternativas 2 y 3, con 3.639 m²s y 3.620 m²s respectivamente.

En relación al trazado viario, si bien la alternativa 1 representa un menor consumo de suelo (5.984 m²s), presenta un trazado más sinuoso que las alternativas 2 y 3, que destacan por su trazado más ortogonal. Entre estas dos últimas alternativas, la 3 es la que destina a comunicaciones viarias una menor superficie de suelo, 6.235 m²s, frente a los 6.255 m²s de la alternativa 2. Pese a estas diferencias, las alternativas 1 y 2 proponen el mismo esquema de sección viaria en todo su trazado, con aceras y bandas de estacionamientos a ambos lados del carril de circulación, mientras que en la alternativa 3 modifica esta sección en el tramo de vía paralelo a la fachada trasera del colegio, en la que se elimina una banda de aparcamientos en línea para dotar de aceras de mayor sección con el objeto de garantizar la seguridad peatonal.

COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN						
Zona	Uso principal	Superficie (m²s)				Sup. miming NNSS (m²s)
		A0	A1	A2	A3	
Residencial semiextensiva	Residencial	5.845	5.783	5.754	5.803	
	Residencial (espacio libre privado)	0	286	286	280	
Total Residencial		5.845	6.069	6.040	6.083	
Equipamiento comunitario (sistema general)	Educativo	9.196	7.892	9.247	10.570	7.432
	Sanitario	2.600	2.730	1.869		2.350
	Espacio libre	3.536	3.957	3.639	3.620	3.215
Total equipamiento comunitario		15.332	14.579	14.755	14.190	12.997
Comunicación viaria	Peatonal	458	0	0	0	
	viario rodado	4.496	5.984	6.255	6.235	
Total comunicaciones viarias		4.954	5.984	6.255	6.235	
TOTAL ÁMBITO DE ORDENACIÓN		26.131	26.632	27.051	26.508	

Tabla: Comparativa de superficie de la zonificación de usos pormenorizados. Alternativas 0,1, 2 y 3. **Elaboración propia**



La alternativa 3 se postula como la mejor de las alternativas, dado que, otorga continuidad al planeamiento y permite configurar un espacio libre entre la carretera TF-217 y la calle trasera al colegio Santo Domingo, creando un entorno amigable al colegio, potenciando los itinerarios peatonales y la conectividad entre las paradas de guaguas situadas en la carretera. Además, posibilita la creación de un segundo acceso al colegio a través de sus canchas deportivas, en condiciones de seguridad para el alumnado, y permite el crecimiento de sus instalaciones en función de las demandas municipales con un mayor grado de flexibilidad de usos.

Por otro lado, teniendo en cuenta que las guaguas tienen dificultades para acceder al centro educativo a través de la calle Pedrera, la alternativa 3 permite disponer de una zona de estacionamiento de guaguas en la parcela de equipamiento anexa al colegio, junto a la calle Santo Domingo, de la que parten itinerarios seguros para el alumnado.



Asimismo, en términos de gestión, comporta un menor gasto de obtención de suelo para la ejecución de las parcelas de equipamiento comunitario que las restantes alternativas.

A tenor de los argumentos expuestos, y de la ponderación y valoración de alternativas efectuadas, se ha optado por seleccionar el modelo de ordenación propuesto en la alternativa 3 y que se recoge en el plano OEP-2 Clasificación del suelo y Usos Pormenorizados.

RESIDENCIAL

-  Residencial intensiva
-  Residencial semi-extensiva

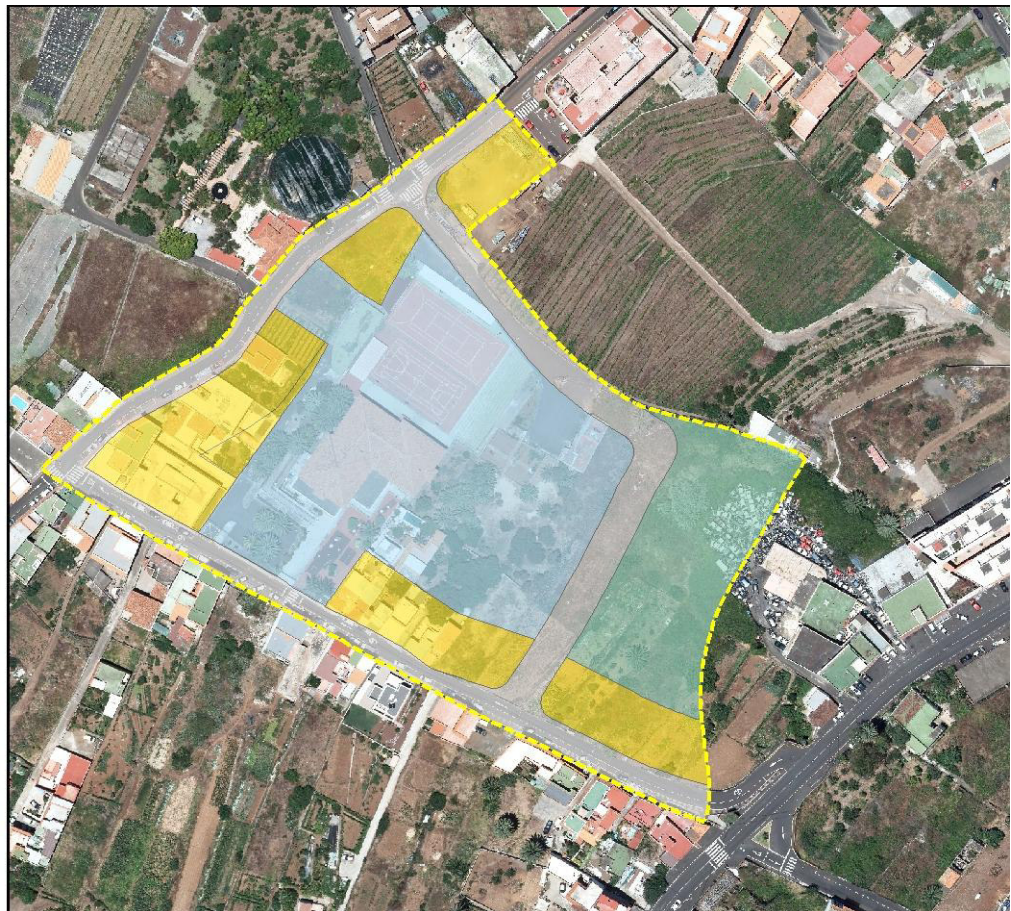
EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

-  Equipamiento comunitario
-  Espacio libre público

COMUNICACIONES VIARIAS

-  Vial rodado

-  Suelo Urbano Consolidado



Plano: Clasificación del suelo y usos pormenorizados. **Elaboración propia**

En Santa Cruz de Tenerife, a 31 de julio de 2020.

43377391N
MONICA
CAROLINA
SOCAS (R:
A38279972)

Firmado digitalmente
por 43377391N
MONICA CAROLINA
SOCAS (R: A38279972)
Fecha: 2020.07.31
10:16:52 +01'00'

Mónica C. Socas Hernández
(Responsable de proyecto)

BORRADOR

Modificación Menor de las Normas Subsidiarias para la vía trasera al Colegio Santo Domingo (Fase I: Evaluación Ambiental)



LA VICTORIA DE ACENTEJO